
**KARAKTERISTIK PENGGUNAAN SEPEDA DI KELURAHAN MEDONO
KECAMATAN PEKALONGAN BARAT**

**THE STUDY OF BICYCLE USING CHARACTERISTICS IN MEDONO VILLAGE,
WEST PEKALONGAN SUB-DISTRICT**

Ruruh Tri Ardanariswari Putri¹ dan Diah Intan Kusuma Dewi²

¹Mahasiswi Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

²Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

Email: ruruhluvnayottama@yahoo.co.id

Abstrak: Tingginya pesepeda di Kelurahan Medono tidak didukung dengan adanya fasilitas khusus untuk pesepeda. Hal ini menyebabkan adanya ketidaknyamanan dan rentannya keamanan bagi pengguna sepeda yang ada. Menghadapi hal tersebut, pemerintah diharapkan lebih bisa memperhatikan kebutuhan pesepeda tersebut. Dengan demikian, keamanan dan kenyamanan pesepeda akan meningkat. Sehingga jumlah penggunaan sepeda juga akan meningkat jumlahnya. Tujuan dari penelitian ini yaitu mengkaji karakteristik penggunaan sepeda di Kelurahan Medono. Pada Penelitian ini digunakan pendekatan penelitian deskriptif kuantitatif. Analisis dilakukan terhadap data primer dan sekunder. Selanjutnya data dianalisis dengan menggunakan tabel distribusi frekuensi. Pemilihan sampel menggunakan Teknik Simple Random Sampling. Sedangkan penentuan ukuran sampel menggunakan pengukuran dengan rumus Taro Yamane atau Slovin. Hasil dari penelitian ini yaitu teridentifikasinya karakteristik penggunaan sepeda di Kelurahan Medono. Sehingga hipotesis yang didapatkan adalah bahwa karakteristik penggunaan sepeda di Kelurahan Medono adalah mayoritas dilakukan oleh penduduk laki-laki usia produktif antara 19-27 tahun yang kebanyakan bekerja sebagai buruh, maksud/tujuan perjalanan yang dilakukan dengan menggunakan sepeda adalah untuk maksud/tujuan perjalanan bekerja, Kecepatan rata-rata bersepeda di kelurahan ini yaitu sekitar 15 km/jam untuk menempuh jarak pendek ($\leq 2,5$ km) dengan waktu tempuh < 10 menit. Kemudian, setelah mengetahui hasil dan gambaran keseluruhan dari penelitian ini, maka diharapkan penelitian ini dapat menjadi rekomendasi untuk kebijakan transportasi yang mengarah kepada perwujudan transportasi yang berkelanjutan terkait penggunaan sepeda sebagai transportasi yang ramah lingkungan.

Kata kunci: karakteristik penggunaan sepeda, sustainable transportation.

Abstract: Height of bikers there is no supporting facility for the bikers. This matter causes the bikers to be uncomfortable and unsafe. To face the condition, the local government of Pekalongan regency should give more attention to the bicyclis need. Thus, the bikers' comfort and safety can increase, so the quantity of the bikers will increase as well, study aims to analyze bicycle using characteristics in Medono village. This research uses descriptive qualitative research method. The writer analyzes the primary data and the secondary data. Furthermore, data analisis by making frequency distribution table. Besides that, those all data are collected by conducting an observation and by distributing questionnaires to some samples, they are the local residents of Medono village who use bicycle as their main daily transportation. Meanwhile, the samples are taken by using Simple Random Sampling Technique. In addition, the writer uses Taro Yamane (Slovin) to determine the sample measure. The result of this study shows that there are bicycle using characteristics in Medono village that are identified by the writer. The identified hypothesis shows that the characteristics of bicycle using in Medono village are: 1) the majority of the bikers are 19-27 years - old - male residents who work as laborers; 2) the majority of the bikers' trip destination is working trip; 3) the bikers' speed is around 15 km/hours to take short mileage ($\leq 2,5$ km) in < 10 minutes. Then, after knowing the description and the result of this study, the writer hopes that this study can become a recommendation for transportation policies that lead to sustainable transportation materialization of bicycle using as a pro-environmental transportation.

Keyword: bicycle using characteristics, sustainable transportation

PENDAHULUAN

Merupakan fenomena yang cukup menarik, di era yang sudah modern khususnya di bidang transportasi seperti sekarang ini ternyata masih begitu mudahnya menemui pengguna jalan yang menggunakan sepeda melintas di ruas-ruas jalan di Kota Pekalongan, khususnya di Kelurahan Medono Kecamatan Pekalongan Barat. Hanya saja sangat disayangkan bahwa banyaknya pesepeda di Kelurahan Medono ini tidak diimbangi dengan fasilitas pendukung pengguna sepeda, yaitu seperti tidak adanya penyediaan fasilitas jalur khusus pesepeda dan parkir khusus sepeda. Hal ini diperkuat dari Perda Kota Pekalongan No. 30 Tahun 2011 tentang RTRW Kota Pekalongan, dimana dalam pembahasannya belum ada pembahasan mengenai arahan pengembangan prasarana jalan khusus untuk penyediaan jalur khusus pesepeda dan juga berdasarkan Perda No. 22 Tahun 2011 tentang Retribusi Tempat Khusus Parkir dimana dalam pembahasannya belum ada peraturan untuk penyediaan fasilitas parkir khusus untuk moda sepeda. Padahal untuk terus mempertahankan dan mendorong penggunaan sepeda oleh masyarakatnya, tentunya dukungan kebijakan dari pemerintah sangatlah diperlukan. Oleh karena itu, merupakan suatu fenomena yang jarang ditemukan di daerah lain, dimana masyarakat di kelurahan ini memberikan contoh yang sangat menarik, yaitu terlepas dari tidak adanya dukungan berupa penyediaan fasilitas pesepeda yang ada, tetap tidak menyurutkan minat masyarakat di Kelurahan Medono untuk menggunakan sepeda sebagai moda transportasi sehari-hari (Arif, 2010:134). Bisa dibayangkan, bagaimana tingginya pesepeda di kelurahan ini bila pemerintah setempat lebih memperhatikan dan mau menjadikan infrastruktur sepeda menjadi prioritas dalam perencanaan transportasi yang ada. Maka akan sangat bermanfaat bila bisa dilakukan suatu pengkajian lebih mendalam mengenai kondisi atau gambaran pengguna sepeda baik dari aspek ekonomi, sosial, dan pola aktivitas pengguna sepeda yang ada di Kelurahan Medono. Oleh karena itu, dari adanya penelitian ini diharapkan mampu menjawab pertanyaan yaitu “bagaimanakah karakteristik penggunaan sepeda di Kelurahan Medono Kecamatan Pekalongan Barat”.

KAJIAN LITERATUR

Transportasi merupakan kegiatan pelayanan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Pola pergerakan secara fisik sebagian besar ditentukan oleh kebiasaan sosial ekonomi penduduk, misalnya dilakukan pada jam-jam kerja normal, waktu buka toko, sekolah, waktu-waktu hiburan masyarakat dan peristiwa-peristiwa sosial. Warpani (1990), mengatakan bahwa penentu pergerakan yang dapat diterapkan di Indonesia adalah: penghasilan keluarga, jumlah pemilikan kendaraan, jarak dari pusat kegiatan kota, moda perjalanan, penggunaan kendaraan dan waktu. Tamin (2000:114), mengemukakan beberapa pengklasifikasian perjalanan yang dapat digolongkan sebagai berikut ini:

- Maksud Perjalanan
Dalam kasus pergerakan berbasis rumah (*home based*), terdapat lima tujuan kategori pergerakan yang sering digunakan yaitu pergerakan kerja, sekolah, belanja, sosial, rekreasi, dll. Dua pergerakan yang pertama disebut sebagai pergerakan utama dan yang lainnya adalah pergerakan bebas.
- Waktu Perjalanan
Perjalanan dapat diklasifikasikan menjadi dua bagian yaitu perjalanan yang berbasis puncak (*peak*) dan waktu bukan puncak (*off peak*).
- Karakteristik orang/pelaku pergerakan
Perilaku ini dipengaruhi oleh karakteristik pelaku pergerakan yaitu tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan, serta ukuran dan struktur rumah tangga. Pergerakan masyarakat berkaitan erat dengan moda transportasi. Pemilihan moda dalam melakukan pergerakan dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti kecepatan, jarak perjalanan, tujuan perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya, kendala, ketersediaan moda, usia, dan termasuk status sosial-ekonomi pelaku perjalanan (Warpani, 1990).

Berikut ini merupakan beberapa hal yang turut mempengaruhi pemilihan moda pergerakan masyarakat (Warpani, 1990):

1. Ciri Perjalanan
 - a. Jarak Perjalanan
Jarak perjalanan mempengaruhi orang dalam menentukan pemilihan moda. Semakin dekat jarak dan waktu tempuh perjalanan, pada umumnya orang

cenderung semakin memilih moda yang paling praktis.

b. Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan juga mempengaruhi pemilihan moda bagi masyarakat. Jumlah penggunaan moda tertentu memiliki keterkaitan dengan tujuan perjalanan yang akan ditempuh.

2. Ciri Pelaku Perjalanan

Sejumlah faktor penting dalam kategori ini juga ikut mempengaruhi pemilihan moda bagi masyarakat yaitu penghasilan, kepemilikan kendaraan, sosial-ekonomi, dsb.

a. Penghasilan

Penggunaan Kendaraan untuk melakukan perjalanan tergantung pada kemampuan orang untuk membayar dan merawatnya dan hal ini sangat dipengaruhi oleh penghasilan individu pelaku perjalanan.

b. Kepemilikan Kendaraan

Kepemilikan kendaraan atau kesempatan menggunakan kendaraan, mungkin merupakan faktor yang sangat berpengaruh pada pemilihan moda pergerakan. Tingkat pergerakan kelompok paksaan jauh lebih rendah dibandingkan dengan pilihan.

c. Sosial-Ekonomi

Besarnya keluarga, usia anggota keluarga, jenis kekayaan yang dimiliki, dan jenis

pekerjaan kepala keluarga adalah sejumlah faktor yang juga ikut mempengaruhi pemilihan moda perjalanan.

Transportasi Ramah Lingkungan

Salah satu perwujudan dari transportasi yang berkelanjutan adalah penggunaan transportasi tidak bermotor yang dianggap sebagai transportasi yang ramah lingkungan. Transportasi ramah lingkungan merupakan suatu konsep atau gerakan yang mendorong pengurangan kebutuhan perjalanan dan ketergantungan masyarakat terhadap penggunaan kendaraan bermotor. Moda transportasi ramah lingkungan dalam fokus pembahasan yang diangkat dalam penelitian ini adalah mengenai penggunaan sepeda.

Sepeda merupakan salah satu moda transportasi ramah lingkungan. Sepeda tidak menggunakan bahan bakar untuk melakukan pergerakan, melainkan menggunakan tenaga manusia. Kecepatan bersepeda memang tidak sebanding dengan kendaraan bermotor. Namun, bersepeda masih lebih cepat dibandingkan berjalan kaki, yaitu mencapai 3 kali lebih cepat (Langen, 2001:40). Menurut Direktorat Jenderal Bina Marga (1992), ketentuan rencana kecepatan untuk jalur khusus sepeda adalah 15 km/jam.

TABEL 1
SINTESA TEORI

Sumber	Pembelajaran	Aspek Penting	Variabel Terpilih
Adisasmita, 2010	Dibutuhkan suatu moda transportasi dalam melakukan suatu pergerakan. Dalam sistem transportasi terdapat hal yang paling mendasar yaitu mengenai keseimbangan antara prasarana transportasi yang tersedia dengan besarnya kebutuhan akan pergerakan yang berlangsung	Dukungan sarana dan prasarana transportasi sangat diperlukan untuk keberlangsungan pergerakan di suatu kota	Kondisi sarana dan prasarana di Kelurahan Medono dalam mendukung penggunaan sepeda
Banister, 1993:149	Faktor yang mempengaruhi pertumbuhan kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi: • Pendapatan • biaya untuk membeli dan menjalankan kendaraan pribadi • persyaratan perjalanan (bekerja/bukan bekerja) • kualitas angkutan umum, dsb	Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda dan mempengaruhi adanya suatu pergerakan/ perjalanan	Kondisi pengguna sepeda di Kelurahan Medono

Sumber	Pembelajaran	Aspek Penting	Variabel Terpilih
Tamin, 2000:114	Beberapa pengklasifikasian perjalanan: • maksud perjalanan • waktu perjalanan • karakteristik orang/pelaku pergerakan		
Warpani, 1990	Penentu pergerakan yang dapat diterapkan di Indonesia adalah: • penghasilan keluarga • jumlah pemilikan kendaraan • jarak dari pusat kegiatan kota • moda perjalanan • penggunaan kendaraan • waktu	Ciri dan karakteristik pergerakan yang dilakukan pengguna sepeda	• Ciri Pengguna Jalan (aspek sosial ekonomi pengguna sepeda): Usia, jenis kelamin, pendidikan, pendapatan, dan jenis pekerjaan. • Pola Pergerakan Jarak tempuh, waktu tempuh, biaya, keamanan-kenyamanan
	Beberapa hal yang turut mempengaruhi pemilihan moda pergerakan masyarakat: • Ciri Perjalanan a. jarak perjalanan b. tujuan perjalanan • Ciri Pelaku Perjalanan a. penghasilan b. kepemilikan kendaraan c. sosial-ekonomi • Ciri Sistem Perangkutan: kenyamanan, keamanan, dan kemudahan dari penggunaan moda transportasi yang tersedia		

Sumber: Penyusun, 2014.

METODE PENELITIAN

Metode pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan metode pendekatan deskriptif kuantitatif. Wilayah studi penelitian adalah Kelurahan Medono. Melihat besarnya jumlah populasi yang ada di kelurahan ini, tidak memungkinkan peneliti untuk meneliti keseluruhan populasi yang ada. Sehingga pada penelitian ini hanya digunakan beberapa narasumber dari suatu populasi sebagai sampel. Hal ini dilakukan dengan pertimbangan biaya, waktu, dan tenaga yang tersedia. Hasil dari informasi yang didapatkan dari sampel tersebut, kesimpulannya akan diberlakukan untuk populasi. Oleh karena itu, untuk menentukan ukuran sampel atau berapa besarnya jumlah kuisioner yang akan disebar pada anggota sampel di lingkungan studi terpilih menurut Surakhmad (2004), apabila ukuran populasi sebanyak kurang lebih dari 100, maka pengambilan sampel sekurang-

kurangnya 50% dari ukuran populasi. Apabila ukuran populasi sama dengan atau lebih dari 1000, ukuran sampel diharapkan sekurang-kurangnya 15% dari ukuran populasi. Mengingat jumlah penduduk di Kelurahan Medono lebih dari 1000 yaitu sebanyak 13.503 jiwa maka berdasarkan kriteria diatas, penentuan ukuran sampel dilakukan dengan perhitungan rumus dari Taro Yamane atau Slovin, yaitu sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{N \cdot d^2 + 1}$$

Dimana : n = Jumlah sampel
N = Jumlah populasi (13.503 jiwa)
d² = Presisi (ditetapkan 10% dg tingkat kepercayaan 95%)

$$\begin{aligned} \text{Maka, dengan } d^2 &= 10\%, \\ \text{maka } n &= \frac{13503}{(13503) 0,1^2 + 1} = \frac{13503}{136,03} \\ &= 99,3 = 100 \text{ sampel} \end{aligned}$$

sehingga jumlah sampel diperoleh adalah sebanyak 100 sampel. Agar sebaran merata

dan hasil yang didapat representatif, maka dari 77 Rukun Tetangga (RT) yang ada di Kelurahan Medono untuk setiap 1 RT disebar sebanyak 1-2 form kuisioner. Untuk mendapatkan informasi yang lebih fokus, maka teknik pengambilan sampel yang dilakukan dalam penelitian ini adalah menggunakan teknik *Probability Sampling* berupa *Simple Random Sampling* (Sampling Random Sederhana). Teknik ini bertujuan untuk menentukan siapa yang akan menjadi responden penelitian. Responden pada penelitian ini yaitu ditujukan kepada masyarakat yang menggunakan sepeda. Kemudian hasil dari jawaban kuisioner yang telah didapat tentunya masih terdapat beberapa data berupa data kualitatif, untuk mengubahnya menjadi data kuantitatif maka data akan diolah dengan menggunakan tabel distribusi frekuensi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Karakteristik Pengguna Sepeda di Kelurahan Medono

Penggunaan sepeda di kelurahan ini terbilang cukup tinggi. Berdasarkan hasil sebaran kuisioner, rata-rata kepemilikan sepeda untuk satu kepala keluarga (KK) diketahui sebanyak ± 2 unit sepeda per satu KK. Serta dari hasil survey terhadap 100 responden terpilih, didapatkan seluruhnya adalah penduduk yang menggunakan moda sepeda sebagai moda transportasi sehari-hari. Hal tersebut menunjukkan bahwa kuantitas penggunaan sepeda di Kelurahan Medono terbilang tinggi.

Prosentase pengguna sepeda berjenis kelamin laki-laki lebih besar (54%) dibandingkan penduduk berjenis kelamin perempuan (46%). Di Kelurahan Medono penggunaan sepeda tidak memandang berapa usia penggunaannya. Prosentase penggunaan sepeda oleh penduduk pada usia produktif yaitu usia 8-57 tahun lebih tinggi bila dibandingkan pengguna di usia senja yaitu usia 57 tahun ke atas. Disamping itu, di Kelurahan Medono data yang diperoleh menunjukkan bahwa penggunaan sepeda tidak hanya dilakukan oleh masyarakat dengan tingkat pendidikan rendah tetapi juga digunakan oleh masyarakat dengan tingkat pendidikan tinggi seperti Diploma dan Sarjana. Hanya saja prosentase pengguna sepeda

dengan tingkat pendidikan rendah (tamatan SD) lebih besar dibandingkan pengguna sepeda dengan tingkat pendidikan tinggi.

Berdasarkan hasil survey, sebesar 39% rata-rata pendapatan pengguna sepeda di Kelurahan Medono adalah penduduk berpendapatan menengah ke bawah. Namun, dari data yang didapat menunjukkan bahwa penggunaan sepeda juga tidak terbatas pada masyarakat yang bekerja sebagai buruh atau kalangan pendapatan menengah kebawah saja, tetapi juga digunakan secara merata oleh seluruh masyarakat di Kelurahan Medono yang bekerja di berbagai bidang dengan berbagai tingkatan pendapatan.

Analisis Pola Aktivitas Pengguna Sepeda di Kelurahan Medono

Berdasarkan hasil olah data kuisioner di Kelurahan Medono, sebesar 36% penggunaan sepeda digunakan untuk tujuan perjalanan bekerja, 20% untuk tujuan pendidikan, 16% untuk tujuan berbelanja, 15% untuk tujuan perjalanan rekreasi, dan terakhir adalah sebesar 13% penggunaannya untuk tujuan sosial. Kebanyakan masyarakat yang melakukan perjalanan dengan menggunakan sepeda, khususnya untuk tujuan perjalanan kerja adalah penduduk yang umumnya bekerja sebagai buruh batik dan industri tenun. Berdasarkan hasil olah data yang diperoleh dari sebaran kuisioner, sebesar 60% penggunaannya dilakukan untuk menempuh jarak pendek yaitu sekitar $\leq 2,5$ km dengan waktu tempuh sekitar < 10 menit. Kecepatan rata-rata pengguna sepeda dalam mengayuh sepedanya untuk waktu tempuh tersebut adalah 15 km/jam.

Analisis Karakteristik Penggunaan Sepeda di Kelurahan Medono

Kegiatan bersepeda di Kelurahan Medono telah menjadi kegiatan yang biasa dilakukan. Selain karena alasan perekonomian (irit biaya), masyarakat di Kelurahan Medono menggunakan sepeda juga karena didorong oleh adanya kesadaran bersama yang bersifat pragmatis, dibandingkan idealisme demi lingkungan yang lebih bersih (Arif, 2010:133). Kelurahan Medono yang relatif memiliki kondisi topografi datar, lalu lintas yang tidak begitu padat, kondisi fisik jalan yang terbilang cukup baik, dan pepohonan yang masih cukup

rindang, serta jarak antara tempat asal dan tujuan perjalanan yang relatif terjangkau, menjadikan kegiatan bersepeda di Kelurahan Medono berjalan dengan cukup baik.

Analisis Karakteristik Pengguna Sepeda Dilihat dari Segi Sosial dengan Pola Aktivitas Pengguna Sepeda di Kelurahan Medono **Maksud/Tujuan Perjalanan**

Berdasarkan maksud/tujuan perjalanan, penggunaan sepeda di Kelurahan Medono bila dilihat dari segi sosial, diketahui sebesar 39% pengguna sepeda yang melakukan perjalanan untuk tujuan bekerja di Kelurahan Medono ini adalah didominasi oleh penduduk laki-laki usia 19-27 tahun yang bekerja sebagai buruh dengan pendidikan terakhir adalah SD. Namun, berdasarkan olah data kuisisioner, penduduk pada usia 19-27 tahun dengan dominasi laki-laki ini juga melakukan perjalanannya untuk maksud/tujuan perjalanan sosial dan rekreasi.

Sedangkan pengguna sepeda dengan jenis kelamin perempuan lebih banyak menggunakan sepeda untuk maksud/tujuan perjalanan pendidikan. Maksud/tujuan perjalanan pendidikan ini memiliki prosentase sebesar 19% dengan dominasi penduduk antara usia 8-18 tahun. Mayoritas pengguna sepeda untuk maksud/tujuan perjalanan pendidikan ini adalah seorang pelajar.

Jarak Tempuh Perjalanan

Berdasarkan hasil survey, pengguna sepeda untuk perjalanan jarak pendek yaitu sebesar $\leq 2,5$ km didominasi oleh pelajar perempuan pada usia antara 8-18 tahun dengan prosentase terbesar yaitu sebesar 61%. Sedangkan penggunaan sepeda untuk jarak menengah yaitu sekitar 2,6 km hingga 4,4 km prosentase yang didapat adalah sebesar 39%. Kebanyakan perjalanan dengan jarak tempuh yang relatif jauh ini dilakukan oleh penduduk yang berprofesi sebagai buruh dengan lulusan mayoritas adalah SMP dan didominasi oleh laki-laki dengan usia antara 19-36 tahun.

Waktu Tempuh Perjalanan

Berdasarkan hasil survey, mayoritas waktu tempuh perjalanan tercepat yang dilakukan oleh pengguna sepeda di Kelurahan Medono adalah <10 menit. Mengingat kondisi

jalan di Kelurahan Medono yang relatif baik dengan kontur tanah yang relatif datar serta jarak tujuan perjalanan yang relatif dekat menjadikan perjalanan dengan menggunakan sepeda tidak memerlukan waktu yang begitu lama. Untuk waktu tempuh <10 menit ini diketahui sebesar 50% adalah golongan pelajar pada usia 8-18 tahun didominasi oleh perempuan. Seperti yang telah dibahas sebelumnya, bahwa rata-rata pelajar di Kelurahan Medono menempuh pendidikannya di sekolah-sekolah yang lokasinya berada di sekitar Kelurahan Medono. Sehingga dengan waktu tempuh sekitar <10 menit adalah untuk menempuh perjalanan dengan jarak tempuh relatif pendek ($\leq 2,5$ km).

Untuk waktu tempuh antara 10-15 menit diketahui sebesar 43% dilakukan oleh laki-laki pada usia antara 19-27 tahun didominasi oleh penduduk yang berprofesi sebagai karyawan, buruh, dan pelajar dengan pendidikan terakhir adalah SD dan SMA. Waktu tempuh terlama yaitu >15 menit, waktu tempuh ini terbilang jarang ditempuh karena hanya sebesar 7% pengguna yang menempuh waktu terlama ini, kebanyakan pengguna sepeda dengan waktu tempuh >15 menit adalah didominasi oleh laki-laki yang berprofesi sebagai karyawan pada usia 28-36 tahun dengan pendidikan akhir adalah SMA.

Biaya Perjalanan

Biaya perjalanan dengan menggunakan sepeda terbilang sangat ekonomis, diketahui sebesar 37% pengguna sepeda adalah pelajar usia antara 8-18 tahun menyatakan bahwa mereka tidak mengeluarkan Rp.1,- pun untuk biaya transportasi sehari-hari. Kebanyakan dari pelajar tersebut adalah perempuan. Untuk biaya perjalanan antara Rp.1000,- s/d Rp.10.000,- diketahui sebesar 48% pengguna dengan usia antara 19-27 tahun dan 37-45 tahun dimana mayoritas pengguna adalah penduduk laki-laki didominasi oleh karyawan dan pelajar.

Keamanan – Kenyamanan

Sebesar 58% responden menyatakan bahwa sepeda adalah moda transportasi paling aman digunakan dalam melakukan perjalanan, sedangkan sebesar 42% responden menyatakan bahwa sepeda juga tidak hanya aman tetapi juga memberikan

rasa nyaman yang lebih bila dibandingkan dengan menggunakan kendaraan lain seperti sepeda motor, mobil pribadi ataupun angkutan umum.

Untuk tingkat keamanan dan kenyamanan dengan prosentase terendah adalah moda angkutan umum. Hal ini dikarenakan pelayanan angkutan umum yang ada tidak menjangkau seluruh kawasan yang ada di Kelurahan Medono. Pelayanan angkutan umum yang melayani wilayah Medono adalah untuk rute angkutan umum hanya melintas di sepanjang Jl. Kolektor sekunder yaitu di Jl. Urip Sumoharjo.

Untuk pengguna sepeda yang merupakan pekerja khususnya sebagai buruh menyatakan bahwa tingkat keamanan dan kenyamanan yang dirasakan adalah lebih kepada bahwa penggunaan sepeda untuk moda transportasi sehari-hari adalah dapat mengirit biaya pengeluaran khususnya biaya transportasi dan dengan menggunakan sepeda akan lebih cepat karena dapat menyela diantara pengguna kendaraan lain walau dalam keadaan lalu lintas yang cukup padat.

Analisis Karakteristik Pengguna Sepeda Dilihat dari Segi Ekonomi dengan Pola Aktivitas Pengguna Sepeda

Penghasilan menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi penggunaan dan pemilihan moda transportasi dalam kehidupan masyarakat. Terbatasnya penghasilan yang didapatkan oleh sebagian masyarakat, mengharuskan mereka untuk memilih dan menggunakan moda yang sesuai kebutuhan dan kemampuan ekonominya. Berdasarkan olah data kuisioner, diketahui sebesar 68% pengguna sepeda di Kelurahan Medono menyatakan bahwa moda sepeda adalah moda transportasi yang paling ekonomis.

Maksud/Tujuan Perjalanan

Sebesar 37% penggunaan untuk tujuan perjalanan bekerja dilakukan oleh penduduk dengan pendapatan menengah kebawah dan jenis moda transportasi yang dimiliki tidak hanya sepeda tetapi juga sepeda motor, dimana rata-rata kepemilikan sepeda untuk setiap kepala keluarga (KK) adalah 2 unit dan untuk motor 1 unit. Penduduk dengan pendapatan menengah keatas yaitu dengan

pendapatan sebesar >Rp.2.500.000,- juga turut menggunakan sepeda walaupun prosentasenya lebih kecil dari pengguna sepeda dengan pendapatan menengah kebawah. Hanya saja pengguna sepeda dengan pendapatan menengah keatas menggunakan sepedanya lebih kepada penggunaan untuk maksud/tujuan perjalanan rekreasi (15%) dan sosial (13%).

Jarak Tempuh Perjalanan

Sebesar 61% penduduk dengan pendapatan Rp.500.000,- s/d Rp.1.500.000,- menempuh jarak perjalanan dengan menggunakan sepeda sejauh $\leq 2,5$ km, jarak ini merupakan jarak terdekat yang dicapai pengguna sepeda di Kelurahan Medono. Untuk jarak terjauh yaitu 2,6-4,4 km juga ditempuh oleh penduduk yang berpendapatan Rp.500.000,- s/d Rp.1.500.000,-. Berdasarkan tingkat pendapatan, pengguna sepeda adalah penduduk yang bekerja sebagai buruh dengan pendapatan yang relatif rendah. Mengingat di Kelurahan Medono adalah lokasi pusat industri tenun ATBM, maka kebanyakan buruh tersebut bekerja di industri-industri rumahan yang tersebar di wilayah Kelurahan Medono. Sehingga tentunya jarak tempuh yang dicapai relatif dekat.

Waktu Tempuh

Waktu tempuh perjalanan tercepat yaitu selama <10 menit ditempuh pengguna sepeda dengan prosentase terbanyak yaitu sebesar 50% adalah penduduk dengan pendapatan Rp.500.000,- s/d Rp.1.500.000,00 adalah Pak Rifai (42 tahun) melakukan perjalanan bekerja dari rumahnya di RW.04 RT.04 Medono menuju tempat dia bekerja yang hanya berjarak <1 km dari rumahnya. Waktu tempuh sedang yaitu selama 10-15 menit ditempuh pengguna sepeda dengan prosentase sebesar 43% adalah dilakukan oleh penduduk dengan pendapatan Rp.500.000,00 s/d Rp.1.500.000,00 sedangkan waktu terlama yaitu >15 menit adalah pengguna sepeda dengan pendapatan >Rp.2.500.000,00.

Biaya Perjalanan

Biaya perjalanan dalam menggunakan sepeda termasuk sangat hemat, hal tersebut dikarenakan tidak memerlukan biaya untuk membeli bahan bakar untuk dapat menggerakkan sepeda. Diketahui sebesar 48%

penduduk pendapatan antara Rp.500.000,00 s/d Rp.1.500.000,00 mengeluarkan biaya perjalanan sebesar Rp.1.000,00 s/d Rp.10.000,00. Biaya tersebut adalah biaya yang dikeluarkan untuk perawatan sepeda. Sedangkan sebesar 37% dengan pendapatan yang sama antara Rp.500.000,00 s/d Rp.1.500.000,00 menyatakan tidak mengeluarkan biaya perjalanan sepeserpun.

Keamanan – Kenyamanan

Mayoritas responden dengan pendapatan menengah kebawah menunjuk sepeda sebagai moda transportasi teraman dan ternyaman. Hal tersebut dikarenakan biaya pengeluaran khususnya biaya transportasi ketika menggunakan sepeda sebagai moda transportasi sehari-hari terbilang kecil/murah. Semakin baik kondisi jalan yang ada, maka biaya pengeluaran untuk perawatan sepeda akan semakin berkurang. Di Kelurahan medono sendiri, kondisi fisik jalan yang ada terbilang baik. Sehingga sepeda-sepeda yang melintas di Medono tidak cepat rusak akibat kondisi jalan yang buruk. Berdasarkan hal tersebut, pengguna sepeda khususnya penduduk dengan pendapatan menengah kebawah tidak perlu banyak mengeluarkan biaya untuk perawatan sepedanya.

Karakteristik Penggunaan Sepeda di Kelurahan Medono Kecamatan Pekalongan Barat

Mayoritas pengguna sepeda melakukan perjalanannya adalah untuk tujuan bekerja. Pengguna sepeda dengan tujuan bekerja mayoritas adalah laki-laki usia produktif antara 19-27 tahun yang rata-rata bekerja sebagai buruh. Jarak tempuh perjalanan yang ditempuh oleh pengguna sepeda yang ada di kelurahan ini diketahui tidak begitu jauh yaitu mereka rata-rata menempuh jarak menengah yaitu sejauh 2,5 km s/d 4,4 km. Jarak yang ditempuh tersebut biasanya membutuhkan waktu perjalanan yang tidak terlalu lama yaitu antara 10-15 menit untuk mencapai tempat tujuan. Hal ini memang terbukti dan sesuai dengan beberapa literatur yang menyatakan bahwa jarak tempuh mempengaruhi penggunaan suatu moda transportasi.

Berdasarkan data yang diperoleh menunjukkan sebesar 48% rata-rata biaya

pengeluaran yang dikeluarkan yaitu hanya sebesar Rp.1000,- s/d Rp.10.000,- per hari. Berdasarkan beberapa variabel yang telah dikemukakan sebelumnya, menjadikan tingkat keamanan-kenyamanan penggunaan sepeda di Kelurahan Medono dikatakan baik.

Berdasarkan hasil olah data bahwa penggunaan sepeda pada penduduk yang berpenghasilan tinggi jumlahnya lebih kecil dibandingkan dengan penduduk berpenghasilan menengah kebawah.

KESIMPULAN & REKOMENDASI

Kesimpulan

Berdasarkan analisis dari aspek sosial dan ekonomi dengan pola aktivitas pengguna sepeda yang ada di kelurahan ini, maka kesimpulan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Dari 100 responden seluruhnya memiliki dan moda sepeda untuk beraktivitas sehari-hari.
- Rata-rata kepemilikan sepeda untuk satu kepala keluarga (KK) diketahui sebanyak ± 2 unit sepeda per satu KK.
- Mayoritas di Kelurahan Medono penggunaan sepeda digunakan untuk maksud/tujuan perjalanan utama yaitu untuk maksud/tujuan perjalanan kerja dan pendidikan.
- Penduduk yang melakukan perjalanan untuk maksud/tujuan perjalanan kerja adalah bekerja sebagai buruh industri batik dan industri tenun.
- Pengguna sepeda untuk maksud/tujuan perjalanan kerja dengan prosentase terbesar yaitu sebesar 39% adalah didominasi laki-laki usia produktif antara 19-27 tahun, berprofesi sebagai buruh. Sedangkan untuk maksud/tujuan perjalanan pendidikan persentasenya sebesar 19% didominasi oleh perempuan pada usia 8-18 tahun.
- Rata-rata jarak tempuh oleh pengguna sepeda adalah untuk perjalanan jarak dekat ($\leq 2,5$ km) dan jarak menengah yaitu (2,5km-4,4km). Penggunaan sepeda untuk jarak dekat yaitu sekitar <10 menit. Kecepatan rata-rata bersepeda untuk menempuh jarak pendek dengan waktu tempuh <10 menit yaitu sekitar 15 km/jam.

- Pengguna sepeda mayoritas adalah penduduk dengan penghasilan menengah ke bawah, namun penduduk dengan penghasilan menengah ke atas juga turut menggunakan sepeda walaupun prosentase antara penduduk pendapatan menengah ke bawah jauh lebih tinggi dibandingkan penduduk dengan pendapatan menengah ke atas.
- Penduduk dengan penghasilan menengah ke bawah menggunakan sepeda untuk maksud/tujuan perjalanan kerja dan pendidikan. Sedangkan penduduk dengan penghasilan menengah ke atas menggunakan sepeda untuk tujuan rekreasi.
- Lokasi/jalur dengan intensitas penggunaan sepeda tertinggi yaitu di sepanjang Jl. Urip Sumoharjo, Jl. Karya Bakti, Jl. Dharma Bakti, dan Jl. Yhuda Bakti. Berdasarkan hasil survey dan Perda No. 30 Tahun 2011 bahwa Jl. Urip Sumoharjo ditetapkan sebagai kawasan pusat aktivitas seperti pusat perbelanjaan dan pusat pertokoan modern, sehingga pada jalan ini kepadatan lalu lintas terbilang tinggi khususnya pada jam-jam sibuk.

Rekomendasi

Rekomendasi ini ditujukan kepada seluruh pemangku kepentingan yang terkait dengan penelitian ini (khususnya pemerintah setempat), serta rekomendasi untuk studi lanjut terkait dengan ilmu perencanaan wilayah dan kota:

- Untuk mempertahankan dan tetap melestarikan kegiatan bersepeda yang ada di Kelurahan ini, maka pemerintah harus memperhatikan keselamatan dan kenyamanan pengguna sepeda dengan penyediaan fasilitas jalur khusus pesepeda dan parkir khusus sepeda. Dengan kegiatan bersepeda tersebut diharapkan akan mampu mengurangi polusi udara yang ditimbulkan akibat penggunaan kendaraan bermotor, serta juga dari adanya kegiatan bersepeda tersebut akan membuat masyarakat di Kelurahan Medono menjadi lebih sehat.
- Untuk mempertahankan penggunaan sepeda yang ada di Kelurahan Medono sebaiknya pemerintah menyediakan

layanan petugas jaga seperti polisi atau satpam guna mengatur lalu lintas dan membantu pengguna jalan khususnya pengguna sepeda untuk menyebrang. Semisal disediakan petugas jaga di persimpangan antara Jl. Urip Sumoharjo dengan Jl. Karya Bakti. Penyediaan petugas jaga ini di sediakan pada jam-jam keberangkatan para pekerja dan pelajar yaitu antara pukul 06.00 - 10.00 WIB serta jam pulang kerja atau jam pulang sekolah yaitu antara pukul 14.00 - 18.00 WIB.

- Menyediakan fasilitas ruang parkir khusus sepeda khususnya di Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Karya Bakti serta di pusat perkantoran, seperti di Kantor Kelurahan Medono.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Arif, Ahmad. 2010. *Melihat Indonesia Dari Sepeda*. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara.
- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Artiningsih. 2008. "Dukungan Kebijakan Dalam Menciptakan Kota Berkelanjutan". Semarang: Uniiversitas Diponegoro.
- Banister, David. 1993. *Transport, The Environment and Sustainable Development*. UK: E & FN Spon.
- BPS. 2012. *Kota Pekalongan Dalam Angka Tahun 2012*. Kantor Statistik Kota Semarang.
- Langen, Marius and Rustica Tembela. 2001. *Productive and Liveable Cities: Guidelines for Pedestrian and Bicycle Traffic in Africa Cities*. Netherland: Swets & Zeitlinger Publisher.
- Natalivan, Petrus. 2007. *Pedestrian dalam Pembangunan Perkotaan: Mewujudkan Kota dan Sistem Transportasi yang Berkelanjutan*, dalam Perencanaan dan Perubahan Bangsa di Masa yang Akan Datang. (Ed) Prof Bachtiar Hassan Mirza Kasyful Mahalli dan Wahyu Ario Pratomo. Medan: Pustaka Bangsa Press.
- Pemerintah Kota Pekalongan. 2011. *Laporan Buku Monografi Kelurahan Medono*.

Kelurahan Medono Kecamatan
Pekalongan Barat.

Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Edisi Kedua. Bandung: ITB.

Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB.

HYPERLINK "www.langitberita.com"
<http://www.langitberita.com/top-lists/58874/inilah-5-kota-ternyaman-di-asia-untuk-bersepeda/>. Diakses pada 15 September 2013.

HYPERLINK www.ciptakarya.pu.go.id
http://ciptakarya.pu.go.id/pbl/doc/perd-artrw/Perda30_2011_kotapekalongan.pdf Diakses pada Mei 2014.

HYPERLINK www.radiokotabatik.net
http://www.radiokotabatik.net/2012_12_12_archive.html?m=0 Diakses pada 15 September 2013.