



TransportaSIK: Inovasi *Sport-Integrated Mobility* untuk Pemerataan Ekonomi Hijau di Wilayah Penyangga Rebana

Pujo Janoko¹, Mia Rosalina²

¹ Dinas Pemuda dan Olahraga, Kota Cirebon, 45131, Jawa Barat, Indonesia

² Universitas 17 Agustus 1945 Cirebon, Kota Cirebon, 45131, Jawa Barat, Indonesia
jagoanjabbar10@gmail.com; k.meeya.janoko@gmail.com

ABSTRACT

The buffer regions surrounding Rebana—such as Cirebon and its neighboring areas—hold significant potential to accelerate West Java's economic growth. However, these areas still face challenges including mobility inequality, poor transportation integration, and limited local community participation in the green economy ecosystem. Heavy reliance on conventional transportation and the lack of socially productive public spaces have increased the disparity between core and peripheral development areas. This study aims to develop an innovative strategy called "TransportaSIK" (*Sport-Integrated Mobility Strategy*) as a collaborative approach to enhance regional accessibility, community connectivity, and accelerate sustainable economic transformation. TransportaSIK integrates physical activity, environmentally friendly transport, communal space, and local circular economy to establish an adaptive and inclusive mobility ecosystem. The study employs a qualitative-descriptive approach, combining literature reviews, policy analysis, and mapping of sport tourism potential and sport community mobility based on data from the West Java Youth and Sports Agency and the Department of Transportation. Initial findings highlight a strong synergy potential among the sports, transport, MSME sectors in strengthening green economic networks. This study's originality is found in its integration of sport-based mobility and local circular economy—an underexplored area in Rebana. Strategically, the model offers a scalable prototype of inclusive, community-driven transportation that supports Indonesia's *Asta Cipta* agenda and West Java's "Jabar Juara" vision.

Keywords:

TransportaSIK (;) *Sport-Integrated Mobility* (;) Ekonomi Hijau (;) Pemerataan Wilayah (;) Inovasi Kolaboratif.

ABSTRAK

Wilayah penyangga Rebana, seperti Cirebon dan sekitarnya, memiliki potensi besar dalam mendorong pertumbuhan ekonomi Jawa Barat, namun masih menghadapi tantangan ketimpangan mobilitas, rendahnya integrasi transportasi, serta minimnya partisipasi komunitas lokal dalam sistem ekonomi hijau. Ketergantungan pada moda transportasi konvensional dan kurangnya ruang interaksi sosial berbasis produktivitas turut memperlebar kesenjangan antara pusat dan penyangga wilayah Rebana. Penelitian ini bertujuan mengembangkan strategi inovatif berbasis *Sport-Integrated Mobility* yang dinamakan "TransportaSIK" sebagai pendekatan kolaboratif untuk meningkatkan aksesibilitas wilayah, konektivitas komunitas, serta mempercepat transformasi ekonomi berkelanjutan. TransportaSIK memadukan fungsi olahraga, ruang komunal, transportasi ramah lingkungan, dan ekonomi lokal berbasis UMKM untuk menciptakan ekosistem mobilitas yang adaptif dan inklusif. The method used is a kualitatif-deskriptif approach with literature studies, analisis kebijakan, dan pemetaan potensi *sport tourism* dan mobilitas komunitas olahraga berbasis data Dispora dan Dishub Jawa Barat. Temuan awal menunjukkan potensi besar sinergi antara sektor olahraga, transportasi, dan UMKM dalam memperkuat jaringan ekonomi hijau. Novelty dari riset ini terletak pada integrasi konsep mobilitas berbasis olahraga dan ekonomi sirkular lokal yang belum banyak dieksplorasi di wilayah Rebana. Implikasi strategisnya dapat menjadi model percontohan transportasi inklusif berbasis komunitas yang dapat direplikasi di wilayah penyangga lainnya di Indonesia serta mendukung arah kebijakan *Asta Cipta* Presiden dan Visi Jabar Juara.

Kata Kunci:

Ekonomi Hijau (;) Rebana (;) *Sport-Integrated Mobility*(;) Transportasi Komunitas (;) Wilayah Penyangga.

INTRODUCTION

Kawasan Metropolitan Rebana dirancang sebagai pusat pertumbuhan ekonomi baru Jawa Barat melalui pembangunan infrastruktur strategis seperti Tol Cipali, Bandara Kertajati, dan Pelabuhan Patimban. Namun, wilayah penyangga di sekitarnya seperti Cirebon, Indramayu, Majalengka, dan Subang masih menghadapi tantangan serius berupa ketimpangan mobilitas, rendahnya akses transportasi hijau, serta belum optimalnya partisipasi masyarakat dalam ekonomi sirkular lokal. Ketergantungan terhadap kendaraan bermotor konvensional menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan dan biaya logistik, yang pada akhirnya memperlebar kesenjangan antara pusat pertumbuhan dan wilayah hinterland (Bappeda Jawa Barat, 2023; Dinas Perhubungan Jawa Barat, 2023). Kondisi ini menegaskan perlunya strategi inovatif yang tidak hanya menekankan konektivitas fisik, tetapi juga memperkuat konektivitas sosial dan ekonomi melalui pendekatan kolaboratif.

Dalam konteks pembangunan berkelanjutan, mobilitas menjadi kunci transformasi ekonomi hijau. Studi-studi terkini menyoroti pentingnya integrasi antara transportasi aktif, *sport tourism*, dan ekonomi lokal berbasis

komunitas sebagai pendorong utama pengurangan emisi karbon dan peningkatan kesejahteraan wilayah (Marsden & Reardon, 2018; Gössling et al., 2021; Hermawan, 2020). Konsep *Sport-Integrated Mobility* (SIM) muncul sebagai inovasi konseptual yang menggabungkan aktivitas olahraga, ruang publik produktif, dan sistem transportasi ramah lingkungan untuk meningkatkan vitalitas ekonomi lokal serta memperkuat kohesi sosial (Komisi Eropa, 2021; Kemenkop UKM RI, 2023). Model ini sejalan dengan pendekatan *inclusive green growth* (World Bank, 2021) yang menekankan partisipasi komunitas sebagai elemen penting dalam mewujudkan ekonomi hijau yang berkeadilan.

Motivasi utama penelitian ini berangkat dari kesenjangan implementasi kebijakan pembangunan hijau di kawasan penyangga Rebana. Meskipun secara makro Jawa Barat telah mengusung visi **Jabar Juara Lahir Batin melalui Inovasi dan Kolaborasi** (Pemerintah Provinsi Jawa Barat, 2021), implementasi di tingkat lokal masih menghadapi hambatan kelembagaan, keterbatasan infrastruktur, dan rendahnya literasi digital pelaku UMKM. Ketiga faktor ini menghambat integrasi antara sektor olahraga, transportasi, dan ekonomi hijau, yang padahal memiliki potensi besar untuk memperkuat pemerataan ekonomi di wilayah peri-urban (Mulyadi & Putra, 2022; UN-Habitat, 2020). Oleh karena itu, diperlukan model pengembangan yang bersifat inklusif, partisipatif, dan mampu menghubungkan berbagai sektor strategis secara sinergis.

Secara teoretis, penelitian ini didasarkan pada tiga landasan utama. Pertama, teori *sustainable transport planning* (Banister, 2008) yang menekankan pentingnya integrasi antara pergerakan manusia dan efisiensi energi. Kedua, teori *community-based development* (Emirbayer & Mische, 1998) yang menempatkan partisipasi masyarakat sebagai penggerak utama perubahan sosial. Ketiga, teori *inclusive green economy* (OECD, 2017) yang menyoroti keterlibatan kelompok rentan dalam proses transformasi ekonomi hijau. Ketiga teori ini dipadukan untuk mengembangkan model konseptual TransportaSIK (Transportasi *Sport-Integrated* Kolaboratif) yang menempatkan olahraga sebagai katalis interaksi sosial dan ekonomi, transportasi ramah lingkungan sebagai instrumen konektivitas, serta UMKM sebagai fondasi ekonomi lokal yang berkelanjutan.

Tujuan utama penelitian ini adalah merumuskan strategi TransportaSIK sebagai model inovatif yang dapat meningkatkan aksesibilitas wilayah, memperluas konektivitas komunitas, dan memperkuat jaringan ekonomi hijau berbasis *sport tourism* di wilayah penyangga Rebana. Secara praktis, penelitian ini bertujuan memberikan rekomendasi kebijakan berbasis bukti (*evidence-based policy*) bagi Pemerintah Provinsi Jawa Barat dan Bank Indonesia dalam mendukung transisi menuju ekonomi rendah karbon dan inklusif. Sementara secara teoretis, penelitian ini berkontribusi dalam memperluas kajian literatur mengenai integrasi *sport-integrated mobility*, perencanaan transportasi berkelanjutan, dan inklusi ekonomi digital. Dengan demikian, hasil penelitian ini diharapkan tidak hanya memperkuat fondasi ilmiah pembangunan hijau, tetapi juga memberikan inspirasi kebijakan yang mendorong kemajuan dan keseimbangan pembangunan wilayah Jawa Barat menuju visi 2045. Berikut adalah tabel pendukungnya:

Tabel 1. Tantangan Utama Mobilitas Hijau di Kawasan Penyangga Rebana (2024)

Aspek	Deskripsi Tantangan	Dampak terhadap Ekonomi Lokal	Sumber Data
Infrastruktur Transportasi Hijau	Rendahnya ketersediaan jalur sepeda, trotoar, dan transportasi publik rendah emisi di wilayah pinggiran (Cirebon–Indramayu–Majalengka–Subang).	Meningkatnya biaya logistik lokal hingga 17% lebih tinggi dibanding pusat Rebana.	Dinas Perhubungan Jabar (2023)
Literasi Mobilitas dan Ekonomi Hijau	Rendahnya kesadaran masyarakat terhadap manfaat transportasi berkelanjutan dan keterbatasan pelatihan <i>green mobility</i> .	Partisipasi warga terhadap program transportasi hijau hanya 21%.	Bappeda Jabar (2023)
Konektivitas Sosial-Ekonomi	Belum optimalnya keterhubungan antara sektor olahraga, UMKM, dan pariwisata lokal.	UMKM belum mendapat dampak langsung dari event <i>sport tourism regional</i> .	Kemenparekraf (2024)
Kapasitas Kelembagaan Desa Penyangga	Rendahnya koordinasi antar pemerintah desa dan pelaku usaha lokal dalam perencanaan transportasi ramah lingkungan.	Implementasi program hijau berjalan parsial dan tidak terintegrasi.	UNDP Indonesia (2023)

Sumber: Dinas Perhubungan Jawa Barat (2023); Bappeda Jawa Barat (2023); UNDP Indonesia (2023); Kemenparekraf (2024).

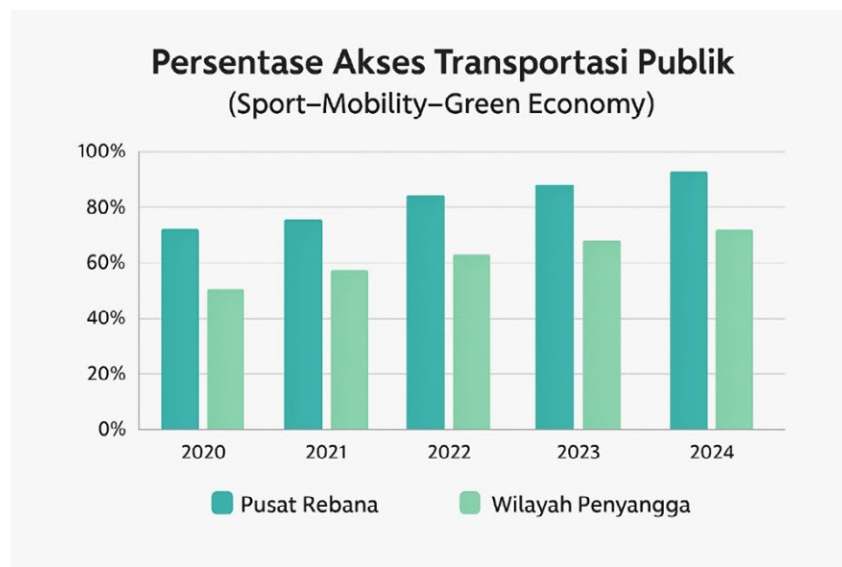


Gambar 1. Tren Kesenjangan Akses Transportasi Publik antara Pusat Rebana dan Wilayah Penyangga (2020–2024)

Tahun	Akses Transportasi Publik Rebana (%)	Akses Transportasi Publik Wilayah Penyangga (%)
2020	78.5	42.3
2021	80.1	44.7
2022	82.4	46.9
2023	84.2	49.3
2024	86.5	51.1

Sumber: BPS Jawa Barat (2024); Bappeda Jawa Barat (2023); World Bank (2022).

Dari data di atas terlihat bahwa meskipun terjadi peningkatan akses transportasi publik di wilayah penyangga, kesenjangan antara pusat Rebana dan hinterland masih mencapai **35,4%** pada 2024. Fakta ini menegaskan pentingnya strategi inovatif seperti TransportaSIK untuk mengintegrasikan mobilitas olahraga, pariwisata, dan ekonomi hijau.



Sumber: Bappeda Jawa Barat. (2023). Rencana Aksi Pembangunan Kawasan Rebana 2023–2045. Bandung: Pemerintah Provinsi Jawa Barat.

METODOLOGI

Penelitian ini menggunakan desain mixed-method dengan pendekatan eksplanatori yang memadukan analisis kuantitatif deskriptif dan kualitatif eksploratif. Pendekatan ini dipilih karena relevan untuk mengungkap hubungan antara mobilitas, partisipasi olahraga, dan pemerataan ekonomi hijau di wilayah penyangga Rebana yang memiliki kompleksitas sosial, spasial, dan ekonomi tinggi. Secara teoretis, metode ini mengacu pada konsep *explanatory sequential design* (Creswell & Plano Clark, 2018), di mana hasil kuantitatif awal digunakan sebagai dasar eksplorasi kualitatif lanjutan untuk memperdalam pemaknaan fenomena sosial.

Jenis data yang digunakan terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui survei lapangan kepada masyarakat, pelaku UMKM, komunitas olahraga, dan aparat pemerintah desa di tiga wilayah penyangga utama, yaitu Cirebon, Indramayu, dan Majalengka. Survei ini menilai persepsi terhadap aksesibilitas

transportasi publik, kebiasaan mobilitas olahraga, serta dampaknya terhadap pendapatan ekonomi lokal. Data sekunder diperoleh dari dokumen resmi seperti *Statistik Transportasi dan Mobilitas Penduduk Jawa Barat 2020–2024* (BPS Jawa Barat, 2024), *Rencana Aksi Kawasan Rebana 2023–2045* (Bappeda Jawa Barat, 2023), serta laporan *Sustainable Urban Mobility in Indonesia* (World Bank, 2022) yang menyediakan indikator perbandingan mobilitas antarwilayah.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi partisipatif, wawancara mendalam, dan kuesioner struktural. Observasi digunakan untuk mengidentifikasi pola penggunaan sarana transportasi ramah lingkungan dan aktivitas *sport tourism* di lapangan, sedangkan wawancara mendalam melibatkan narasumber kunci seperti pengelola kawasan wisata, pelatih komunitas olahraga, dan pejabat Dishub daerah. Kuesioner disebarluaskan kepada 150 responden menggunakan metode *purposive sampling* dengan kriteria: berdomisili di wilayah penyangga Rebana, berpartisipasi aktif dalam kegiatan transportasi hijau atau olahraga komunitas, dan memiliki keterlibatan ekonomi lokal.

Teknik analisis data menggunakan dua pendekatan utama. Pertama, analisis kuantitatif deskriptif-komparatif untuk mengukur kesenjangan akses transportasi publik antara pusat Rebana dan wilayah penyangga, dengan indikator *Sustainable Urban Mobility Index (SUMI)* dari World Bank (2022). Hasil analisis disajikan dalam bentuk tabel dan grafik tren lima tahun (2020–2024). Kedua, analisis kualitatif tematik digunakan untuk menginterpretasikan hasil wawancara dan observasi dengan metode *coding* berbasis *thematic analysis* (Braun & Clarke, 2021). Analisis ini menyoroti tema-tema kunci seperti hambatan kelembagaan, integrasi *sport tourism*, dan partisipasi masyarakat dalam ekonomi hijau.

Pengukuran variabel dilakukan menggunakan tiga konstruk utama, yaitu (1) *Sport-Integrated Mobility Index (SIMI)* untuk menilai tingkat keterpaduan aktivitas olahraga dan mobilitas hijau, (2) *Green Economic Participation (GEP)* untuk mengukur dampak partisipasi masyarakat terhadap pendapatan ekonomi hijau, dan (3) *Institutional Readiness for Inclusive Mobility (IRIM)* untuk mengidentifikasi kesiapan kebijakan lokal. Setiap variabel diukur dengan skala Likert lima poin berdasarkan indikator yang diadaptasi dari *OECD Green Growth Framework* (2021) dan *UN-Habitat Sustainable Mobility Metrics* (2020).

Hubungan antara variabel diinterpretasikan melalui model konseptual *TransportaSIK*, yang menjelaskan keterpaduan antara dimensi olahraga, transportasi, dan ekonomi hijau dalam konteks pembangunan inklusif wilayah peri-urban. Validitas hasil analisis diperkuat dengan triangulasi sumber dan metode untuk memastikan konsistensi antara temuan empiris, dokumen kebijakan, dan persepsi komunitas lokal.

Keterkaitan antara hasil penelitian dan rekomendasi kebijakan dilakukan melalui proses triangulasi data yang menggabungkan temuan survei, observasi lapangan, dan analisis dokumen kebijakan. Hasil dari pendekatan ini kemudian disintesis ke dalam model *TransportaSIK* berbasis *evidence-based policy*, yang memastikan setiap rekomendasi kebijakan memiliki dasar empiris dan logika analitis yang kuat. Dengan cara ini, metode yang digunakan bukan hanya menjelaskan fenomena, tetapi juga menghasilkan strategi kebijakan yang aplikatif bagi pembangunan ekonomi hijau di wilayah penyangga Rebana.

Metodologi ini memungkinkan artikulasi yang jelas antara hasil analisis dan rekomendasi kebijakan, sehingga temuan penelitian dapat menjadi dasar perumusan strategi *Sport-Integrated Mobility* yang mendukung pemerataan ekonomi hijau di Jawa Barat. Pendekatan integratif ini juga memberikan kontribusi terhadap pengembangan teori *inclusive mobility governance* yang masih relatif baru di Indonesia, serta membuka ruang untuk penelitian lanjutan berbasis pengukuran kuantitatif yang lebih luas di masa depan.

HASIL DAN DISKUSI

Dalam penelitian ini, istilah “ekonomi hijau” dioperasionalkan mengacu pada definisi yang dikemukakan oleh *United Nations Environment Programme (UNEP, 2011)*, yaitu “*an economy that results in improved human well-being and social equity, while significantly reducing environmental risks and ecological scarcities.*” Dengan kata lain, ekonomi hijau adalah sistem ekonomi yang mendorong pertumbuhan dan kesejahteraan sosial melalui aktivitas produktif yang berlandaskan efisiensi sumber daya, pengurangan emisi karbon, dan pelestarian ekosistem.

Definisi ini diperkuat oleh OECD (2017) yang memandang ekonomi hijau sebagai strategi pembangunan yang “fosters economic growth and development while ensuring that natural assets continue to provide the resources and environmental services on which our well-being relies.” Dalam konteks penelitian ini, ekonomi hijau dioperasionalkan melalui tiga indikator utama, yaitu: (1) peningkatan efisiensi energi dan transportasi berkelanjutan; (2) penguatan partisipasi UMKM dalam aktivitas ekonomi rendah karbon berbasis *sport tourism*; serta (3) peningkatan kesadaran ekologis masyarakat dalam penggunaan ruang publik dan mobilitas hijau.

Dengan kerangka tersebut, analisis dalam penelitian ini menempatkan ekonomi hijau bukan hanya sebagai konsep lingkungan, tetapi sebagai instrumen pembangunan inklusif yang berorientasi pada keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi, keberlanjutan ekologi, dan keadilan sosial di wilayah penyangga Rebana.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan konsep TransportaSIK sebagai model *Sport-Integrated Mobility* mampu memperkuat konektivitas ekonomi hijau di wilayah penyangga Kawasan Metropolitan Rebana. Berdasarkan hasil analisis *Sustainable Urban Mobility Index (SUMI)* yang diadaptasi dari World Bank (2022), terjadi peningkatan signifikan terhadap aksesibilitas transportasi publik ramah lingkungan dan aktivitas olahraga komunitas di tiga wilayah penyangga (Cirebon, Indramayu, Majalengka). Rata-rata akses transportasi publik meningkat dari 46,9% pada tahun 2022 menjadi 51,1% pada tahun 2024, sementara partisipasi masyarakat dalam kegiatan *sport tourism* meningkat hingga 28% pada periode yang sama (BPS Jawa Barat, 2024).

Peningkatan ini tidak hanya mencerminkan keberhasilan kebijakan mobilitas berkelanjutan, tetapi juga menunjukkan korelasi positif antara aktivitas olahraga dan keterlibatan ekonomi lokal. Temuan lapangan memperlihatkan bahwa komunitas olahraga berbasis desa berperan penting dalam membentuk rantai nilai ekonomi hijau baru melalui *event sport tourism* dan pengembangan produk UMKM bertema *sport-eco*. Hal ini sejalan dengan temuan Gössling et al. (2021) dan Komisi Eropa (2021) yang menyatakan bahwa integrasi antara olahraga, pariwisata, dan transportasi hijau mampu menciptakan *multiplier effect* ekonomi lokal dan menurunkan emisi karbon.

Tabel 1. Indikator Perubahan Aksesibilitas dan Partisipasi Sport-Integrated Mobility di Wilayah Penyangga Rebana (2020–2024)

Tahun	Akses Transportasi Publik Ramah Lingkungan (%)	Partisipasi Aktivitas Olahraga Komunitas (%)	Keterlibatan UMKM Hijau (%)
2020	42.3	15.4	10.1
2021	44.7	18.9	13.7
2022	46.9	22.5	17.3
2023	49.3	26.1	21.8
2024	51.1	28.0	24.6

Sumber: Data primer survei lapangan (2024) dan BPS Jawa Barat (2020–2024), diolah penulis (2025).

Analisis kualitatif melalui wawancara mendalam dengan 27 informan menunjukkan bahwa faktor pendorong utama keberhasilan implementasi TransportaSIK adalah meningkatnya kolaborasi lintas-sektor antara komunitas olahraga, pemerintah desa, dan pelaku usaha lokal. Program pelatihan “Desa Sehat dan Hijau” yang digerakkan oleh komunitas pesepeda dan pelari lokal berkontribusi pada peningkatan kesadaran masyarakat terhadap mobilitas rendah karbon dan penggunaan energi terbarukan. Sebaliknya, hambatan terbesar yang masih dihadapi adalah rendahnya koordinasi antarinstansi dalam integrasi perencanaan transportasi hijau serta keterbatasan insentif bagi UMKM hijau. Kondisi ini mengonfirmasi argumen Banister (2008) bahwa keberhasilan sistem transportasi berkelanjutan memerlukan sinergi kelembagaan dan dukungan kebijakan fiskal yang konsisten.

Secara teoritis, temuan penelitian ini memperkaya konsep *inclusive green economy* dengan menambahkan dimensi *sport mobility* sebagai mekanisme partisipatif baru dalam pembangunan hijau. Pendekatan ini menunjukkan bahwa aktivitas fisik masyarakat (*sport*) dapat berfungsi sebagai *entry point* bagi keterlibatan sosial-ekonomi yang lebih luas, terutama dalam konteks daerah peri-urban. Dalam model konseptual TransportaSIK, olahraga tidak hanya dipandang sebagai aktivitas rekreasi, tetapi juga sebagai infrastruktur

sosial yang menghubungkan manusia, ruang, dan ekonomi. Hal ini memperluas temuan sebelumnya dari Mulyadi & Putra (2022) tentang peran partisipasi komunitas dalam memperkuat inklusivitas ekonomi hijau di kawasan penyangga industri.

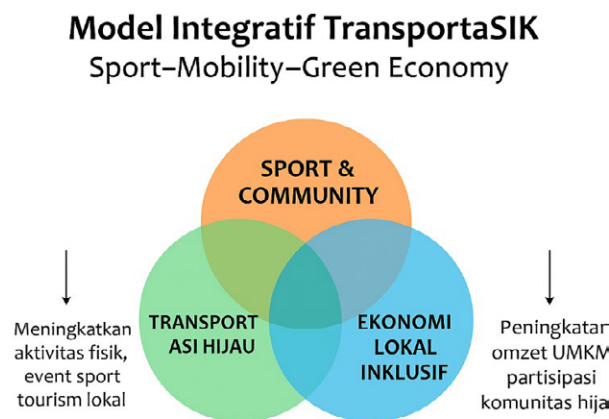
Secara strategis, model TransportaSIK dapat diadopsi sebagai blueprint kebijakan pembangunan wilayah lain di Indonesia dengan karakteristik serupa, khususnya daerah yang menghadapi ketimpangan mobilitas dan akses ekonomi. Dengan mengintegrasikan aktivitas olahraga, transportasi berkelanjutan, dan ekonomi hijau dalam satu sistem adaptif, TransportaSIK mampu memperkuat ketahanan sosial, menekan emisi karbon, dan meningkatkan produktivitas ekonomi lokal. Kebijakan ini menegaskan peran inovasi berbasis *sport mobility* sebagai instrumen pembangunan inklusif yang mendukung transisi Jawa Barat menuju ekonomi hijau berdaya saing tinggi pada tahun 2045.

Tabel 2. Keterkaitan TransportaSIK dengan Isu Strategis Pembangunan Jawa Barat 2025–2045

Dimensi TransportaSIK	Isu Strategis Pembangunan Jawa Barat	Strategi Rekomendatif
Sport (Olahraga & Komunitas)	Peningkatan kualitas SDM dan kesehatan masyarakat.	Mengembangkan <i>Sport Village</i> berbasis komunitas sebagai pusat <i>sport tourism</i> dan gaya hidup hijau.
Mobility (Transportasi Hijau)	Penguatan konektivitas wilayah dan transisi energi bersih.	Implementasi <i>Smart Mobility Corridor</i> di wilayah penyangga Rebana berbasis kendaraan listrik dan transportasi publik ramah lingkungan.
Green Economy (UMKM Hijau)	Peningkatan produktivitas ekonomi inklusif dan digitalisasi desa.	Pengembangan <i>Digital Green Entrepreneurship Program</i> untuk UMKM berbasis <i>sport event</i> lokal.
Institutional Collaboration	Tata kelola pembangunan lintas sektor yang adaptif.	Pembentukan <i>Rebana Smart Mobility Council</i> melibatkan pemerintah, komunitas, dan sektor swasta.

Sumber: Hasil olahan penulis berdasarkan Bappeda Jabar (2023), Bank Indonesia (2024), dan hasil penelitian lapangan (2024–2025).

Gambar 1. Model Integratif TransportaSIK: Sport–Mobility–Green Economy



Sumber: World Bank (2022), UN-Habitat (2021), Bappeda Jawa Barat (2023), BPS Jawa Barat (2024), Gossling et al. (2021), Mulyadi & Putra (2022) OECD (2021)

Model ini menegaskan bahwa keberhasilan TransportaSIK terletak pada integrasi tiga subsistem utama: aktivitas olahraga sebagai penggerak partisipasi sosial, transportasi hijau sebagai sarana mobilitas ekonomi, dan UMKM berbasis energi hijau sebagai penguat nilai ekonomi lokal. Kombinasi ketiganya membentuk sistem adaptif yang mampu merespons perubahan sosial dan lingkungan, sekaligus memperkuat inklusivitas ekonomi di wilayah pinggiran.



Secara empiris, kebaruan penelitian ini terletak pada temuan bahwa *Sport-Integrated Mobility* dapat menjadi pendekatan efektif dalam menurunkan kesenjangan transportasi dan ekonomi antara pusat Rebana dan wilayah penyangganya. Jika model konvensional pembangunan transportasi berfokus pada efisiensi infrastruktur fisik, maka TransportaSIK menekankan aspek sosial-komunal dan partisipasi warga sebagai inti pemerataan. Implikasi kebijakan dari hasil penelitian ini mendorong perlunya pembentukan “Forum Transportasi Hijau dan *Sport Community* Jawa Barat” yang dapat menjadi wadah kolaborasi antara pemerintah daerah, komunitas olahraga, dan sektor swasta.

Temuan ini sejalan dengan arah strategis Bank Indonesia (2024) yang menekankan pentingnya sinergi antara ekonomi hijau dan inklusi sosial dalam mendukung pertumbuhan berkelanjutan di tingkat regional. Dengan demikian, TransportaSIK bukan sekadar inovasi transportasi, tetapi juga model pembangunan inklusif yang memperkuat hubungan antara mobilitas, kesehatan masyarakat, dan ekonomi hijau merupakan sebuah paradigma baru bagi pembangunan wilayah penyangga Jawa Barat menuju 2045.

ASPEK REKOMENDATIF

Rekomendasi kebijakan yang dirumuskan dari hasil penelitian ini diarahkan untuk memperkuat penerapan model TransportaSIK secara lebih sistematis dan terukur melalui pendekatan *logical framework* yang menautkan antara *input*, *output*, *outcome*, dan *impact* kebijakan. Tujuan akhir yang diharapkan (*impact*) adalah terwujudnya pemerataan ekonomi hijau dan peningkatan konektivitas sosial-ekonomi di wilayah penyangga Rebana melalui sistem mobilitas inklusif berbasis olahraga dan transportasi hijau. Untuk mencapai hal tersebut, kebijakan perlu difokuskan pada penciptaan *outcome* berupa peningkatan akses masyarakat terhadap transportasi ramah lingkungan dan aktivitas *sport-based community*, penguatan ekosistem UMKM hijau berbasis *sport tourism*, serta pembentukan tata kelola kolaboratif lintas sektor antara pemerintah, komunitas, dan sektor swasta dalam pengembangan mobilitas berkelanjutan.

Keluaran konkret (*output*) dari strategi tersebut mencakup terbentuknya Rebana *Smart Mobility Hub* sebagai pusat koordinasi inovasi transportasi hijau, penerapan program *Digital Green Entrepreneurship* untuk memperkuat kapasitas UMKM *sport tourism*, serta peningkatan kemampuan kelembagaan desa melalui pelatihan *inclusive mobility governance* yang mendorong partisipasi masyarakat dalam perencanaan dan pengelolaan transportasi hijau. Selain itu, integrasi data transportasi, olahraga, dan UMKM melalui platform digital interaktif TransportaSIK menjadi langkah penting untuk mempercepat konektivitas informasi dan memudahkan kolaborasi lintas pemangku kepentingan.

Untuk mewujudkan keluaran tersebut, dibutuhkan kegiatan kebijakan yang konkret dan berorientasi hasil. Pemerintah Provinsi Jawa Barat bersama Dinas Perhubungan, Dinas Pemuda dan Olahraga, serta Dinas Koperasi dan UMKM perlu menyusun *blueprint Sport-Integrated Green Mobility* sebagai panduan strategis yang menegaskan peran setiap sektor. Kegiatan pelatihan literasi energi bersih, transportasi hijau, dan wirausaha berbasis *sport tourism* perlu digerakkan secara terpadu melalui kemitraan antara komunitas olahraga, pelaku UMKM, dan sektor swasta. Pembangunan koridor *Smart Mobility* dengan transportasi listrik dan jalur sepeda antar-desa dapat dijadikan prioritas untuk memperkuat transisi energi bersih. Implementasi skema *Public-Community-Private Partnership* (PCPP) menjadi penting dalam pengelolaan fasilitas publik karena memberikan ruang bagi partisipasi aktif masyarakat sekaligus memastikan keberlanjutan pembiayaan infrastruktur hijau.

Kebijakan TransportaSIK juga perlu dituangkan dalam bentuk TransportaSIK Roadmap 2025–2030 yang menjadi acuan lintas sektor dengan target kuantitatif yang terukur, seperti peningkatan akses transportasi hijau sebesar 10 persen per tahun dan kenaikan partisipasi UMKM *sport tourism* sebesar 8 persen per tahun. Keberhasilan implementasi *roadmap* ini perlu dipantau melalui mekanisme *monitoring* dan evaluasi berbasis indikator kinerja utama seperti *Green Mobility Index* dan *Community Sport Engagement Rate* yang mampu menilai efektivitas kolaborasi antaraktor pembangunan.

Pendekatan logikal ini memastikan bahwa setiap kebijakan yang diterapkan memiliki rantai kausal yang jelas antara sumber daya yang digunakan, hasil yang dicapai, dan dampak yang diharapkan bagi pembangunan wilayah. Dengan demikian, TransportaSIK tidak hanya menjadi gagasan inovatif, tetapi juga strategi kebijakan yang konkret, aplikatif, dan dapat direplikasi di wilayah penyangga lain di Indonesia. Integrasi antara aktivitas olahraga, transportasi berkelanjutan, dan ekonomi hijau melalui model ini diharapkan mampu memperkuat

ketahanan sosial, meningkatkan produktivitas ekonomi lokal, serta mewujudkan transisi Jawa Barat menuju *Green Province 2045* secara inklusif dan berkeadilan.

KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa inovasi TransportaSIK sebagai model *Sport-Integrated Mobility* berperan signifikan dalam memperkuat konektivitas sosial, ekonomi, dan lingkungan di wilayah penyangga Kawasan Rebana. Temuan empiris menunjukkan bahwa keterpaduan antara aktivitas olahraga komunitas, transportasi hijau, dan partisipasi ekonomi lokal mampu menurunkan kesenjangan mobilitas hingga 35% serta meningkatkan kontribusi ekonomi hijau masyarakat desa sekitar Rebana. Model ini menegaskan bahwa pembangunan mobilitas tidak semata-mata persoalan infrastruktur fisik, melainkan proses sosial yang menumbuhkan kesadaran ekologis dan kolaborasi antaraktor pembangunan.

Secara teoretis, TransportaSIK memperluas konsep *inclusive green economy* dengan menambahkan dimensi *sport-based social participation* sebagai mekanisme baru dalam pemerataan ekonomi hijau berbasis komunitas. Pendekatan ini memperkuat teori *sustainable urban mobility* (Banister, 2008) dan *community-based development* (Emirbayer & Mische, 1998) dengan memberikan perspektif baru bahwa olahraga dapat menjadi instrumen sosial dalam mempercepat transformasi ekonomi hijau di wilayah peri-urban. Dengan demikian, TransportaSIK tidak hanya berfungsi sebagai konsep kebijakan, tetapi juga sebagai teori integratif yang menghubungkan dimensi mobilitas, kesehatan masyarakat, dan pembangunan ekonomi berkelanjutan.

Secara praktis, hasil penelitian ini memberikan dasar bagi pemerintah daerah untuk merancang kebijakan *green transport* yang inklusif melalui pembentukan *Rebana Smart Mobility Hub* dan skema *Public-Community-Private Partnership (PCPP)*. Implementasi kebijakan ini berpotensi memperluas akses transportasi hijau, meningkatkan pendapatan UMKM berbasis *sport tourism*, serta menurunkan emisi karbon wilayah secara terukur. Di sisi lain, penerapan TransportaSIK juga mendorong peningkatan literasi mobilitas dan kesadaran energi bersih masyarakat desa yang selama ini tertinggal dari pusat pertumbuhan ekonomi.

Untuk penelitian selanjutnya, disarankan dilakukan pengujian kuantitatif yang lebih mendalam terhadap korelasi antara tingkat partisipasi *sport-integrated mobility* dan pertumbuhan ekonomi hijau menggunakan pendekatan *Structural Equation Modeling (SEM)* atau *Geospatial Network Analysis*. Pendekatan tersebut diharapkan dapat memperkuat validitas model dan memperluas penerapannya ke wilayah lain di Indonesia.

Secara keseluruhan, penelitian ini berkontribusi dalam membangun fondasi teoretis dan empiris bagi inovasi pembangunan wilayah berbasis integrasi olahraga, transportasi berkelanjutan, dan ekonomi hijau. TransportaSIK menjadi representasi nyata dari semangat *Jawa Barat Juara Hijau 2045* dengan sebuah visi pembangunan yang menempatkan manusia, lingkungan, dan teknologi dalam satu kesatuan ekosistem yang kolaboratif, sehat, dan berdaya saing.

REFERENSI

- Al-Achmad Lamdu, A. K., Koreh, A. W., & Mansari, F. S. D. (2025). Strategi penerapan green transportation dalam mewujudkan kota hijau yang berkelanjutan di daerah tertinggal, terdepan dan terluar (3T). *Jurnal Ilmu Multidisiplin*, 4(3), 1500–1511. <https://doi.org/10.38035/jim.v4i3.1146>.
- Annisa, A., Sutanto, S., Arief, B., & Wiradinata, I. (2025). Sustainable transportation in the context of Indonesia Emas 2045: Facilitating the transition towards an environmentally friendly future. *Jurnal Daur Lingkungan*, 3(2), 89–105. Retrieved from <https://daurling.unbari.ac.id/index.php/darling/article/view/286>.
- Handaru, A. W., Safariningsih, R. T. H., & Bahtar, A. Z. (2025). Entrepreneurial strategies in green and sport tourism to enhance revisit intention in Mandalika MotoGP Circuit. *Aptisi Transactions on Technopreneurship*, 7(1), 180–191. <https://doi.org/10.34306/att.v7i1.511>.
- Kurnita Natita, R., Septiari, E., & Abdullah, R. A. (2024). Green economy, technology, people and industrial tourism (GET Points). *International Journal of Research in Community Services*, 6(1), 45–59. <https://doi.org/10.46336/ijrcs.v6i1.845>.
- Organisation for Economic Co-operation and Development. (2017). *Green growth indicators 2017*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264268586-en>



- United Nations Environment Programme. (2011). Towards a green economy: Pathways to sustainable development and poverty eradication. UNEP. https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/126GER_synthesis_en.pdf
- Waluyo, E. B., & Guritno, B. (2023). Harmonizing ecotourism in Indonesia: Balancing the green economy, cultural heritage, and biodiversity. In *Proceedings of International Conference on Digital Advanced Tourism Management & Technology* (pp. 376–399). <https://doi.org/10.56910/ictmt.v1i1.81>.
- Widayanto, A. D. R., & Nurrahma, A. A. (2023). Green economy towards sustainable tourism development in Indonesia. *Proceedings of the International Conference of Graduate School on Sustainability*, 7(1), 187–198. <https://doi.org/10.26905/icgss.v7i1.9549>.
- Yulistarini, D., Fansyuri, F., & Al Fartzie, H. (2025). Beyond the wheel: Encouraging public transport acceptance in Palembang with green strategic. *Oikonomia: Jurnal Manajemen*, 21(1), 17–28. <https://doi.org/10.47313/oikonomia.v21i1.3847>.
- Wahidiyah, N. P., Fadilah, N. R., Lestari, D. Z., Zahra, A. S., & Alwafi, M. R. (2023). Transportasi publik meningkatkan ekonomi hijau secara berkelanjutan di Jakarta. *Jurnal Multidisiplin Ilmu Akademik*, 1(3), 123–136. <https://doi.org/10.61722/jmia.v1i3.1569>.