

## **TINGKAT KEINGINAN MASYARAKAT MENGUNAKAN JALUR SEPEDA DI KOTA PONTIANAK**

Imai Putri Windarni<sup>1)</sup>, Agustiah Wulandari<sup>2)</sup>, Firsta Rekayasa Hernovianty<sup>2)</sup>

[imaiputri20@gmail.com](mailto:imaiputri20@gmail.com)

### ***Abstrak***

*Seiring dengan bertambahnya pengguna kendaraan bermotor maupun mobil yang menyebabkan kemacetan. Pemerintah Kota Pontianak kini telah menyediakan jalur khusus sepeda sebagai salah satu langkah mengurangi kendaraan bermotor. Tidak hanya itu, adanya jalur sepeda untuk menciptakan suasana jalan menjadi tertib, lancar dan aman. Akan tetapi adanya jalur sepeda di sepuluh jalan tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Salah satu hal yang menyebabkan dari ketidakfungsian jalur tersebut, yaitu minat masyarakat untuk menggunakan jalur sepeda itu sendiri.*

*Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat keinginan masyarakat berdasarkan faktor yang mempengaruhi bagi pengguna jalur sepeda. Penelitian ini dilaksanakan dengan melakukan pengamatan secara langsung di lokasi penelitian beserta dokumentasi. Dan membagikan kuesioner kepada masyarakat dan komunitas sepeda untuk mengetahui persepsi responden. Pengolahan dan analisis data menggunakan analisis deskriptif kuantitatif. Dan analisis data hasil kuesioner menggunakan skala diferensial dengan metode Analisis Regresi Linier Berganda.*

*Analisis dalam penelitian ini dilakukan dengan cara melihat faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat menggunakan jalur sepeda yang meliputi faktor aksesibilitas, kelancaran, keselamatan, keamanan dan ketertiban.*

**Kata kunci :** *Jalur sepeda, Tingkat keinginan, Kota Pontianak*

---

1) Mahasiswa Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota FT UNTAN

2) Dosen Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota FT UNTAN

## **1. PENDAHULUAN**

Permasalahan di perkotaan saat ini hampir sama, salah satu permasalahannya adalah kemacetan. Kemacetan kini merupakan inti dari permasalahan utama di setiap perkotaan. Terjadinya kemacetan itu sendiri bisa dibidang akibat dari volume kendaraan yang semakin tinggi baik kendaraan roda dua maupun roda empat. Saat ini Pemerintah Kota Pontianak sudah mulai menyediakan jalur khusus sepeda di setiap jalan utama kota. Penyediaan jalur khusus sepeda pada setiap ruas jalan ini sebagai bentuk keamanan dan kenyamanan bagi para penggunanya. Tidak hanya jalur khusus sepeda melainkan disediakan juga jalur-jalur yang sesuai dengan peruntukannya seperti jalur cepat dan lambat, jalur motor, dan jalur mobil juga pembangunan pedestrian yang layak untuk pejalan kaki, dan penyediaan pedestrian ini di tanami dengan tumbuhan hijau sebagai peneduh para pejalan kaki, selain untuk peneduh juga sebagai tata hijau di Kota Pontianak dan dapat meminimalisir polusi dari kendaraan bermotor. Kepemilikan sepeda pun menjadi salah satu hambatan atau alasan orang tidak ingin menggunakan sepeda, selain kepemilikan tingkat keamanan saat memarkirkan sepeda belum tersedia secara aman.

Sementara ini, pergerakan sepeda di Kota Pontianak menyatu di badan jalan dengan lalu lintas umum lainnya. Pembagian ruas jalan hanya di batasi dengan garis putih dan gambar di badan jalan. Namun, masalah yang akan dihadapi dari pergerakan sepeda itu sendiri antara lain, rendahnya tingkat keselamatan pemakai sepeda maupun lalu lintas umum lainnya, berkurangnya kapasitas jalan dan besarnya tundaan di simpang. Selain itu masalah lainnya ialah rendahnya keamanan dan ketertiban parkir sepeda, rendahnya kedisiplinan berlalu lintas di jalan umum, minimnya persyaratan dan kelengkapan keselamatan sepeda dan belum tersedianya fasilitas pergerakan sepeda secara baik. Berdasarkan kondisi

Kota Pontianak saat ini, perlu dilakukan penelitian awal terhadap karakteristik lalu lintas khususnya sepeda, sebagai langkah awal untuk mencari solusi masalah kendaraan sepeda yang tercampur di Kota Pontianak.

Tujuan dari penelitian ini adalah ingin mengetahui tingkat keinginan masyarakat berdasarkan faktor yang mempengaruhi bagi pengguna jalur sepeda, adanya jalur sepeda untuk menciptakan suasana jalan menjadi tertib, lancar dan aman.

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### **2.1 Kebijakan Terhadap Bersepeda**

#### **2.1.1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemerintah terlibat dalam membangun fasilitas pendukung dalam berlalu lintas, yaitu:

Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda.

Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung;

- a. Keamanan  
Suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.
- b. Keselamatan  
Suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan.
- c. Ketertiban  
Suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara

- teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.
- d. Kelancaran dalam berlalu lintas  
Suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di Jalan.
  - e. Masyarakat berhak mendapatkan ruang lalu lintas yang ramah lingkungan
  - f. Masyarakat berhak memperoleh informasi tentang kelestarian lingkungan bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

### 2.1.2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan

Marka Jalan berfungsi untuk mengatur lalu lintas, memperingatkan, atau menuntun pengguna jalan dalam berlalu lintas. Adapun ketentuannya antara lain :

- a. Marka Lambang berupa gambar sepeda berwarna putih dan/atau Marka Jalan berwarna hijau.
- b. Marka jalur sepeda memiliki ukuran panjang paling sedikit 3 (tiga) meter dan ukuran lebar sesuai dengan lebar lajur jalan. Serta Jarak antara marka adalah 6 (enam) meter.
- c. Marka jalur sepeda ditetapkan pada sisi kiri arah lalu lintas dan dipasang pada jalur yang dapat digunakan secara bersamaan dengan lalu lintas umum lainnya.
- d. Marka penyeberangan pesepeda berupa 2 (dua) garis putus-putus berbentuk bujur sangkar atau belah ketupat.

## 2.2 Pedoman Jalur Sepeda

### 2.2.1 Jalur Sepeda di Jalan

Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan Tahun 1992 menyatakan lebar minimum jalur sepeda yaitu :

- a. Lebar minimum jalur sepeda adalah 2,0 m;
- b. Lebar minimum jalur sepeda dan pejalan kaki adalah 3,5 m untuk jalan tipe II, Kelas I dan Kelas II, dan 2,50 m untuk tipe II Kelas III;
- c. Lebar minimum jalur sepeda dan pejalan kaki boleh dikurangi sebesar 0,5 m, bila volume lalu lintas tidak terlalu besar atau di sepanjang jembatan yang cukup panjang (lebih dari 50 m); dan
- d. Lebar minimum ruang bebas mendatar antar jalur sepeda dengan lalu lintas adalah 1 m.

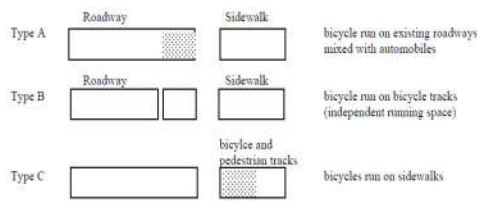
### 2.2.2 Desain Jalur Lintas Sepeda

Secara garis besar, desain jalur lintas sepeda dibedakan menjadi dua, yaitu:

- a. Jalur khusus sepeda, dimana jalur untuk sepeda dipisah secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan bermotor.
- b. Jalur sepeda sebagai bagian jalur lalu lintas yang hanya dipisah dengan marka jalan atau warna jalan yang berbeda.

Tipe jalur lintas sepeda yang lebih rinci diterangkan oleh (Yamakawa, 1994), yakni :

- a. Tipe A, ruang gerak sepeda bercampur dengan jalan pengguna kendaraan bermotor (*automobil*).
- b. Tipe B, ruang gerak sepeda secara khusus terpisah dari badan jalan (*road ways*) dan jalur pejalan kaki (*side walk*).
- c. Tipe C, jalur untuk ruang gerak sepeda bercampur dengan jalur pejalan kaki (*sidewalk*).



Gambar 1. Tipe Ruang Gerak dari Pejalan Kaki, Sepeda dan *Automobil*  
 Sumber : Yamakawa, 1994.

### 3. METODOLOGI PENELITIAN

#### 3.1 Jenis dan Teknik Pengumpulan Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data primer dan data sekunder.

- Data primer yang diperoleh melalui observasi/survei lapangan atau lokasi yang akan diteliti, dan kuisisioner pada masyarakat Kota Pontianak.
- Data sekunder diperoleh berupa tinjauan pustaka berdasarkan beberapa kebijakan dan para ahli. Sedangkan dari instansi-instansi terkait. Data yang dapat diperoleh dari instansi adalah Dinas Pekerjaan Umum & Penataan Ruang Kota Pontianak berupa data Rencana Pengembangan Jalur Sepeda.

#### 3.2 Teknik Analisis Data

Teknik analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dengan metode analisis Regresi Linier Berganda metode Analisis Regresi Linier Berganda, yaitu hubungan secara linear antara dua atau lebih variabel independen (bebas)  $X_1$ |aksesibilitas,  $X_2$ |kelancaran,  $X_3$ |keselamatan,  $X_4$ |keamanan,  $X_5$ |ketertiban, dengan variabel dependen (terikat) (Y) Tingkat Keinginan Masyarakat. Perhitungan atau model regresi dalam penelitian ini sebagai berikut:

$$\log(\text{TKM}) = f(\text{aksesibilitas, kelancaran, keselamatan, kemandirian, ketertiban})$$

$$\text{TKM} = a + \beta_1 \text{aksesibilitas} + \beta_2 \text{kelancaran} + \beta_3 \text{keselamatan} + \beta_4 \text{keamanan} + \beta_5 \text{ketertiban} + e$$

#### 3.3 Skala Pengukuran Data

Setelah mengolah data, penulis kemudian menganalisis data. Dalam menganalisis data, penulis menggunakan skala diferensial, distribusi frekuensi dan tabulasi silang.

##### 3.3.1. Skala Pengukuran Tingkat Kemauan Masyarakat.

Dalam menganalisis tingkat kemauan masyarakat menggunakan skala diferensial.

Tabel 1. Skala Diferensial

Buruk	1	2	3	4	5	6	7	Baik
Tidak	1	2	3	4	5	6	7	Pernah

Sumber : Hasil olahan, 2018

Responden yang memberi penilaian angka 1, berarti menyatakan persepsi sangat negatif, sedangkan responden yang memberikan penilaian angka 7 menyatakan persepsi sangat positif.

##### 3.3.2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Masyarakat Menggunakan Jalur sepeda.

Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat menggunakan jalur sepeda yang meliputi faktor aksesibilitas, kelancaran, keselamatan, keamanan dan ketertiban,

menggunakan analisis regresi linier berganda.

#### 4. HASIL DAN ANALISIS

##### 4.1 Gambaran Umum Wilayah

Kondisi jalur sepeda di Kota Pontianak baru tersedia 10 jalur di tiap jalan kecamatan Pontianak Kota. Tipe jalur sepeda di Kota Pontianak yaitu mengikuti Tipe A dimana jalur untuk ruang gerak sepeda bercampur dengan jalan pengguna kendaraan bermotor dan lainnya. Masing-masing jalan memiliki 2 arah lajur sepeda, namun hanya di satu jalan yang memiliki 1 lajur. Penyediaan jalur sepeda yang telah tersedia yaitu sebagai berikut :

Tabel 2. Penyediaan Jalur Sepeda di Kota Pontianak

No.	Nama Jalan	Panjang Jalan (km)	Arah Lajur
1.	Jl. Gusti Sulung Lelanang	0,775km	1 arah
2.	Jl. Sutan Syahrir	1,572 km	2 arah
3.	Jl. Sutan Syahrir Abdurahman	2,450 km	2 arah
4.	Jl. Prof. M. Yamin	1,086 km	2 arah
5.	Jl. KH. Ahmad Dahlan	1,978 km	2 arah
6.	Jl. KH. Wahid Hasyim	1,978 km	2 arah
7.	Jl. Johar	0,860 km	2 arah
8.	Jl. Jend. Urip	1,310 km	2 arah
9.	Jl. Merdeka	1,800 km	2 arah
10.	Jl. HOS Cokroaminoto	1,760 km	2 arah


Sumber: Hasil analisis, 2018

Selain di sepuluh jalan diatas, tersedia juga jalur sepeda di lingkungan sekitar Universitas Tanjungpura. Dengan lebar jalur 1 meter disetiap sisi jalur dan tipe jalur yang bercampur dengan jalan pengguna kendaraan lainnya (TipeA).

## 4.2 Kondisi Jalur Sepeda dan Sarana Pendukung

### a. Tipe Jalur Sepeda


Tabel 3. Tipe Jalur Sepeda di Kota Pontianak

Standar/Pedoman	Fakta	Gambar
<ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: Lajur Jalur sepeda dapat berupa:               <ol style="list-style-type: none"> <li>lajur yang terpisah dengan badan jalan; dan</li> <li>lajur yang berada pada badan jalan.</li> </ol> </li> </ul>	<p>Tipe jalur sepeda yang ada menyatu dengan badan jalan / Tipe A (<i>automobiles</i>), dan sudah sesuai dengan standar.</p>	

Sumber: Hasil analisis, 2018

### b. Rambu Lalu Lintas Sepeda


Tabel 4. Rambu Lalu Lintas Sepeda di Kota Pontianak

Standar/Pedoman	Fakta	Gambar
<ul style="list-style-type: none"> <li>Hobbs, F., D., 1995. Perencanaan dan Teknik Lalu lintas. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press. : Rambu lalu lintas sepeda memiliki ketinggian minimal 2,50 m. Informasi yang ditampilkan melalui kata – kata, simbol – simbol atau bentuk gabungan kata dan simbol.</li> </ul>	<p>Rambu lalu lintas yang ada berupa papan arah jalur sepeda berupa kata-kata dan simbol gambar sepeda, dan sudah sesuai dengan standar.</p>	

Sumber: Hasil analisis, 2018

### c. Lebar Jalur Sepeda



Tabel 5. Lebar Jalur Sepeda di Kota Pontianak

Standar/Pedoman	Fakta	Gambar
<ul style="list-style-type: none"> <li>Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan Tahun 1992 :               <ol style="list-style-type: none"> <li>Lebar minimum jalur sepeda adalah 2,0 m;</li> <li>Lebar minimum jalur sepeda dan pejalan kaki adalah 3,5 m untuk jalan tipe II, Kelas I dan Kelas II, dan 2,50 m untuk tipe II Kelas III;</li> <li>Lebar minimum jalur sepeda dan pejalan kaki boleh dikurangi sebesar 0,5 m, bila volume lalu lintas tidak terlalu besar atau di sepanjang jembatan yang cukup panjang (lebih dari 50 m); dan</li> <li>Lebar minimum ruang bebas mendatar antar jalur sepeda dengan lalu lintas adalah 1,0 m</li> </ol> </li> </ul>	<p>Lebar jalur sepeda rata-rata 1 meter dengan kondisi jenis jalur TipeA/menyatu dengan badan jalan, dan sudah sesuai standar.</p>	

Sumber: Hasil analisis, 2018

d. Marka Jalur Sepeda


Tabel 6. Marka Jalur Sepeda di Kota Pontianak

Standar/Pedoman	Fakta	Gambar
<ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan :</li> </ul>		
1. Marka Lambang berupa gambar sepeda berwarna putih dan/atau Marka Jalan berwarna hijau.	1. Marka lambang yang tersedia berupa gambar sepeda berwarna putih, dan sudah sesuai standar.	
2. Marka jalur sepeda memiliki ukuran panjang paling sedikit 3 (tiga) meter dan ukuran lebar sesuai dengan lebar lajur jalan. Serta Jarak antara marka adalah 6 (enam) meter.	2. Marka jalur sepeda yang tersedia lebih dari 3 meter dan jarak antar marka kurang dari 6 meter, dan sudah sesuai dengan standar.	
3. Marka jalur sepeda ditetapkan pada sisi kiri arah lalu lintas dan dipasang pada jalur yang dapat digunakan secara bersamaan dengan lalu lintas umum lainnya.	3. Marka jalur sepeda tersedia di sisi kiri arah lalu lintas kendaraan lainnya, dan sudah sesuai dengan standar.	
4. Marka penyeberangan pesepeda berupa 2 (dua) garis putus-putus berbentuk bujur sangkar atau belah ketupat.	4. Marka penyebrangan sepeda yang ada yaitu berupa garis putus-putus berbentuk bujur sangkar / belah ketupat yang terdapat di persimpangan jalan, dan sudah sesuai dengan standar.	

Sumber: Hasil analisis, 2018

e. Parkir Sepeda

Tabel 7. Parkir Sepeda di Kota Pontianak

Standar/Pedoman	Fakta	Gambar
<ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan : Fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan berupa lokasi yang mudah diakses, aman, dan nyaman.</li> </ul>	<p>Lahan parkir yang tersedia hanya di taman Untan dan Fakultas MIPA, dan sudah sesuai standar.</p>	

Sumber: Hasil analisis, 2018

#### 4.2.1 Aktivitas Pengguna Jalur Sepeda

Masyarakat Kota Pontianak yang menggunakan sepeda rata-rata dari komunitas dan anak-anak. Mayoritas masyarakat melakukan kegiatan bersepeda pada saat *Car Free Day* yang diadakan setiap hari minggu di Jl.Ahmad Yani dan sekitarnya. Di hari *Car Free Day* pun di penuh dengan masyarakat yang memang sengaja menggunakan sepeda dari rumah ke tujuan. Selain itu kegiatan bersepeda banyak juga dilakukan oleh komunitas sepeda. Salah satunya adalah komunitas sepeda ontel atau biasa disebut SEPOK (Sepeda Ontel Kalimantan Barat). Tidak hanya dari komunitas sepeda ontel terdapat juga komunitas sepeda *fixie* yang ikut meramaikan pengguna sepeda.

#### 4.2.2 Sarana Pendukung Khusus Jalur Sepeda

Sarana parkir khusus sepeda sudah tersedia namun hanya di titik tertentu dan masih terbilang baru. Parkir khusus sepeda yang tersedia yaitu di taman Untan. Sedangkan jalur sepeda untuk menuju taman untan (Jl.A.Yani) tidak tersedia. Walaupun sudah tersedia lahan parkir tetapi belum cukup ramai yang memanfaatkan tempat tersebut dengan menggunakan sepeda.

#### 4.2.3 Permasalahan Pemanfaatan Jalur Sepeda

Kondisis jalur sepeda di tiap harinya sampai saat ini masih ada beberapa jalur yang dimana jalur tersebut dimanfaatkan sebagai lahan lainnya. Di pagi hingga siang harinya, jalur sepeda di Jl.Prof.M.Yamin terdapat cmasyarakat yang membuka lapak sol sepatu juga lainnya. Dan biasanya dijadikan lahan parkir kendaraan disiang maupun malam hari. Jalur sepeda sebagai lahan parkir juga terjadi di Jl.Let.Jend.Urip dimana kendaraan ini milik masyarakat yang berkunjung ke Matahari Mall. Hal ini tentunya menghalangi bagi para pesepeda untuk melalui jalur khusus sepeda tersebut.



Gambar 2. Jalur sepeda sebagai tempat berjualan dan parkir motor

Sumber: Dokumentasi, 2018



Permasalahan lainnya pada jalur sepeda yaitu terdapat pada jalur yang terputus di ujung jalur. Jalur tersebut berada di Jl.Prof.M.Yamin, Jl.KH.Wahid Hasyim, Jl. KH. Ahmad Dahlan, Jl. HOS Cokroaminoto, Jl.Let.Jend.Urip dan Jl.Merdeka. Hal ini tentunya menjadi permasalahan orang yang sedang bersepeda untuk menuju jalan setelah jalur yang dilaluinya.



Gambar 3. Jalur Yang Terputus  
Sumber: Dokumentasi, 2018

Biasanya jalur ini berada dipersimpangan jalan. Jalur sepeda yang melintas jalan ini tersedia dengan marka jalur berwarna putih beserta tulisan dan warna hijau dibagian (tapak) jalur sepeda. Jalur menyebrang ini tersedia di simpang SMP 1, Jl.A.Yani, Jl.Gst.Sulung Lelanang dan simpang Jl.KH.Ahmad Dahlan. Namun dengan kondisi eksisting terhadap jalur tersebut menjadi permasalahan jalur sepeda pada type A. Dimana jalur tersebut tidak aman terhadap keselamatan pesepeda pada pengendara kendaraan lainnya yang melalui jalan disekitar jalur sepeda.



Gambar 4. Permasalahan Jalur Sepeda Tipe A  
Sumber: Dokumentasi, 2018

### 4.3 Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Keinginan Masyarakat Menggunakan Sepeda

#### 4.3.1 Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner.

Tabel 8. Uji Validitas Variabel

Variabel	Nilai R Hitung	Nilai R Tabel	Nilai Sig.	Keputusan
Aksesibilitas	0,406	0,195	0,000	valid
Kelancaran	0,710	0,195	0,000	valid
Keselamatan	0,839	0,195	0,000	valid
Keamanan	0,858	0,195	0,000	valid
Ketertiban	0,825	0,195	0,000	valid

Sumber: Hasil analisis, 2018

Dari hasil output SPSS bahwa korelasi antara masing-masing pertanyaan dari 5 variabel (Aksesibilitas, Kelancaran, Keselamatan, Keamanan, Ketertiban) terhadap skor total menunjukkan hasil yang signifikan pada tiap item pertanyaan yang terdiri dari 27 pertanyaan. Maka variabel tersebut dikatakan valid.

#### 4.3.2 Uji Realibilitas

Realibilitas diukur dengan uji statistic Cronbach Alpha ( $\alpha$ ), dengan batasan suatu variabel dikatakan reliabel jika nilai Cronbach Alpha  $> 0,05$ .

Tabel 9. Uji Realibilitas

Croanbach	Nilai R Tabel	Keputusan
0,821	0,7	Realibel

Sumber: Hasil analisis, 2018

Hasil output dari reabilitas dapat dilihat dari total 27 pernyataan nilai cronbrach's alpha sebesar 0,799. Maka secara keseluruhan dinyatakan reliabel atau dapat diandalkan.

### 4.3.3 Uji Korelasi

Pada hasil output didapat nilai signifikan sebesar 0,000. Dimana nilai signifikan < 0,05 Ho ditolak dan nilai signifikan > 0,05 Ho diterima.

- Ho : tidak ada korelasi antar variabel
- Ha : ada korelasi antar variabel

Tingkat signifikansi yang digunakan dalam penelitian ini adalah >0,05 Ho diterima. Maka tingkat keinginan masyarakat menggunakan sepeda mempunyai korelasi. Pada nilai di kolom pearson correlation jika dilihat pada interpretasi R artinya variabel mempunyai korelasi yang kuat.

### 4.3.4 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik adalah persyaratan yang harus dipenuhi pada analisis regresi linier berganda yang berbasis *Ordinary Least Square* (OLS). Evaluasi ini di maksudkan untuk mengetahui apakah penggunaan model regresi linier berganda dalam menganalisis telah memenuhi asumsi klasik.

#### 4.3.4.1 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya penyimpangan asumsi klasik heteroskedastisitas yaitu adanya ketidaksamaan varian dari residual untuk semua pengamatan pada model regresi. Atau jelasnya untuk melihat keheterogenan data penelitian.

Dari grafik scatterplots terlihat bahwa titik-titik menyebar secara acak baik diatas maupun dibawah angka 0 pada sumbu Y. Hal ini dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heteroskedisitas atau tidak ada kesamaan varian dari residual atau antar data penelitian. Sehingga layak digunakan untuk memprediksi tingkat

keinginan masyarakat menggunakan sepeda.

#### 4.3.4.2 Uji Normalitas

Uji Normalitas dalam asumsi klasik ini adalah nilai residual yang di bentuk model regresi linier terdistribusi normal, bukan variabel bebas ataupun variabel terikatnya. Uji Normalitas digunakan untuk menguji apakah nilai residual yang dihasilkan dari regresi terdistribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah yang memiliki nilai residual yang berdistribusi normal. Dari grafik histogram dan grafik normal plot, dapat disimpulkan bahwa grafik histogram memberikan pola distribusi normal. Dan penyebaran data pada grafik normal disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal. Sehingga dapat dinyatakan bahwa regresi memenuhi asumsi normalitas.

#### 4.3.5 Keputusan Hasil Uji Regresi

Persamaan yang didapat dari uji regresi linier berganda yaitu :

$$Y = 0,164 + 0,053 X1 + 0,144 X2 + 0,055 X3 + 0,063 X4 - 0,197 X5$$

- Y (tingkat keinginan masyarakat menggunakan sepeda) = 0,164
- X1 (aksesibilitas) = 0,053
- X2 (kelancaran) = 0,144
- X3 (keselamatan) = 0,055
- X4 (keamanan) = 0,063
- X5 (ketertiban) = - 0,197

Selanjutnya untuk mengetahui seberapa besar minat masyarakat yang ingin menggunakan jalur sepeda. Dapat dilakukan analisis berdasarkan variabel dengan melihat kondisi eksisting jalur sepeda yang tersedia.

#### 4.3.5.1 Aksesibilitas

Aksesibilitas dapat menjadi salah satu faktor pendukung keinginan masyarakat menggunakan jalur sepeda. Maka variabel aksesibilitas dapat ditingkatkan dan dipertahankan dengan menyediakan penyewaan sepeda di beberapa titik/lokasi yang dilalui jalur sepeda. Hal ini dikarenakan tidak semua masyarakat memiliki sepeda. Tentunya agar memudahkan masyarakat yang ingin menggunakan sepeda namun tidak memulai berpergian dari rumah melainkan bisa dari tempat kerja maupun yang lainnya. Dan penyewaan atau penyediaan sepeda dapat disediakan di lokasi wisata guna menyamankan dan memudahkan wisatawan yang ingin berkeliling di sekitar lokasi wisata.

#### 4.3.5.2 Kelancaran

Kelancaran menjadi faktor pendukung namun bisa pula menjadi faktor penghambat keinginan masyarakat menggunakan jalur sepeda. Maka variabel kelancaran dapat ditingkatkan atau dipertahankan yaitu seperti penyediaan jalur sepeda di jalan lainnya yg belum tersedia dan penyewaan sepeda guna memudahkan orang untuk sampai tujuan suaya tidak membutuhkan waktu yang lama. Seperti di sekitar kampus, tempat kerja, wisata maupun taman sebagai salah satu transportasi yang ramah lingkungan dari biaya penggunaan maupun bebas polusi.

#### 4.3.5.3 Keselamatan

Keselamatan menjadi faktor pendukung keinginan masyarakat menggunakan jalur sepeda. Maka variabel keselamatan dapat ditingkatkan dan dipertahankan dengan cara menyediakan jalur sepeda yang terpisah dari badan jalan maupun pejalan kaki, agar kendaraan lain tidak mengganggu keselamatan saat bersepeda, dan

menghindari adanya kecelakaan selama bersepeda. Juga menyediakan lahan parkir sepeda di beberapa titik tertentu yang terdapat jalur sepeda.

#### 4.3.5.4 Keamanan

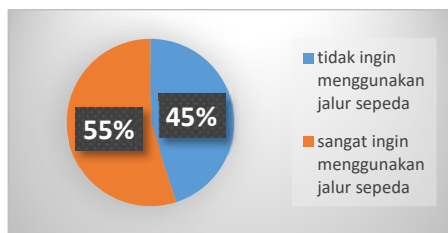
Keamanan menjadi faktor pendukung keinginan masyarakat menggunakan jalur sepeda. Maka variabel keamanan dapat ditingkatkan dan dipertahankan berupa penyediaan jalur sepeda yang tidak menyatu dengan badan jalan. Rambu lalu lintas sepeda yang lebih diperjelas yaitu rambu yang berupa gambar di aspal. Dan pada penyewaan sepeda perlu disediakan identitas bagi si penyewa sepeda, dapat berupa *scanner* dengan menggunakan android berbasis aplikasi penyewaan sepeda.

#### 4.3.5.5 Ketertiban

Ketertiban faktor pendukung namun bisa pula menjadi faktor penghambat keinginan masyarakat menggunakan jalur sepeda. Maka variabel ketertiban dapat ditingkatkan atau dipertahankan dengan lebih memperjelas marka jalur sepeda yang sudah memudar. Dan penyediaan tempat pemberhentian sepeda disaat lampu lalu lintas berhenti (berwarna merah), dapat di letakkan di belakang *zebracross* atau di samping (sebelah kanan) badan jalan.

#### 4.4 Tingkat Keinginan Masyarakat Menggunakan Sepeda Berdasarkan Observasi Lapangan

Perhitungan jumlah minat masyarakat dilakukan dengan cara dibagi menjadi dua yaitu 1-3,5 dinyatakan tidak ingin (buruk) dan 3,6-7 ingin (baik). Lalu jumlah tersebut di persenkan dan dikeluarkan dalam bentuk *pie chart*.



Gambar 5. Tingkat keinginan masyarakat menggunakan sepeda

Sumber: Hasil analisis, 2018

Berdasarkan diagram diatas tingkat keinginan masyarakat Kota Pontianak yang ingin menggunakan sepeda hanya 55%. Tidak beda jauh dengan masyarakat yang kurang berminat dengan sepeda yaitu 45%. Dengan ini perlu penelitian lanjutan alasan dari masyarakat kurang berminat dalam bersepeda. Yaitu dapat diketahui melalui kondisi eksisting dan sarana pendukungnya. Serta faktor yang mempengaruhi minat masyarakat menggunakan jalur sepeda.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Penggunaan lahan disekitar jalur sepeda yang tersedia yaitu permukiman, perkantoran, pendidikan, perdagangan, ruang terbuka hijau (taman), pariwisata, peribadatan dan fasilitas umum. Dengan total luas penggunaan lahan 574,976m<sup>2</sup>, dan luas terbesar terdapat pada wilayah perdagangan sebesar 290,583m<sup>2</sup>. Dengan luas wilayah yang cukup besar, wilayah yang perlu ditekankan yaitu pariwisata, peribadatan, pemukiman, pendidikan, dan ruang terbuka hijau (taman). Tersedianya jalur sepeda beserta fasilitas lainnya seperti parkir ataupun penyewaan sepeda dapat meningkatkan minat bagi masyarakat ataupun para wisatawan yang tidak memiliki kendaraan.

Jalur sepeda di Kota Pontianak memberikan rasa kurang aman dan

nyaman bagi pesepeda, beberapa memanfaatkan jalur sepeda sebagai tempat berjualan dan parkir motor.

Berdasarkan Standar dan pedoman yang diikuti bahwa pesepeda berhak atas sedianya fasilitas pendukung. Fasilitas jalur sepeda yang tersedia di Kota Pontianak yaitu :

- a. Tipe jalur sepeda yang menyatu dengan badan jalan (TypeA). Masyarakat merasa kondisi jalur sepeda lebih aman dan nyaman apabila terpisah dari badan jalan dan pejalan kaki (TypeB).
- b. Rambu jalur sepeda berupa papan arah jalur sepeda, kata-kata dan simbol gambar sepeda. Rambu lalu lintas memiliki ketinggian 2,50m, maka sudah jelas adanya rambu lalu lintas yang menunjukkan bahwa terdapat jalur sepeda.
- c. Lebar jalur sepeda rata-rata 1 meter dengan kondisi jenis jalur TipeA/menyatu dengan badan jalan.
- d. Marka jalur sepeda dengan marka lambang yang tersedia berupa gambar sepeda berwarna putih. Marka jalur sepeda yang tersedia lebih dari 3 meter dan jarak antar marka kurang dari 6 meter. Marka jalur sepeda tersedia di sisi kiri arah lalu lintas kendaraan lainnya. Marka penyebrangan sepeda yang ada yaitu berupa garis putus-putus berbentuk bujur sangkar / belah ketupat yang terdapat di persimpangan jalan. Namun terdapat marka jalan yang mulai memudar seperti di Jl.Prof.M.Yamin, dan jalur yang terputus di tiap ujung jalan yang tersedia jalur sepeda.
- e. Lahan parkir yang tersedia hanya di taman Untan dan Fakultas MIPA. Sedangkan jalur sepeda yang tersedia belum sampai ke sekitar taman untan.

Berdasarkan hasil kuesioner terhadap keinginan masyarakat menggunakan jalur sepeda. Dimana 55% menjawab sangat ingin menggunakan sepeda, sedangkan 45% tidak ingin menggunakan sepeda.

## 5.2 Saran

Saran tersebut adalah:

Bagi pemerintah kota

- a. Penyediaan fasilitas bagi pengguna sepeda

Pelajar yang menggunakan sepeda di kesehariannya saat ini kurang diminati. Penyediaan fasilitas-fasilitas khusus bagi pengguna sepeda merupakan salah satu kebijakan yang membantu pelajar pengguna sepeda supaya mereka dapat berpacu dalam lalu lintas yang bercampur dengan kendaraan bermotor. Penyediaan fasilitas bagi pengguna sepeda memang tidak terdapat di Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 tahun 2009. Akan tetapi, jumlah pengguna sepeda terutama pelajar yang masih berusia anak-anak hingga remaja untuk kegiatan sekolah perlu dibantu dengan adanya penyediaan fasilitas sepeda.

- b. Penertiban fasilitas sepeda

Penyediaan fasilitas sepeda yang tidak disertai dengan penertiban dalam penggunaannya sama saja tidak berguna. Seperti yang terjadi di Kota Pontianak. Fasilitas khusus bagi pengguna sepeda sering digunakan sebagai tempat berjualan bahkan parkir motor. Lokasi ini terjadi di Jl. Prof. M. Yamin. Pengguna sepeda terpaksa mengalah untuk tidak menggunakan fasilitas tersebut. Untuk memaksimalkan fungsi fasilitas sepeda, sebaiknya pemerintah mulai menindak tegas pelanggaran fasilitas tersebut.

- c. Menyusun kebijakan-kebijakan serta peraturan terkait dengan lalu lintas dan standar fasilitas bagi pengguna sepeda.

Bagi Masyarakat

Masyarakat umum sebagai pengguna jalan dengan kondisi jalur sepeda yang menyatu dengan badan jalan, memiliki kewajiban untuk menghargai pengguna jalan lainnya. Pelajar yang bersepeda merupakan pengguna jalan yang kurang diminati setelah pejalan kaki. Menghargai keberadaan mereka sebagai pengguna jalan lainnya, dapat dilakukan dengan cara tidak melakukan kegiatan berjualan dan menjadikan jalur sepeda sebagai lahan parkir kendaraan lainnya.

Bagi Akademis

- a. Penelitian yang akan datang dalam pengambilan data primer tidak hanya dengan kuesioner, perlu dengan observasi lapangan dan wawancara langsung ke responden sehingga hasil analisis yang diperoleh menjadi komprehensif.
- b. Penelitian yang akan datang sebaiknya memperbanyak variabel-variabel yang dapat disertakan dalam metode yang ada agar hasil penelitian berikutnya dapat dilihat dan dinilai dari sudut pandang yang lebih luas sehingga nantinya dapat membantu penggunaan jalur sepeda dalam memperoleh tingkat kepuasan bagi penggunanya.

## DAFTAR PUSTAKA

Hobbs, F., D., 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu-lintas*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 tentang *Marka Jalan*

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang *Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Santoso, Singgih, 2015. *Statistik Multivariat*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo

Standar Perencanaan Geometrik Tahun 1992 tentang *Jalan Perkotaan*

Sugiyono, 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Bandung

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Kementerian Perhubungan.

Yamakawa, 1999. *Present State, Prospects, and Problems of Bicycle Transportation in Japan*. *IATSS*, 23(2).