



## Persepsi dan Tingkat Keselamatan Pengguna Sepeda di Kota Palu

N.A. Ridwan<sup>a\*</sup>, R. Ramlan<sup>a</sup>, S.P. Lestari<sup>a</sup> dan I. Fadilah<sup>a</sup>

<sup>a</sup>Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Universitas Tadulako, Jalan Soekarno Hatta Km. 9, Palu, Sulawesi Tengah, Indonesia, 94112

\* Corresponding author's e-mail: [nurulanisarp@gmail.com](mailto:nurulanisarp@gmail.com)

Received: 04 January 2022; revised: 27 January 2022; accepted: 2 February 2022

**Abstract:** Since the outbreak of the Covid-19 Pandemic in Indonesia, there has been an increase in public interest in using bicycles, especially when exercising. This study aims to determine the characteristics, behavior, safety, habits, and perceptions of bicycle users in Palu City at this time, then a questionnaire was distributed with a total of 132 participating respondents. The method of descriptive and Frekuensi data analysis shows that the characteristics of cyclists generally cycle in weekend (88,6%) which is to exercise or visit sightseeing spots (78%), cyclist behavior is generally still good in the relationship between road users (98,5%), cyclist safety is indicated by the accident rate of 43,2% which is generally a single traffic accident (91,2%), cyclist generally increases their habit of exercising or visiting the sightseeing spots (10,6%) and visiting friends or family's houses (5,3%) and the perception of cyclist who generally understands safety requirements when cycling (79,5%) and agrees that cycling can improve environmental quality (90,2%).

**Keywords:** *characteristics, behavior, safety, habits, perception.*

**Abstrak:** Sejak mewabahnya pandemi covid-19 di Indonesia, terdapat peningkatan minat masyarakat dalam menggunakan sepeda khususnya saat berolahraga. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik, perilaku, keselamatan, kebiasaan dan persepsi pengguna sepeda di Kota Palu saat ini, maka disebarakanlah kuesioner dengan total responden yang berpartisipasi sebanyak 132 orang. Metode analisis data secara deskriptif dan frekuensi menunjukkan hasil penelitian bahwa karakteristik pesepeda umumnya bersepeda saat *weekend* (sabtu-minggu) (88,6%) untuk berolahraga atau berkunjung ke tempat wisata (78%), perilaku pesepeda umumnya masih baik dalam hubungan antar pengguna jalan (98,5%), keselamatan pesepeda ditunjukkan dengan tingkat kecelakaan sebesar 43,2% yang umumnya kecelakaan lalu lintas tunggal (91,2%), kebiasaan pesepeda yang umumnya meningkat untuk berolahraga atau berkunjung ke tempat wisata (10,6%) dan berkunjung ke rumah teman atau keluarga (5,3%) dan persepsi pesepeda yang umumnya memahami persyaratan keselamatan saat bersepeda (79,5%) dan setuju bahwa bersepeda dapat meningkatkan kualitas lingkungan (90,2%).

**Kata kunci:** *karakteristik, perilaku, keselamatan, kebiasaan, persepsi.*

### 1. Pendahuluan

Pandemi Covid-19 yang mewabah di seluruh dunia sejak akhir tahun 2019 lalu menyebabkan adanya pembatasan kehidupan sosial di lingkungan masyarakat. Pembatasan kehidupan sosial atau biasa disebut dengan *social distancing* bertujuan untuk memutuskan rantai penyebaran virus corona dengan membatasi kunjungan ke tempat ramai dan kontak langsung dengan orang lain. Hal ini menyebabkan terjadinya perubahan perilaku pola hidup masyarakat secara menyeluruh. Salah satu contohnya yaitu meningkatnya minat masyarakat yang memiliki cukup waktu luang untuk berolahraga dengan menggunakan sepeda.

Kegiatan bersepeda memiliki banyak manfaat baik yaitu dari segi kesehatan, lingkungan, menghemat BBM (Bahan Bakar Minyak), penyaluran hobi serta menambah wawasan dan persahabatan dalam komunitas sepeda [1]. Selain itu, sepeda juga merupakan salah satu alternatif sarana transportasi yang lebih ramah lingkungan untuk mewujudkan kota yang berwawasan lingkungan yang menjadi konsep penyeimbang aktivitas pembangunan yang kian pesat. Di beberapa kota di Indonesia mulai menambahkan jalur sepeda di ruas jalan tertentu. Adanya jalur yang dikhususkan untuk lalu lintas pengguna sepeda dipisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda.

Seorang pengamat transportasi Universitas Katolik (Unika) Soegijapranata Semarang, Joko Setijowarno mengatakan bahwa Pemerintah Daerah perlu membangun infrastruktur jalur khusus sepeda untuk kenyamanan dan keselamatan pengguna sepeda yang sedang tren di masa pandemik Covid-19. Membangun jalur sepeda akan mendukung program kota sehat dengan Kabupaten Kota Sehat (KKS) yang sudah dimulai tahun 2005. Sebab bersepeda menyehatkan badan [2]. Adapun di Kota Palu belum terdapat infrastruktur jalur sepeda. Dengan membangun infrastuktur jalur sepeda diharapkan dapat mewujudkan jalur sepeda berkeselamatan. Sebelum mendesain jalur sepeda, sebaiknya dilakukan penggalian informasi mengenai karakteristik pengguna sepeda [3-7]. Informasi tersebut diharapkan dapat digunakan sebagai konsep dasar dalam perencanaan jalur sepeda yang sesuai dengan kebutuhan dan keinginan pengguna sepeda.

### 2. Metode Penelitian

#### 2.1. Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu data primer. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian, data ini berupa kuesioner terhadap pengguna sepeda dan komunitas sepeda di Kota Palu.

2.2. Metode dan Tahapan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan menyebarkan kuesioner pada para pengguna sepeda dan komunitas sepeda secara online (google form) dengan link/ tautan (<https://forms.gle/AmArUvB7z24bytXQ7>) kuesioner juga dibagikan melalui media social dan media komunikasi digital (Daring). Kemudian data yang telah dikumpulkan akan dilakukan analisisnya menggunakan *Microsoft Excel* dan aplikasi SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*) [8-12].

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Proses Pengumpulan Data

Penelitian ini mengambil responden yang merupakan pengguna sepeda baik pria maupun Wanita yang berumur  $\geq 15$  tahun. Pembagian kuesioner penelitian dilakukan secara online selama satu bulan penuh mulai dari tanggal 30 agustus 2021 – 30 september 2021 dengan membagikan link (<https://forms.gle/AmArUvB7z24bytXQ7>) kepada para pengguna sepeda dan komunitas sepeda di Kota Palu. jumlah responden yang berpartisipasi dalam penelitian ini berjumlah 132 orang.

3.2. Uji Validitas dan Uji Reabilitas

Adapun pengujian validitas dan reabilitas ini dilakukan terhadap pertanyaan yang bersifat skala likert dalam kuesioner penelitian. Hasil uji validitas dan reabilitas tersebut ditunjukkan pada Tabel 1 dan Tabel 2.

Tabel 1. Uji validitas

Pertanyaan	R hitung	R tabel	Keterangan
Kebiasaan Bersepeda Saat Ini (D)			
D1	0.728	0.1710	Valid
D2	0.646	0.1710	Valid
D3	0.610	0.1710	Valid
D4	0.743	0.1710	Valid
D5	0.757	0.1710	Valid
Kebiasaan Bersepeda Sebelum Pandemi (E)			
E1	0.765	0.1710	Valid
E2	0.754	0.1710	Valid
E3	0.827	0.1710	Valid
E4	0.803	0.1710	Valid
E5	0.771	0.1710	Valid
Persepsi Pesepeda (F)			
F1	0.508	0.1710	Valid
F2	0.545	0.1710	Valid
F3	0.374	0.1710	Valid
F4	0.515	0.1710	Valid
F5	0.628	0.1710	Valid
F6	0.531	0.1710	Valid
F7	0.719	0.1710	Valid
F8	0.755	0.1710	Valid
F9	0.695	0.1710	Valid
F10	0.681	0.1710	Valid
F11	0.654	0.1710	Valid
F12	0.600	0.1710	Valid
F13	0.550	0.1710	Valid
F14	0.545	0.1710	Valid
F15	0.418	0.1710	Valid
F16	0.389	0.1710	Valid
F17	0.417	0.1710	Valid

Pengujian validitas ini menggunakan alat ukur bivariates pearson. Jika r hitung  $>$  r tabel, maka indikator dalam penelitian ini dikatakan valid. Berdasarkan tabel diatas, semua r hitung  $>$  0.1710, sehingga dapat disimpulkan bahwa angket pada pertanyaan D, E dan F ini valid.

Tabel 2. Uji reabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha	Keterangan
D	0.727	Reliabel
E	0.839	Reliabel
F	0.855	Reliabel

Variabel yang terlibat dalam suatu penelitian dikatakan andal atau reabilitas mencukupi jika memberikan nilai *cronbach alpha*  $>$  0.70 [13-15]. Berdasarkan hasil uji reabilitas pada tabel, angket pada pertanyaan bagian D, E, F ini mempunyai nilai *cronbach alpha*  $>$  0.70, sehingga dapat disimpulkan bahwa alat ukur tersebut andal.

3.3. Gambaran Umum Responden

Adapun gambaran umum responden yang berpartisipasi dalam penelitian ini ditunjukkan pada Tabel 3, Tabel 4 dan Tabel 5.

Tabel 3. Jenis kelamin

	Frekuensi	Persen
Laki-laki	74	56.1
Perempuan	58	43.9
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 3 dapat diketahui bahwa kelompok jenis kelamin laki-laki lebih banyak dibandingkan dengan kelompok jenis kelamin perempuan. adapun hal ini terjadi karena faktor kebetulan pada saat penyebaran kuesioner dimana responden laki-laki lebih banyak berpartisipasi dalam pengisian kuesioner ini.

Tabel 4. Usia responden

Usia	Frekuensi	Persen
15-20 Tahun	26	19.70
21-25 Tahun	86	65.15
26-30 Tahun	7	5.30
31-35 Tahun	2	1.52
36-40 Tahun	7	5.30
41-45 Tahun	1	0.76
46-50 Tahun	2	1.52
51-55 Tahun	1	0.76
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 4 atas dapat diketahui bahwa kelompok usia yang paling banyak berpartisipasi dalam penelitian ini adalah kelompok usia 21-25 tahun. Berdasarkan Tabel 5 dapat diketahui bahwa kelompok responden yang merupakan anggota komunitas sepeda paling sedikit berpartisipasi dalam penelitian ini

dibandingkan dengan responden yang bukan anggota komunitas sepeda.

**Tabel 5.** Keanggotaan komunitas sepeda

Keanggotaan	Frekuensi	Persen
Anggota Komunitas Sepeda	17	12.9
Bukan Anggota Komunitas Sepeda	115	87.1
Total	132	100

### 3.4. Karakteristik Responden

Adapun karakteristik responden yang berpartisipasi dalam penelitian ini didapatkan dari hasil pengisian kuesioner pada Bagian I Pola Perjalanan yang ditunjukkan pada tabel-tabel berikut.

**Tabel 6.** Terakhir kali bersepeda

Usia	Frekuensi	Persen
minggu ini	23	17.4
minggu lalu	11	8.3
bulan lalu	10	7.6
lebih dari satu bulan lalu	31	23.5
sudah lama tidak menggunakan sepeda	57	43.2
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 6 dapat diketahui bahwa umumnya responden yang berpartisipasi sudah lama tidak menggunakan sepeda.

**Tabel 7.** Saat paling sering bersepeda

Waktu	Frekuensi	Persen
Setiap hari	13	9.8
Weekdays (Senin-Jumat)	2	1.5
Weekend (Sabtu-Minggu)	117	88.6
Total	132	100

Waktu	Frekuensi	Persen
Pagi	60	45.5
Siang	1	0.8
Sore	68	51.5
Malam	3	2.3
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 7 dapat diketahui bahwa pesepeda umumnya bersepeda pada saat *weekend* (sabtu-minggu) dan saat sore hari.

**Tabel 8.** Total waktu perjalanan

Waktu	Frekuensi	Persen
< 15 Menit	20	15.2
15 - 30 Menit	42	31.8
> 30 Menit	23	17.4
> 1 Jam	47	35.6
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 8 dapat diketahui bahwa umumnya pesepeda melakukan perjalanan dengan total waktu > 1 jam.

**Tabel 9.** Jarak total bersepeda

Jarak	Frekuensi	Persen
< 1 Kilometer	34	25.8
> 1 Kilometer	58	43.9
> 5 Kilometer	40	30.3
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 9 dapat diketahui bahwa umumnya pesepeda bersepeda dengan jarak total > 1 kilometer.

**Tabel 10.** Tujuan bersepeda

Tujuan	Frekuensi	Persen
Berolahraga atau berkunjung ke tempat wisata	103	78.0
Mengunjungi kantor atau sekolah	4	3.0
Berbelanja (Ke pasar, minimarket, dll)	2	1.5
Kegiatan Sosial (Ke rumah teman, saudara, dll)	14	10.6
Cari Angin	1	0.8
Mengisi waktu luang	1	0.8
Keliling BTN/Kompleks	2	1.5
Bermain	1	0.8
Hanya untuk bersenang-senang	2	1.5
Diet	1	0.8
Bersepeda dapat mengoptimalkan kinerja sistem kardiovaskular	1	0.8
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 10 dapat diketahui bahwa tujuan bersepeda oleh para pesepeda umumnya untuk berolahraga atau berkunjung ke tempat wisata.

**Tabel 11.** Kegiatan bersepeda

Kegiatan Bersepeda	Frekuensi	Persen
Sendirian	61	46.2
Bersama 1-5 orang teman/saudara/anggota kel.	52	39.4
Bersama lebih dari 5 orang teman/saudara/anggota keluarga saya	19	14.4
Total	132	100

Kegiatan Bersepeda	Frekuensi	Persen
Bersepeda secara berbaris	108	81.8
Bersepeda secara bersejajar	24	18.2
Total	132	100

Kegiatan Bersepeda	Frekuensi	Persen
Cerah	92	69.7
Berawan	40	30.3
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 11 dapat diketahui bahwa pesepeda umumnya bersepeda sendirian, kemudian apabila bersepeda bersama teman/ keluarga pesepeda akan bersepeda secara berbaris. Adapun cuaca saat terakhir kali pesepeda bersepeda adalah cerah.

**3.5. Perilaku Bersepeda**

Adapun perilaku bersepeda oleh para pengguna sepeda di Kota Palu yang di wakilkkan oleh responden yang berpartisipasi didapatkan dari hasil pengisian kuesioner pada Bagian II Pegetahuan Tentang Keselamatan Ber Lalu Lintas yang ditunjukkan oleh Tabel 12 - Tabel 13.

**Tabel 12.** Penggunaan lampu dan atribut bersepeda

(\*). Apakah Anda menyalakan lampu dan menggunakan pakaian dan/atau atribut yang dapat memantulkan cahaya saat bersepeda di malam hari/kondisi tertentu?

	Frekuensi	Persen
Ya, Saya melakukan keduanya	26	19.7
Saya hanya menyalakan lampu	25	18.9
Saya hanya menggunakan pakaian/ atribut yang dapat memantulkan cahaya	10	7.6
Saya tidak melakukan keduanya	71	53.8
Total	132	100

(\*). Apakah anda menggunakan alat pelindung diri berupa helm?

	Frekuensi	Persen
Ya	44	33.3
Tidak	88	66.7
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 12 dapat diketahui bahwa umumnya pesepeda di Kota Palu tidak menggunakan helm saat bersepeda maupun lampu dan atribut yang dapat memantulkan cahaya saat bersepeda malam hari/ kondisi tertentu.

**Tabel 13.** Interaksi pesepeda dengan pengguna jalan

(\*). Apakah Anda menggunakan sepeda secara tertib dan memperhatikan keselamatan pengguna jalan lain?

	Frekuensi	Persen
Ya	130	98.5
Tidak	2	1.5
Total	132	100

(\*). Apakah Anda menjaga jarak aman dari pengguna jalan lain dan membawa sepeda dengan penuh konsentrasi?

	Frekuensi	Persen
Ya	130	98.5
Tidak	2	1.5
Total	132	100

Lanjutan **Tabel 13.** Interaksi pesepeda dengan pengguna jalan

(\*). Ketika akan berbelok, berhenti, atau berbalik arah apakah Anda memperhatikan situasi lalu lintas di depan, di samping, dan di belakang sepeda serta memberikan tanda berupa isyarat tangan?

	Frekuensi	Persen
Ya	130	98.5
Tidak	2	1.5
Total	132	100

(\*). Apakah Anda berkendara dengan berjajar lebih dari 2 (dua) sepeda?

	Frekuensi	Persen
Ya	32	24.2
Tidak	100	75.8
Total	132	100

(\*). Apakah Anda menggunakan atau mengoperasikan perangkat elektronik seluler saat berkendara tanpa menggunakan piranti dengar?

	Frekuensi	Persen
Ya	21	15.9
Tidak	111	84.1
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 13 dapat diketahui bahwa pesepeda di Kota Palu bersepeda secara tertib, memperhatikan keselamatan dan menjaga jarak aman dari pengguna jalan lain, membawa sepeda dengan penuh konsentrasi, memperhatikan situasi lalu lintas serta menggunakan isyarat tangan, tidak bersepeda dengan berjajar lebih dari 2 sepeda dan tidak menggunakan perangkat elektronik seluler tanpa piranti dengar.

**3.6. Keselamatan Bersepeda**

Adapun pengelompokkan ini didapatkan dari hasil pengisian kuesioner pada Bagian II Pegetahuan Tentang Keselamatan Ber Lalu Lintas yang ditunjukkan oleh Tabel 14 dan Tabel 15.

**Tabel 14.** Pengetahuan PERMEN No.59 Tahun 2009

(\*). Apakah Anda mengetahui Peraturan Menteri No.59 Tahun 2009 yang mengatur tentang petunjuk dan larangan saat bersepeda?

	Frekuensi	Persen
Ya	30	22.7
Tidak	102	77.3
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 14 dapat diketahui bahwa umumnya pesepeda di Kota Palu tidak mengetahui Peraturan Pemerintah No.59 Tahun 2009 yang mengatur tentang keselamatan pesepeda di jalan.

**Tabel 15.** Kecelakaan saat bersepeda

Kecelakaan	Frekuensi	Persen
Ya	57	43.2
Tidak	75	56.8
Total	132	100

Kecelakaan	Frekuensi	Persen
Kecelakaan Lalu Lintas Tunggal	52	91.2
Kecelakaan Lalu Lintas Ganda	4	7.0
Keduanya	1	1.8
Total	57	100

Berdasarkan Tabel 15 dapat diketahui bahwa pesepeda yang pernah mengalami kecelakaan saat bersepeda sebesar 43,2% dimana diketahui sebesar 91,2% pesepeda mengalami kecelakaan lalu lintas tunggal.

**Tabel 16.** Faktor-faktor kecelakaan saat bersepeda

(\*) Apakah Anda pernah mengalami kecelakaan lalu lintas karena tidak sarapan/lapar saat bersepeda?

	Frekuensi	Persen
Pernah	5	3.8
Tidak pernah	127	96.2
Total	132	100

(\*) Apakah Anda pernah mengalami kecelakaan lalu lintas karena kesalahan dari pengemudi lain saat berkendara?

	Frekuensi	Persen
Pernah	28	21.2
Tidak pernah	104	78.8
Total	132	100

(\*) Apakah menurut Anda dengan tidak adanya jalur khusus pengguna sepeda/ kendaraan tidak bermotor menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas bagi para pengguna sepeda?

	Frekuensi	Persen
Ya	118	89.4
Tidak	14	10.6
Total	132	100

(\*) Apakah menurut Anda usia pengemudi menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas bagi pengguna sepeda? (misal: emosi belum stabil/rendahnya refleks)

	Frekuensi	Persen
Ya	106	80.3
Tidak	26	19.7
Total	132	100

Lanjutan **Tabel 16.** Faktor-faktor kecelakaan saat bersepeda

(\*) Apakah Anda pernah mengalami kecelakaan lalu lintas karena perkerasan jalan yang berlubang/bergelombang saat bersepeda?

	Frekuensi	Persen
Pernah	48	36.4
Tidak pernah	84	63.6
Total	132	100

(\*) Apakah Anda pernah mengalami kecelakaan lalu lintas karena cuaca yang tidak mendukung saat bersepeda? (misal: hujan lebat/ cuaca terlalu panas)

	Frekuensi	Persen
Pernah	24	18.2
Tidak pernah	108	81.8
Total	132	100

(\*) Apakah Anda pernah mengalami kecelakaan lalu lintas karena kelengkapan sepeda yang tidak lengkap/tidak dalam kondisi baik?

	Frekuensi	Persen
Pernah	31	23.5
Tidak pernah	101	76.5
Total	132	100

(\*) Apakah Anda pernah mengalami kecelakaan lalu lintas karena kondisi fisik yang tidak baik saat bersepeda? (misal: sakit kepala/ demam)

	Frekuensi	Persen
Pernah	6	4.5
Tidak pernah	126	95.5
Total	132	100

(\*) Apakah anda pernah mengalami kecelakaan lalu lintas karena tidak disiplin dan tidak memahami peraturan lalu lintas?

	Frekuensi	Persen
Pernah	13	9.8
Tidak pernah	119	90.2
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 16 dapat diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas pesepeda di Kota Palu akibat lapar, kesalahan pengemudi lain, perkerasan jalan yang berlubang/ bergelombang, cuaca tidak mendukung, kelengkapan sepeda yang tidak lengkap/ tidak dalam kondisi baik, kondisi fisik yang tidak baik serta tidak disiplin dan tidak memahami peraturan lalu lintas umumnya relatif rendah, kemudian pesepeda berpendapat bahwa usia dan tidak adanya jalur khusus pengguna sepeda/ kendaraan tidak bermotor menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas bagi pesepeda.

3.7. Kebiasaan Pengguna Sepeda

Adapun pengelompokkan ini didapatkan dari hasil pengisian kuesioner pada Bagian III Kebiasaan Pengguna Sepeda yang ditunjukkan oleh Tabel 17.

**Tabel 17.** Kebiasaan pesepeda di Kota Palu

(\*) Bersepeda ke tempat kerja/sekolah/kampus pada saat pandemi Covid-19

	Frekuensi	Persen
Sangat Jarang	23	17.4
Jarang	33	25.0
Tidak Pernah	58	43.9
Sering	10	7.6
Sangat Sering	8	6.1
Total	132	100

Sebelum Pandemi Covid-19

	Frekuensi	Persen
Sangat Jarang	23	17.4
Jarang	33	25.0
Tidak Pernah	58	43.9
Sering	10	7.6
Sangat Sering	8	6.1
Total	132	100

(\*) Berolahraga atau berkunjung ke tempat wisata pada saat pandemi Covid-19

	Frekuensi	Persen
Sangat Jarang	22	16.7
Jarang	48	36.4
Tidak Pernah	31	23.5
Sering	19	14.4
Sangat Sering	12	9.1
Total	132	100

Sebelum Pandemi Covid-19

	Frekuensi	Persen
Sangat Jarang	22	16.7
Jarang	48	36.4
Tidak Pernah	31	23.5
Sering	19	14.4
Sangat Sering	12	9.1
Total	132	100

(\*) Bersepeda ke pasar, minimarket, supermarket, dll pada saat pandemi Covid-19

	Frekuensi	Persen
Sangat Jarang	24	18.2
Jarang	37	28.0
Tidak Pernah	60	45.5
Sering	5	3.8
Sangat Sering	6	4.5
Total	132	100

Lanjutan **Tabel 17.** Kebiasaan pesepeda di Kota Palu

Sebelum Pandemi Covid-19

	Frekuensi	Persen
Sangat Jarang	23	17.4
Jarang	33	25.0
Tidak Pernah	58	43.9
Sering	10	7.6
Sangat Sering	8	6.1
Total	132	100

(\*) Bersepeda ke rumah teman, tetangga, saudara, dll pada saat pandemi Covid-19

	Frekuensi	Persen
Sangat Jarang	28	21.2
Jarang	36	27.3
Tidak Pernah	45	34.1
Sering	16	12.1
Sangat Sering	7	5.3
Total	132	100

Sebelum Pandemi Covid-19

	Frekuensi	Persen
Sangat Jarang	28	21.2
Jarang	36	27.3
Tidak Pernah	45	34.1
Sering	16	12.1
Sangat Sering	7	5.3
Total	132	100

(\*) Bersepeda ke tempat makan, cafe, restoran, dll pada saat pandemi Covid-19

	Frekuensi	Persen
Sangat Jarang	26	19.7
Jarang	22	16.7
Tidak Pernah	76	57.6
Sering	5	3.8
Sangat Sering	3	2.3
Total	132	100

Sebelum Pandemi Covid-19

	Frekuensi	Persen
Sangat Jarang	26	19.7
Jarang	22	16.7
Tidak Pernah	76	57.6
Sering	5	3.8
Sangat Sering	3	2.3
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 17 dapat diketahui bahwa bersepeda untuk berolahraga atau berkunjung ke tempat wisata dan bersepeda ke rumah teman, tetangga atau saudara semakin meningkat pada saat masa pandemi Covid-19, sedangkan bersepeda ke tempat kerja/sekolah/ kantor, bersepeda ke pasar, minimarket/ supermarket serta bersepeda ke tempat makan, cafe, atau restoran semakin menurun pada saat masa pandemi Covid-19.

3.8. Persepsi Pesepeda

Adapun Persepsi Pesepeda oleh para pengguna sepeda di Kota Palu yang diwakilkan oleh responden yang berpartisipasi didapatkan dari hasil pengisian kuesioner pada Bagian IV Persepsi Pesepeda yang ditunjukkan oleh Tabel 18 dan Tabel 19.

**Tabel 18.** Syarat dan ketentuan bersepeda

(\*). Wajib menggunakan helm

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	2	1.5
Tidak Setuju	1	0.8
Netral	24	18.2
Setuju	41	31.1
Sangat Setuju	64	48.5
Total	132	100

(\*). Pada malam hari wajib Menggunakan pakaian dengan warna terang dan/atau atribut yang dapat memantulkan cahaya

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	1	0.8
Tidak Setuju	2	1.5
Netral	21	15.9
Setuju	39	29.5
Sangat Setuju	69	52.3
Total	132	100

(\*). Berkendara dengan berjajar lebih dari 2 (dua) sepeda

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	43	32.6
Tidak Setuju	38	28.8
Netral	21	15.9
Setuju	17	12.9
Sangat Setuju	13	9.8
Total	132	100

(\*). Mengikuti ketentuan perintah dan larangan khusus sepeda yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dan Rambu Lalu Lintas

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	3	2.3
Tidak Setuju	4	3.0
Netral	16	12.1
Setuju	59	44.7
Sangat Setuju	50	37.9
Total	132	100

Berdasarkan Tabel 18 dapat diketahui bahwa pesepeda di Kota Palu setuju bahwa penggunaan helm saat bersepeda dan penggunaan pakaian atau atribut yang dapat memantulkan cahaya saat bersepeda di malam hari wajib dan pesepeda setuju untuk mengikuti ketentuan perintah dan larangan khusus sepeda yang dinyatakan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas dan rambu lalu lintas, kemudian pesepeda tidak setuju bersepeda dengan berjajar lebih dari 2 sepeda.

**Tabel 19.** Persepsi pesepeda

(\*). Memudahkan saya menuju ke tempat tujuan meskipun saat itu macet

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	2	1.5
Tidak Setuju	5	3.8
Netral	37	28.0
Setuju	55	41.7
Sangat Setuju	33	25.0
Total	132	100

(\*). Menghemat waktu perjalanan

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	9	6.8
Tidak Setuju	30	22.7
Netral	53	40.2
Setuju	25	18.9
Sangat Setuju	15	11.4
Total	132	100

(\*). Menyehatkan dan Menyenangkan

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	3	2.3
Tidak Setuju	4	3.0
Netral	8	6.1
Setuju	54	40.9
Sangat Setuju	63	47.7
Total	132	100

(\*). Menghilangkan beban/ stress saya

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	3	2.3
Tidak Setuju	2	1.5
Netral	19	14.4
Setuju	66	50.0
Sangat Setuju	42	31.8
Total	132	100

(\*). Mengurangi pengeluaran biaya transportasi saya

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	3	2.3
Tidak Setuju	2	1.5
Netral	32	24.2
Setuju	53	40.2
Sangat Setuju	42	31.8
Total	132	100

(\*). Meningkatkan kualitas lingkungan (Polusi udara dan kebisingan berkurang)

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	3	2.3
Tidak Setuju	3	2.3

Lanjutan **Tabel 19.** Persepsi pesepeda

Netral	7	5.3
Setuju	47	35.6
Sangat Setuju	72	54.5
Total	132	100

(\*) Mengurangi kemacetan di jalan

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	4	3.0
Tidak Setuju	3	2.3
Netral	17	12.9
Setuju	50	37.9
Sangat Setuju	58	43.9
Total	132	100

(\*) Menambah pergaulan/ pertemanan/ sosial

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	3	2.3
Tidak Setuju	2	1.5
Netral	42	31.8
Setuju	48	36.4
Sangat Setuju	37	28.0
Total	132	100

(\*) Rawan kecelakaan/ tertabrak kendaraan di jalan raya

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	7	5.3
Tidak Setuju	20	15.2
Netral	64	48.5
Setuju	26	19.7
Sangat Setuju	15	11.4
Total	132	100

(\*) Rawan penjambretan atau tindakan kriminal lainnya

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	8	6.1
Tidak Setuju	15	11.4
Netral	60	45.5
Setuju	35	26.5
Sangat Setuju	14	10.6
Total	132	100

(\*) Membatasi pergerakan saya ketika harus menuju/ mampir ke beberapa tempat tujuan

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	9	6.8
Tidak Setuju	24	18.2
Netral	69	52.3
Setuju	23	17.4
Sangat Setuju	7	5.3
Total	132	100

Lanjutan **Tabel 19.** Persepsi pesepeda

(\*) Pengendara kendaraan bermotor tidak peduli dengan keselamatan pengguna sepeda

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	10	7.6
Tidak Setuju	22	16.7
Netral	59	44.7
Setuju	29	22.0
Sangat Setuju	12	9.1
Total	132	100

(\*) Tidak nyaman karena cuaca tidak mendukung (terlalu panas dan mendadak hujan lebat)

	Frekuensi	Persen
Sangat Tidak Setuju	5	3.8
Tidak Setuju	10	7.6
Netral	57	43.2
Setuju	42	31.8
Sangat Setuju	18	13.6
Total	132	100

Berdasarkan **Tabel 19** dapat diketahui pesepeda setuju bahwa bersepeda dapat memudahkan pesepeda menuju ke tempat tujuan meskipun saat itu macet, menyehatkan dan menyenangkan, menghilangkan beban/ stress, mengurangi pengeluaran biaya transportasi, meningkatkan kualitas lingkungan, mengurangi kemacetan di jalan, menambah pergaulan/ pertemanan/ sosial serta setuju bahwa bersepeda tidak nyaman karena cuaca tidak mendukung.

#### 4. Kesimpulan

Berdasarkan rumusan masalah dan hasil pembahasan maka kesimpulan dalam tugas akhir ini adalah:

- 1). Karakteristik pesepeda di Kota Palu bukan merupakan pesepeda rutin dimana pesepeda umumnya bersepeda dengan tujuan untuk berolahraga atau berkunjung ke tempat wisata, kemudian pesepeda lebih sering bersepeda sendirian dan melakukan perjalanan lebih dari 1 jam dengan jarak total lebih dari 1 kilometer.
- 2). Perilaku pesepeda di Kota Palu bersepeda secara tertib, menjaga jarak dan memperhatikan keselamatan pengguna jalan lain serta bersepeda dengan penuh konsentrasi dengan memperhatikan situasi lalu lintas (98,5%).
- 3). Keselamatan pesepeda di Kota Palu dapat digambarkan dari tingkat kecelakaan sebesar 43,2% dimana umumnya terjadinya kecelakaan tunggal (91,2%) yang tidak melibatkan pengguna jalan lain. Adapun menurut para pesepeda faktor-faktor yang paling banyak menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas saat bersepeda yaitu faktor usia (80,3%) dan tidak adanya jalur khusus sepeda/ kendaraan tidak bermotor (89,4%).
- 4). Kebiasaan pesepeda di Kota Palu umumnya meningkat pada saat masa pandemi untuk berolahraga atau berkunjung ke tempat wisata (10,6%) dan berkunjung ke rumah teman, tetangga atau saudara (5,3%).

5). Pesepeda di Kota Palu paham kewajiban untuk menggunakan alat pelindung diri dan persyaratan keselamatan saat bersepeda (79,5%). Adapun para pesepeda di Kota Palu setuju bahwa bersepeda merupakan kegiatan yang menyehatkan dan menyenangkan (88,6%), selain itu juga dapat memudahkan perjalanan (66,7%) dan meningkatkan kualitas lingkungan (90,2%) walaupun saat bersepeda tidak nyaman karena cuaca yang tidak mendukung (45,5%).

#### Daftar Pustaka

- [1] R. Septika, Y. Hendarso, and S. Soraida, "Gaya Hidup Bersepeda pada Komunitas Bike To Work di Kota Palembang", *Media Sosiologi*, vol. 22, no. 1, p. 31, 2019.
- [2] <https://www.gatra.com/detail/news/484403/gaya-hidup/pengamat-transportasi--pemda-perlu-bangun-jalur-sepeda> (diakses tanggal 5 April 2021)
- [3] K. Wirawan, "Perencanaan Jalur Sepeda Berdasarkan Persepsi dan Preferensi Wisatawan Bersepeda di Pantai Sanur Bali", *Jurnal Invoasi Penelitian*, vol. 1, no. 8, p. 1535, 2020.
- [4] L. Listantari and J. Soemardjito, "Desain Jalur Sepeda di Wilayah Perkotaan Wonosari Kabupaten Gunungkidul Daerah Istimewa Yogyakarta", *Jurnal Trasportasi Multimoda*, vol. 15, no. 1, p.13, 2017.
- [5] P. Rusmandani and M.Z. Arifin, "Perencanaan Implementasi Lajur Sepeda di Kota Tegal", *Rekayasa Sipil*, vol. 9, no. 1, p0., 2015.
- [6] R.R.E. Wahyuni, Nashrullah, and Y.A. Nur, "Integrasi Infrastruktur Sepeda dan Zona Selamat Sekolah", *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, vol. 7, no. 1, p. 19, 2021.
- [7] Devin, G. Pranata, and J. Susanto, "Analisis Efektivitas Lajur Khusus Sepeda pada Kawasan Tomang – Cideng Timur", *Jurnal Mitra Teknik Sipil*, vol. 4, no. 1., p. 13, 2021.
- [8] H.H. Sugasta, S. Widodo, and S. Mayuni, "Analisis Efektivitas Lajur Khusus Sepeda Pada Kawasan Perkotaan Pontianak (Studi Kasus Jalan Sutan Syahrir - Jalan Jendral Urip - Jalan K. H. W. Hasyim - Jalan Merdeka)", *Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang*, vol. 4, no. 4, p. 1, 2017.
- [9] A. Budiman, "Efektivitas Kebijakan Bersepeda ke Sekolah pada Program Sepeda Gratis untuk Siswa SMP Negeri di Kota Blitar, Provinsi Jawa Timur, Indonesia", *Inovasi Pembangunan: Jurnal Kelitbangan*, vol. 8, no. 3, p. 205, 2020.
- [10] T.A. Laksmiana, H. Rachmat, and R. Tahir, "Strategi Pengembangan Wisata Bersepeda Berdasarkan Karakteristik Motivasi Pesepeda Urban (Pada Grup Sepeda TOC dan JGC-SCAM)", *Jurnal Pariwisata Terapan*, vol. 4, no. 1, p. 73, 2020.
- [11] I.T. Mawening, B. Haryadi, and B.H. Setiadji, *Strategi Pengembangan Fasilitas untuk Meningkatkan Motivasi Bersepeda Masyarakat Kota Surakarta*, Surakarta: Magister Teknik Sipil, 2014.
- [12] M.A.S. Pratama, E. Rahmadona, Sudarmadji, and N. Praditya, "Kajian Penerapan Jalur Khusus Sepeda sebagai Transportasi Berwawasan Lingkungan pada Kawasan Kota Palembang dengan Metode BLOS", *Journal of Civil Engineering and Vocational Education*, vol. 8, no. 3, p. 190, 2021.
- [13] D. Febrianto, Dewanti, and I. Muthohar, "Perilaku Pengendara Sepeda Terhadap Keselamatan di Jalan". *Journal of Civil Engineering and Planning*, vol. 2, no. 2, p. 150, 2021.
- [14] I.P. Windarni, A. Wulandari, and F.R. Hernovianty, "Tingkat Keinginan Masyarakat Menggunakan Jalur Sepeda di Kota Pontianak", *Jurnal Elektronik Laut, Sipil, Tambang*, vol. 5, no. 3, p. 1, 2018.
- [15] I. Indrawan, M.Z. Irawan, and S. Malkhamah, "Faktor Keengganan Pelajar Bersepeda di Yogyakarta", *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, vol. 4, no. 1, p. 275, 2020.

*This page is intentionally left blank*