

## *Wheels of Change:*

# Peran Perempuan dalam Lanskap Bersepeda di Indonesia

ITDP Indonesia / November 2023





---

*Institute for Transportation Development Policy (ITDP) merupakan lembaga nirlaba yang sudah berdiri sejak tahun 1985 dan berkantor pusat di New York, Amerika Serikat, dengan fokus utama menciptakan transportasi yang berkelanjutan di kota-kota di dunia. ITDP Indonesia selama hampir dua dekade telah memberikan bantuan teknis kepada pemerintah daerah di Indonesia seperti Jakarta, Semarang, Surabaya, Bandung, dan Medan dalam mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan melalui transportasi publik massal, fasilitas pejalan kaki, manajemen parkir dan kawasan berbasis transit (TOD).*

**Didukung oleh:**



**Dipublikasikan oleh:**

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia

**Disusun oleh:**

Kasih Maharani Riwina Sabandar  
Syifa Maudini

**Editor:**

Deliani Poetriayu Siregar  
Fani Rachmita

**Kontak:**

Fani Rachmita - Senior Communications & Partnership Manager  
fani.rachmita@itdp.org

Kasih Maharani Riwina Sabandar - Inclusive Urban Planning Associate  
kasih.sabandar@itdp.org

**Dipublikasikan pada:**

November 2023

## Daftar Istilah

ATM	<i>Automatic Teller Machine</i>
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CCTV	<i>Closed-circuit Television</i>
GEDSI	<i>Gender Equality, Disability, and Social Inclusion</i>
GHG	<i>Greenhouse Gas</i>
ITDP	<i>Institute for Transportation Development and Policy</i>
MRT:	<i>Mass Rapid Transit/Moda Raya Terpadu</i>
NGO	<i>Non Governmental Organization</i>
SD	<i>Sekolah Dasar/Primary School</i>
SMP	<i>Sekolah Menengah Pertama/Secondary School</i>

## Daftar Isi

<b>1</b>	<b>Pendahuluan</b>	<b>5</b>
1.1	Latar Belakang Studi	5
1.2	Apa yang dimaksud dengan Kesetaraan Gender?	6
1.3	Mengapa Fokus kepada Perempuan dalam Bersepeda Penting?	6
<b>2</b>	<b>Perempuan dan Bersepeda</b>	<b>9</b>
2.1	Profil Pesepeda Perempuan	9
2.1.1	Siapa mereka?	9
2.1.2	Karakteristik perjalanan pesepeda perempuan	11
2.1.3	Alasan memilih bersepeda	13
2.1.4	Tujuan dari bersepeda	14
2.1.5	Preferensi saat Bersepeda	15
2.2	Kebutuhan dan Tantangan Perempuan	19
2.2.1	Akses terhadap Sepeda	20
2.2.2	Infrastruktur bersepeda	23
2.2.3	Kurangnya Keamanan saat Bersepeda	28
2.2.4	Fasilitas pendukung bersepeda	32
2.2.5	Kebutuhan untuk membawa banyak barang	33
2.2.6	Faktor lingkungan	34
2.2.7	Aktivitas yang didominasi oleh laki-laki	35
2.2.8	Keterbatasan fisik	36
<b>3</b>	<b>Kesimpulan dan Rekomendasi</b>	<b>37</b>
3.1	Kesimpulan	37
3.2	Rekomendasi	43
<b>4</b>	<b>Referensi</b>	<b>47</b>

# 1 Pendahuluan

## 1.1 Latar Belakang Studi

Pada masa Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) pada tahun 2020 terjadi peningkatan jumlah pesepeda di Jakarta di berbagai lokasi, terutama di ruas Jalan Jenderal Sudirman, Jakarta Pusat. Tercatat, terjadi peningkatan jumlah pesepeda di sepanjang Jalan Sudirman hingga 4 kali lipat, bahkan mencapai 11 kali lipat di kawasan Dukuh Atas. Melalui kolaborasi bersama dengan berbagai komunitas dan para ahli, Pemerintah DKI Jakarta merespons peningkatan tersebut dengan peningkatan infrastruktur sepeda untuk mendukung sepeda sebagai moda transportasi tanpa emisi. Tren serupa juga terlihat di kota-kota lain di Indonesia, di mana terjadi peningkatan infrastruktur bersepeda yang ditandai dengan meningkatnya jumlah pesepeda yang dapat dilihat di jalan-jalan utama. Antusiasme bersepeda juga dapat dilihat dari berbagai peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah pusat kota atau provinsi untuk mendukung kegiatan bersepeda.

Namun, seiring dengan peningkatan infrastruktur dan kebijakan bersepeda, partisipasi perempuan dan kelompok rentan lainnya dalam kegiatan bersepeda masih rendah dibandingkan dengan laki-laki. Berdasarkan survei ITDP pada bulan Februari 2021 tentang karakteristik dan persepsi pesepeda di jalan utama Sudirman-Thamrin yang dilakukan melalui media luring (*offline*) dan daring (*online*), hanya 13% responden merupakan pesepeda perempuan. Survei ini juga menyebutkan adanya hambatan dan kebutuhan bersepeda bagi perempuan dan kelompok rentan lainnya yang berbeda dengan mayoritas pesepeda seperti preferensi tipologi jalur sepeda dan waktu bersepeda. Meskipun demikian, perspektif kelompok rentan, perempuan, anak-anak, lansia, penyandang disabilitas, dan kelompok marjinal lainnya, harus diprioritaskan dalam perencanaan dan intervensi infrastruktur sepeda.. Pelibatan kelompok rentan dalam perencanaan pembangunan infrastruktur dan kebijakan terkait jalur sepeda dapat secara efektif mempromosikan kesetaraan gender, disabilitas, dan inklusi sosial (GEDSI) dengan menciptakan ruang yang aman dan nyaman bagi kelompok rentan untuk bersepeda dan berkontribusi pada pembangunan kota di Indonesia yang berkelanjutan dan berkeadilan.

## 1.2 Apa yang dimaksud dengan Kesetaraan Gender?

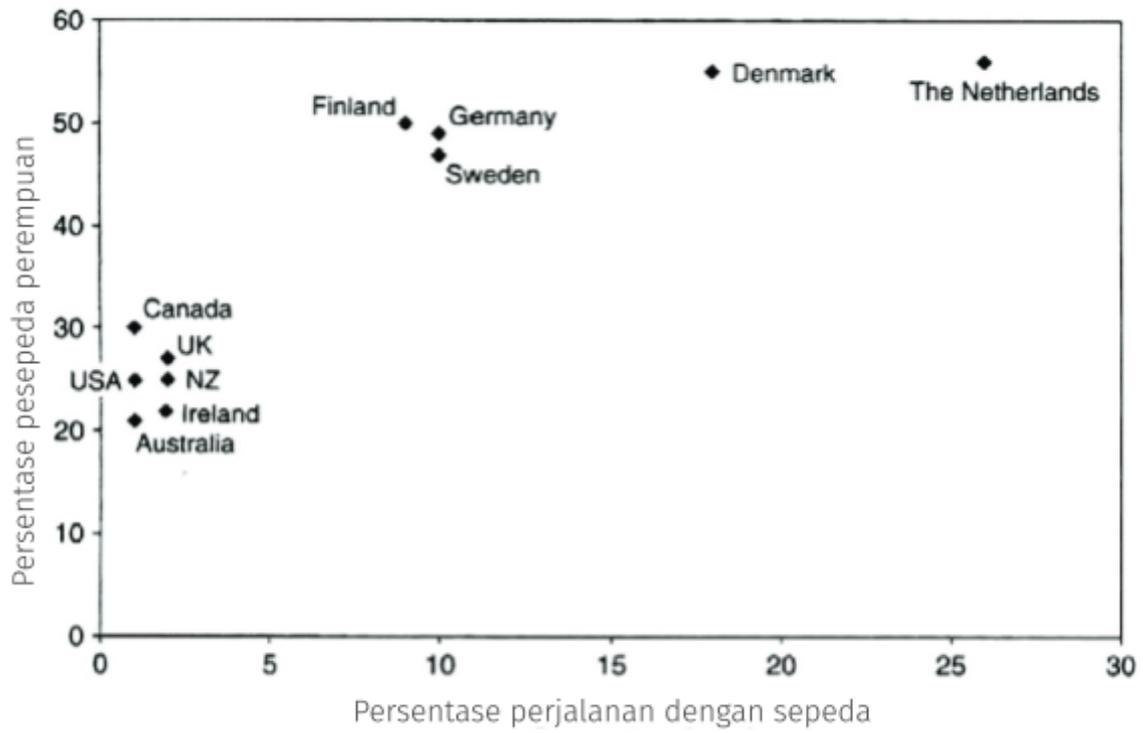
Kesetaraan gender bertujuan untuk menciptakan akses yang setara terhadap sumber daya dan proses pengambilan keputusan yang berdampak untuk semua gender, dengan penekanan pada kelompok yang lebih rentan. Laporan ini akan berfokus pada perempuan sebagai salah satu kelompok yang rentan. Kelompok rentan ini mungkin memiliki akses dan kekuatan pengambilan keputusan yang lebih kecil, yang pada gilirannya, dapat menghambat peluang sosial dan ekonomi kelompok-kelompok ini. Oleh karena itu, perspektif kesetaraan gender, disabilitas dan inklusi sosial (GEDSI) dalam perencanaan kota dan fasilitas bersepeda digunakan untuk mencegah bahaya yang tidak disengaja, eksklusi sosial dan keterpinggiran lebih lanjut bagi kelompok-kelompok rentan, serta untuk mempromosikan kesetaraan hak, peluang dan manfaat.

## 1.3 Mengapa Fokus kepada Perempuan dalam Bersepeda Penting?

Pengarusutamaan gender mengacu kepada berbagai strategi yang dilakukan untuk memastikan kesetaraan bagi semua orang, terutama bagi kelompok rentan. Upaya kesetaraan gender akan berfokus kepada gender yang rentan, dan dalam studi laporan ini adalah perempuan. Dalam proses mencapai kesetaraan gender, perspektif gender harus diperhitungkan di semua tahap dimulai dari perencanaan, desain, implementasi, pemantauan, dan evaluasi. Hal ini dilakukan untuk memastikan manfaat yang setara dapat dirasakan dan dialami oleh laki-laki dan perempuan ketika ada suatu intervensi, dan tidak ada dampak negatif yang merugikan kelompok tertentu. Sehingga, dalam konteks bersepeda, diharapkan dampak penyediaan jalur sepeda dan fasilitas sepeda lainnya dapat memberikan dampak positif bagi akses perempuan dan kelompok lainnya terhadap sumber daya, serta kesempatan sosial dan ekonomi dengan meningkatkan mobilitas perempuan dan kelompok rentan lainnya.

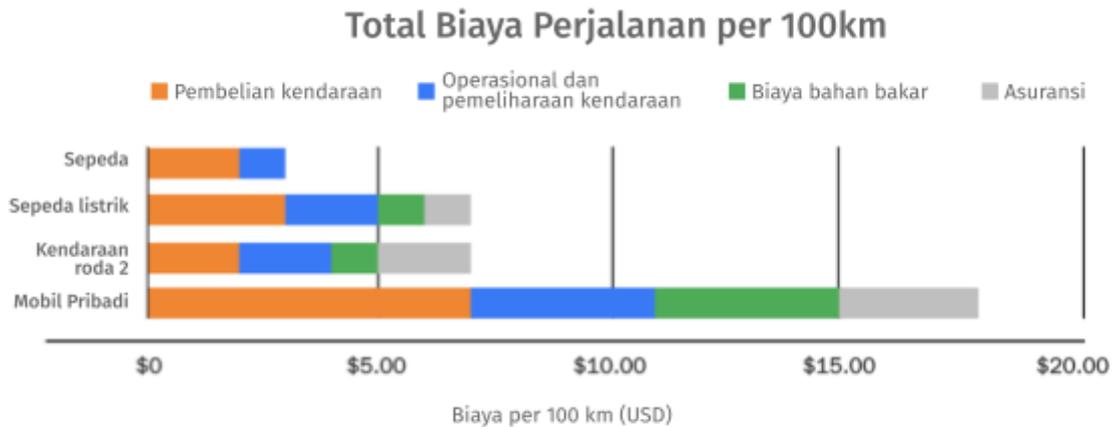
Memastikan keterlibatan perempuan dalam perencanaan fasilitas bersepeda juga akan memastikan infrastruktur bersepeda yang layak dan berkualitas yang mengakomodasi berbagai kebutuhan dan karakteristik pesepeda. Hal ini dapat meningkatkan jumlah pesepeda yang akan menimbulkan berbagai eksternalitas positif dari segi lingkungan, ekonomi dan sosial.

Gambar 1 mengilustrasikan korelasi antara presentase penggunaan moda sepeda dan persentase pesepeda perempuan, yang menunjukkan korelasi positif antara kedua variabel tersebut. Data ini dapat mengindikasikan bahwa negara-negara yang telah mengakomodasi kebutuhan bersepeda bagi perempuan juga berhasil dalam meningkatkan penggunaan moda perjalanan menggunakan sepeda.



Gambar 1. Persentase perjalanan menggunakan sepeda dan persentase pesepeda perempuan (sumber: Pucher dan Buehler, 2012)

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, jumlah pesepeda yang besar di daerah perkotaan dapat menghasilkan berbagai eksternalitas positif seperti peningkatan kesehatan masyarakat, pengurangan emisi gas rumah kaca (GRK) dan polusi, pengurangan kemacetan dan kerugian ekonomi akibat kemacetan, serta menjadi moda transportasi alternatif yang terjangkau. Gambar 2 menunjukkan biaya bersepeda per 100 km yang lebih terjangkau dibandingkan moda transportasi lainnya, sehingga lebih mudah diakses oleh semua kalangan.



Gambar 2. Total biaya bersepeda per 100 km perjalanan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya (sumber: ITDP, 2021)

Bersepeda memiliki nilai tambah bagi perempuan dan kelompok rentan lainnya dalam meningkatkan mobilitas dan akses terhadap sumber daya. Berdasarkan data dari survei pengemudi ojek online di Jakarta yang dilakukan oleh ITDP pada tahun 2021 menunjukkan bahwa 73,6% rumah tangga memprioritaskan penggunaan kendaraan bermotor pribadinya untuk anggota keluarga laki-laki. Sisanya, 26,4% mengatakan bahwa prioritas penggunaan sepeda motor dialokasikan untuk perempuan, anak-anak, orang tua, dan orang lain. Rendahnya akses terhadap kendaraan bermotor pribadi bagi perempuan dan kelompok rentan lainnya menunjukkan potensi sepeda sebagai moda alternatif untuk meningkatkan mobilitas perempuan dan kelompok rentan lainnya. Selain itu, perempuan, yang biasanya menjadi pengasuh anak dan/atau orang tua di banyak rumah tangga di Indonesia, memiliki mobilitas yang tinggi karena harus melakukan tugas-tugas untuk keluarga mereka seperti berbelanja atau mengantar anak ke sekolah, yang dapat menjadi lebih efektif dengan tersedianya sepeda sebagai kendaraan pribadi sebagai alternatif dari sepeda motor. Oleh karena itu, bersepeda berpotensi meningkatkan kemandirian perempuan dalam hidup untuk mendukung aktivitasnya, sekaligus juga memberdayakan perempuan untuk melakukan aktivitas di luar sebagai pengasuh utama rumah tangga, dan meningkatkan mobilitas kelompok rentan lainnya. Hal ini karena bersepeda berpotensi memudahkan perempuan untuk memenuhi kebutuhan sosialnya, seperti mengunjungi tetangga dan keluarga lain, serta membantu mereka membuka peluang ekonomi untuk menghidupi keluarganya.

Penggunaan sepeda juga dapat memberikan dampak positif bagi keselamatan perempuan dan kelompok rentan lainnya. Kelompok rentan, terutama perempuan dan anak-anak merupakan kelompok yang paling rentan mengalami pelecehan dan kekerasan seksual. Data dari survei pelecehan seksual di ruang publik oleh Koalisi untuk Ruang Aman Perempuan pada tahun 2019 menunjukkan bahwa lokasi kejadian pelecehan seksual tertinggi adalah di jalan umum (33%),

transportasi publik termasuk halte (19%). Meskipun bersepeda tidak dapat menghilangkan pelecehan seksual, bersepeda dapat menjadi moda alternatif bagi perempuan untuk mengurangi kontak dengan orang lain dan mengurangi kemungkinan terjadinya pelecehan/kekerasan seksual. Selain itu, peningkatan jumlah pesepeda di ruang publik juga dapat berdampak positif terhadap peningkatan keamanan dengan meningkatkan pengawasan di jalan, di mana pesepeda dapat menjadi pengawas informal terhadap lingkungan perkotaan.

## 2 Perempuan dan Bersepeda

Untuk tujuan studi ini, ITDP mengumpulkan hasil dari survei luring (offline) dan daring (online) yang telah dilakukan sebelumnya sepanjang tahun 2021 hingga 2023 untuk menyoroti temuan-temuan mengenai profil, kekhawatiran, dan kebutuhan pesepeda perempuan di seluruh Indonesia. Selain itu, wawancara dengan pesepeda perempuan yang dilakukan untuk penelitian lain juga disertakan untuk memberikan perspektif yang lebih luas dalam penelitian ini. Tabel 1 menunjukkan survei-survei ITDP sebelumnya yang digunakan dalam studi ini.

No	Survei	Tahun Dilaksanakan
1.	Pedoman ITDP tentang Perencanaan Partisipatif	2020
2.	Survei ITDP tentang Karakteristik dan Persepsi (2021) Bersepeda di Jalan Jenderal Sudirman	2021
3.	Survei ITDP tentang Pengemudi Ojek Online di Jakarta	2021
4.	Survei ITDP tentang Perempuan dan Bersepeda	2021
5.	Survei Bersama: ITDP dan Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda dalam Program "Menuju Surabaya Kota Ramah Bersepeda" (karakteristik pesepeda, penilaian, dan persepsi terhadap Surabaya sebagai kota ramah bersepeda)	2022
6.	Survei ITDP tentang Evaluasi Sistem Sepeda Sewa	2022
7.	Survei ITDP tentang Evaluasi Infrastruktur Bersepeda di Jakarta	2022

Tabel 1. Daftar survei yang digunakan dalam penelitian ini

### 2.1 Profil Pesepeda Perempuan

#### 2.1.1 Siapa mereka?

Berdasarkan survei yang telah dilakukan, pesepeda perempuan di Indonesia mewakili kelompok yang beragam dalam hal usia, pekerjaan, dan perilaku bersepeda. Meskipun rentang usia pesepeda perempuan cukup luas, mulai dari anak-anak dan remaja hingga orang dewasa dan orang tua, terdapat konsentrasi yang signifikan pada kelompok usia tertentu. Sebagai contoh, mayoritas pesepeda perempuan di Jakarta berusia antara 25 dan 45 tahun. Namun, ada

juga peserta yang aktif bersepeda di usia remaja dan juga mereka yang terus menikmati bersepeda hingga usia lanjut.

Dari segi pekerjaan, pesepeda perempuan meliputi spektrum yang luas. Di antara mereka, Anda akan menemukan pejabat pemerintah, pemilik bisnis, pelajar, dan profesional dari berbagai bidang. Keragaman pekerjaan ini mencerminkan daya tarik universal bersepeda sebagai moda transportasi dan sumber rekreasi. Perilaku bersepeda mereka menunjukkan preferensi dan rutinitas yang disesuaikan dengan kehidupan sehari-hari. Banyak pesepeda perempuan memilih bersepeda pagi dan sore hari untuk menghindari teriknya sinar matahari di siang hari. Rute yang mereka pilih sering kali menggabungkan kepraktisan untuk memberikan pengalaman bersepeda yang menyenangkan.

Motivasi di balik bersepeda juga beragam. Bagi banyak perempuan dalam survei yang dilakukan, bersepeda berfungsi sebagai sarana untuk bepergian ke tempat kerja, berolahraga, berpartisipasi dalam olahraga, atau sekadar menikmati tamasya. Patut dicatat bahwa semakin banyak perempuan yang memandang bersepeda sebagai cara untuk menjaga kesehatan fisik dan mental, mengurangi kemacetan, dan mempromosikan perjalanan yang ramah lingkungan.

Sebelas wawancara tambahan dilakukan dari bulan Januari - Maret 2023 untuk tujuan laporan ini guna mendokumentasikan lebih lanjut karakteristik bersepeda, pola, dan hambatan serta kebutuhan pesepeda perempuan. Narasumber yang diwawancarai mewakili keragaman pesepeda perempuan di Indonesia, yang memiliki karakteristik, tingkat kepercayaan diri, kemampuan bersepeda, tujuan, dan preferensi yang berbeda-beda. Narasumber yang diwawancarai tercantum di bawah ini:

1. **Patricia.** Bekerja di otoritas pemerintah nasional, bersepeda setiap hari ke tempat kerja yang berlokasi 5 kilometer dari rumahnya. Dia aktif mempromosikan bersepeda di sosial media, memperkenalkan bersepeda kepada anak-anak, dan berpartisipasi dalam perjalanan antar provinsi selama beberapa hari.
2. **Elva (54).** Bekerja di bawah Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, bersepeda ke tempat kerja di pagi hari setiap empat kali dalam seminggu. Dia merasa ini adalah cara yang paling efektif untuk berolahraga daripada melakukannya di akhir pekan yang seharusnya dia habiskan bersama keluarganya. Bersepeda juga merupakan aktivitas yang direkomendasikan oleh ahli jantungnya.
3. **Lala (33).** Seorang peneliti transportasi perkotaan di sebuah LSM yang berbasis di Surakarta ini, mulai bersepeda kurang dari setahun yang lalu untuk lebih memahami kebutuhan pesepeda dengan cara melakukan aktivitas tersebut secara langsung untuk perjalanan jarak dekat. Di balik keputusannya ini, dia juga mendapat dukungan luar biasa dari saudara laki-laki dan istrinya yang juga rutin bersepeda ke kantor.
4. **Ani (42).** Menjalankan bisnis kerajinan kayu bersama suaminya di Surabaya bernama Saladin Art. Setiap hari, dia menempuh jarak 22 km untuk pulang pergi dari bengkelnya ke penjual kayu dan mengantarkan sendiri kerajinannya ke pelanggan, dengan pengiriman terjauh sejauh 25 km dari bengkelnya.
5. **Satiti (48).** Bersepeda untuk memenuhi kebutuhannya di sekitar rumah, berolahraga, dan melakukan touring bersama komunitasnya. Dia aktif terlibat dalam beberapa

- komunitas dan menyelenggarakan acara bersepeda di Surabaya, dan menjadi salah satu pesepeda senior yang paling disegani di Surabaya.
6. **Icha (24)**. Perempuan dengan *cerebral palsy* dan seorang mahasiswa hukum, bersepeda untuk tujuan mobilitas dan olahraga untuk menjaga kelenturan tubuhnya. Dengan sepeda roda tiganya, dia biasanya dapat ditemukan bersepeda ke pasar terdekat pada malam hari, ke stasiun kereta api, dan menjelajahi kota dengan komunitas bersepedanya di akhir pekan.
  7. **Grace (10)**. Siswa sekolah dasar berusia 10 tahun dengan disabilitas pendengaran, bersepeda di sekitar lingkungannya bersama teman dan kakaknya. Dia bersepeda dengan pengawasan ketat dari orangtuanya dan masih belum diizinkan untuk bersepeda ke sekolah dikarenakan jaraknya yang jauh.
  8. **Tabitha**. Pendiri komunitas bersepeda khusus perempuan di Indonesia. Dia memulai komunitasnya pada tahun 2012 di Jakarta, dan sejak saat itu telah berkembang menjadi komunitas dengan lebih dari 4000 anggota di seluruh Indonesia. Komunitas ini menyediakan lingkungan yang aman bagi pesepeda perempuan dan memiliki sub komunitas yang berbeda dengan berfokus kepada olahraga bersepeda, bersepeda gunung, serta bersepeda santai.
  9. **Natalia (48)**. Pengusaha yang memiliki toko kue tradisional di kota Makassar. Ia mulai bersepeda mengikuti teman-temannya yang sudah lebih dulu rutin bersepeda, dan kini dia bersepeda tiga kali seminggu di pagi hari.
  10. **Irina (25)**. Pesepeda yang mulai bersepeda selama masa pandemi. Irina mulai bersepeda secara mandiri, setelah sebelumnya bersepeda dengan mesin *spin*. Ia sering bersepeda jarak jauh di jalan raya dengan kecepatan tinggi.
  11. **Melcy (53)**. Bersepeda secara rutin pada tahun 2010 - 2017, kini Melcy bersepeda dengan cara yang lebih santai, sebagian besar melewati daerah-daerah yang memiliki pemandangan indah bersama suaminya. Seluruh keluarganya merupakan penggemar bersepeda, dan dia mengajarkan putranya untuk bersepeda secara teratur sejak muda sebagai moda mobilitas hingga hari ini.

### 2.1.2 Karakteristik perjalanan pesepeda perempuan

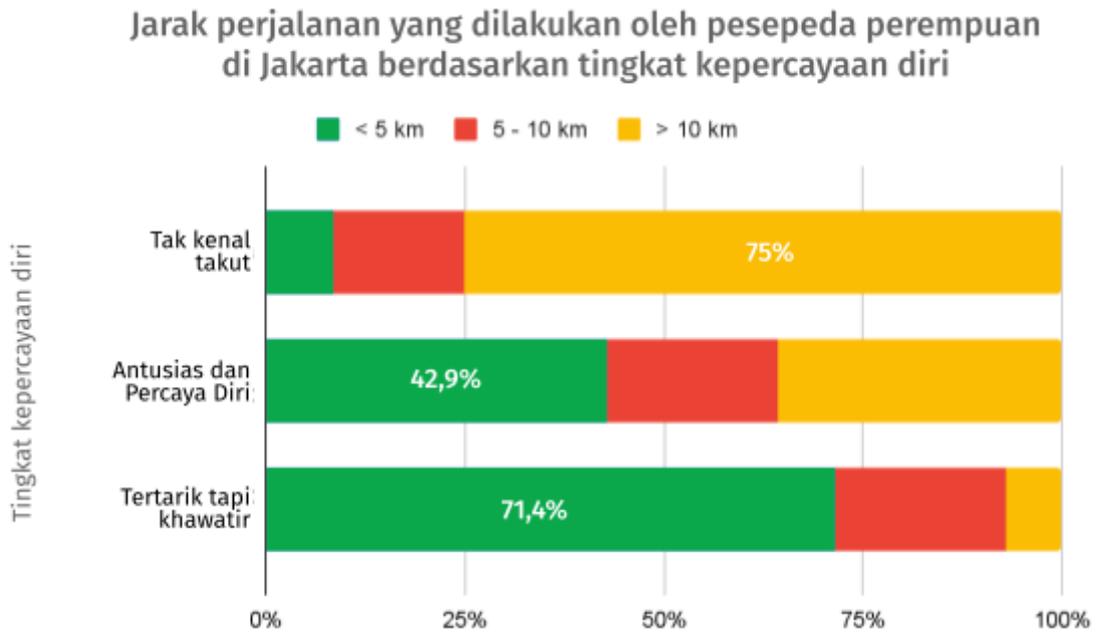
Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, ada banyak variasi pesepeda perempuan di Indonesia dan pengalaman mereka masing-masing yang juga membentuk perspektif mereka tentang bersepeda di Indonesia. Namun demikian, ada beberapa kesamaan yang mendasari di antara pesepeda perempuan dan perbedaan yang jelas jika dibandingkan dengan pesepeda laki-laki. Banyak dari perbedaan ini menyoroti perbedaan antara pola perjalanan pria dan perempuan. Penelitian sebelumnya telah menunjukkan perbedaan antara pola perjalanan laki-laki dan perempuan, terlepas dari pilihan transportasi, perbedaan-perbedaan ini disoroti dalam literatur sebagai berikut (Sustrans, 2018):

1. Perempuan melakukan lebih banyak perjalanan multi-pemberhentian daripada laki-laki, sejalan dengan tanggung jawab perawatan dan rumah tangga (Barker, 2009)
2. Pria melakukan lebih banyak perjalanan pada waktu sibuk, sementara perempuan melakukan lebih banyak perjalanan di luar jam sibuk (Hine dan Mitchell, 2001)

3. Perjalanan yang cenderung linear atau langsung dari titik utama (tempat tinggal) ke titik lain, biasanya untuk tujuan komuting lebih sering digunakan oleh laki-laki. Sementara perempuan lebih sering melakukan perjalanan multi-pemberhentian, seringkali dengan moda yang berbeda (Greed, 2016)
4. Perempuan semakin menyeimbangkan perjalanan untuk bekerja dan mengasuh anak (Fawcett Society, 2016).
5. Perempuan melakukan perjalanan yang lebih pendek daripada laki-laki (Hine and Mitchell, 2001)
6. Perempuan melakukan lebih banyak perjalanan menggunakan transportasi publik bersama anak-anak sehingga membatasi ruang geraknya (Hine dan Mitchell, 2001)

Beberapa perbedaan ini telah disoroti dalam survei-survei sebelumnya yang dilakukan oleh ITDP. Seperti survei Perempuan dan Bersepeda (2021), di mana 48% dari perjalanan responden terdiri dari perjalanan jarak dekat seperti pergi berbelanja, atau mencari jajanan di dekat rumah. Perjalanan bersepeda harian jarak dekat umumnya merupakan perjalanan yang tidak lebih dari 5 km. Hal ini semakin menegaskan bahwa perilaku bersepeda perempuan berbeda dengan laki-laki, dan infrastruktur bersepeda yang mendukung mobilitas perempuan harus mempertimbangkan perjalanan jarak dekat, atau dalam skala lingkungan. Hal ini didukung oleh studi yang terangkum dalam Panduan Perencanaan Partisipatif (ITDP, 2020) di 27 kampung kota yang menunjukkan bahwa perempuan dan anak-anak cenderung bersepeda di dalam lingkungan tempat tinggal mereka, terutama ke tempat-tempat seperti sekolah dan pasar tradisional. Di sisi lain, perjalanan bersepeda jarak jauh sebagian besar dilakukan oleh kurir dan pesepeda olahraga.

Dalam memilih rute, perempuan cenderung memilih rute bergantung pada tingkat kepercayaan diri serta tujuan mereka bersepeda. Perempuan yang bersepeda di jalan raya biasanya bersepeda untuk alasan olahraga, karena jalan raya yang besar memungkinkan kecepatan yang lebih tinggi. Para perempuan ini juga cenderung memiliki tingkat kepercayaan diri yang lebih tinggi saat bersepeda, karena merasa nyaman bersepeda di jalan raya yang bercampur dengan mobil dan sepeda motor. Di sisi lain, jalan lokal biasanya digunakan oleh perempuan untuk perjalanan jarak dekat ke kegiatan lokal seperti pergi berbelanja, ke ATM, atau dalam situasi santai seperti pulang kerja atau untuk tujuan rekreasi. Para perempuan ini adalah mereka yang menggunakan sepeda sebagai moda transportasi, untuk menjalankan tugas, dan melakukan aktivitas sehari-hari. Meskipun demikian, sebagian besar pemula lebih suka memilih melewati jalan lokal daripada jalan utama karena lebih tenang dan tidak terlalu ramai sehingga bersepeda jauh lebih aman, meskipun mereka mengakui bahwa terkadang diperlukan pengenalan terhadap area lokal agar tidak tersesat dan tidak nyaman karena polisi tidur. Hal ini juga menyoroti pentingnya persimpangan jalan, dan untuk meningkatkan jumlah pesepeda perempuan (yang kemungkinan besar adalah pesepeda yang tertarik namun khawatir), kita harus menyadari perlunya infrastruktur bersepeda yang lebih aman bagi perempuan dengan berbagai tingkat kemampuan bersepeda.



Gambar 6. Jarak perjalanan yang dilakukan oleh pesepeda perempuan di Jakarta berdasarkan tingkat kepercayaan diri (sumber: ITDP, 2022)

### 2.1.3 Alasan memilih bersepeda

Bersepeda memiliki kelebihan yang mendorong perempuan untuk menggunakannya sebagai alat mobilitas atau rekreasi. Berdasarkan survei yang dilakukan di Surabaya (ITDP, 2022) mengenai karakteristik pesepeda, serta penilaian dan persepsi terhadap Surabaya sebagai Kota Ramah Sepeda mengkategorikan faktor-faktor pendorong tersebut ke dalam 4 (empat) kelompok umum, yaitu bersepeda itu cepat, sehat, bebas macet, dan ekonomis dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. "Sehat" merupakan faktor yang paling menonjol yang mendorong perempuan untuk bersepeda seperti yang diungkapkan oleh survei pada Gambar 3, dipilih oleh 39 dari 41 responden perempuan. Uniknya, faktor ini tidak hanya dipilih oleh mereka yang bersepeda untuk berolahraga sesekali, tetapi juga oleh mereka yang bersepeda secara teratur. Hal ini dapat diartikan bahwa bersepeda masih digambarkan sebagai cara untuk membuat perempuan tetap aktif, namun beberapa orang memilih untuk menambahkan tujuan lain, misalnya untuk bepergian.

Namun demikian, 37% responden perempuan juga menyatakan bahwa bersepeda itu "hemat", sehingga mereka dapat menghemat uang untuk kebutuhan mobilitas. Salah satu responden menyatakan bahwa kenaikan biaya transportasi online dan kerumitan dalam mendapatkan SIM telah mempengaruhinya untuk bersepeda ke kantor dan berolahraga setidaknya 2-3 kali dalam sebulan. Selain itu, meskipun alasan "cepat" dan "bebas macet" jarang dijadikan alasan bagi

perempuan, alasan tersebut tetap merupakan alasan yang dimanfaatkan oleh para perempuan untuk bersepeda.



Gambar 3. Alasan untuk bersepeda di kalangan perempuan di Surabaya (sumber: ITDP, 2022)

#### 2.1.4 Tujuan dari bersepeda

Pada bulan Juni 2021, ITDP melakukan survei mengenai Karakteristik dan Persepsi Bersepeda di Jalan Jenderal Sudirman untuk mengumpulkan perspektif pesepeda sebelum dan sesudah adanya jalur khusus sepeda di jalan tersebut. Survei ini dilakukan melalui *platform* daring (*online*) dan luring (*offline*), dengan responden yang didominasi oleh pesepeda laki-laki dan perempuan dengan tujuan olahraga. Survei ini dijawab oleh 727 responden, namun hanya 13% dari responden yang merupakan pesepeda perempuan. Rendahnya jumlah pesepeda perempuan ini mungkin tidak menunjukkan ketidakseimbangan gender pada pesepeda, tetapi mungkin menunjukkan perbedaan dalam pemilihan rute bersepeda antara pria dan perempuan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan dalam persentase tujuan bersepeda antara laki-laki dan perempuan di jalan Sudirman-Thamrin. Kedua jenis kelamin tersebut sama-sama cenderung bersepeda sebagai aktivitas olahraga. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar responden yang bersepeda di jalan Sudirman-Thamrin tidak bersepeda untuk mobilitas sehari-hari, yang mungkin mengisyaratkan bahwa rute lain lebih disukai oleh pesepeda yang melakukan perjalanan sehari-hari. Gambar 4 menunjukkan distribusi tujuan bersepeda antara laki-laki dan perempuan. Banyaknya pesepeda olahraga

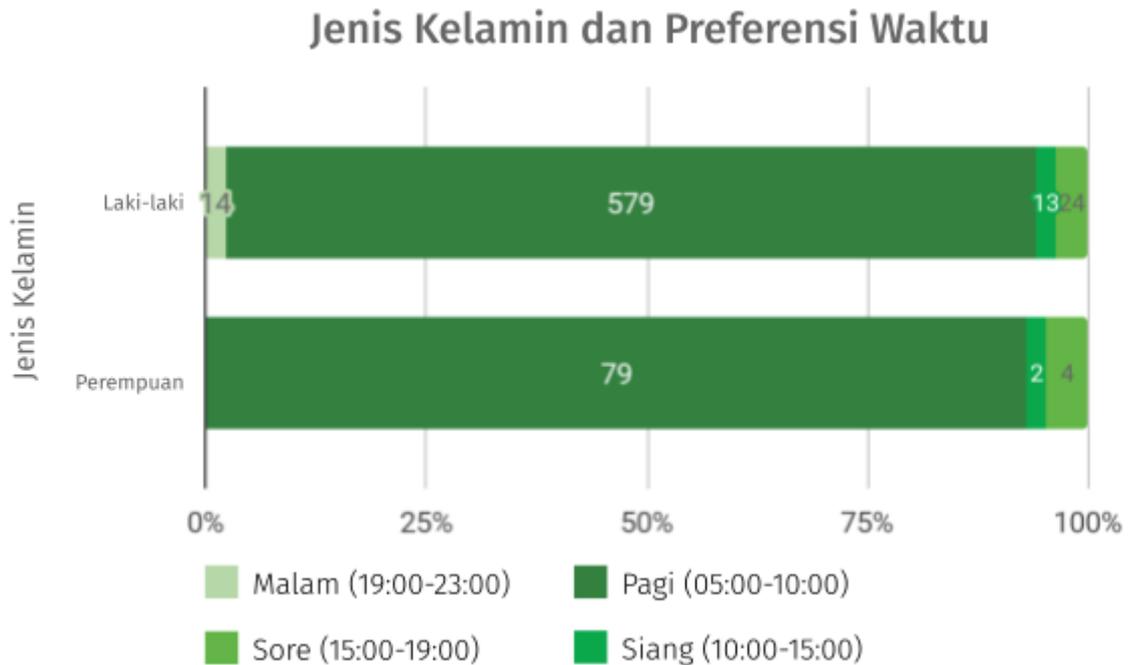
dapat mengindikasikan bahwa rute ini sangat disukai oleh pesepeda olahraga yang melaju dengan kecepatan tinggi.



Gambar 4. Tujuan pengendara sepeda perempuan bersepeda di jalur lintasan sepeda khusus Sudirman-Thamrin (sumber: ITDP, 2021)

### 2.1.5 Preferensi saat Bersepeda

Berdasarkan survei yang sama, preferensi waktu untuk bersepeda serupa bagi pria dan perempuan, di mana kedua jenis kelamin ini lebih suka bersepeda di pagi hari pada pukul 05:00 - 10:00, yang kemungkinan besar untuk menghindari cuaca yang lebih panas di siang hari. Namun, perlu dicatat bahwa sepanjang survei, tidak ada perempuan yang ditemukan bersepeda pada malam hari di jalan Sudirman-Thamrin. Hal ini mungkin disebabkan oleh masalah keamanan bagi perempuan ketika bersepeda di malam hari, dan jalan Sudirman-Thamrin bukanlah jalan yang disukai oleh perempuan ketika bersepeda. Gambar 5 menunjukkan distribusi waktu yang disukai untuk bersepeda di Jalan Sudirman-Thamrin oleh laki-laki dan perempuan.



Gambar 5. Waktu bersepeda berdasarkan jenis kelamin di jalur lintasan sepeda khusus Sudirman-Thamrin (sumber: ITDP, 2021)

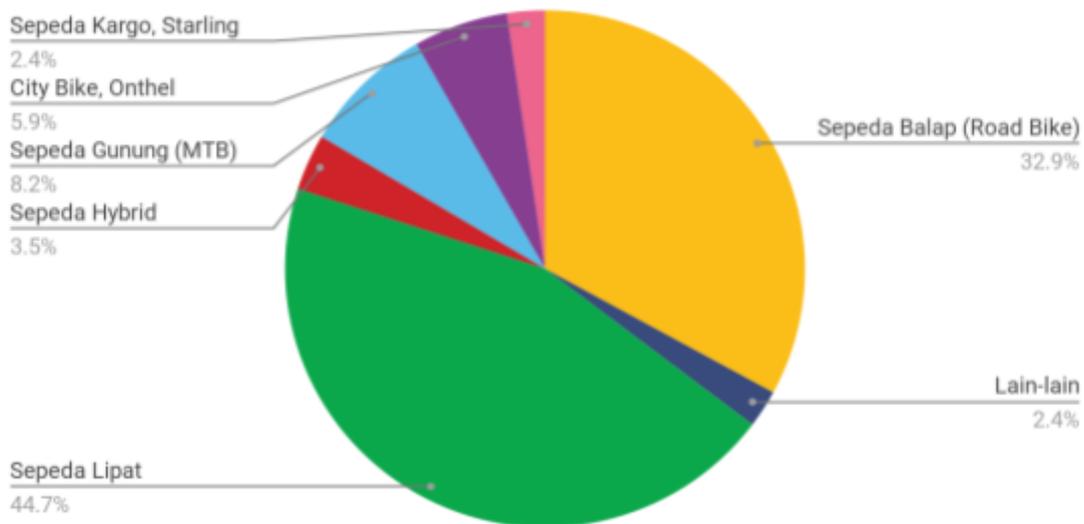
Survei lainnya yang dilakukan oleh ITDP pada tahun yang sama mengenai perempuan dan bersepeda, bertujuan untuk menargetkan pesepeda perempuan sebagai responden utama. Survei ini dilakukan secara daring (*online*) dan luring (*offline*) dengan menyertakan wawancara singkat ketika menjaring responden *offline*, sehingga responden dapat mengelaborasi jawaban mereka lebih jauh. Selain itu, cakupan sasaran survei ini tidak hanya di kawasan Sudirman-Thamrin dan Jakarta, tetapi juga seluruh pesepeda perempuan di Indonesia. Dalam survei ini ditemukan bahwa 55% responden bersepeda di malam hari yang bertolak belakang dengan hasil survei di Sudirman-Thamrin. Selain itu, 81 responden mengatakan bahwa sepeda mereka selalu dilengkapi dengan lampu yang membuktikan bahwa perempuan bersepeda di malam hari, namun tidak di jalan-jalan besar seperti Sudirman-Thamrin.

Dalam hal preferensi pemilihan sepeda, perempuan juga menggunakan berbagai jenis sepeda. Sepeda lipat adalah jenis sepeda yang paling banyak digunakan untuk bepergian karena praktis dan fleksibel. Sebagai sepeda pendukung untuk perjalanan jarak dekat, sepeda lipat juga cocok untuk para komuter karena mudah dimasukkan ke dalam armada transportasi publik seperti bus pengumpan sedang atau kereta komuter. Ketika tempat parkir sepeda tidak tersedia, pesepeda perempuan dapat membawa sepeda lipat mereka ke dalam gedung yang mereka kunjungi (misalnya kantor). Sepeda lipat juga tersedia dalam berbagai ukuran ban; pesepeda pemula dapat memanfaatkan diameter ban yang lebih besar karena dapat membawa mereka lebih cepat sampai ke tempat tujuan. Di sisi lain, sepeda non-lipat seperti sepeda jalan raya dan sepeda gunung lebih populer di kalangan pesepeda olahraga, termasuk

mereka yang juga bersepeda untuk mobilitas sehari-hari. Sepeda yang dimodifikasi juga digunakan oleh perempuan untuk mengakomodasi kebutuhan tertentu. Sebagai contoh, salah satu narasumber dari Surabaya memodifikasi sepedanya menjadi sepeda kargo multifungsi untuk mengantarkan pesanan pelanggannya. Seorang pesepeda perempuan penyandang *cerebral palsy* dari Jakarta juga menggunakan sepeda yang dimodifikasi, yaitu sepeda yang diubah menjadi sepeda roda tiga agar lebih stabil saat bersepeda.

Hasil survei ITDP pada ruas jalan Sudirman-Thamrin menunjukkan berbagai jenis sepeda yang digunakan oleh perempuan, di mana sepeda lipat merupakan jenis sepeda yang paling mendominasi (37,5%), diikuti oleh jenis sepeda jalan raya (36,2%). Hal ini dapat dijelaskan oleh fakta bahwa jenis sepeda jalan raya idealnya dikendarai di jalan-jalan lebar yang memungkinkan untuk kecepatan tinggi seperti jalan Sudirman-Thamrin. Di sisi lain, kenyamanan sepeda lipat memungkinkan orang untuk melakukan komuting dengan moda transportasi lain seperti bus, kereta api, dan mobil. Responden survei yang memilih pilihan 'lain-lain' merupakan pesepeda yang menggunakan sepeda sewa, baik yang menggunakan sepeda konvensional maupun sepeda listrik, karena sepeda sewa menawarkan kemampuan untuk menggunakan sepeda untuk mobilitas tanpa harus membeli sepeda itu sendiri. Gambar 7 menunjukkan jenis sepeda yang digunakan oleh perempuan dalam survei ini.

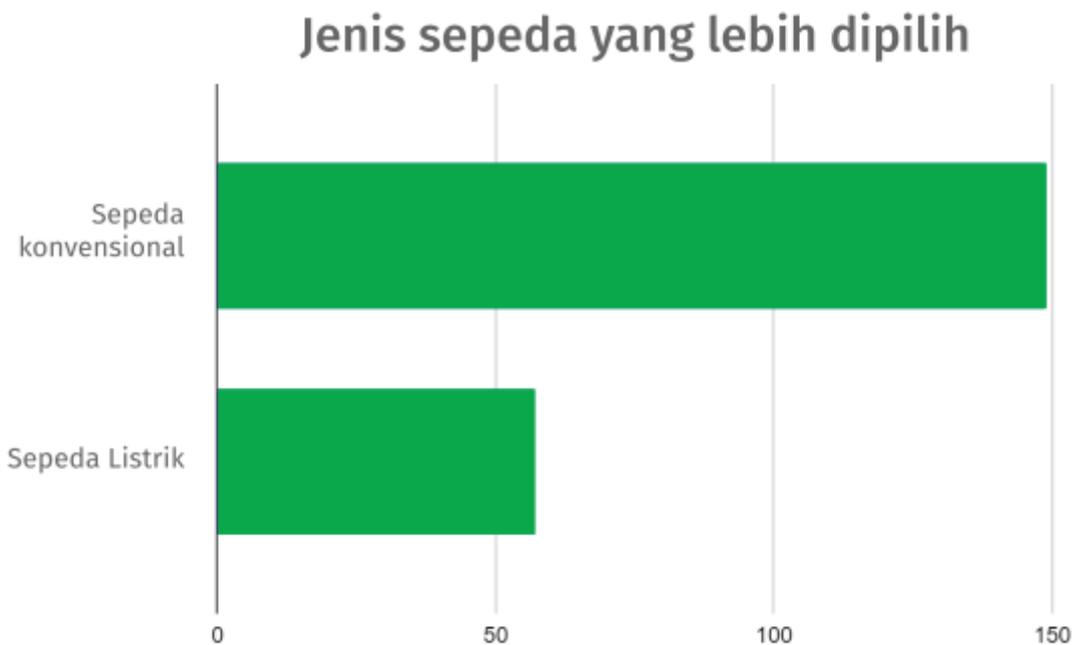
### Proporsi jenis sepeda yang digunakan oleh perempuan di Jalan Sudirman - Thamrin



Gambar 7. Proporsi jenis sepeda yang digunakan oleh perempuan (sumber: ITDP, 2021)

Seiring dengan meningkatnya popularitasnya, sepeda listrik semakin banyak dibeli oleh perempuan untuk mobilitas sehari-hari. Namun, hal ini tidak dapat ditangkap dalam survei Sudirman-Thamrin pada tahun 2021, yang mungkin disebabkan oleh peraturan tentang sepeda listrik yang baru disahkan pada tahun 2020 melalui Peraturan Menteri Perhubungan No. 45

Tahun 2020 tentang Kendaraan Bermotor Listrik. Survei yang dilakukan oleh ITDP untuk mengevaluasi sistem berbagi sepeda yang ada di Jakarta pada tahun 2022 seperti yang ditunjukkan pada Gambar 8 juga menemukan bahwa mayoritas pria dan perempuan (~75%) masih lebih memilih sepeda reguler. Dua alasan utama adalah sepeda reguler mendukung gaya hidup yang lebih sehat, terutama bagi kelompok pekerja yang kesulitan menemukan waktu yang tepat untuk berolahraga, serta lebih mudah untuk digunakan/dipelihara. Wawancara yang dilakukan juga menemukan bahwa sebagian besar perempuan masih belum tertarik untuk membeli sepeda listrik karena meskipun mereka bersepeda untuk mobilitas sehari-hari, tujuan utama mereka bersepeda adalah untuk berolahraga. Namun, kemunculan sepeda listrik di pasar membantu meningkatkan peluang bagi perempuan yang sudah lanjut usia, memiliki keterbatasan fisik, dan/atau tinggal di daerah perbukitan dengan topografi yang naik-turun.



Gambar 8. Preferensi sepeda biasa dan sepeda listrik untuk layanan berbagi sepeda di Jakarta (sumber: ITDP, 2022)



### **Sepeda listrik: Sepeda motor yang tidak memerlukan SIM?**

Di Indonesia, sepeda listrik (*e-bike*) sering disalah artikan sebagai sepeda motor listrik, dan sebaliknya, yang dapat menyebabkan kebingungan dalam hal penegakan hukum. Peraturan Menteri Perhubungan No.45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Bermotor Listrik menyatakan bahwa sepeda listrik atau e-moped tidak boleh melebihi kecepatan 25 km/jam. Masalah utama muncul dari banyaknya produsen yang memproduksi kendaraan roda dua dengan memasarkannya sebagai sepeda listrik atau e-moped, namun dengan kecepatan melebihi batas 25 km/jam. Setelah kendaraan mencapai 25 km/jam, kendaraan tersebut berada di bawah peraturan standar sepeda motor, seperti perlunya pengujian tipe, ketidakmampuan untuk menggunakan jalur sepeda, perlunya plat nomor, dan masih banyak lagi.

Selain itu, karena kurangnya perbedaan fisik antara kendaraan roda dua listrik yang melebihi 25 km/jam dan yang tidak, akibatnya, kebingungan muncul, menyebabkan sepeda listrik di bawah 25 km/jam juga dilarang oleh beberapa otoritas lokal karena peraturan yang tidak jelas. Lebih buruk lagi, nama "sepeda", membuat mereka yang masih belum memiliki SIM untuk tertarik menggunakannya karena fungsinya yang hampir mirip dengan sepeda motor, sehingga banyak anak sekolah yang menggunakan sepeda listrik tanpa pengawasan orang dewasa.

Untuk mengatasi hal ini, perlu ada peraturan yang tepat dan eksplisit mengenai perbedaan fisik antara kedua moda tersebut, jalan mana yang dapat dilalui oleh kelompok umur tertentu, serta kewajiban dan prasyarat hukum untuk kendaraan roda dua listrik yang harus dipenuhi; di samping tanggung jawab Kementerian Perindustrian dan Perdagangan untuk memastikan bahwa produsen dan penjual hanya menawarkan produk yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan.

## **2.2 Kebutuhan dan Tantangan Perempuan**

Melalui survei yang dilakukan dan mewawancarai dengan 11 pesepeda perempuan di berbagai daerah di Indonesia, ditemukan bahwa tantangan yang paling sering dihadapi untuk bersepeda adalah sebagai berikut:

1. Kurangnya akses pada sepeda
2. Kurangnya infrastruktur bersepeda
3. Kurangnya keamanan saat bersepeda
4. Kurangnya fasilitas pendukung bersepeda
5. Kebutuhan untuk membawa banyak barang
6. Faktor lingkungan yang tidak mendukung
7. Intimidasi bahwa bersepeda adalah kegiatan yang didominasi oleh laki-laki
8. Keterbatasan fisik

### 2.2.1 Akses terhadap Sepeda

Perempuan cenderung tidak memiliki kepemilikan sepeda, yang ditunjukkan dalam survei ITDP tahun 2022 mengenai evaluasi fasilitas sepeda sewa. Mereka cenderung meminjam sepeda dari teman dekat dan/atau kerabat. Tren ini serupa dengan fakta bahwa perempuan Indonesia juga memiliki akses yang lebih sedikit terhadap kendaraan pribadi secara umum, seperti mobil dan sepeda motor, yang lebih banyak terjadi pada rumah tangga berpenghasilan rendah di mana peran gender tradisional masih berlaku. Di sini, penyediaan fasilitas sepeda sewa dapat menjadi solusi bagi mereka yang ingin menggunakan sepeda sebagai alat transportasi namun tidak memiliki akses terhadap sepeda.

#### Akses Perempuan Terhadap Sepeda Pribadi



Gambar 12. Kepemilikan sepeda berdasarkan jenis kelamin (sumber: Survei Evaluasi Sistem Sepeda Sewa ITDP, 2022)

Sepeda sewa juga dapat menjadi solusi bagi mereka yang memiliki sepeda namun merasa sepeda mereka tidak cocok untuk mobilitas sehari-hari. Hal ini dapat terjadi pada pesepeda olahraga yang ingin bersepeda untuk kegiatan sehari-hari tetapi tidak ingin menggunakan sepeda balap (*road bike*). Seorang narasumber menyebutkan bahwa *road bike* yang dimilikinya tidak cocok untuk mobilitas sehari-hari. Namun, ia sudah tidak asing lagi dengan sepeda sewa, dan ia sering menggunakannya ketika ia sedang berada di luar negeri tepatnya di Beijing, saat mengunjungi putrinya. Dalam hal ini, ketersediaan sepeda sewa juga dapat mendukung para pesepeda perempuan yang ingin menggunakan sepeda sebagai moda transportasi mereka tanpa harus membayar biaya di muka untuk membeli sepeda baru.

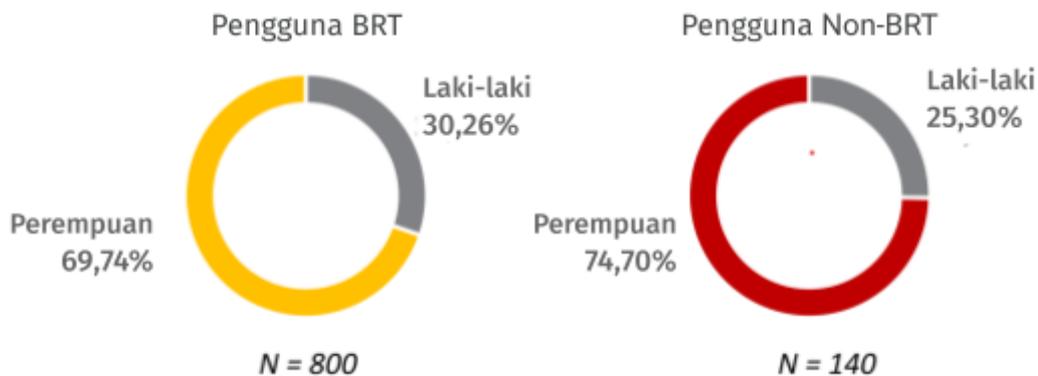
"Karena cuaca yang panas dan sepeda saya tidak cocok untuk bepergian, saya tidak menggunakan sepeda untuk mobilitas sehari-hari. [...] Jika kondisinya seperti di Beijing (terkait fasilitas berbagi sepeda), mungkin saya akan mulai bersepeda setiap hari." - Natalia, 48 tahun.

### Sepeda Sewa untuk Mendukung Jarak Tempuh Pertama dan Terakhir Perempuan

Perempuan dan kelompok rentan lainnya merupakan mayoritas pengguna transportasi publik. Hal ini dapat dikaitkan dengan kurangnya akses terhadap kendaraan pribadi, terutama dalam konteks rumah tangga berpenghasilan rendah di mana peran gender tradisional masih berlaku. Dalam konteks tersebut, preferensi penggunaan kendaraan pribadi sering kali diberikan kepada anggota rumah tangga laki-laki, sehingga perempuan bergantung pada bentuk transportasi alternatif seperti transportasi publik. Menurut laporan kepuasan pelanggan tahun 2019, sebagian besar penumpang Transjakarta adalah perempuan. Sekitar 69% dari penumpang BRT (Bus Rapid Transit) dan 74% dari pelanggan non-BRT adalah perempuan.

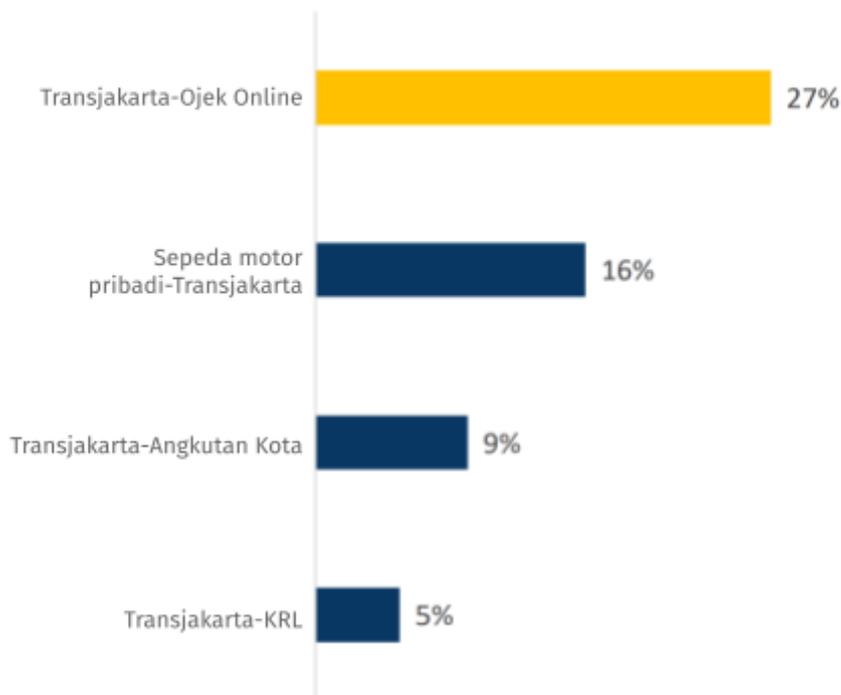
Survei yang sama mengungkapkan bahwa banyak pengguna Transjakarta yang melakukan *mix commuting*, memadukan moda transportasi dengan transportasi publik, sering kali menggabungkan layanan Transjakarta dengan ojek sebagai moda *mix commuting* yang paling umum. Selain itu, survei penumpang yang dilakukan oleh ITDP pada tahun 2019 sebelum pandemi COVID-19 di salah satu stasiun MRT menyoroti bahwa 70% penumpang memilih untuk menggunakan ojek, sepeda motor pribadi, atau mobil pribadi untuk mencapai stasiun. Kondisi ini memprihatinkan, karena moda transportasi ini tidak berkelanjutan dan secara signifikan berkontribusi terhadap masalah kemacetan dan polusi yang dihadapi Jakarta. Solusi mobilitas mikro, seperti sepeda sewa, memiliki potensi untuk memainkan peran penting sebagai pilihan transportasi berkelanjutan untuk konektivitas *first mile last mile*. Hal ini sangat penting terutama bagi individu yang harus menempuh jarak jauh untuk kegiatan sehari-hari, di mana hanya mengandalkan sepeda mungkin tidak praktis untuk seluruh perjalanan.

### Jenis Kelamin



## Kombinasi moda transportasi

(Seluruh responden, N=1000)



### Penghematan Ekonomi dengan Menggunakan Layanan Sepeda Sewa

Salah satu moda transportasi utama untuk konektivitas *first mile last mile* serta perjalanan pendek adalah layanan ojek daring atau kendaraan roda dua konvensional. *Bikeshare* atau sepeda sewa sebagai salah satu moda transportasi mobilitas mikro di kota-kota di Indonesia berpeluang untuk menggantikan kendaraan roda dua sebagai alternatif yang berkelanjutan dan terjangkau.

1. **Penghematan Biaya:** Layanan sepeda sewa biasanya mengenakan tarif sekitar Rp 3.000 untuk setiap 15 menit, dengan jarak tempuh sekitar 3 kilometer. Sebaliknya, layanan transportasi tradisional di Zona I\* memiliki tarif minimum mulai dari Rp 9.250 hingga Rp 11.500 untuk perjalanan sejauh 4 kilometer. Untuk perjalanan sepeda sewa selama 15 menit, Anda akan membayar Rp 3.000, sementara jarak yang sama yang ditempuh dengan layanan pemesanan kendaraan dapat mencapai Rp 11.500. Hal ini menghasilkan penghematan langsung hingga Rp 8.500 untuk perjalanan 15 menit.
2. **Perjalanan yang Singkat tetapi Sering:** Faktor kunci lain yang berkontribusi terhadap penghematan biaya adalah frekuensi penggunaan. Layanan sepeda sewa sering kali lebih cocok untuk perjalanan pendek dan sering di daerah perkotaan, seperti jarak tempuh pertama dan terakhir dalam perjalanan. Sebaliknya, layanan transportasi online dapat menjadi lebih mahal jika digunakan untuk beberapa perjalanan singkat sepanjang hari. Dengan memilih sepeda sewa untuk perjalanan singkat ini, komuter berpotensi menghemat biaya yang cukup besar dari waktu ke waktu.
3. **Keberlanjutan dan Penghematan Jangka Panjang:** Selain penghematan biaya langsung, ada manfaat ekonomi jangka panjang yang perlu dipertimbangkan. Sepeda sewa adalah pilihan transportasi berkelanjutan yang mengurangi ketergantungan pada kendaraan bertenaga

bahan bakar. Seiring berjalannya waktu, hal ini dapat mengurangi biaya transportasi pribadi, termasuk biaya bahan bakar dan perawatan, bagi individu yang memilih untuk menggunakan sepeda sewa dalam rutinitas harian mereka.

*\* Biaya transportasi online dibagi menjadi 3 zona: Zona 1: Zona I meliputi Sumatera, Jawa (tidak termasuk Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi), dan Bali, Zona 2 meliputi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, Zona III meliputi Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara dan sekitarnya, Maluku, dan Papua.*

Selain itu, akses terhadap sepeda juga menjadi masalah bagi perempuan penyandang disabilitas. Untuk membantu mereka bepergian secara mandiri, perempuan penyandang disabilitas fisik membutuhkan jenis sepeda khusus yang sesuai dengan kebutuhan khusus mereka. Beberapa dari mereka mungkin masih bisa mengendarai sepeda, namun bagi mereka yang sudah tidak dapat mengendarai sepeda, mereka dapat mencari alternatif yang lebih aman dengan sepeda roda tiga yang lebih stabil, namun tidak mudah untuk menemukan sepeda roda tiga untuk orang dewasa di pasar umum. Modifikasi sepeda menjadi sepeda roda tiga, atau membuatnya menjadi otomatis, akan membutuhkan biaya tambahan yang cukup besar kecuali jika disubsidi oleh pihak tertentu. Membentuk komunitas bersepeda yang mendukung perempuan penyandang disabilitas dapat menjadi alat untuk menyediakan akses terhadap sepeda, yang merupakan pilihan yang lebih sehat dan ramah lingkungan bagi mereka. Icha, seorang pesepeda perempuan dengan *cerebral palsy* berpartisipasi dalam komunitas bersepeda di mana pada tahun 2022 lalu ia diberi sepeda roda tiga lipat baru yang dilengkapi dengan keranjang. Ia biasanya menggunakan sepeda untuk pergi ke pasar dan ke stasiun, kemudian menyambung rantai perjalanannya dengan Commuter Line.

### 2.2.2 Infrastruktur bersepeda

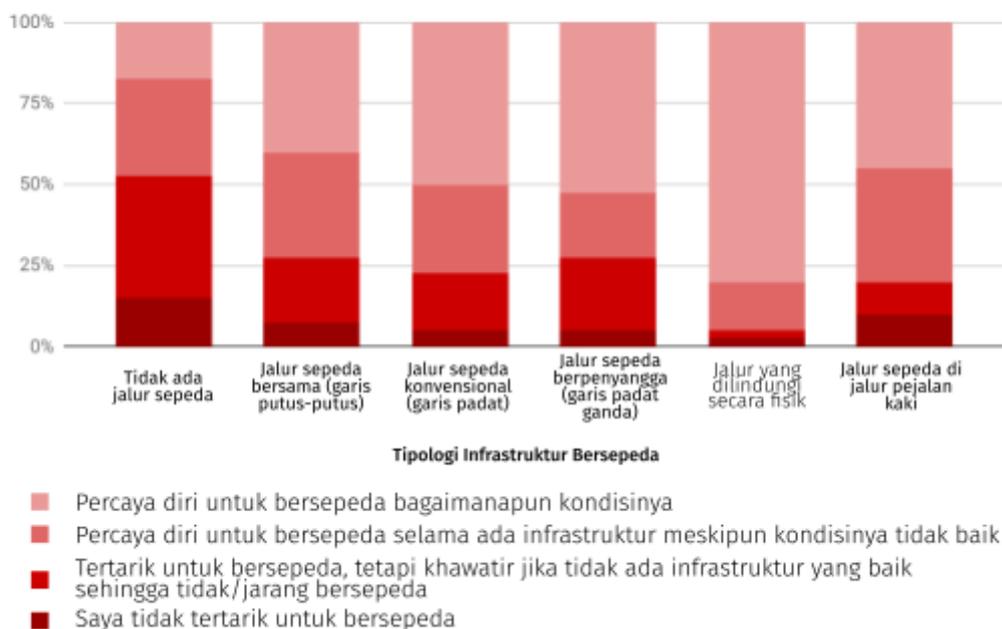
Infrastruktur bersepeda yang buruk merupakan salah satu hambatan utama bagi perempuan dalam bersepeda. Dari survei ITDP tahun 2021 tentang perempuan dan bersepeda, terungkap bahwa peningkatan infrastruktur bersepeda, seperti peningkatan ketersediaan jalur sepeda yang terlindungi, fasilitas parkir di ruang publik, serta tempat penyeberangan sepeda yang lebih aman merupakan tiga aspek yang paling penting bagi perempuan untuk memastikan lingkungan yang ramah bagi pesepeda. Hal ini didukung oleh survei ITDP pada tahun 2021 di Jalan Sudirman-Thamrin, yang menunjukkan bahwa perempuan lebih sering menggunakan jalur sepeda pop-up daripada laki-laki, dan menganggap kecepatan mobil serta kurangnya prioritas bagi pesepeda di titik-titik konflik sebagai situasi yang paling berbahaya bagi pesepeda perempuan. Survei ini menunjukkan bahwa perempuan sangat mengkhawatirkan keselamatan mereka saat bersepeda, terutama karena mereka harus berinteraksi dengan pengendara kendaraan bermotor dalam sebagian besar perjalanan mereka. Seorang pesepeda yang baru mulai bersepeda kurang dari satu tahun yang lalu menyatakan bahwa ia masih khawatir dengan kendaraan yang melaju kencang yang berpotensi membuatnya tidak stabil saat bersepeda.

*"Konflik dengan kendaraan adalah mereka terlalu cepat, atau terlalu banyak. Tinggal di Boyolali, jalannya tidak terlalu padat dengan kendaraan bermotor, tapi mereka selalu melaju dengan*

*kecepatan tinggi. Sebagai pesepeda yang baru memulai kurang dari setahun yang lalu, saya masih belum bisa mengendalikan diri dalam situasi seperti itu, terkadang lebih sulit lagi ketika rute yang saya lalui menanjak." - Lala, 33 tahun.*

Namun, kekhawatiran akan terjadinya konflik antara pesepeda dengan kendaraan bermotor tidak hanya dialami oleh para pesepeda pemula. Perempuan yang bersepeda untuk kegiatan sehari-hari juga mengaku bahwa meskipun mereka percaya diri bersepeda di jalan raya yang ramai, baik itu jalan dengan volume kendaraan yang tinggi dan/atau kendaraan berkecepatan tinggi, mereka masih takut dengan faktor eksternal yang tidak dapat mereka kendalikan, yaitu kendaraan yang dapat menabrak mereka sewaktu-waktu. Salah satu narasumber yang biasa bersepeda ke kantor menambahkan bahwa ia merasa sulit untuk berbelok ketika mengakses gedung-gedung karena pengendara sepeda motor yang agresif. Ketika menyeberang jalan, kebanyakan perempuan termasuk penyandang disabilitas biasanya mengandalkan penyeberangan di mana pengendara kendaraan bermotor akan berhenti untuk mereka, seperti persimpangan bersinyal dan penyeberangan pelikan. Selain itu, suara *bip* yang dilengkapi dengan sinyal membuat penyeberangan menjadi lebih mudah. Hal ini menunjukkan bahwa pemisahan ruang dan waktu dari pengendara kendaraan bermotor sangat penting bahkan bagi para pesepeda. Terkadang mereka tidak menyadari bahwa mereka bisa berada dalam situasi yang berbahaya karena tingkat kepercayaan diri yang tinggi.

### Tingkat kepercayaan diri bersepeda perempuan pada berbagai jenis infrastruktur bersepeda



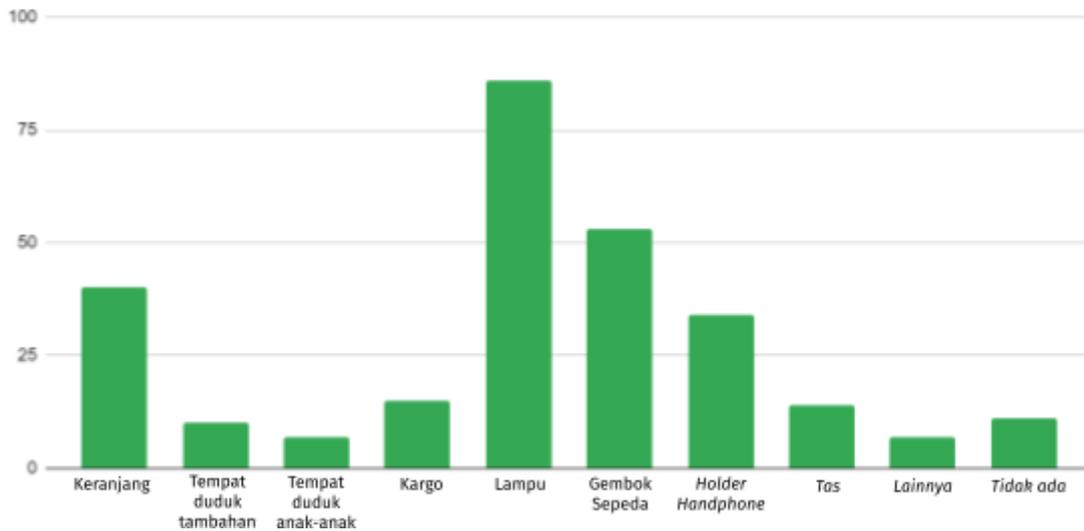
Gambar 9. Tingkat kepercayaan diri bersepeda perempuan pada berbagai jenis infrastruktur bersepeda (sumber: ITDP, 2022)

Gambar 9 menunjukkan data mengenai tingkat kepercayaan diri bersepeda perempuan ketika bersepeda di berbagai jenis infrastruktur bersepeda dari survei ITDP di Jakarta (2022). Perlu digaris bawahi bahwa 80% responden perempuan merasa sangat percaya diri ketika bersepeda di jalur sepeda yang terlindungi secara fisik. Hasil ini sejalan dengan fakta bahwa salah satu kekhawatiran terbesar yang dihadapi perempuan adalah paparan terhadap kendaraan bermotor. Menarik untuk dicatat, meskipun sebagian besar perempuan menyatakan bahwa mereka sangat percaya diri bersepeda di jalur sepeda tanpa separator, jumlah tersebut menunjukkan perbedaan yang signifikan ketika ada jalur sepeda terproteksi dengan separator. Sebaliknya, jumlah pesepeda perempuan yang kurang percaya diri hingga tidak percaya diri dapat dilihat di jalan yang tidak memiliki jalur sepeda. Hal ini mengimplikasikan bahwa infrastruktur bersepeda yang hanya dilengkapi dengan marka saja dapat membantu pesepeda dibandingkan dengan tidak adanya infrastruktur bersepeda sama sekali, karena hal ini dapat meningkatkan kesadaran pengendara kendaraan bermotor akan keberadaan pesepeda. Terlepas dari itu, penyediaan perlindungan fisik di tempat yang sangat dibutuhkan, terutama di jalan dengan volume dan/atau kecepatan tinggi, akan menjadi pilihan yang jauh lebih baik karena dapat memisahkan ruang antara pesepeda dan pengendara kendaraan bermotor.

Selain jalur sepeda, seorang narasumber juga menjelaskan bahwa kondisi jalan itu sendiri tidak aman untuk bersepeda. Jalan yang tidak rata, kurangnya perawatan, serta kerusakan di jalan menyebabkan bahaya keselamatan bagi pesepeda. Survei ITDP tahun 2021 tentang perempuan dan bersepeda mengungkapkan bahwa pada malam hari, kerusakan jalan adalah ketakutan paling umum bagi pesepeda perempuan saat bersepeda di malam hari, karena kerusakan tidak terlalu terlihat di malam hari, sehingga membuat pesepeda lebih rentan terhadap kecelakaan. Hal ini dapat mengindikasikan kurangnya jalan yang layak untuk bersepeda dan juga kurangnya penerangan di malam hari yang tidak hanya mempengaruhi visibilitas tetapi juga persepsi keamanan seseorang. Mendukung pernyataan ini, terungkap bahwa lampu adalah aksesoris sepeda yang paling populer yang dimiliki oleh perempuan pada sepeda mereka.

*"Pemerintah (Makassar) menyiapkan jalur sepeda, hanya saja tidak mengakomodir kebutuhan pesepeda, sangat tidak aman. Ada banyak lubang di jalan dan pernah ada kejadian di mana dua pesepeda dari dua komunitas yang berbeda mengalami kecelakaan dalam satu hari." - Natalia, 48 tahun*

## Aksesori yang dibutuhkan pesepeda wanita pada sepeda mereka



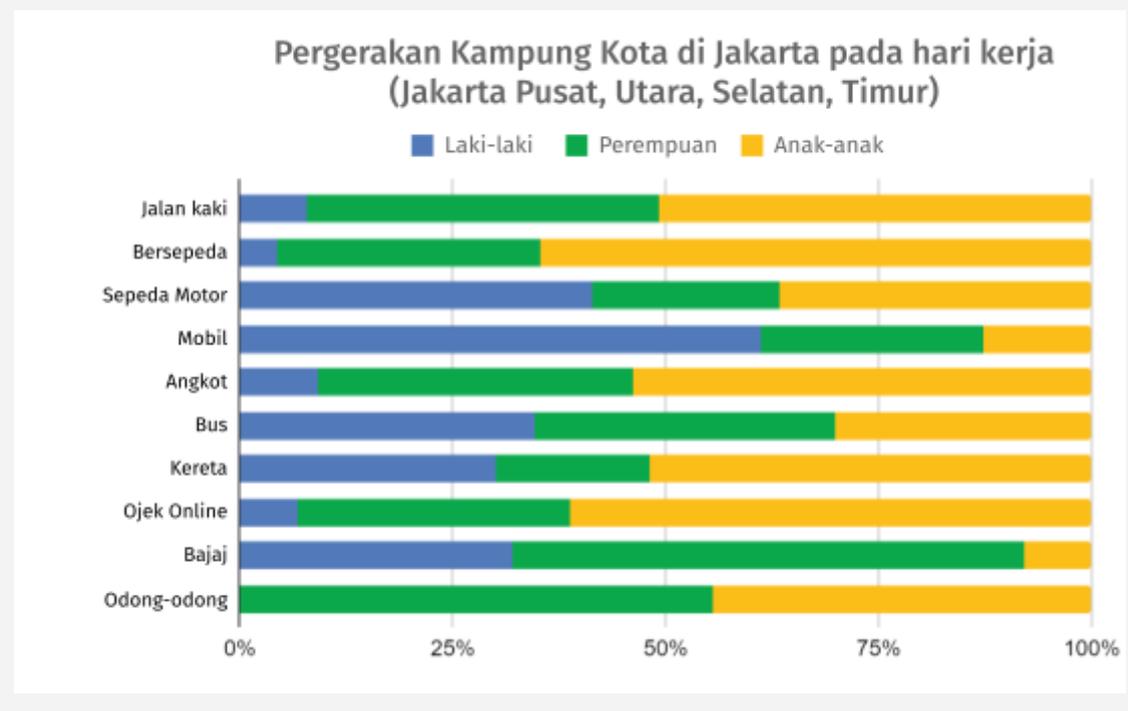
Gambar 10. Aksesori yang dibutuhkan pesepeda wanita pada sepeda mereka (sumber: ITDP, 2021)

Jaringan infrastruktur bersepeda juga harus terhubung dengan baik. Contohnya, pada sebuah ruas jalan, jalur sepeda tidak boleh terputus-putus dan setidaknya harus membentang dari satu persimpangan ke persimpangan lainnya. Dengan demikian, jalur sepeda dapat memberikan keamanan yang berkelanjutan sepanjang perjalanan pesepeda dengan menjaga agar mereka terpisah dari pengguna kendaraan bermotor dan terlihat oleh pengguna jalan lainnya. Salah satu narasumber dari Surabaya menjelaskan bahwa ia pernah bersepeda di jalur sepeda yang jaringannya terputus dan ia kebingungan untuk memposisikan diri, yang kemudian membuatnya tertabrak mobil. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur sepeda yang telah tersedia, tidak selamat dan aman. Hal ini karena lajur sepeda tidak terproteksi dengan baik dan tidak menerus sehingga pada akhirnya membuat pesepeda berkonflik dengan pengendara kendaraan bermotor yang cenderung tidak menyadari keberadaan pesepeda jika tidak ada pemisah, marka, dan rambu yang menandakan jalur sepeda. Selain itu, jaringan jalur sepeda yang koheren juga memungkinkan pesepeda untuk menavigasi rute yang aman untuk bersepeda, terutama di jalan-jalan utama; di jalan-jalan lokal, penunjuk arah atau rambu-rambu akan membantu pesepeda menemukan rute alternatif untuk menghindari kemacetan dan lalu lintas yang padat di jalan-jalan utama.

### Perlunya Fokus di Kampung Kota

Di kampung kota, pengguna sepeda sebagian besar terdiri dari perempuan dan anak-anak. Tujuan perjalanan anak-anak biasanya menggunakan sepeda untuk pergi ke sekolah atau bermain dengan anak-anak lainnya, sementara ibu-ibu lebih banyak menggunakannya untuk kebutuhan dasar seperti

bepergian ke pasar tradisional. Hal ini menunjukkan pentingnya peningkatan infrastruktur bersepeda di lingkungan sekitar. Melalui survei yang dilakukan di 27 kelurahan, terungkap lebih lanjut bahwa kurangnya pemisahan jalur sepeda merupakan salah satu hambatan utama bagi pesepeda perempuan. Pesepeda sering merasa takut tertabrak kendaraan dan sering dibunyikan klakson sehingga membuat mereka kaget. Pesepeda juga merasa tidak aman bersepeda karena kendaraan melaju dengan kencang di jalan lingkungan.



Kebutuhan akan jaringan yang lebih besar saat bersepeda juga disebutkan oleh para pesepeda olahraga. Pesepeda olahraga diketahui bersepeda di lalu lintas campuran, di luar jalur sepeda yang terlindungi, agar dapat bersepeda dengan kecepatan yang lebih tinggi. Namun, jika jalanan juga dipenuhi oleh mobil yang melaju dengan kecepatan tinggi, tabrakan dan kecelakaan lebih mungkin terjadi. Menanggapi isu ini, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menerapkan aturan yang mewajibkan pesepeda untuk menggunakan jalur khusus sepeda setelah pukul 6:30 pagi di jalan Sudirman-Thamrin, yang merupakan jam padat lalu lintas. Salah satu narasumber yang diwawancarai kemudian menyebutkan,

*"Secara pribadi, saya tertarik untuk menggunakan sepeda sebagai alat transportasi, tapi masalahnya adalah keamanan dan polusi. [...] Tidak ada jalur sepeda di dekat rumah saya, tapi saya sudah terbiasa. Namun, yang menjadi masalah adalah ketika pengguna jalan lain mengatakan kami menggunakan jalur mereka, padahal kami berbagi karena tidak ada jalur sepeda. Misalnya, di Sudirman-Thamrin, kalau sudah jam 6:30 kami wajib menggunakan jalur sepeda, kalau tidak, kami akan dimarahi. Jadi kami masuk ke jalur sepeda dan pulang, tapi setelah Sudirman-Thamrin tidak ada jalur sepeda, di arah jalan pulang." - Tabitha*

## Bersepeda dari sudut pandang Ibu

Beberapa orang yang diwawancarai juga merupakan seorang ibu. Melalui wawancara, mereka berbagi perspektif mereka tentang anak-anak mereka yang mengikuti jejak mereka - untuk menjadikan bersepeda sebagai bagian dari kehidupan mereka.



"Kota yang ramah bagi pesepeda adalah kota yang membuat seorang ibu dapat tidur nyenyak ketika anak-anaknya bersepeda. [Jalan-jalan utama di Surabaya masih terlalu berbahaya bagi anak-anak untuk bersepeda. Kendaraan berat memenuhi jalan tanpa ada jalur khusus sepeda, **sangat tidak aman bagi anak-anak saya**. Selain itu, tidak ada jalan lokal yang mengarah ke sekolah mereka, jadi mereka harus melalui jalan raya." - Satiti, 48 tahun



"Usia dan kedewasaan menjadi pertimbangan saat memberikan izin kepada anak-anak saya untuk mulai bersepeda. Anak saya yang masih duduk di bangku sekolah dasar ingin bersepeda ke sekolah, tapi saya ingin dia menunggu sampai dia duduk di bangku Sekolah Menengah Pertama untuk melakukannya. [Dengan bersepeda, anak saya **belajar untuk peka terhadap** lingkungan sekitar, **lebih mandiri**, dan **berani** menghadapi kemacetan." - Patricia



"Ketika anak saya ingin mulai bersepeda ke sekolah, **saya memastikan bahwa dia akan tahu rute mana yang harus diambil saat berangkat dan pulang sekolah**. Saya dan suami akan pergi bersamanya di akhir pekan untuk menunjukkan rute teraman yang bisa digunakan saat bersepeda ke dan dari sekolah. Sekarang dia bersepeda ke mana-mana sendiri" - Melcy, 53

### 2.2.3 Kurangnya Keamanan saat Bersepeda

Hambatan umum yang dialami pesepeda ketika ingin beralih ke bersepeda untuk mobilitas adalah rasa takut akan tindak kriminal seperti dirampok (begal) atau mengalami pelecehan seksual saat bersepeda. Salah satu narasumber yang bersepeda untuk alasan olahraga menceritakan pengalamannya dirampok saat bersepeda dengan dua pesepeda lainnya di daerah pinggiran kota Tangerang Selatan. Kejadian-kejadian tersebut dapat menimbulkan rasa takut ketika harus bersepeda sendirian untuk mobilitas sehari-hari.

"Saya belum tertarik (bersepeda untuk mobilitas sehari-hari), saat ini yang menjadi perhatian utama saya saat bersepeda ke suatu tempat adalah keamanan dari tindak kriminalitas, terutama jambret. [...] Saya pernah dijambret di BSD, saat itu saya bersepeda dengan 2 pesepeda lain di depan dan belakang saya, keduanya laki-laki." - Tabitha

Selain insiden penjambretan, pelecehan seksual juga sering disebut-sebut oleh para responden sebagai hambatan dalam bersepeda. Karena tingginya tingkat pelecehan seksual yang melibatkan perempuan di transportasi publik dan tempat umum, penggunaan sepeda dapat dilihat sebagai solusi karena sifatnya yang soliter dan dapat diandalkan untuk menjaga jarak dengan orang lain. Namun, pelecehan seksual ternyata juga menjadi masalah di kalangan pesepeda, yang bertolak belakang dengan pernyataan sebelumnya. Pelecehan seksual yang paling sering dialami perempuan saat bersepeda adalah *cat-calling* oleh pengendara sepeda motor pria. Ada juga saat-saat dimana pengendara motor laki-laki akan menghampiri pesepeda perempuan dan mencoba memegangnya; hal ini menjadi lebih mudah ketika tidak ada pemisahan secara fisik. Hasil survei ITDP mengenai perempuan dan bersepeda menunjukkan bahwa 56% dari keseluruhan responden perempuan menyebutkan *cat-calling* sebagai salah satu kekhawatiran mereka saat bersepeda di malam hari, dan menempatkan *cat-calling* sebagai hambatan terbesar saat bersepeda di malam hari. Cara yang dilakukan oleh beberapa perempuan untuk mengatasi hal ini adalah dengan bersepeda bersama kelompok di malam hari dan juga melengkapi sepeda mereka dengan lampu agar dapat terlihat oleh pengguna jalan lainnya.

Ketakutan akan pelecehan/penyerangan seksual disebutkan oleh banyak orang yang diwawancarai, dengan salah satu orang menyebutkan bahwa dia merasa pelecehan seksual lebih merupakan ancaman daripada dirampok. Sebagai reaksi terhadap rasa takut akan pelecehan seksual, orang-orang yang diwawancarai menyebutkan bahwa mereka bersepeda dengan pasangannya agar merasa lebih aman dan waspada terhadap perilaku yang mencurigakan dari pengguna jalan lain, serta berhenti bersepeda selamanya karena trauma yang mereka alami. Salah satu pesepeda perempuan yang diwawancarai merupakan pendiri komunitas pesepeda khusus perempuan menyebutkan, bahwa terjadi kondisi di mana ada perhatian yang tidak diinginkan dari laki-laki dan laki-laki yang mencoba masuk ke dalam komunitas mereka meskipun komunitas tersebut bertujuan untuk menyediakan ruang yang aman bagi perempuan yang ingin bersepeda., Untuk memitigasi hal tersebut, ia mencoba untuk mempraktikkan kesopanan dalam berpakaian dan mengajarkan hal itu kepada anggota komunitasnya, sambil juga menyaring pesepeda laki-laki yang ingin berkolaborasi dengan komunitasnya untuk memastikan tidak ada maksud tersembunyi dari pesepeda laki-laki lainnya.

*"Saya akan merasa aman dan nyaman hanya jika bersepeda bersama suami. Kami saling menjaga keselamatan satu sama lain, tetapi kebanyakan dia akan berhati-hati terhadap gerakan yang tidak diinginkan dari pengendara yang melintas yang mungkin saja terjadi pada saya. Selain itu, saat bersepeda jarak jauh, bersepeda bersama suami membuat saya tidak mudah tersesat." - Ani, 42 tahun*

## Bersepeda di Malam Hari

Survei yang dilakukan oleh ITDP pada tahun 2021 menemukan bahwa 55% perempuan bersepeda di malam hari. Bagi perempuan yang bersepeda di malam hari, kendala yang paling sering dialami perempuan adalah



**1. Jatuh karena lubang di tanah dan kurangnya cahaya**

*"Lampu yang dipasang di belakang sepeda di tambah, lampu dipasang juga di helm bagian belakang, dan pita hologram dipasang di tangan atau punggung. Pada sepeda dipasang spion juga."*



**2. Cat Calling**

*"Ketika hal ini terjadi, saya mempercepat laju sepeda, lain kali saya bersepeda, menyiapkan semprotan merica, dan berdandan agar terlihat seperti tomboy."*



**3. Diikuti orang yang tidak dikenal**

*"Saya biasanya menepi di tempat yang agak ramai, misalnya di warung pinggir jalan atau minimarket."*

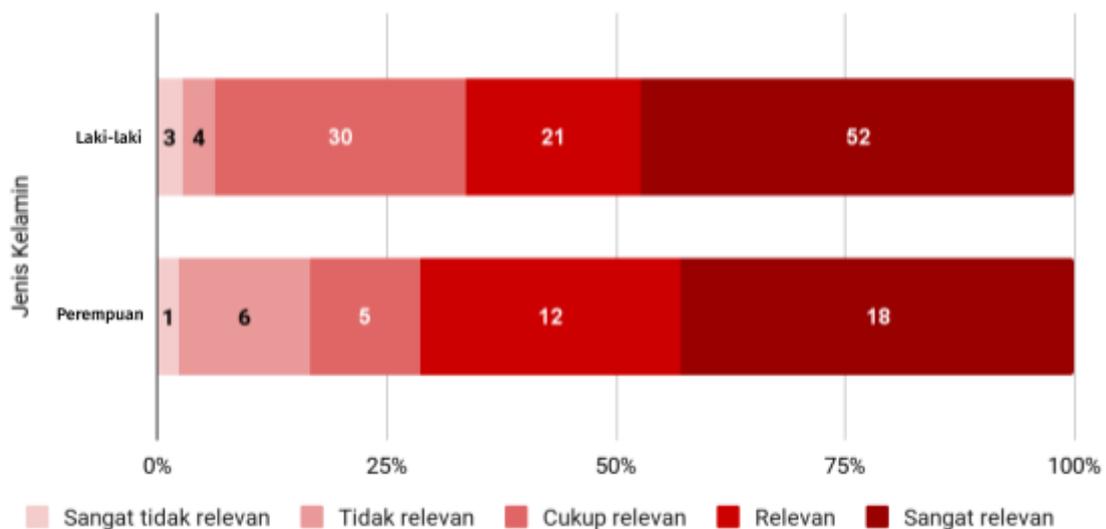
Sudah menjadi hal yang umum di antara orang-orang yang diwawancarai yang bersepeda untuk alasan olahraga untuk "menyalahkan" pakaian bersepeda mereka atas perhatian yang tidak diinginkan yang mereka terima, namun pesepeda lain yang mengenakan pakaian kasual saat bersepeda juga menerima komentar yang tidak diinginkan ini. Variasi dan keragaman pesepeda yang dilecehkan menunjukkan bahwa baik waktu maupun pakaian tidak secara langsung berkorelasi dengan banyaknya pelecehan seksual yang dialami. Meskipun demikian, hal ini mungkin berpengaruh pada rasa aman yang dirasakan. Sebagai contoh, ada kasus dimana perempuan yang diwawancarai mengalami trauma dan berhenti bersepeda selamanya karena pelecehan bersepeda di pagi hari. Di sisi lain, perempuan lainnya yang diwawancarai masih bersepeda, meskipun menganggap malam hari sebagai waktu yang paling berbahaya untuk bersepeda.

*"Bersepeda jam 5 pagi, Anda akan berpikir bahwa masalah terbesar adalah perampok, tetapi ada lebih banyak waktu di mana saya lebih takut akan pelecehan seksual. Memang benar bahwa pakaian kami lebih ketat karena itulah yang paling nyaman untuk bersepeda, namun, orang-orang tidak menghormati kami saat bersepeda. Ketika saya mengalami cat-calling, saya merasa tidak aman saat bersepeda." - Irina, 25 tahun*

Dampak dari *cat-calling* terhadap perempuan dan bagaimana perempuan bereaksi terhadap tindakan tersebut mungkin berbeda, tetapi hal ini jelas berkorelasi dengan ketidaknyamanan saat bersepeda. Gambar 11 menunjukkan hasil studi ITDP di Surabaya (2022), di mana persentase yang tinggi dari laki-laki (66%) dan perempuan (71%) menyatakan bahwa *cat-calling*

sangat berkaitan dengan perasaan tidak nyaman, sehingga kemungkinan besar menyebabkan mereka lebih jarang bersepeda atau lebih buruk lagi, enggan bersepeda. Hal ini menyiratkan bahwa lebih banyak pria yang menyadari bahwa tindakan *cat-calling* dapat terjadi pada siapa saja, dan perempuan lebih rentan. Selain itu, cukup unik bahwa ada persentase yang lebih besar dari perempuan yang memilih 'tidak peduli' daripada laki-laki, meskipun ini bisa jadi merupakan sebuah anomali. Oleh karena itu, langkah-langkah untuk menghilangkan dan mengurangi masalah pelecehan seksual di kalangan pesepeda perlu dilakukan secara serius, misalnya dengan menerapkan penghalang fisik dan menyediakan penerangan jalan yang memadai, mendorong para pengamat yang aktif, dan meningkatkan kesadaran mengenai masalah ini.

### Relevansi Ketidaknyamanan Perempuan dan Laki-laki Terhadap *Cat-calling* saat Bersepeda



Gambar 11. Ketidaknyamanan terhadap catcalling saat bersepeda yang dirasakan oleh perempuan dan laki-laki. (sumber: ITDP, 2022)

#### Saksi Mata yang Bertindak (*Active Bystander*)

Intervensi dari saksi mata memberikan pendekatan yang efektif untuk meningkatkan situasi di mana seseorang mungkin memerlukan bantuan. Pendekatan ini berkisar pada kontribusi secara aktif dan positif, daripada mengabaikan situasi atau mengharapkan orang lain untuk menyelesaikannya. Saksi mata adalah individu yang telah menyaksikan peristiwa yang tidak menguntungkan, dengan saksi mata pasif yang memilih untuk mengabaikan atau tidak mengambil tindakan karena berbagai alasan. Sebaliknya, saksi mata aktif adalah mereka yang secara proaktif berusaha untuk memperbaiki situasi.

1. Pengalihan: Pengalihan berfungsi sebagai metode intervensi yang tidak menarik perhatian

dan inventif. Tujuannya adalah untuk menghentikan insiden secara aman dengan melibatkan individu yang berisiko, memberikan mereka kesempatan untuk menjauhkan diri dari situasi yang berpotensi membahayakan.

2. Bertanya Secara Langsung: Menanyakan langsung kepada orang yang berisiko memungkinkan penilaian tindakan apa yang diperlukan untuk memastikan lingkungan yang aman. Pertanyaan seperti, "Apakah Anda memerlukan bantuan?" atau "Bolehkah saya menemani Anda?" atau "Apakah Anda ingin pindah ke tempat yang lebih aman?" memungkinkan Anda untuk memberikan bantuan dan menentukan tindakan yang tepat.
3. Mobilisasi Dukungan: Pada saat kejadian yang membahayakan, cara yang paling aman untuk mengintervensi adalah dengan melibatkan figur-figur yang memiliki otoritas di sekitar lokasi seperti petugas keamanan atau petugas yang berseragam. Aksi ini memastikan adanya keterlibatan pendukung tambahan dan memberikan keamanan yang lebih untuk menghadapi pelaku.
4. Menawarkan Bantuan: Mengulurkan tangan dan mendengarkan dengan penuh simpati dapat memberikan dampak yang signifikan. Dengan menyediakan sumber daya yang sesuai dan memberikan pilihan untuk bantuan, Anda dapat menanyakan, "Apakah Anda ingin saya menemani Anda ke tempat tujuan?" atau "Apakah ada cara yang dapat saya bantu?"

Dengan merangkul peran sebagai saksi mata aktif, individu memiliki kemampuan untuk melakukan perubahan positif dan berpotensi mencegah bahaya dalam berbagai situasi.

#### 2.2.4 Fasilitas pendukung bersepeda

Perempuan juga mengkhawatirkan kurangnya fasilitas pendukung bersepeda, seperti tidak adanya fasilitas parkir sepeda yang aman di kantor, pasar, dan tempat umum lainnya. Mereka takut sepeda mereka dicuri oleh orang lain, baik karena tidak ada rak untuk mengunci sepeda atau karena tidak ada petugas keamanan. Salah satu narasumber bahkan berinisiatif untuk menggunakan sepeda lipat agar dapat dibawa ke kantor. Namun, beberapa pesepeda perempuan tidak terlalu peduli dengan memarkir sepeda mereka karena mereka pikir tidak akan ada yang tergoda untuk mencuri sepeda karena sepeda merupakan pilihan yang tidak populer untuk mobilitas.

*"Ketika pergi ke pasar, saya biasanya meninggalkan sepeda saya tanpa menguncinya dan ketika saya kembali, sepeda saya masih ada di sana. Saya rasa tidak ada yang tertarik untuk mencuri sepeda saya - mungkin karena harganya yang tidak terlalu mahal." - Satiti, 48 tahun*

Di Jakarta, penyediaan parkir sepeda di stasiun transportasi publik telah diatur melalui Peraturan Gubernur (Pergub) DKI Jakarta No. 51 Tahun 2020. Dalam Pergub ini juga tercantum kewajiban gedung perkantoran di Jakarta untuk menyediakan 10% dari ruang parkir mobilnya untuk parkir sepeda. Beberapa kota lain seperti Surabaya juga telah menyediakan parkir sepeda di ruang publik seperti taman dan area komersial. Sayangnya, banyak dari tempat parkir sepeda di luar ruangan ini tidak dilengkapi dengan sistem keamanan dan/atau pengawasan CCTV dan tidak terlindung dari cuaca, sehingga pengendara sepeda tidak dapat menjamin bahwa sepeda mereka aman dan tidak akan rusak karena cuaca.

Selain parkir, beberapa pesepeda perempuan juga menyatakan bahwa mereka mengalami kesulitan untuk memperbaiki sepeda mereka ketika rusak. Beberapa dari mereka cenderung mengandalkan anggota keluarga, kebanyakan laki-laki (misalnya suami, saudara laki-laki, dll.), untuk memperbaiki sepeda mereka. Namun, ketika tidak ada, satu-satunya pilihan adalah mencari bengkel. Seorang pesepeda perempuan mengaku bahwa mereka tidak memiliki kemampuan yang sama untuk memahami mekanik seperti yang dimiliki oleh laki-laki; meskipun ia telah mencoba untuk mengikuti instruksi yang tepat, ia tetap gagal. Sayangnya, terutama di kota-kota kecil seperti Boyolali, tidak banyak bengkel yang tersedia. Kalaupun ada, montirnya hanya mampu memperbaiki sepeda biasa dan tidak memiliki peralatan canggih untuk memperbaiki sepeda khusus seperti sepeda listrik dan sepeda dengan rem hidrolis.

### 2.2.5 Kebutuhan untuk membawa banyak barang

Dari hasil wawancara, perempuan biasanya membawa banyak barang untuk kegiatan sehari-hari dan memiliki banyak tujuan setiap harinya. Survei tentang perempuan dan bersepeda (ITDP, 2021), mendukung pernyataan tersebut, di mana keranjang menjadi aksesori sepeda terpenting ketiga yang dibutuhkan perempuan pada sepeda mereka. Dari wawancara yang dilakukan, perempuan yang bersepeda dengan alasan olahraga/rekreasi dan menggunakan *road bike* terkendala untuk menggunakan sepedanya untuk kebutuhan sehari-hari. Hal ini disebabkan oleh jenis sepedanya yang dibuat untuk kecepatan tinggi dan jarak jauh serta tidak ideal untuk digunakan untuk membawa banyak barang.

*"Jarak dari rumah saya ke kantor adalah 8 km, jauh lebih rendah daripada jarak yang biasanya saya tempuh ketika saya bersepeda untuk alasan olahraga, tetapi sepulang kerja saya ada kegiatan lain yang mengharuskan saya membawa banyak barang. Jadi, menggunakan mobil lebih nyaman." - Irina, 25 tahun*

Namun, perempuan yang pernah mencoba bersepeda ke kantor memiliki pendapat yang berbeda dengan pernyataan sebelumnya. Kemauan yang kuat merupakan hal yang penting dalam hal ini, karena pada akhirnya perempuan akan menemukan cara untuk menyederhanakan perjalanan mereka, baik dengan menghilangkan barang-barang yang harus mereka bawa atau dengan melengkapi sepeda mereka dengan tempat penyimpanan, seperti keranjang dan *pannier*. Salah satu narasumber menyebutkan bahwa ia hanya bersepeda ke kantor selama 4 hari dalam seminggu (Selasa hingga Jumat) karena pada hari Senin, ia harus membawa semua barang yang diperlukan untuk kemudian meninggalkan barang yang berat (seperti laptop) di kantor. Dia kemudian hanya perlu membawa pakaian ganti di ranselnya pada hari-hari bersepeda.

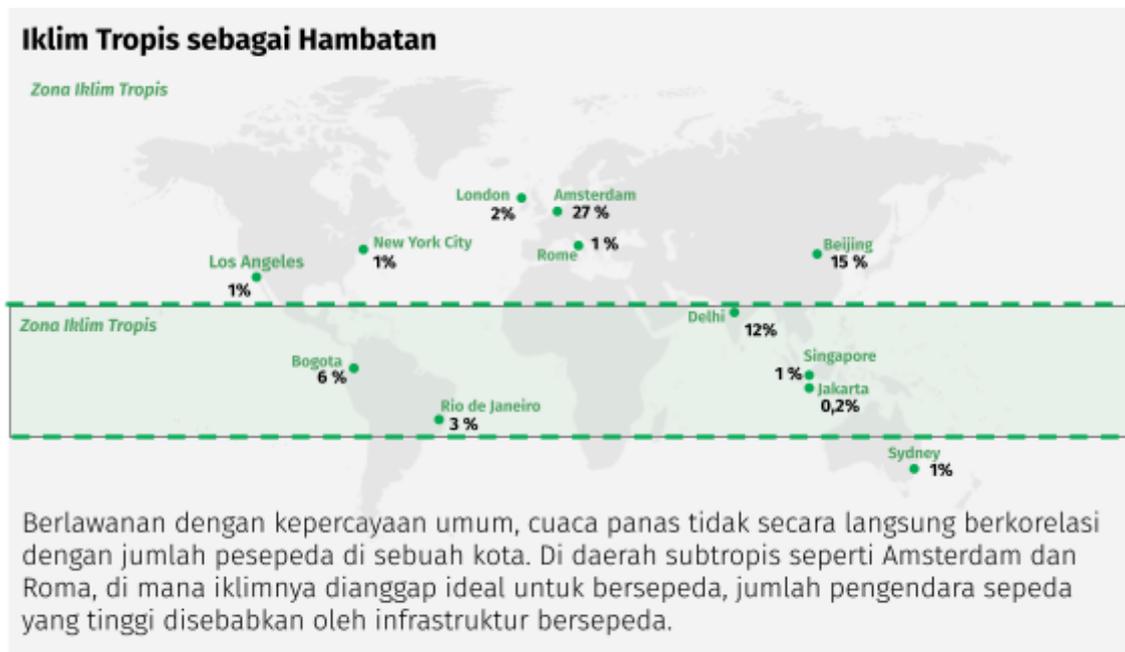
*"Saya hanya ingin para perempuan menyadari bahwa bersepeda tidak selalu berarti tidak praktis - berkeringat atau membawa banyak barang ke kantor. Sebaliknya, para perempuan harus menganggap hal ini sebagai tantangan untuk lebih teliti dalam menyederhanakan kebutuhan mereka, sehingga bersepeda untuk mobilitas sehari-hari tetap menyenangkan dan nyaman." - Patricia*

## 2.2.6 Faktor lingkungan

Indonesia adalah negara tropis yang cuacanya panas dan lembab, atau basah sehingga bisa turun hujan sepanjang hari. Beberapa orang yang diwawancarai menyebutkan bahwa cuaca panas dapat menghalangi mereka untuk bersepeda, karena mereka cenderung menghindari terlalu banyak berkeringat saat tiba di tempat tujuan. Beberapa gedung perkantoran telah menyediakan fasilitas *shower room*, namun terkadang pesepeda perempuan merasa tidak memiliki cukup waktu untuk mandi. Di sisi lain, masih banyak gedung-gedung yang belum memiliki fasilitas *shower room*, sehingga mengurangi kesempatan bagi perempuan untuk bersepeda setiap hari. Penyediaan lebih banyak fasilitas *shower room* yang dapat diakses oleh publik perlu ditingkatkan; saat ini, fasilitas *shower room* publik dapat ditemukan di gedung serba guna di Jakarta Pusat bernama f(x) Sudirman.

*"Cuaca panas tidak menjadi masalah bagi saya. Saya lebih bersyukur dengan adanya matahari karena matahari tidak selalu muncul dan hujan bisa turun kapan saja selama paruh pertama tahun ini." - Elva, 54 tahun*

Bagi pesepeda olahraga, hujan adalah hambatan yang lebih sering disebutkan saat bersepeda ketimbang cuaca panas. Cuaca panas adalah faktor normal yang dialami para pesepeda ini, namun, hujan dapat menjadi bahaya saat bersepeda karena menyebabkan lebih sedikit gesekan pada yang, membuat pesepeda lebih rentan terpeleset dan jatuh.



## Iklm Tropis sebagai Hambatan



### Bersepeda di Roma

Kurangnya infrastruktur bersepeda seperti jalur sepeda yang aman dan terlindungi serta fasilitas pendukung bersepeda seperti tempat parkir sepeda menyebabkan kurangnya jumlah pesepeda.



### Bersepeda di Amsterdam

Jalur sepeda yang lebar dan terlindungi, dikombinasikan dengan berbagai tindakan untuk menenangkan jalan, dan infrastruktur bersepeda yang berlimpah mendukung bersepeda sebagai moda transportasi.

Selain faktor cuaca, polusi juga merupakan salah satu faktor yang dapat menghambat seseorang untuk bersepeda setiap hari. Salah satu pesepeda menyebutkan bahwa ia hanya bersepeda di pagi hari di mana tidak banyak kendaraan di jalan dan polusi udara lebih sedikit karena ia menderita penyakit asma. Isu polusi sangat mempengaruhi kelompok rentan yang menderita penyakit pernapasan dan lebih rentan terhadap kematian dini akibat polusi udara.

*"Masalah utama saya adalah polusi udara, karena saya menderita penyakit asma. Setiap hari saya mengecek indeks polusi udara di Jakarta. Jika di Yogyakarta atau Bali, saya sebenarnya akan bersepeda (dengan waktu yang berbeda), tapi karena Jakarta sangat berpolusi, saya hanya bersepeda di pagi hari." - Tabitha*

Kontur geografis juga dapat menjadi penghalang untuk bersepeda sehari-hari. Daerah seperti Semarang dan Boyolali yang berbukit-bukit menyebabkan pesepeda harus mengerahkan lebih banyak tenaga saat bersepeda. Dalam hal ini, sepeda listrik dapat membantu mobilitas mereka, kendaraan rendah emisi yang memungkinkan untuk mengurangi tenaga saat mengayuh. Infrastruktur bersepeda yang terlindungi juga akan membantu, karena pesepeda dapat melaju dengan kecepatan yang lebih lambat di tanjakan di mana perbedaan kecepatan dengan kendaraan bermotor bisa lebih tinggi.

*"Saya telah menabung untuk membeli sepeda listrik. Sepeda ini pasti akan membantu saya untuk menempuh jarak yang lebih jauh dengan upaya yang sama seperti yang saya lakukan dengan sepeda saya saat ini." - Lala, 33 tahun*

## 2.2.7 Aktivitas yang didominasi oleh laki-laki

Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, bersepeda masih menjadi aktivitas yang didominasi oleh laki-laki. Kenyataan ini juga yang membuat suara perempuan sulit untuk sepenuhnya ditangkap dalam menciptakan kota yang ramah bagi pesepeda. Hal ini didukung

oleh kenyataan bahwa sebagian besar komunitas bersepeda yang ada terdiri dari mayoritas laki-laki. Seperti yang disampaikan oleh salah satu narasumber dari Surabaya, bahwa di komunitasnya hanya ada 30% perempuan yang berpartisipasi. Akibatnya, perempuan menjadi lebih ragu untuk bersepeda. Dari wawancara yang dilakukan, terungkap bahwa bersepeda dengan perempuan lain mendorong perempuan untuk bersepeda. Tabitha, pendiri komunitas sepeda khusus perempuan menyebutkan bahwa perempuan merasa lebih nyaman bersepeda dengan perempuan lain, dan tujuan dari komunitasnya adalah untuk menciptakan ruang yang aman bagi perempuan untuk bersepeda.

*"Lebih mudah bagi perempuan untuk bersepeda jika mereka bersepeda bersama perempuan lain, karena lebih mudah untuk meminta izin dari suami mereka. Sering kali bersepeda adalah hal pertama yang Anda lakukan saat bangun tidur, dan terkadang perjalanan kami mengharuskan kami menginap di suatu tempat saat kami melakukan tur, banyak perempuan di komunitas kami merasa lebih nyaman, ketika melakukan kegiatan ini di lingkungan yang semuanya perempuan" - Tabitha*

Komunitas bersepeda tersebar luas di seluruh Indonesia dengan berbagai tujuan, yang sebagian besar untuk tujuan rekreasi dan olahraga. Komunitas bersepeda harus dibedakan dengan klub bersepeda, yang merupakan kelompok bersepeda berbasis prestasi yang berlatih bersama, biasanya untuk tujuan acara seperti tur jarak jauh, kompetisi dan balapan. Baik klub maupun komunitas bersepeda, biasanya didominasi oleh laki-laki. Tabitha juga menyebutkan bahwa dalam komunitas bersepedanya, ia telah membuat subdivisi dalam komunitasnya seperti mereka yang ingin bersepeda untuk alasan olahraga dengan menggunakan *road bike*, dan mereka yang ingin bersepeda dengan jarak yang lebih pendek, dengan cara yang santai, dengan menggunakan sepeda seperti sepeda lipat. Hal ini memungkinkan para perempuan dengan berbagai tingkat pengalaman bersepeda untuk memulai, bahkan para pemula sekalipun.

### **2.2.8 Keterbatasan fisik**

Beberapa pesepeda perempuan memiliki kendala fisik yang membatasi aktivitas bersepeda mereka. Pesepeda pemula yang belum terbiasa melatih otot-ototnya akan membutuhkan lebih banyak tenaga daripada pesepeda yang sudah mahir. Hal ini dapat menyebabkan mereka bergerak dengan kecepatan lambat, yang dapat berbahaya ketika mereka bersepeda di jalan dengan kendaraan yang melaju cepat tanpa ada pemisahan, karena perbedaan kecepatan yang lebih besar. Selain itu, perempuan dengan jenis penyakit tertentu mungkin tidak memiliki kekuatan untuk bersepeda secara teratur seperti mereka yang tidak mengidap penyakit tersebut. Salah satu narasumber yang menderita penyakit kardiovaskular menyebutkan bahwa bersepeda merupakan salah satu olahraga yang paling direkomendasikan oleh dokter jantungnya, namun ia tidak dapat mengambil rute menanjak karena dapat meningkatkan detak jantungnya secara drastis dan membuatnya berada dalam situasi yang beresiko, sehingga ia harus mengambil jalan memutar dengan jarak yang lebih jauh.

*"Saya biasanya bersepeda ke kantor di pagi hari, bukan sebaliknya di sore hari. Itu karena saya harus mengambil rute yang berbeda saat pulang ke rumah, termasuk harus melewati jalan layang yang curam, dan jantung saya tidak akan kuat menjalaninya." - Elva, 54 tahun*

Selain itu, keterbatasan fisik juga berlaku bagi mereka yang menggunakan sepeda karena alasan ekonomi, seperti menjual produk/barang tertentu dalam perjalanan. Mereka biasanya harus bersepeda sepanjang hari setiap hari, belum lagi dengan barang-barang yang cukup berat yang mereka bawa di bagian belakang/depan sepeda. Meskipun hal ini mungkin tidak menjadi kendala bagi mereka karena mereka sudah terbiasa, sepeda listrik dapat menjadi alat bantu untuk memudahkan mobilitas sehari-hari dalam memenuhi kebutuhan mereka.

Contoh lain dari pesepeda dengan keterbatasan fisik adalah mereka yang memiliki keterbatasan pendengaran. Disabilitas pendengaran mereka memberikan lebih banyak komentar negatif tentang keamanan yang dirasakan saat bersepeda di jalan raya. Grace, seorang anak perempuan berusia 10 tahun dengan disabilitas pendengaran di Surabaya, bersepeda setiap hari dengan teman-temannya menjelajahi lingkungan sekitar dengan pengawasan ketat dari orangtuanya, untuk berjaga-jaga jika ada kesenjangan komunikasi. Kadang-kadang ia juga menjelajahi daerah tetangga bersama kakaknya. Melalui wawancara, ia mengatakan bahwa ia takut dengan kendaraan yang datang dari belakang karena ia tidak dapat mendengar keberadaannya. Oleh karena itu, jalur sepeda yang ditempatkan sejajar dengan jalur pejalan kaki akan lebih menguntungkan baginya. Selain itu, tanda-tanda khusus yang dipasang di sepedanya yang bertuliskan "Saya Memiliki Disabilitas Pendengaran" juga diperlukan seperti yang disarankan oleh orang tuanya.

*"[menggunakan Bisindo] Saya suka bersepeda, tapi saya takut melewati jalan yang lebih besar karena banyak mobil yang melaju kencang. Saya biasanya akan berhenti jika ada mobil yang lewat. [...] Saya ingin bersepeda ke sekolah hanya jika ditemani oleh ayah saya, dan saya ingin terus bersepeda jika saya sudah lebih besar nanti." - Grace, 10 tahun*

## 3 Kesimpulan dan Rekomendasi

### 3.1 Kesimpulan

Di Indonesia, pada tahun 1980-an, bersepeda merupakan pilihan populer untuk mobilitas yang dipilih masyarakat sebagai moda transportasi sehari-hari. Saat ini, ketika sebagian besar wilayah Indonesia telah berubah menjadi kota yang berpusat pada mobil di mana kendaraan bermotor menjadi moda transportasi yang paling dapat diandalkan, nyaris tidak ada ruang yang aman untuk bersepeda. Menanggapi dua masalah terbesar yang saling berkaitan, yaitu kemacetan lalu lintas yang parah dan polusi udara, berbagai komunitas, organisasi, dan

pemerintah kota telah mengambil inisiatif untuk lebih memperhatikan kebutuhan bersepeda. ITDP, misalnya, telah berkolaborasi dengan Pemerintah DKI Jakarta, Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Dinas Pekerjaan Umum, serta Bike2Work dalam merencanakan jaringan infrastruktur bersepeda sepanjang 500 km hingga tahun 2030, serta membantu dalam desain konseptual dan detail dari tahun 2019 hingga 2022. Namun, penting untuk digarisbawahi bahwa hampir selalu ada kesenjangan yang cukup besar pada jumlah peserta perempuan dibandingkan dengan laki-laki dalam survei *multi-gender* yang dilakukan. Survei dan pengumpulan masukan menunjukkan partisipasi perempuan yang jauh lebih rendah dibandingkan dengan laki-laki, yang mengindikasikan adanya tren eksklusif. Hal ini dapat dilihat dari kesenjangan yang cukup besar antara jumlah peserta perempuan dan laki-laki dalam survei *multi-gender* yang dilakukan, seperti pada FGD Jakarta Ramah Sepeda pada tahun 2019.

Kesetaraan gender, disabilitas, dan inklusi sosial (GEDSI), sebuah perspektif yang bertujuan untuk menciptakan akses yang setara terhadap sumber daya dan proses pengambilan keputusan bagi semua orang, dengan penekanan pada kelompok-kelompok rentan seperti perempuan, anak-anak, penyandang disabilitas, lansia, dan kelompok-kelompok terpinggirkan lainnya, harus menjadi fokus utama. Dalam proses pengarusutamaan tersebut, perspektif GEDSI harus diperhitungkan dalam semua tahapan mulai dari perencanaan, desain, implementasi, pemantauan, hingga evaluasi, bahkan lebih baik lagi dengan melibatkan kelompok-kelompok rentan secara menyeluruh. Dalam konteks bersepeda, penyediaan infrastruktur bersepeda dan fasilitas pendukungnya diharapkan dapat memberikan dampak positif terhadap akses perempuan terhadap sumber daya, serta peluang sosial dan ekonomi. Pengarusutamaan perspektif ini diharapkan dapat menghasilkan lebih banyak permintaan dari kelompok rentan, menciptakan kelompok pesepeda yang lebih beragam dan inklusif yang dapat mematahkan stereotip eksklusif yang melekat pada kegiatan ini.

Pesepeda perempuan di Indonesia memiliki tujuan yang berbeda-beda, seperti untuk rekreasi, olahraga, dan mobilitas sehari-hari. Mereka juga menggunakan berbagai jenis sepeda yang sesuai dengan kebutuhan mereka; yang paling populer adalah sepeda balap (*road bike*) dan sepeda lipat (ITDP, 2021). Dari segi waktu, survei di Sudirman-Thamrin menunjukkan bahwa sebagian besar perempuan bersepeda di pagi hari, tetapi juga ditemukan bahwa perempuan juga bersepeda di malam hari (55%) berdasarkan survei yang dilakukan terhadap perempuan di seluruh Indonesia. Jarak yang ditempuh oleh perempuan berkisar dari jarak pendek (2-5 km), jarak jauh (10-20 km), hingga jarak yang sangat jauh (>20 km) tergantung pada tujuan mereka. Perjalanan jarak jauh hingga sangat jauh biasanya dilakukan untuk keperluan kurir, rekreasi (bisa juga kombinasi dengan mereka yang bersepeda ke kantor), dan olahraga; sedangkan perjalanan jarak pendek biasanya dilakukan untuk perjalanan sehari-hari untuk memenuhi kebutuhan yang tersedia di sekitar tempat tinggalnya, misal untuk berbelanja dan pergi ke kantor. Data kampung kota juga membuktikan hal ini dengan menunjukkan bahwa perempuan dan anak-anak sering menggunakan sepeda untuk bepergian di dalam lingkungan tempat tinggal mereka dan pergi ke tempat tujuan seperti sekolah dan pasar.

Persepsi keselamatan dan keamanan dari tindak kejahatan masih menjadi hambatan yang paling banyak disebutkan oleh perempuan berdasarkan survei dan wawancara yang dilakukan

oleh ITDP sepanjang tahun 2019 hingga 2022. Selain itu, terdapat kekhawatiran terkait ketiadaan fasilitas pendukung (parkir sepeda, fasilitas mandi, bengkel), lingkungan (cuaca, polusi, dan kondisi geografis), kebutuhan untuk membawa banyak barang, dan keterbatasan fisik. Perbandingan hambatan yang dialami oleh masing-masing jenis pesepeda, serta kebutuhannya dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 menjelaskan 3 tipe umum pesepeda perempuan yang ditemukan di kota berdasarkan survei dan wawancara yang dilakukan. Para pesepeda ini memiliki karakteristik, kebutuhan, dan hambatan yang berbeda, yang dijelaskan di bawah ini.

### 1. Pesepeda utilitarian:

**Tujuan:** Pesepeda utilitarian terutama menggunakan sepeda mereka sebagai alat transportasi untuk memenuhi kebutuhan praktis, seperti pergi ke tempat kerja atau menjalankan tugas. Pesepeda kargo juga termasuk dalam pesepeda utilitarian.

**Karakteristik:** Mereka biasanya memilih sepeda sebagai moda transportasi yang nyaman dan ramah lingkungan. Pilihan sepeda mereka mungkin lebih mengutamakan kenyamanan, daya tahan, dan fungsionalitas daripada kecepatan atau performa. Pesepeda utilitarian sering menggunakan aksesori seperti keranjang untuk membawa barang belanjaan, pakaian kerja, atau kebutuhan lainnya. Keamanan dan kemudahan penggunaan adalah yang terpenting bagi kelompok ini.

### 2. Pesepeda olahraga:

**Tujuan:** Pesepeda olahraga terlibat dalam bersepeda sebagai olahraga kompetitif atau untuk latihan fisik dan pelatihan yang ketat.

**Karakteristik:** Pesepeda ini sering mengendarai sepeda balap khusus, sepeda gunung, atau sepeda berperforma tinggi lainnya. Pesepeda olahraga berpartisipasi dalam acara-acara seperti balapan jalan raya, balapan sepeda gunung, triathlon, atau kriterium. Mereka fokus untuk meningkatkan keterampilan bersepeda, kecepatan, daya tahan, dan performa. Beberapa pesepeda olahraga melakukan perjalanan dalam kelompok besar, dan beberapa lainnya dalam kelompok yang lebih kecil atau sendirian. Di kota-kota, pesepeda olahraga sering memanfaatkan jalan raya yang kosong dan bersepeda di pagi hari saat lalu lintas masih lengang.

### 3. Pengendara sepeda untuk rekreasi:

**Tujuan:** Pesepeda rekreasi bersepeda untuk bersantai, bersantai, dan bersenang-senang, bukan untuk kompetisi atau tujuan praktis. Pesepeda rekreasi meliputi keluarga dan pesepeda santai.

**Karakteristik:** Pilihan sepeda mereka bisa sangat beragam, dari sepeda jelajah (*cruiser bike*) hingga sepeda *hybrid* atau bahkan sepeda listrik. Pesepeda rekreasi menjelajahi rute-rute dengan pemandangan indah, taman, dan rute rekreasi khusus sepeda. Sering

kali kegiatan ini dilakukan bersama teman atau keluarga. Mereka memprioritaskan kesenangan bersepeda, menikmati lingkungan sekitar, dan menghabiskan waktu berkualitas di luar ruangan. Kecepatan dan performa biasanya menjadi perhatian sekunder bagi pesepeda rekreasi.

Tabel 2. Ringkasan hambatan dan kebutuhan pesepeda perempuan.

Infrastruktur bersepeda		
Jenis Pesepeda	Hambatan	Kebutuhan
Pesepeda Utilitarian	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potensi konflik dengan mobil yang melaju kencang di jalan yang sibuk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pemisahan fisik dengan kendaraan bermotor di jalan yang sibuk untuk menambah perlindungan.</li> <li>Intervensi yang diperlukan di jalan lingkungan karena banyak perempuan tidak bersepeda di jalan utama yang memiliki jalur khusus sepeda. Intervensi dapat berupa.</li> </ul>
Pesepeda Olahraga	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak ada potensi konflik infrastruktur bersepeda yang teridentifikasi yang unik bagi pesepeda olahraga</li> </ul>	
Pengendara Sepeda untuk Rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potensi konflik dengan mobil yang melaju kencang di jalan yang sibuk.</li> <li>Jalur sepeda mungkin tidak cukup lebar ketika bersepeda dalam kelompok.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jalur sepeda terproteksi di jalan yang sibuk.</li> </ul>
Keseluruhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ketidaknyamanan dan rawan terjatuh saat bersepeda di permukaan jalan yang tidak rata, terutama pada malam hari.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Permukaan jalan yang halus dan rata.</li> <li>Penyediaan penerangan jalan yang memadai.</li> </ul>
Keamanan dari Tindak Kejahatan		
Jenis Pesepeda	Hambatan	Kebutuhan
Pesepeda Utilitarian	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keperluan bersepeda pada saat untuk <i>commute</i> (terutama malam hari) dapat menurunkan persepsi keamanan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lampu sepeda untuk melengkapi sepeda mereka.</li> <li>Meningkatkan penerangan jalan dan CCTV.</li> <li>Pengamat aktif.</li> </ul>
Pesepeda Olahraga	<ul style="list-style-type: none"> <li>Risiko mengalami pelecehan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kampanye untuk meningkatkan</li> </ul>

	seksual (contoh: <i>cat calling</i> )	kesadaran mengenai pelecehan seksual terhadap pengendara sepeda.
Pengendara Sepeda untuk Rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Resiko keamanan dikarenakan pesepeda rekreasi cenderung lebih kurang berpengalaman/percaya diri.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengamat aktif</li> <li>Kampanye bersepeda di sekolah untuk membiasakan kegiatan bersepeda sejak usia dini</li> </ul>
Keseluruhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perhatian yang tidak diinginkan dalam bentuk <i>cat-calling</i> setiap saat sepanjang hari.</li> <li>Risiko penjambretan.</li> <li>Dibuntuti oleh orang asing di malam hari.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kampanye untuk meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai pelecehan seksual terhadap pengendara sepeda.</li> <li>Lampu sepeda untuk melengkapi sepeda mereka.</li> <li>Meningkatkan penerangan jalan dan CCTV.</li> <li>Pengamat aktif.</li> </ul>
Fasilitas Penunjang Bersepeda		
Jenis Pesepeda	Hambatan	Kebutuhan
Pesepeda Utilitarian	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kecenderungan tidak dapat memperbaiki sepeda mereka ketika rusak.</li> <li>Tidak adanya fasilitas <i>shower room</i> di gedung-gedung pribadi/umum.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Penyediaan lebih banyak bengkel sepeda dengan mekanik terlatih untuk memperbaiki sepeda khusus.</li> <li>Penambahan fasilitas mandi.</li> </ul>
Pesepeda Olahraga	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak adanya fasilitas <i>shower room</i> di gedung-gedung pribadi/umum.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Penambahan fasilitas mandi.</li> </ul>
Pengendara Sepeda untuk Rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak ada potensi konflik keamanan yang teridentifikasi yang unik bagi para pesepeda rekreasi.</li> </ul>	
Keseluruhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak tersedianya parkir sepeda yang aman dan mudah diakses di daerah tujuan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Penyediaan tempat parkir sepeda dengan pengawasan dari petugas keamanan/CCTV.</li> </ul>
Akses untuk Sepeda		
Jenis Pesepeda	Hambatan	Kebutuhan
Pesepeda Utilitarian	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tempat kerja/aktivitas terlalu jauh untuk bersepeda dari rumah, kesulitan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kemampuan transportasi publik untuk memungkinkan penggunaan moda transportasi</li> </ul>

	menggunakan sepeda di rumah untuk bepergian.	campuran. <ul style="list-style-type: none"> <li>Layanan <i>bike sharing</i> atau <i>sepeda sewa</i>.</li> </ul>
Pesepeda Olahraga	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak ada potensi konflik akses sepeda yang teridentifikasi yang unik bagi pesepeda olahraga.</li> </ul>	
Pengendara Sepeda untuk Rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak ada potensi konflik akses sepeda yang teridentifikasi yang unik bagi pesepeda rekreasi.</li> </ul>	
Keseluruhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sepeda yang tidak sesuai untuk komuting (misal: tidak dapat memasang keranjang pada sepeda jalan raya, sepeda non-lipat tidak dapat mengakses armada transportasi publik).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jenis sepeda yang lebih sesuai.</li> <li>Layanan <i>bike sharing</i> atau <i>sepeda sewa</i>.</li> </ul>
Environment		
Jenis Pesepeda	Hambatan	Kebutuhan
Pesepeda Utilitarian	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jalan berbukit sulit dilalui oleh pengendara sepeda pemula.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Akses mempunyai sepeda listrik.</li> </ul>
Pesepeda Olahraga	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cuaca panas selama perjalanan pagi hari bersamaan dengan tujuan yang terletak jauh dari tempat tinggal mereka.</li> <li>Polusi udara dari kendaraan bermotor pada jam-jam sibuk menghalangi pesepeda untuk bersepeda sehari-hari.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan atau perizinan penyediaan fasilitas <i>shower room</i> di dalam gedung.</li> <li>Kebijakan dan peraturan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di dalam kota yang menyebabkan polusi udara.</li> </ul>
Pengendara Sepeda untuk Rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Polusi udara, kabut asap di kota-kota yang mungkin membuat bersepeda menjadi kurang menyenangkan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kebijakan dan peraturan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di kota yang menyebabkan polusi udara.</li> </ul>
Keseluruhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak ada potensi konflik akses terhadap sepeda yang teridentifikasi yang serupa di antara semua jenis pesepeda.</li> </ul>	

### 3.2 Rekomendasi

Membangun budaya bersepeda di sebuah kota, atau mengubah kota yang berpusat pada mobil menjadi kota yang ramah bagi pesepeda dalam kasus Indonesia, membutuhkan upaya bersama yang kuat antara berbagai pemangku kepentingan, mulai dari pemerintah, non-governmental organization (NGO), komunitas, dan masyarakat umum sebagai pengguna potensial. Pendekatan inklusif yang menempatkan masyarakat dan warga (termasuk kelompok rentan) berperan penting dalam menciptakan lingkungan yang memenuhi kebutuhan pesepeda eksisting maupun pesepeda potensial. Hal ini dapat berupa perencanaan yang kolaboratif dan partisipatif serta gerakan untuk mengajak bersepeda sebagai bagian dari mobilitas perkotaan. Inisiasi dan partisipasi perempuan sangat penting dalam hal ini, untuk mendorong lebih banyak perempuan dari berbagai kelompok untuk mulai bersepeda dan menghilangkan stigma bahwa bersepeda hanya untuk laki-laki dan kelompok tertentu.

Namun, hal ini harus ditindaklanjuti dengan tindakan nyata dari Pemerintah, yang memiliki wewenang untuk melaksanakan apa yang telah direncanakan bersama dalam skala yang lebih besar. Tergantung dari konteks kotanya, Pemerintah Kota dapat memulai dengan menyediakan jaringan infrastruktur bersepeda yang berkualitas tinggi atau dengan mengurangi jumlah kendaraan bermotor di seluruh kota. Sebagai permulaan, uji coba dalam jangka waktu tertentu sangat disarankan untuk melihat dampak jangka pendek untuk melihat dan mengevaluasi seberapa besar dampak dari implementasi tersebut jika dibuat permanen. NGO dapat berperan sebagai perantara antara masyarakat dan pemerintah; mengumpulkan ide dan masukan dari masyarakat dan membantu pemerintah untuk mewujudkan rencana tersebut.

Berdasarkan informasi yang diperoleh mengenai kendala dan kebutuhan pesepeda perempuan dari wawancara dan survei yang dilakukan oleh ITDP dalam beberapa tahun terakhir, Tabel 3 berisi daftar rekomendasi yang secara khusus ditargetkan untuk partisipasi perempuan dan kelompok rentan lainnya dalam bersepeda serta pemangku kepentingan kunci yang potensial. Kelayakan pelaksanaan rekomendasi-rekomendasi ini harus didiskusikan dengan para pemangku kepentingan kunci yang berpotensi.

Tabel 3. Rekomendasi dan pemangku kepentingan yang bertanggung jawab.

Jenis	Tindakan	Pemangku Kepentingan
<b>Kebijakan</b>	Dorongan dari Dinas Pendidikan untuk sekolah dasar dan menengah untuk mendukung siswa bersepeda ke sekolah. Dukungan dapat berupa kegiatan bersepeda bersama ke sekolah dengan pengawasan dari guru dan/atau petugas keamanan/polisi.	<b>Pemerintah</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dinas Pendidikan</li> <li>• Badan Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak</li> <li>• Dinas Perhubungan.</li> <li>• Polisi</li> </ul> <b>Komunitas</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sekolah Dasar</li> </ul>

Jenis	Tindakan	Pemangku Kepentingan
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sekolah Menengah Pertama</li> </ul>
	Evaluasi rutin terhadap infrastruktur bersepeda yang memungkinkan untuk menilai infrastruktur bersepeda saat ini dengan menggunakan data yang dipisahkan berdasarkan gender.	<b>Pemerintah</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dinas Perhubungan</li> </ul>
	Subsidi untuk sepeda dan sepeda listrik bagi kelompok rentan sebagai alternatif moda transportasi yang bersih dan terjangkau, serta untuk mencapai jumlah pengendara sepeda yang lebih beragam.	<b>Pemerintah</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kementerian Perhubungan</li> <li>• Kementerian Keuangan.</li> <li>• Badan Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak</li> <li>• Kementerian Pendidikan</li> </ul> <b>Sektor Swasta</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Program-program CSR</li> </ul>
	Peraturan yang ditujukan untuk kantor pemerintah, gedung-gedung, dan ruang publik untuk mendedikasikan persentase tertentu dari area mereka untuk tempat parkir sepeda yang aman, terlindung dari cuaca, dan mudah diakses.	<b>Pemerintah</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kementerian Pekerjaan Umum</li> <li>• Wali Kota</li> </ul>
	Penggunaan anggaran yang responsif gender secara efektif. Alokasi anggaran harus mempertimbangkan kebutuhan umum dan khusus perempuan dan kelompok rentan lainnya.	<b>Pemerintah</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Badan Perencanaan Daerah</li> <li>• Dinas Perhubungan.</li> <li>• Dinas Pekerjaan Umum</li> </ul>
<b>Infrastruktur dan fasilitas bersepeda</b>	Keterlibatan anggota masyarakat yang rentan sejak tahap perencanaan infrastruktur. Pendapat anggota masyarakat yang rentan sangat penting dalam tahap perencanaan karena infrastruktur adalah penghalang utama mereka.	<b>Pemerintah</b> ▾ <b>NGO</b> ▾ <b>Masyarakat</b> ▾
	Infrastruktur bersepeda seperti jalur sepeda yang terlindungi harus diimplementasikan jika memungkinkan untuk memastikan kelompok yang paling rentan merasa aman saat bersepeda.	<b>Pemerintah</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dinas Perhubungan</li> <li>• Dinas Pekerjaan Umum</li> </ul>
	Perencanaan dan implementasi <i>tactical urbanism</i> untuk menciptakan kawasan hunian yang aman dan rendah kecepatan yang melibatkan perempuan, anak-anak, dan kelompok rentan lainnya di kampung kota dalam keseluruhan prosesnya. Hal ini dapat membantu meningkatkan aksesibilitas ke berbagai	<b>Pemerintah</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dinas Perhubungan</li> <li>• Dinas Pekerjaan Umum</li> </ul> <b>NGO</b> ▾ <b>Masyarakat</b> ▾

Jenis	Tindakan	Pemangku Kepentingan
	tujuan di sekitar lingkungan tersebut, seperti sekolah, halte transportasi publik dan kebutuhan penting lainnya.	<b>Sektor Swasta</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>Operator Angkutan Umum</li> </ul>
	Pengurangan kecepatan kendaraan di area lingkungan yang mengutamakan intervensi fisik seperti polisi tidur, penyempitan jalur mobil, dan perubahan material jalan. Hal ini memungkinkan ruang lingkungan menjadi lebih aman terutama bagi mereka yang memiliki pola mobilitas lebih tinggi dalam skala lingkungan.	<b>Pemerintah</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>Dinas Pekerjaan Umum.</li> <li>Dinas Perhubungan.</li> </ul>
	Infrastruktur bersepeda yang terhubung dalam jaringan bersepeda yang telah memperhitungkan data asal-tujuan perempuan dan kelompok rentan lainnya.	<b>Pemerintah</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>Dinas Perhubungan</li> <li>Dinas Pekerjaan Umum</li> </ul>
	Area sepeda di dalam armada transportasi publik untuk mendukung <i>mix commuting</i> bagi kelompok rentan yang tinggal jauh dari tempat kerja atau tempat beraktivitas sehari-hari.	<b>Pemerintah</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>Dinas Perhubungan</li> </ul> <b>Sektor Swasta</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>Operator Angkutan Umum</li> </ul>
	Penyediaan fasilitas <i>bike sharing</i> atau sepeda sewa yang dilengkapi dengan stasiun pengisian daya yang memperhitungkan data asal-tujuan perempuan dan kelompok rentan serta memastikan peningkatan mobilitas kelompok rentan dengan menyediakan akses ke sepeda.	<b>Sektor Swasta</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>Operator Sepeda Sewa</li> </ul> <b>Pemerintah</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>Dinas Perhubungan</li> </ul>
Kampanye	Berkampanye mengenai hukum dan peraturan yang berlaku yang bertujuan untuk menghapuskan pelecehan dan kekerasan seksual. Dengan adanya hukum, jenis-jenis pelecehan dan kekerasan seksual didefinisikan serta hak-hak korban. Kampanye untuk hak-hak korban dan keberpihakan pada korban tidak hanya akan memiliki dampak yang diharapkan untuk mengurangi pelecehan dan kekerasan seksual, tetapi juga memastikan pertanggungjawaban pelaku, dan mengurangi penyalahan korban.	<b>Komunitas</b> ▾ <b>Masyarakat</b> ▾ <b>Pemerintah</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>Badan Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak</li> <li>Badan Komunikasi dan Informatika</li> </ul>
	Mengkampanyekan pendekatan saksi mata aktif, berkolaborasi dengan warga dan komunitas di ruang publik untuk bersekutu melindungi para korban pelecehan seksual. Saksi mata aktif meliputi pengendara sepeda, pengendara kendaraan bermotor, pejalan kaki, dan pedagang kaki lima.	<b>Komunitas</b> ▾ <b>Masyarakat</b> ▾ <b>Pemerintah</b> ▾ <ul style="list-style-type: none"> <li>Badan Komunikasi dan Informatika</li> <li>Satpol PP</li> </ul>

Jenis	Tindakan	Pemangku Kepentingan
	<p>Mengkampanyekan bersepeda sebagai sarana transportasi jarak pendek untuk mencapai transportasi publik. Hal ini untuk menghilangkan stigma bahwa bersepeda merupakan kegiatan yang memerlukan upayak tinggi, sehingga memudahkan kelompok rentan untuk mengadopsi bersepeda sebagai sarana transportasi yang murah. Kampanye dapat dilakukan dalam bentuk iklan layanan masyarakat yang ditempelkan atau ditayangkan di armada transportasi publik media digital atau papan reklame.</p>	<p> <span>Komunitas</span> ▾  <span>Masyarakat</span> ▾  <span>Pemerintah</span> ▾           <ul style="list-style-type: none"> <li>• Badan Komunikasi dan Informatika</li> </ul> <span>Sektor Swasta</span> ▾           <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operator Angkutan Umum</li> <li>• Pengembang Kawasan</li> </ul> </p>
<p><b>Peningkatan Kapasitas</b></p>	<p>Sesi lokakarya untuk perempuan dan oleh perempuan tentang keterampilan perbaikan dasar yang penting. Sesi ini dapat membantu perempuan untuk belajar dengan bebas tanpa menghakimi.</p>	<p> <span>Komunitas</span> ▾  <span>Masyarakat</span> ▾           </p>
	<p>Pengembangan kapasitas melalui kelompok perempuan lokal dalam mengajarkan perempuan dan anak-anak cara bersepeda yang aman untuk kegiatan sehari-hari.</p>	<p> <span>NGO</span> ▾  <span>Komunitas</span> ▾  <span>Masyarakat</span> ▾           </p>
	<p>Lokakarya untuk warga kampung kota tentang perencanaan dan implementasi urbanisme taktis untuk menciptakan lingkungan yang aman untuk bersepeda.</p>	<p> <span>NGO</span> ▾  <span>Komunitas</span> ▾  <span>Masyarakat</span> ▾           </p>

## 4 Referensi

Barker, M. (2009). *How to Get More Bicyclists on the Road: To boost urban bicycling, figure out what women want.*

Fawcett Society. (2016). *Parents, work, and care: Striking the balance.* London: Fawcett Society.

Greed, C. (2016). "Are we there yet? Women and transport revisited" in Cresswell, T. (Ed.), *Gendered mobilities.* New York: Routledge. (Re-published 2016)

Hine, J., & Mitchell, F. (2001). *The role of transport in social exclusion in urban Scotland.* Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit.

ITDP. (2020). Pedoman ITDP tentang Perencanaan Partisipatif.

ITDP. (2021). Survei ITDP tentang Karakteristik dan Persepsi Bersepeda di Jalan Jenderal Sudirman.

ITDP. (2021). Survei ITDP tentang Pengemudi Ojek Online di Jakarta.

ITDP. (2021). Survei ITDP tentang Perempuan dan Bersepeda.

ITDP. (2022). Survei Bersama ITDP dengan Tim Konsorsium Surabaya Kota Ramah Bersepeda dalam Program "Menuju Surabaya Kota Ramah Bersepeda" (karakteristik pesepeda, penilaian, dan persepsi terhadap Surabaya sebagai kota ramah bersepeda).

ITDP. (2022). Survei ITDP tentang Evaluasi Sistem Sepeda Sewa.

ITDP. (2022). Survei ITDP tentang Evaluasi Infrastruktur Bersepeda di Jakarta.

Sustrans. (2018). *Are we nearly there yet? Exploring gender and active travel.*