

**BIKE SHARING;
Pelaksanaan Program Jogja Bike Sebagai Transportasi Lokal
untuk Wisatawan Yogyakarta**

Pahmi Amri¹, Dita Fisdia Adni², Artha Yudilla³

Universitas Islam Riau, Pekanbaru, Indonesia^{1,2,3}

E-mail: Pahmi.amri@soc.uir.ac.id

ABSTRAK

Sebuah program Pemerintah Kota Yogyakarta sebagai bentuk pelayanan publik kepada masyarakat dan wisatawan yang ada di wilayah kota Yogyakarta. Program tersebut bernama Jogja Ada Sepeda atau yang lebih dikenal dengan sebutan Jogja Bike. Konsep dari program ini adalah Sharing Bike yang dapat diakses masyarakat umum melalui aplikasi yang dibuat oleh perusahaan pengembang aplikasi dan berkerjasama dengan Pemerintah Kota Yogyakarta untuk mengembalikan branding city kota Yogyakarta terdahulu sebagai Kota Sepeda, selain itu Program ini juga berperan dalam menstimulasi masyarakat umum agar menggunakan sepeda dalam segala aktivitas sehari-hari. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana pelaksanaan Program Jogja Bike dalam meningkatkan pelayanan sektor pariwisata dapat diselenggarakan oleh pemerintah kota Yogyakarta. Tulisan ini menggunakan metode analisis kualitatif dengan menerapkan pendekatan SNA Sosial Network Analisis. Pendekatan SNA dilaksanakan dengan menggunakan Tools Nvivo untuk membantu mengolah data Koding yang didapatkan dari website lokal bereputasi sebagai sumber data informasi penelitian. Hasil pembahasan menunjukkan bahwa pelaksanaan program jogja bike di kota Yogyakarta telah berhasil dalam mewujudkan pelayanan sektor pariwisata dengan menyediakan sepeda sebagai transportasi alternative wisatawan untuk mengakses sejumlah objek wisata kota Yogyakarta.

Kata Kunci: *Program Bike sharing, Layanan Transportasi, Implementasi Program.*

ABSTRACT

A Yogyakarta City Government program as a form of public service to the public and tourists in the city of Yogyakarta. The program is called Jogja Ada Bicycles or better known as Jogja Bike. The concept of this program is Sharing Bike which can be accessed by the general public through applications made by application development companies and in collaboration with the Yogyakarta City Government to restore the previous city branding of Yogyakarta as a City of Bicycles, besides this program also plays a role in stimulating the general public to use bicycles in all daily activities. This study aims to determine the extent to which the

implementation of the Jogja Bike Program in improving tourism sector services can be carried out by the Yogyakarta city government. This paper uses a qualitative analysis method by applying the SNA Social Network Analysis approach. The SNA approach is implemented by using NVIVO Tools to help process coding data obtained from reputable local websites as a source of research information data. The results of the discussion show that the implementation of the jogja bike program in the city of Yogyakarta has succeeded in realizing the tourism sector services by providing bicycles as an alternative transportation for tourists to access a number of tourist objects in the city of Yogyakarta.

Keywords: *Bike sharing program, transportation services, program implementation.*

PENDAHULUAN

Pasca terjadinya Reformasi di Indonesia, kini pemerintah mulai menata sistem pemerintahan melalui *Good Governance* sebagai instrumen pokok pemerintah (Juanda Nawawi, 2012). dengan meningkatkan transparansi dan meningkatkan peran masyarakat dalam mengambil keputusan, maka diharapkan dapat menjadikan sistem pemerintahan Indonesia menjadi lebih baik dan sesuai dengan keinginan masyarakat. Pemerintahan Indonesia hari ini mulai memusatkan kinerja melalui pelayanan publik demi kesejahteraan bangsa Indonesia. Berbagai program dilaksanakan pemerintah dari skala mikro hingga makro. berbagai program pelayanan publik diciptakan lembaga dan instansi Negara, seperti SUKA INDONESIA (Sistem Surat Keterangan Asal Indonesia) dalam kategori Tata Kelola Pemerintah yang dibuat oleh Kementerian Perdagangan, selain itu terdapat program BARISAN SIAP milik Kepolisian RI pada kategori Pemberdayaan Masyarakat, hingga didirikannya Badan Penyelenggara

Jaminan Sosial (BPJS) yang bergerak pada bidang Jaminan Kesehatan untuk menggantikan Program Jamkesmas terdahulu. Seiring dengan perkembangan zaman, pemerintah juga mulai memanfaatkan teknologi sebagai penunjang berbagai kegiatan, seperti informasi yang disampaikan melalui website pemerintah, hingga administrasi kenegaraan yang berbasis Online kian dikembangkan oleh berbagai instansi.

Pelayanan publik tidak hanya diimplementasikan pada pemerintah pusat saja, tetapi sistem ini diaplikasikan juga oleh pemerintah daerah dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah. Seperti di Daerah Istimewa Yogyakarta misalnya. Dengan branding city sebagai kota pelajar dan pariwisata maka Yogyakarta menerapkan standar yang tinggi dalam hal pelayanan, agar penikmat pelayanan selalu merasa puas dan nyaman. Data statistik BPS menunjukkan jumlah pengunjung Kota Yogyakarta sebesar 4.103.240 pada tahun 2018, angka tersebut mengalami peningkatan 0,5% dari tahun sebelumnya yang berjumlah

3.894.711. Berbagai kegiatan seperti festival budaya, pementasan kesenian dan kegiatan lainnya selalu dilaksanakan, hal tersebut tentu saja berguna untuk meningkatkan antusias wisatawan agar selalu datang ke kota Yogyakarta.

Pada akhir tahun 2018 tepatnya pada bulan Oktober 2018, Pemerintah Kota Yogyakarta memulai sebuah program baru dengan nilai filosofis yang kental, serta diharapkan berdampak positif dan besar pada masyarakat. Program tersebut bernama Jogja Ada Sepeda, konsep dari program tersebut adalah *sharing bike* berbasis aplikasi. Berpusat di Malioboro hingga pada beberapa titik di kawasan kota Yogyakarta, dibangun selte sepeda yang dapat dipergunakan oleh masyarakat umum menggunakan aplikasi Jogja Bike yang dapat diunduh di berbagai platform distribusi aplikasi. Berbagai pihak dilibatkan, seperti perusahaan swasta sebagai pengembang dan pengelola aplikasi, dinas pariwisata sebagai, akademis, pengrajin sepeda, media.

Program jogja bike sebagai inovas transportasi perkotaan kota Yogyakarta yang di dukung oleh pemerintah bekerja sama dengan salah satu startup lokal, PT, Trijaya Komunika. Jogja bike berawal dari tiga pemuda kita jogja yang didukung oleh pemerintah Yogyakarta dan melibatkan perusahaan nasional (Pertamina). Seiring dengan perkembangannya jogja bike berkembang dibantu oleh dinas komunikasi dan informatika sebagai

leading sektor pengembangan aplikasi bike Sharing. Dinas perhubungan sebagai mitra yang memfasilitasi akses jalan untuk pesepeda. Dinas pariwisata sebagai pengelola wisata karena tujuan jogja bike untuk mendukung pengembangan objek wisata yang ada.

KAJIAN PUSTAKA

1. *Bike Sharing*

Jumlah jaringan *Bikesharing* telah meningkat pesat di berbagai dunia dalam beberapa tahun terakhir ini sebagai jaringan transportasi berkelanjutan (Frade & Ribeiro, 2015). Evolusi kegiatan *Bikesharing* pada awalnya dengan berbiaya gratis, selanjutnya dikenakan sewa dengan koin dan pada akhirnya sampai hari ini sudah menggunakan sistem teknologi (Shaheen, Guzman, & Zhang, 2010). Kemudahan dalam mengakses sepeda pada ruang publik membuat banyak kalangan untuk tertarik beralih dari kendaraan bermotor milik pribadi ke *Bikesharing* dan bagi yang tidak memiliki kendaraan pribadi maka bersepeda menjadi solusi yang tepat sebagai alat transportasi yang efisien (Ahillen, Mateo-Babiano, & Corcoran, 2016).

Bikesharing adalah cara transportasi baru yang beroperasi dengan menawarkan penyewaan sepeda yang tersedia untuk umum (Bhuyan, Chavis, Nickkar, & Barnes, 2019) Dengan pertimbangan pengurangan polusi, peningkatan pertumbuhan ekonomi dan Kesehatan masyarakat maka bersepeda menjadi salah satu

transportasi berkelanjutan. Dari aspek keamanan publik emisi karbon yang lebih rendah, penurunan kemacetan lalu lintas jalan raya dan peningkatan pertumbuhan ekonomi sebagai manfaat lingkungan (Shaheen, Cohen & Martin 2013). Penggunaan *Bikesharing* dapat mengurangi risiko cedera serius bila dibandingkan dengan transportasi lainnya (Rojas-Rueda, de Nazelle, Tainio, & Nieuwenhuijsen, 2011).

Faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan *Bikesharing* diantaranya-Nya; kepadatan publik, arena perkantoran, faktor demografis, faktor keberadaan lembaga Pendidikan(sekolah atau kampus) fasilitas sepeda di ruang public, dan jadwal pelayanan *Bikesharing* (Cock, 2016). Faktor lain yang mendukung keberhasilan program *Bikesharing* yaitu; faktor keamanan, tempat parkir, dan cuaca kota setempat (Hamre & Buehler, 2014; Handy, Xing, & Buehler, 2010 ; Mullan, 2013 ; Orrick, Frick, & Ragland, 2011; Twaddle, Hall, & Bracic, 2010).

Namun harus didukung dengan infrastruktur sepeda seperti jalur dan parkir untuk sepeda pada ruang publik, serta perlu ada Event promosi sebagai mode transportasi yang layak (Berger, Reback, & Palmatier, 2018). Persepsi pengendara dan realitas keselamatan memiliki peranan penting dalam membangun infrastruktur sepeda (Clifton, Burnier, & Akar, 2009 ; Duthie, 2010; Iseki & Tingstrom, 2014; Krizek, Handy, & Forsyth, 2009). Fasilitas seperti jalur sepeda akan memberikan kecepatan bersepeda

dengan sempurna tanpa mengganggu kondisi lingkungan di sekitarnya (Baker et al., 2000). Jaringan infrastruktur sepeda perlu optimal agar dapat mendorong publik untuk dapat beraktivitas dengan sepeda (Fishman & von Wyss, 2016). Letak posisi stasiun *Bikesharing* perlu strategis yang mudah diakses dalam waktu singkat (Ricci, 2015). hal itu disebabkan dalam akses menuju stasiun *Bikesharing* membutuhkan tenaga fisik untuk berjalan (Heinen, van Wee, & Maat, 2010).

Dari berbagai survei menunjukkan alasan publik untuk menggunakan program *Bikesharing* adalah tarif yang dikenakan dalam menyewa sepeda lebih murah dibandingkan dengan angkutan umum lainnya (Griffin & Sener, 2016). Keselamatan bersepeda pada program *Bikesharing* ini telah diuji efektif (Lachapelle, Noland, & Von Hagen, 2013). Untuk mendukung keselamatan bersepeda pemerintah perlu menerapkan peraturan dalam penggunaan sepeda, seperti yang diberlakukan pada negara Australia yang mewajibkan untuk menggunakan helm dari sejak tahun 1990-an (Fishman & von Wyss, 2016). Pemerintah perlu juga mempertimbangkan kebijakan yang adil untuk semua penggunaan transportasi (Bhuyan et al., 2019).

2. Program Bike-Sharing

Sejarah perkembangan pada mulanya diawali generasi pertama di Amsterdam pada tahun 1965 dengan nama program “witte fietten” atau

sepeda putih (DeMaio, 2009). Generasi kedua di susul pada tahun 1991 di Farso dan Grena, Denmark dan pada tahun 1993 di Naskoy (Pol & Mobility, 2019). Selanjutnya Program Bike Shairng berkembang di 486 kota di Eropa (Ahillen et al., 2016). Tujuan dari berdirinya program bike sharing bervariasi, diantaranya sebagai pilihan transportasi umum, pengurangan emisi kendaraan, pengurangan kemacetan, peningkatan promosi bersepeda (Midgley, 2009; Bhuyan et al., 2019). Tujuan lain dari hadirnya program bike sharing untuk menciptakan transportasi alternatif yang berkelanjutan untuk semua lapisan masyarakat perkotaan (Bhuyan et al., 2019).

Program bike sharing dengan dengan level mikro mobilitas hadir dengan memberikan pilihan untuk transportasi perkotaan (Hamra, Schinasi, & Quistberg, 2020). Bike sharing termasuk dalam program modern yang dibekali sistem teknologi informasi (Panzade, Heda, Puranik, Patni, & Mogal, 2012). Program *Bikesharing* yang memberikan dampak positif terhadap lingkungan ekonomi dan Kesehatan masyarakat seperti adanya potensi efisiensi dan ekonomis (Brougham et al., 2009). Dampak lain berpengaruh terhadap Kesehatan yang baik untuk pengguna sepeda tersebut. penjualan sepeda meningkat setiap sepuluh tahun karena sistem *Bikesharing* tumbuh secara merata di seluruh kota besar (Kennedy, 2008).

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif (Creswell & Creswell, 2017), yang mana mendeskripsikan pelaksanaan program jogja bike di kota Yogyakarta. Dalam penyajian tulisan ini membahas pelaksanaan jogja bike sebagai transportasi perkotaan yang ramah lingkungan. Sumber data penelitian berasal dari pengamatan langsung dan berita Online yang berkaitan dengan jogja bike di kota Yogyakarta. Data yang diperoleh dari berita Online diambil dengan cara Ncapture yang berasal dari ekstensi web browser oleh software Nvivo 12 Plus.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Sosialisasi Jogja Bike

Sumber daya manusia yang ada di dalam organisasi/ Lembaga berfungsi dalam mensosialisasikan produk kepada lingkungan umum. Karena sosialisasi merupakan Langkah awal untuk dapat mengadaptasikan suatu program kegiatan terhadap lingkungannya. Sosialisasi yang diberikan akan mempengaruhi keberhasilan suatu program kegiatan yang telah dibentuk (Ashforth, Sluss, & Harrison, 2007; A. Saks & Gruman, 2014). Sosialisasi merupakan kegiatan yang paling mendasar untuk dilakukan agar memberikan kepercayaan kepada publik serta dapat menarik perhatian publik (Ellis et al., 2015; Bauer, Bodner, Erdogan, Truxillo, & Tucker, 2007). Beberapa Teknik sosialisasi yang dapat dilakukan meliputi tiga variabel

(kejelasan peran, efikasi diri, dan penerimaan sosial). Sosialisasi dapat dilakukan dengan dua mekanisme; pertama sosialisasi untuk memberikan informasi fungsi dan kelebihan program kepada publik, kedua sosialisasi dilakukan pada saat peristiwa tertentu atau lewat konten media sosial (A. M. Saks & Gruman, 2018).

Sosialisasi program jogja bike dilakukan melalui dua mekanisme; pertama dilakukan dengan memberikan informasi tentang program pada media Online, sosial media (twitter, Instagram, website), kedua sosialisasi dilaksanakan melalui Event pada saat launching program pada tanggal 27 Oktober 2018 dihadiri beberapa komunitas sepeda kota Yogyakarta dan Association Of Indonesia Tours and Travel (ASITA). secara teknis pada saat launching telah diperagakan tata cara menggunakan sepeda jogja bike (Pratnyawan & Saraswati, 2018).

Program jogja bike sebagai transportasi perkotaan baru di kota Jogja perlu mendukung kebutuhan publik agar dapat bertahan sebagai transportasi yang ramah lingkungan dan ekonomis. Transportasi sepeda yang di tawarkan program jogja bike dapat merubah pola pikir masyarakat untuk dapat berperilaku hidup sehat dengan cara bersepeda. Pendatang baru harus bisa mempelajari sikap, perilaku, dan cara berpikir baru untuk dapat berbaur dengan lingkungan (Klein & Weaver, 2000).

2. Biaya Akses Jogja Bike

Harga atau tarif merupakan bagian penting atas jogja bike karena akan mempengaruhi terhadap , keuntungan penyedia layanan jogja bike. Selain itu juga tarif yang ditetapkan akan mempengaruhi wisata untuk mengakses sepeda tersebut. Sehingga pemerintah beserta pengelola jogja bike perlu mempertimbangkan dalam penentuan tarif biaya untuk mengakses sepeda. Jumlah dari seluruh nilai yang konsumen tukarkan untuk sejumlah manfaat dengan memiliki atau menggunakan suatu barang dan jasa. perhatian konsumen dalam membeli barang atau jasa dinilai dari harga yang ditawarkan. Harga merupakan sesuatu nilai yang diberikan oleh konsumen terhadap kualitas dan keunggulan suatu produk atau jasa yang diperoleh (Cannon, n.d.). Harga merupakan sejumlah uang yang diperlukan konsumen untuk mendapatkan barang beserta pelayanannya (Swastha, 2001). Harga adalah sejumlah uang yang ditukarkan untuk sebuah produk atau jasa (Kotler & Armstrong, 2001) (Simamora, 2003). Biaya yang harus dikeluarkan oleh publik dalam mengakses sepeda sebesar Rp. 5000/ jam, pengguna bisa mengakses sepeda dalam satu hari dengan maksimal waktu yang ditetapkan sistem hanya 5 jam, pengisian saldo bisa dilakukan pada Mobile banking atau ATM. harga atau tarif yang ditetapkan dapat mempengaruhi publik dalam mengambil keputusan untuk menggunakan layanan tersebut (Tjiptono, 2002).

3. Mekanisme Penggunaan Jogja Bike

Pelaksana program jogja bike harus memberikan informasi teknis secara detail agar wisatawan bisa dengan cepat paham prosedur dan Langkah-langkah dalam akses sepeda tersebut secara konsisten. Pemangku kebijakan jogja bike perlu mempertimbangkan bahwa SOP bisa berlaku umum untuk semua lapisan masyarakat. Prosedur yang disepakati diperlukan untuk memastikan bahwa disiplin dijalankan dengan cara yang konsisten dan adil secara prosedural (Finnemore & Koekemoer, 2009).

Aplikasi Jogja Bike telah tersedia pada Android dan Ios, aplikasi tersebut dapat mengarahkan pengguna untuk me scan barcode. Adapun mekanisme yang dapat diikuti oleh pengguna sebagai berikut;

1. download aplikasi lewat playstore dengan kata Kunci “jogja Bike”
2. lanjut membuat akun dengan memasukkan nomor Handphone yang aktif beserta pembuatan kode pengamananan dan password.
3. Top-up atau isi saldo pada akun jogja Bike melalui banyak pilihan metode pembayaran
4. Hubungkan HP dengan sepeda melalui jaringan Bluetooth untuk membuka kunci sepeda.



Gambar 1. Mekanisme Penggunaan Jogja Bike

Sumber; www.bernas.id

4. Fasilitas Pendukung Jogja Bike

Pusat pemberhentian jogja bike perlu menjadi pertimbangan penting oleh pengelola, dengan mempertimbangkan tempat-tempat keramaian seperti dekat dengan perkantoran, objek wisata , pusat Pendidikan, dan pasar. Perlu adanya kualitas fasilitas yang dapat memenuhi kebutuhan para pengguna sepeda dalam sektor keamanan dan kenyamanan Pemerintah perlu mempersiapkan fasilitas parkir sepeda yang melindungi sepeda dari hujan dan panas (RAMADHAN, 2020).



Gambar 2. Shalter Jogja Bike

Infrastruktur sarana transportasi umum yang menjadi perhatian saat ini adalah halter atau stasiun (Lesmana,

2015). Jogja bike telah menyediakan 200 unit sepeda yang berjenis Shalterpit, sepeda gunung dan sepeda kumbang (Pratnyawan & Saraswati, 2018).

5. Kemanan Jogja Bike

Kriteria paling penting untuk fasilitas umum adalah keselamatan dan keamanan (Dragu, Roman, & ROMAN, 2013), masalah keselamatan yang tinggi dapat mempengaruhi tingkat perlindungan transportasi umum (Cozens, Neale, Whitaker, & Hillier, 2004; Delbosc & Currie, 2012). Penjaga fasilitas transportasi umum akan dapat mengurangi Tindakan kejahatan. Segitiga analisis masalah menegaskan bahwa Tindakan kejahatan apa pun akan membutuhkan korban, pelanggar, lokasi (lingkungan) dan kejahatan dapat diatasi apabila tiga elemen tersebut dapat beradaptasi (Felson & Clarke, 1998) (La Vigne, 2015).

System keamanan unit program jogja bike dibekali teknologi canggih. Setiap unit sepeda dipasang sensor keamanan, sistem akan mendeteksi jika ada Tindakan pencurian atau pun kerusakan. Sepeda juga dilengkapi dengan GPS tracking yang berfungsi untuk mengetahui rute sepeda. GPS tracking juga berfungsi untuk membantu petugas dalam pengawasan. Suatu lokasi dapat dikendalikan atau diawasi maka peluang akan terjadi kejahatan akan berkurang.

Desain pengelolaan lingkungan transportasi yang baik akan dapat mengurangi kejahatan (Michael Cozens, Saville, & Hillier, 2005)

(Ekblom, 2011), (Cozens & Love, 2015)(Peeters & Vander Beken, 2017). Desain tata Kelola fasilitas umum yang ideal adalah perlu menciptakan rasa kepemilikan kepada setiap publik sehingga mereka berpotensi bisa melindungi fasilitas umum (Cozens & Love, 2015), (Wortley & Townsley, 2016)(Peeters & Vander Beken, 2017). Fasilitas umum perlu kontrol akses seperti pagar, kartu kunci untuk mengurangi kejahatan (Michael Cozens et al., 2005). Pemantauan dengan menggunakan CCTV juga dapat meningkatkan keamanan fasilitas umum/transportasi (Ziegler, 2007) (Clancey, 2015).

Empat aspek perlu dipersiapkan untuk mencegah terjadinya kejahatan diantaranya; kehadiran staf/polisi, penerangan / penerangan lampu/pemantauan yang terlihat (CCTV), tata letak, dekat dengan titik bantuan terdekat (Joewono & Kubota, 2006). Memperbanyak tenaga pengawas akan dapat meningkatkan keamanan dan keselamatan fasilitas transportasi. (Iseki & Taylor, 2010). Kekurangan jumlah petugas keamanan atau pengawas bisa mendorong orang untuk tidak mematuhi aturan (Bachok, Osman, Murad, & Ibrahim, 2014). Tanpa kehadiran petugas berpotensi memancing para preman atau kelompok anarkis merusak fasilitas transportasi (Badiora, Wojuade, & Adeyemi, 2020).

KESIMPULAN

Program Jogja Bike merupakan jenis kegiatan Bike Sharing yang

memfasilitasi publik untuk dapat mengakses sepeda dengan menggunakan aplikasi sebagai media yang mempermudah untuk mengetahui ketersediaan sepeda dan lokasi stasiun sepeda terdekat. Program jogja bike hadir dikota Yogyakarta dengan memberikan layanan transportasi sebagai alternatif wisatawan untuk mengakses sejumlah objek wisata yang ada.

Analisis Pelaksanaan Program Jogja Bike ditemukan point-point penting untuk mendukung pelaksanaan seperti; Sosialisasi, Biaya akses, mekanisme akses, fasilitas pendukung, Keamanan. Masing-masing point sudah terpenuhi untuk dikatakan sebagai program peningkatan pelayanan sektor pariwisata.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahillen, M., Mateo-Babiano, D., & Corcoran, J. (2016). Dynamics of bike sharing in Washington, DC and Brisbane, Australia: Implications for policy and planning. *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(5), 441–454. <https://doi.org/10.1080/15568318.2014.966933>
- Ashforth, B. E., Sluss, D. M., & Harrison, S. H. (2007). *Socialization in organizational contexts*.
- Bachok, S., Osman, M. M., Murad, M., & Ibrahim, M. (2014). An assessment of commuters' perceptions of safety and comfort levels of 'Women-Only Coach': the case study of KTM Komuter Malaysia. *Procedia Environmental Sciences*, 20, 197–205.
- Badiora, A. I., Wojuade, C. A., & Adeyemi, A. S. (2020). Personal safety and improvements concerns in public places. *Journal of Place Management and Development*.
- Baker, D. C., Products, F., Science, F., Patterns, W. D., Costa, Y., Trees, R., & Forests, N. (2000). *An abstract of the thesis of*.
- Bauer, T. N., Bodner, T., Erdogan, B., Truxillo, D. M., & Tucker, J. S. (2007). Newcomer adjustment during organizational socialization: A meta-analytic review of antecedents, outcomes, and methods. *Journal of Applied Psychology*, 92(3), 707.
- Berger, B., Reback, M., & Palmatier, S. M. (2018). *Addressing the Barriers to Bicycling: A Bike Access Program in Lewiston and Auburn, ME*. 47. Retrieved from https://scarab.bates.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1045&context=community_engaged_research
- Bhuyan, Chavis, Nickkar, & Barnes. (2019). GIS-Based Equity Gap Analysis: Case Study of Baltimore Bike Share Program. *Urban Science*, 3(2), 42.

- <https://doi.org/10.3390/urbansci3020042>
- Brougham, T., Isabelle, L., Macdougall, A., Macfarlane, S., Maxwell, D., & Sanderson, M.-C. (2009). *Dalhousie Bike Share Program: Exploring the potential for a bike share program at Dalhousie University*.
- Cannon, J. P. (n.d.). dkk. 2008. *Pemasaran Dasar*. Edisi, 16.
- Clancey, G. (2015). *Think crime! Using evidence, theory and crime prevention through environmental design (CPTED) for planning safer cities*. Springer.
- Clifton, K. J., Burnier, C. V., & Akar, G. (2009). Severity of injury resulting from pedestrian-vehicle crashes: What can we learn from examining the built environment? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2009.01.001>
- Cock, J. (2016). *Bike Share in Small and Medium-Sized Cities. Presentation at 2016 Transportation Research Board Tools of the Trade Conference*.
- Cozens, P., & Love, T. (2015). A review and current status of crime prevention through environmental design (CPTED). *Journal of Planning Literature*, 30(4), 393–412.
- Cozens, P., Neale, R., Whitaker, J., & Hillier, D. (2004). *Tackling Crime and Fear of Crime Whilst Waiting at Britain's Railway Stations*.
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2017). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage publications.
- Delbosc, A., & Currie, G. (2012). Modelling the causes and impacts of personal safety perceptions on public transport ridership. *Transport Policy*, 24, 302–309.
- DeMaio, P. (2009). Bike-sharing: HDeMaio, P. (2009). Bike-sharing: History, impacts, models of provision, and future. *Journal of Public Transportation*, 12, 41–56. [http://doi.org/10.1016/0965-8564\(93\)90040-R](http://doi.org/10.1016/0965-8564(93)90040-R)
- Dragu, V., Roman, E. A., & ROMAN, V. C. (2013). Quality assessment in urban public transport. *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, 8(3), 32–43.
- Duthie, F. (2010). Libraries and the

- ethics of censorship. *Australian Library Journal*.
<https://doi.org/10.1080/00049670.2010.10735994>
- Policy and Practice, 82(June 2019), 216–227.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.09.014>
- Ekblom, P. (2011). Deconstructing CPTED... and reconstructing it for practice, knowledge management and research. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 17(1), 7–28.
- Ellis, A. M., Bauer, T. N., Mansfield, L. R., Erdogan, B., Truxillo, D. M., & Simon, L. S. (2015). Navigating uncharted waters: Newcomer socialization through the lens of stress theory. *Journal of Management*, 41(1), 203–235.
- Felson, M., & Clarke, R. V. (1998). Opportunity makes the thief. *Police Research Series, Paper*, 98, 1–36.
- Finnemore, M., & Koekemoer, G. M. (2009). *Introduction to labour relations*. Cape Town: LexisNexis.
- Fishman, E., & von Wyss, M. (2016). Bike share in the Australian city: Assessing the feasibility of a future bike share program for Adelaide. *ATRF 2016 - Australasian Transport Research Forum 2016, Proceedings*, (September).
- Frade, I., & Ribeiro, A. (2015). Bike-sharing stations: A maximal covering location approach. *Transportation Research Part A*:
- Griffin, G. P., & Sener, I. N. (2016). Planning for bike share connectivity to rail transit. *Journal of Public Transportation*, 19(2), 1.
- Hamra, G. B., Schinasi, L. H., & Quistberg, D. A. (2020). Motor Vehicle Crashes Involving a Bicycle Before and After Introduction of a Bike Share Program in Philadelphia, Pennsylvania, 2010-2018. *American Journal of Public Health*, 110(6), 863–867.
<https://doi.org/10.2105/AJPH.2020.305613>
- Hamre, A., & Buehler, R. (2014). Commuter mode choice and free car parking, public transportation benefits, showers/lockers, and bike parking at work: evidence from the Washington, DC region. *Journal of Public Transportation*, 17(2), 4.
- Handy, S. L., Xing, Y., & Buehler, T. J. (2010). Factors associated with bicycle ownership and use: a study of six small US cities. *Transportation*, 37(6), 967–985.
- Heinen, E., van Wee, B., & Maat, K. (2010). Commuting by bicycle: An overview of the literature. *Transport Reviews*.

- <https://doi.org/10.1080/01441640903187001>
- Iseki, H., & Taylor, B. D. (2010). Style versus service? An analysis of user perceptions of transit stops and stations. *Journal of Public Transportation*, 13(3), 2.
- Iseki, H., & Tingstrom, M. (2014). A new approach for bikeshed analysis with consideration of topography, street connectivity, and energy consumption. *Computers, Environment and Urban Systems*. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2014.07.008>
- Joewono, T. B., & Kubota, H. (2006). Safety and security improvement in public transportation based on public perception in developing countries. *IATSS Research*, 30(1), 86–100.
- Juanda Nawawi. (2012). Membangun Kepercayaan dalam Mewujudkan Good Governance. *Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan*, 1(3), 1–19. Retrieved from <http://repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/2255/Jurnal-02.pdf?sequence=3>
- Kennedy, J. (2008). Neurologic injuries in cycling and bike riding. *Neurologic Clinics*, 26(1), 271–279.
- Klein, H. J., & Weaver, N. A. (2000). The effectiveness of an organizational-level orientation training program in the socialization of new hires. *Personnel Psychology*, 53(1), 47–66.
- Kotler, P., & Amstrong, G. (2001). Prinsip-Prinsip Pemasaran, jilid 2, edisi ke-8. *Penerbit Erlangga, Jakarta*.
- Krizek, K. J., Handy, S. L., & Forsyth, A. (2009). Explaining changes in walking and bicycling behavior: Challenges for transportation research. *Environment and Planning B: Planning and Design*. <https://doi.org/10.1068/b34023>
- La Vigne, N. (2015). Crime in and around metro transit stations: exploring the utility of opportunity theories of crime. In *Safety and Security in Transit Environments* (pp. 251–269). Springer.
- Lachapelle, U., Noland, R. B., & Von Hagen, L. A. (2013). Teaching children about bicycle safety: an evaluation of the New Jersey Bike School program. *Accident Analysis & Prevention*, 52, 237–249.
- Lesmana, L. W. (2015). Perancangan Interior Fasilitas Tunggu Transportasi Umum di Surabaya. *Intra*, 3(2), 196–207.
- Michael Cozens, P., Saville, G., &

- Hillier, D. (2005). Crime prevention through environmental design (CPTED): a review and modern bibliography. *Property Management*, 23(5), 328–356.
- Midgley, P. (2009). The role of smart bike-sharing systems in urban mobility. *Journeys*, 2(1), 23–31.
- Mullan, E. (2013). Exercise, weather, safety, and public attitudes: A qualitative exploration of leisure cyclists' views on cycling for transport. *Sage Open*, 3(3), 2158244013497030.
- Orrick, P., Frick, K., & Ragland, D. R. (2011). *Bicycle Infrastructure that Extends beyond the Door: examining investments in bicycle-oriented design through a qualitative survey of commercial building owners and tenants*.
- Panzade, P., Heda, A., Puranik, P., Patni, M., & Mogal, V. (2012). Enhanced Transdermal Delivery of Granisetron by using Iontophoresis. *Iranian Journal of Pharmaceutical Research*. <https://doi.org/10.22037/ijpr.2012.1098>
- Peeters, M., & Vander Beken, T. (2017). The relation of CPTED characteristics to the risk of residential burglary in and outside the city center of Ghent. *Applied Geography*, 86, 283–291.
- Pol, P. J., & Mobility, R. (2019). *The Bike Sharing potential The potential for a bike sharing system implementation in medium-large cities in the Netherlands*.
- Pratnyawan, A., & Saraswati, A. (2018). *JogjaBike Resmi Diluncurkan, Pecinta Gowes Wajib Coba*. Retrieved September 7, 2020, from www.guideku.com website: <https://www.guideku.com/travel/2018/10/28/084417/jogjabike-resmi-diluncurkan-pecinta-gowes-wajib-coba>
- Ramadhan, M. F. (2020). *Perancangan Bike Repair Station Dan Water Refill Station Sebagai Fasilitas Pendukung Area Parkir Sepeda Di Taman Balai Kota Bandung*.
- Ricci, M. (2015). NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/> 1 Bike Sharing: a review of evidence on impacts and processes of implementation and operation Author. *Research in Transportation Business & Management*, 15, 28–38. Retrieved from [http://eprints.uwe.ac.uk/25488/2/Bike sharing a review of evidence on impacts and processes](http://eprints.uwe.ac.uk/25488/2/Bike%20sharing%20a%20review%20of%20evidence%20on%20impacts%20and%20processes%20of%20implementation%20and%20operation) REPOSITORY.pdf
- Rojas-Rueda, D., de Nazelle, A., Tainio, M., & Nieuwenhuijsen, M. J.

- (2011). The health risks and benefits of cycling in urban environments compared with car use: health impact assessment study. *Bmj*, 343.
- Saks, A., & Gruman, J. A. (2014). Making organizations more effective through organizational socialization. *Journal of Organizational Effectiveness: People and Performance*.
- Saks, A. M., & Gruman, J. A. (2018). Socialization resources theory and newcomers' work engagement. *Career Development International*.
- Shaheen, S. A., Guzman, S., & Zhang, H. (2010). Bikesharing in Europe, the Americas, and Asia: past, present, and future. *Transportation Research Record*, 2143(1), 159–167.
- Simamora, B. (2003). *Memenangkan Pasar dg Pemasaran*. Gramedia Pustaka Utama.
- Swastha, B. (2001). Irawan, 2006, Manajemen Pemasaran Modern, Liberty, Yogyakarta. *Dinarty Manurung*.
- Tjiptono, F. (2002). *Strategi Pemasaran*. Yogyakarta: Andy Offset.
- Twaddle, H., Hall, F., & Bracic, B. (2010). Latent bicycle commuting demand and effects of gender on commuter cycling and accident rates. *Transportation Research Record*, 2190(1), 28–36.
- Wortley, R., & Townsley, M. (2016). 1VW Environmental criminology and crime analysis. *Environmental Criminology and Crime Analysis*.
- Ziegler, E. H. (2007). American cities, urban planning, and place-based crime prevention. *Urb. Law.*, 39, 859.