

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Fasilitas

Menurut Sulastiyono dalam Kusuma (2015:3) Mendefinisikan fasilitas merupakan penyediaan bagian perlengkapan fisik untuk memberikan kemudahan kepada para pengguna dalam melaksanakan aktivitas- aktivitasnya atau kegiatan-kegiatannya. Menurut (Mananeke, 2017:3725) Fasilitas adalah seluruh aset berbentuk fisik yang bisa digunakan oleh pengguna untuk melakukan aktivitas dan kegiatan selama berada dalam perusahaan guna memenuhi segala kebutuhan yang diinginkan pengguna, apayang dibutuhkan para pengguna harus disediakan terlebih dahulu.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menyatakan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Dalam UU 22/2009 disebutkan bahwa kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan. Pasal 45 dalam UU ini menegaskan bahwa fasilitas pendukung penyelenggaraan LLAJ meliputi trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte, dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut. Pasal 62 menegaskan bahwa Pemerintah, termasuk Pemerintah Daerah, wajib memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda. Selain itu, para pesepeda juga berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas. Dalam kaitan tersebut, sesuai dengan kewenangan Pemerintah Daerah, Pasal63 menyatakan bahwa Pemerintah Daerah dapat

menentukan jenis dan penggunaan kendaraan tidak bermotor di daerahnya sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan daerah.

Rambu - Rambu harus terlihat jelas dan lengkap serta penempatannya harus sesuai dengan peruntukkannya. Rambu berfungsi memberikan informasi terkait peringatan, larangan, perintah, serta petunjuk saat berlalu lintas. Berikut ini merupakan beberapa rambu dasar yang terdapat pada lajur sepeda dan yang terakhir adalah fasilitas pelengkap seperti peneduh dirasa perlu diadakan mengingat teriknya cuaca di Surakarta pada saat siang hari. Sehingga dengan adanya peneduh ini bisa membuat para pengguna sepeda lebih nyaman lagi dalam melakukan aktivitas bersepeda. Fasilitas penerangan juga diperlukan untuk menunjang keselamatan para pengguna sepeda yang beraktivitas pada malam hari. Tipe fasilitas sepeda ada beberapa tipe yaitu sebagai berikut.

1. Shared Roadways

Shared Roadway merupakan jalur sepeda yang berada pada jalur kendaraan bermotor tanpa adanya marka penunjuk. Jenis jalur sepeda ini bisadigunakan pada jalan yang memiliki bahu jalan minimal 1.2 meter untuk menampung pengendara sepeda. Untuk jalan dengan kecepatan kendaraan >80 km/jam atau pada jalan dengan volume pengendara sepeda tinggi lebar bahu yang direkomendasikan minimal 1.5 meter.

2. Signed Shared Roadways

Signed Shared Roadways merupakan jalan yang dijadikan fasilitas bersama. Umumnya digunakan untuk pengguna sepeda dan pejalan kaki tipe ini ditentukan dengan alasan-alasan sebagai berikut:

- a. Rute disediakan secara kontinuitas sebagai jalur sepeda bersama.
- b. Jalan tersebut digunakan sebagai rute umum untuk pengguna sepeda dengan volume tinggi.
- c. Pada daerah pedesaan jalan bisa dipilih sebagai *Signed Shared Roadways*

apabila pengguna kendaraan bermotor rendah.

- d. Rute ini terbentang sepanjang jalan-jalan lingkungan lokal dan kolektor yang mengarah ke tujuan lingkungan internal seperti taman, sekolah atau kawasan komersial.

3. Bike Lanes

Lajur sepeda dapat dijadikan satu dengan jalan raya apabila ruang jalan tersedia bagi pengendara kendaraan bermotor dan juga pengendara sepeda. *Bike Lane* merupakan lajur sepeda yang dijadikan satu dengan jalan, yang ditandai dengan marka untuk penggunaan sepeda.

4. *Shared Use Path*

Tipe *Shared Use Paths* digunakan pada jalan yang memiliki arus kendaraan bermotor rendah. Tipe ini digunakan sebagai fasilitas bersama, bukan hanya lajur sepeda akan tetapi juga bisa digunakan untuk fasilitas- fasilitas sebagai berikut :

1. *Skaters*
2. Bersepatu roda
3. Pengguna kursi roda
4. Pejalan kaki, termasuk didalamnya kereta bayi dan pelari

Keamanan, Kelangsungan rute, Keterpaduan, Kenyamanan, dan Menarik merupakan prinsip dasar dalam perencanaan dan perancangan fasilitas ramah bersepeda (CROW, 2017). Dalam penerapannya, seringkali perlu ada kompromi yang dilakukan untuk menentukan aspek prioritas. Di tahap perencanaan, hal ini ditentukan oleh fungsi jaringan sepeda yang ingin dikembangkan (PRESTO, 2007). Keamanan meliputi proteksi fisik, pemenuhan standar dimensi, rancangan simpang, pengendalian kecepatan. Kelangsungan rute meliputi perancangan rute yang lebih singkat dibandingkan kendaraan bermotor dan pemberian prioritas bagi pesepeda di penyebrangan dan persimpangan. Keterpaduan meliputi pembuatan rute menerus dan tidak terputus dari titik awal ke tujuan pesepeda, penyediaan marka yang jelas dan menyediakan fasilitas parkir di tempat-tempat tujuan pesepeda. Kenyamanan merupakan pembuatan permukaan lajur sepeda yang rata serta tidak licin, pembuatan lebar yang cukup pada lajur sepeda sehingga

memungkinkan pesepeda untuk mendahului atau bersepeda berdampingan. Pembuatan lajur sepeda yang memudahkan pesepeda seperti menghindari tanjakan atau tikungan tajam, dan Menjaga lajur sepeda agar tetap terawat seperti bebas dari sampah, lubang serta genangan air. faktor menarik meliputi menciptakan rute yang melewati pusat kota, taman kota serta tempat rekreasi lainnya, menghindari untuk merancang rute di tempat yang rawan seperti tempat yang sepi atau kurang pencahayaan dan menciptakan desain dengan lingkungan sekitar yang estetik.

Ketentuan umum penempatan jalur atau lajur sepeda mengacu pada ketentuan RSNI Perancangan Fasilitas Lajur dan Jalur Sepeda untuk semua tipe yaitu (Indonesia 2012):

1. Berada pada sisi kiri lajur sepeda motor apabila terdapat lajur sepeda motor.
2. Berada pada sisi kanan tempat parkir apabila terdapat tempat parkir.
3. Berada pada sisi kanan lajur pejalan kaki apabila ditempatkan pada trotoar tanpa mengurangi lebar minimal lajur pejalan kaki.
4. Tidak mengurangi lebar lajur minimal kendaraan bermotor apabila berada pada badan jalan
5. Diperbolehkan melawan arah pada kondisi arus lalu lintas satu arah (Indonesia 2012).

2.1.2 Kenyamanan

Kenyamanan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah suatu keadaan nyaman. Kenyamanan merupakan suatu kondisi perasaan, kondisi perasaan itu sangat berpengaruh pada orang yang mengalami situasi tersebut. Kita tidak dapat mengetahui tingkat kenyamanan yang dirasakan orang tersebut, tetapi jika ingin mengetahuinya harus menanyakan langsung kepada orang yang bersangkutan untuk mengenai seberapa nyaman diri mereka, dan biasanya menggunakan istilah kontinu, seperti agak tidak nyaman, mengganggu sangat tidak nyaman hingga mengkhawatirkan. Kenyamanan adalah suatu bentuk jasa tidak bisa dilihat, tidak bisa dicium dan tidak bisa diraba maka aspek wujud fisik menjadi penting sebagai ukuran dari pelayanan. Konsumen yang ingin mencari kenyamanan selama proses

menunggu pelaksanaan layanan jasa akan lebih merasa nyaman bila fasilitas yang digunakan oleh pelanggan dibuat nyaman dan dimenarik.

Istilah kota ramah sepeda, atau kota yang ramah sepeda seperti yang digunakan di Amerika Utara, mengacu pada kota yang memiliki infrastruktur yang efisien, kebijakan transportasi dan keputusan bersama antar masyarakat kota untuk menjadikan bersepeda sebagai moda transportasi utama. Disinilah otoritas lokal berfokus untuk membuat kota lebih ramah orang dan ramah lingkungan daripada ramah kendaraan bermotor. Jenis kota seperti ini dapat menciptakan ruang yang lebih cocok untuk bersepeda. Maka dari itu, sepeda merupakan sarana transportasi untuk paling cocok untuk penduduk kota, terutama untuk perjalanan jarak pendek .

Menurut Adisasmita (2012), salah satu penilaian kinerja transportasi adalah dari segi kenyamanan. Kenyamanan transportasi dalam hal ini berarti terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama menggunakan atau berada dalam sarana transportasi. Kinerja aspek kenyamanan dapat diukur melalui meninjau ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standar yang berlaku. Hal ini juga berlaku untuk pesepeda. Kenyamanan bersepeda merupakan hal yang penting untuk diperhatikan.

Jalur sepeda yang nyaman akan menjadi pilihan untuk dilalui oleh para pengguna sepeda. Disisi lain jumlah pengguna yaitu masyarakat Kota Surakarta yang menjadi sasaran utama merupakan suatu potensi yang sangat besar sebagai pengguna jalur sepeda yang disiapkan oleh pihak pemerintah. Peluang yang begitu besar ini tentunya harus diimbangi dengan penyediaan informasi kenyamanan jalur sepeda. Informasi mengenai kenyamanan jalur yang berupa peta kenyamanan jalur sepeda nantinya akan mempermudah seseorang untuk memutuskan jalur mana yang akan dilewati.

Untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pengguna prasarana transportasi yang ada, maka prasarana perlu dilengkapi dengan fasilitas pendukung dan memperhatikan masalah yang mungkin timbul akibat

penataan letak yang tidak sesuai dengan keamanan pengguna jalur sepeda. Sesuai dengan penerapan kenyamanan pengguna sepeda, jalur sepeda yang ideal berdasarkan Peraturan Pemerintah No 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, memiliki lebar minimum 1,5 meter untuk jalur satu arah, dan memiliki lebar minimum 2,4 meter untuk jalur dua arah. Di Kota Surakarta jalur sepeda yang memiliki kriteria kenyamanan baru mencapai 34% dan yang belum memenuhi kriteria kenyamanan 66%. Hal tersebut disebabkan karena sebagian jalur sepeda digunakan sebagai lahan untuk PKL dan lahan parkir. Dimensi jalur sepeda menjadi berkurang, sehingga ruang gerak pengguna sepeda menjadi terganggu.

Penempatan jalur sepeda dapat mempengaruhi kenyamanan pengguna. Jika jalur sepeda digunakan bersamaan dengan jalur lalu lintas lain, seperti jalur pedestrian dan jalur bus, sehingga perlu ada penempatan jalur sepeda yang sesuai untuk menjamin kenyamanan pengguna, misalnya diberi pembatas atau pemisah dengan jalur lalu lintas lain. Ada beberapa pendekatan desain jalur sepeda:

1. Jalur khusus sepeda, adalah jalur dimana lalu lintas untuk sepeda dipisah secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan bermotor dengan pagar pengaman atau kereb ataupun ditempatkan secara terpisah dari jalan raya.
2. Jalur sepeda sebagai bagian jalur lalu lintas yang hanya dipisah dengan marka jalan atau warna jalan yang berbeda.

2.1.3 Keamanan

Menurut Ruswinda (2019) keamanan adalah adanya perasaan terbebasnya diri dari bahaya dan resiko. Hal ini berkaitan dengan tindak kriminal yang ditandai adanya kecelakaan dan apapun yang dapat merugikan diri sendiri dan orang sekitar, contohnya keamanan dalam menggunakan alat transportasi, keamanan di dalam rumah dari pencuri atau perampok, dan keamanan komputer atau *hecker* yang mengintai kapanpun. Menurut Masnur (2021) keamanan adalah keadaan yang terhindar dari bahaya. Istilah ini bisa

digunakan dengan hubungan kepada kejahatan, segala bentuk kejahatan, dan lain-lain. Keamanan merupakan topik yang luas termasuk keamanan nasional terhadap serangan teroris, keamanan komputer terhadap *hacker*, keamanan rumah terhadap maling dan penyusup lainnya, keamanan finansial terhadap kehancuran ekonomi dan banyak situasi berhubungan lainnya. Menurut Indarto (2015) keamanan tidak hanya mencegah rasa sakit dan cedera tetapi juga membuat individu merasa aman dalam aktifitasnya serta dapat mengurangi stres dan meningkatkan kesehatan umum. Bahwa konsep keamanan sekarang ini banyak digunakan untuk menggambarkan ancaman kompleks yang terkait dengan perang sipil, pembunuhan, serta intimidasi terhadap penduduk.

Untuk menunjang keamanan pengguna sepeda di Kota Surakarta, setidaknya hanya jalur khusus sepeda saja yang diperlukan namun perlu adanya fasilitas pendukung lainnya seperti rambu – rambu lalu lintas khusus sepeda, tempat parkir sepeda bahkan sampai penyewaan sepeda. Keamanan menjadi faktor pendukung keinginan masyarakat menggunakan jalur sepeda, jalur sepeda sudah lama terbangun di beberapa kota di Indonesia. Istilahnya dengan jalur lambat. Jalur lambat itu banyak yang sudah dihilangkan untuk pelebaran jalan demi kelancaran arus kendaraan bermotor. Kota Surakarta memiliki jalur sepeda yang selamat, aman, cukup lebar dan terpanjang di Indonesia. Selain dilengkapi dengan rambu juga terhubung operasional lampupengatur lalu lintas (*traffic light*) khusus pesepeda yang dikendalikan dalam sistem transportasi cerdas atau *intelligentia transport system* (ITS). Sekarang diperlukan jalur sepeda yang menjamin pesepeda selamat, aman dan ramah lingkungan untuk mengayuh sepedanya.

Faktor keamanan dan polusi udara menjadi salah satu faktor penghambat sepeda menjadi moda mobilitas keseharian. Kasus kecelakaan yang dialami pesepeda sering terjadi. Maka dari itu keamanan sangat penting untuk keselamatan pengendara sepeda. Kesesuaian jalur sepeda dilihat dari ketersediaan jalur sepeda yang nyaman dan jalur sepeda yang aman. Jalur

sepeda yang aman, yaitu jalur sepeda yang terpisah dari jalur kendaraan bermotor atau jalan dengan kecepatan rata-rata rendah (30 km/jam atau 20 mph atau kurang) dianggap aman untuk bersepeda dan tidak memerlukan jalur atau lajur khusus sepeda, tetapi dianjurkan menggunakan marka stensil '*sharrow*'. Berdasarkan hasil penelitian jalur sepeda yang aman di Kota Surakarta baru mencapai 33% dan yang belum memenuhi kriteria keamanannya yaitu 67%. Dalam konteks kota layak huni pengguna sepeda merupakan prioritas utama yang harus diperhatikan, sedangkan di Kota Surakarta jalur sepeda sering digunakan sebagai jalur alternatif kendaraan bermotor, sehingga pengguna sepeda berada di jalur kendaraan bermotor, hal tersebut cukup membahayakan pengguna sepeda.

2.1.4 Tingkat Keinginan Masyarakat

Menurut Sulistyono (2017) minat pengguna dapat diartikan sebagai ketertarikan kepada satu topik, agar tertarik pada bidang studi atau pokok bahasan tertentu dan merasa senang mempelajari materi itu. Minat momentaniah perasaan tertarik pada suatu topik yang sedang dibahas atau dipelajari, sebagai mana dijelaskan diatas antara minat dan berperasaan senang terhadap hubungan timbal balik. Minat merupakan tingkah laku individu yang bersifat dinamis untuk melakukan segala keinginannya terhadap sesuatu. Keinginan berasal dari diri sendiri, seperti menginginkan sesuatu atau keinginan masa depan yang ingin dicapai (Jogiyanto dalam Abrilia et al., 2020). Oleh karena itu minat adalah aspek psikis yang dimiliki seseorang yang menimbulkan rasa suka ataupun tidak tertariknya terhadap sesuatu dan mampu mempengaruhi suatu tindakan orang tersebut. Minat mempunyai hubungan yang erat dengan dorongan dalam diri individu yang kemudian menimbulkan keinginan untuk berpartisipasi terlibat pada suatu yang diminatinya.

Tingkat keinginan adalah suatu rasa ingin memiliki dan rasa keterikatan pada suatu hal atau aktivitas, tanpa ada yang menyuruh. Tingkat keinginan pada dasarnya adalah penerimaan akan suatu hubungan antara diri sendiri dengan sesuatu diluar diri. Semakin kuat atau dekat hubungan

tersebut, maka dengan sendirinya tingkat keinginan akan semakin besar (Slameto, 2010:180). Sepeda merupakan alat untuk bersenang-senang, melakukan petualangan, dan menjaga kesehatan. Di samping merupakan sarana transportasi yang hemat. Kegiatan bersepeda dapat dilakukan di waktuluang misalnya saja pada akhir pekan. Untuk aktivitas berolahraga dan bersepeda ke tempat kerja, bersepeda tidak memerlukan jarak tempuh yang jauh. Masyarakat dapat melakukannya disekitar kota. Sekarang ini di kota- kota besar kegiatan bersepeda sudah menjadi salah satu gaya hidup masyarakat. Bahkan banyak masyarakat kota-kota besar yang memiliki kegiatan rutin untuk bersepeda bersama.

Salah satu faktor yang menentukan terlaksananya kegiatan bersepeda di suatu daerah adalah keikutsertaan masyarakat atau warga di daerah tersebut. Hal ini jelas karena masyarakatlah yang menjadi subjek dalam kegiatan yang dilaksanakan di daerah tersebut. Kesiediaan masyarakat dalam mengikuti suatu kegiatan olahraga tergantung dengan keinginan masyarakat tersebut tentunya. Suatu kegiatan akan terlaksana dengan baik apabila terdapat minat yang cukup pada masyarakat dan sebagian besar masyarakat berminat untuk melakukan kegiatan tersebut. Untuk mewujudkan suatu aktivitas olahraga perlu adanya keinginan karena dengan adanya keinginan akan menimbulkan rasa tertarik dan senang untuk melakukan aktivitas olahraga terutama bersepeda, ini akan menyebabkan kegiatan atau aktivitas yang dilakukan masyarakat menjadi lebih bermakna dan bersungguh- sungguh dengan demikian masyarakat akan lebih rutin dalam melakukan kegiatan bersepeda. Tanpa adanya keinginan masyarakat tidak akan memperdulikan kegiatan bersepeda.

Seiring dengan bertambahnya pengguna kendaraan bermotor maupun mobil yang menyebabkan kemacetan. Pemerintah Kota Surakarta 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. Pemerintah berusaha agar tingkat keinginan masyarakat Kota Surakarta terus bertambah dan jalur khusus sepeda dapat terealisasi dengan baik sesuai dengan tujuan pembuatan jalur khusus sepeda.

2.1.5 Penelitian Terdahulu

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang menjadi dasar dalam penelitian ini dan dapat dilihat pada tabel berdasarkan setiap jurnal yang digunakan dalam penelitian ini.

2.1.5.1 Rujukan Penelitian Devin, Giovanni Pranata, dkk (2021)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.1 dibawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel Fasilitas.

Tabel 2.1
Rujukan penelitian untuk variabel Fasilitas

Peneliti	Devin, Giovanni Pranata, dan Johannes Susanto (2021)
Judul	Analisis Efektivitas Lajur Khusus Sepeda Pada Kawasan Tomang-Cideng Timur
Jurnal	JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil. Vol. 4, No. 1, Februari 2021: hlm 13-22
Metode Analisis	skala <i>likert</i> , SPSS
Variabel Penelitian	1. Fasilitas 2. Karakteristik pesepeda 3. Efektivitas Lajur Khusus Sepeda
Hasil Penelitian	Hasil penelitian dan analisis disusun menjadi kesimpulan sebagai berikut: 1. Berdasarkan hasil penelitian dan analisis terhadap tingkat keamanan pada lajur khusus sepeda di kawasan Tomang-Cideng timur ini didapatkan nilai rata-rata

	<p>berbobot sebesar 3,18. Oleh sebab itu lajur khusus sepeda pada kawasan ini dinilai sudah cukup aman.</p> <p>2. Berdasarkan hasil penelitian dan analisis terhadap tingkat kenyamanan pada lajur khusus sepeda pada kawasan Tomang-Cideng timur ini didapatkan nilai rata-rata berbobot sebesar 3,35. Oleh sebab itu kesimpulan yang bisa diambil adalah lajur sepeda pada kawasan ini dinilai sudah cukup nyaman untuk digunakan.</p> <p>3. Berdasarkan hasil penelitian dan analisis terhadap tingkat kesterilan pada lajur khusus sepeda pada kawasan Tomang-Cideng timur ini didapatkan nilai rata-rata berbobot sebesar 2,67. Oleh sebab itu lajur khusus sepeda pada kawasan ini dinilai tidak steril dikarenakan beberapa faktor seperti masih adanya pedagang kaki lima, kendaraan bermotor yang tidak taat dan kendaraan yang parkir di lajur khusus sepeda. Hal ini juga sangat terlihat pada saat penulis melakukan survey langsung pada lajur tersebut yang memang masih jauh dari kata steril</p>
Hubungan dengan penelitian ini	Variabel Fasilitas dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk Variabel Fasilitas dalam penelitian ini.

2.1.5.2 Rujukan Penelitian Khusnul Khotimah. dkk (2018)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.2 dibawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel Kenyamanan.

Tabel 2.2
Rujukan penelitian untuk Variabel Kenyamanan

Peneliti	Khusnul Khotimah, MT, Sudirman Anggada, MT, Bobby Agung Hermawan, MT, dan Made Arka Hermawan, MT (2018)
Judul	Perencanaan Jalur Sepeda Yang Terintegrasi Di Kota Bekasi
Jurnal	Jurnal STTD, Vol. 9 No. 2 (2018): Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat.
Metode Analisis	Survei <i>Preferensi</i> , Survei <i>Geometric</i> , dan Survei Karakteristik lalu lintas.
Variabel Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Keselamatan 2. Kenyamanan 3. Daya Tarik
Hasil Penelitian	<p>Setelah melakukan penelitian mengenai penelitian Perencanaan Jalur Sepeda yang Terintegrasi di Kota Bekasi, maka dapat ditarik kesimpulan yaitu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Terdapat 3 (tiga) koridor jalur sepeda yang direkomendasikan di Kota Bekasi dengan konsep keterhubungan antar bangkitan perjalanan dalam hal ini area pemukiman dengan area tarikan perjalanan yaitu simpul transportasi stasiun kereta maupun area komersil. 3 (tiga) koridor jalur sepeda tersebut adalah : - Perumahan Prima Harapan-Stasiun Bekasi dengan Rute Jalan Raya Perjuangan yang terdiri dari 3 (tiga) segmen jalan. - Perumahan Kemang Pratama-Summarecon Bekasi dengan Rute Jalan Boulevar Selatan, Jl. Boulevar Ahmad Yani, Jl. Ahmad Yani, dan Jalan Raya Pekayon. - Perumahan Wisma Jaya-Stasiun Bekasi dengan rute Jalan Raya Perjuangan, Jalan Agus Salim, dan Jalan Mekarsari.

	2. Penentuan tipikal jalur sepeda di koridor yang telah ditentukan adalah sebagai berikut. - Koridor Perumahan Prima Harapan-Stasiun Bekasi degan Tipikal jalur sepeda tipe “B/C”
Hubungan dengan penelitian ini	Variabel Kenyamanan dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variable Kenyamanan dalam penelitian ini.

2.1.5.3 Rujukan Penelitian Abdiyah Amudi, Achmad Wicaksono. dkk (2015)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.3 dibawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel Keamanan.

Tabel 2.3
Rujukan Penelitian untuk Variabel Keamanan

Peneliti	Abdiyah Amudi, Achmad Wicaksono, Imma Widyawati Agustin (2015)
Judul	Evaluasi Kinerja Lajur Khusus Sepeda Dan Becak Di Jalan KH. Wahid Hasyim Kabupaten Jombang
Jurnal	Jurnal Rekaya Sipil / Volume 9, No. 2 – 2015 ISSN 1978 – 5658
Metode Analisis	Analisis LOS (<i>Level Of Service</i>) dan analisis <i>Scenario Planning</i> dengan metode AHP (<i>Analysis Hierarcy Process</i>)
Variabel	1. Keamanan 2. Kesenangan 3. Daya Tarik

Hasil Penelitian	Berdasarkan dari hasil perhitungan analisis <i>Scenario Planning</i> dengan metode <i>Analysis Hierarchi Process</i> (AHP) didapat urutan prioritas penanganan untuk lajur khusus sepeda dan becak di Jalan KH. Wahid Hasyim Jombang kriteria (keamanan dan kesenangan) adalah responden penelitian ini menganggap faktor keamanan sebagai prioritas utama, yaitu dengan nilai 37,5% sedangkan yang menjadi prioritas utama pemilihan strategi peningkatan kinerja lajur khusus sepeda dan becak pada penelitian ini memilih dibuat lajur sepeda (<i>Bike Lane</i>) yaitu sebesar 16,4% responden menganggap dengan lebar jalan 19 m penerapan <i>bike lane</i> sudah tepat diterapkan pada Jalan KH. Wahid Hasyim Jombang
Hubungan dengan penelitian ini	Variabel Keamanan dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk Variabel X ₃ dalam penelitian ini.

2.1.5.4 Rujukan Penelitian Moch Choerul Iman. dkk (2019)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.4 dibawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel Keamanan dan Kenyamanan.

Tabel 2.4
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Keamanan dan Kenyamanan

Peneliti	Moch Choerul Iman, Anis Rakhmawati, Woro Partini Maryunani (2019)
Judul	Evaluasi Lajur Transportasi Tak Bermotor Dengan Metode <i>Analytical Hierarchy Process</i> (AHP)

Jurnal	Jurnal Rekayasa Infrastruktur Sipil, Vol. No. 1 (2019)
Metode Analisis	Metode <i>Analytical Hierarchy Process</i> (AHP)
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X_1 = Kenyamanan X_2 = Keamanan X_3 = Keterjangkauan X_4 = Ketercukupan
Hasil Penelitian	Berdasarkan pembahasan dan analisa pada BAB IV, maka dapat disimpulkan sebagai berikut: <ol style="list-style-type: none"> 1. Fasilitas yang ada sudah sesuai berdasarkan standar untuk trotoar dan lajur sepeda. 2. Faktor yang dominan dalam pemilihan aspek alternatif yang harus dikembangkan dalam lajur transportasi tak bermotor di Kota Magelang adalah kualitas sebesar 13 %. 3. Pilihan kriteria yang dominan dari responden adalah keamanan dengan 33,3 %, sedangkan prioritas kedua adalah kenyamanan, serta di susul oleh keterjangkauan dan ketercukupan. <p>Dari analisis sensitivitas berdasarkan keempat faktor tersebut, maka dapat diambil kebijakan-kebijakan dalam upaya yang perlu ditingkatkan dengan keamanan yang lebih prioritas dari pada kenyamanan, untuk dapat meningkatkan keamanan agar transportasi bermotor dilarang melewati lajur pejalan kaki dan pesepeda.</p>
Hubungan dengan penelitian ini	Variabel Keamanan dan Kenyamanan dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk Variabel X_2 dan X_3 dalam penelitian ini.

2.1.5.5 Rujukan Penelitian Agustiah Wulandari. dkk (2018)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.4 dibawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel Tingkat Keinginan Masyarakat.

Tabel 2.5
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Tingkat Keinginan Masyarakat

Peneliti	Agustiah Wulandari, Imai Putri Windarni dan Firsta Rekayasa Hernovianty (2018)
Judul	Tingkat Keinginan Masyarakat Menggunakan Jalur Sepeda di Kota Pontianak
Jurnal	Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang, Vol. 5 No. 3
Metode Analisis	metode Analisis Regresi Linier Berganda, SPSS 16
Variabel Penelitian	Variabel Depenen Tingkat Keinginan Masyarakat
Hasil Penelitian	Perhitungan jumlah minat masyarkat 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. 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 berminta dalam bersepeda. Yaitu dapat diketahui melalui kondisi eksisting dan sarana pendukungnya. Serta faktor yang mempengaruhi minat masyarakat menggunakan jalur sepeda.
Hubungan dengan penelitian ini	Variabel Tingkat Keinginan Masyarakat dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk Variabel Y dalam penelitian ini.

Di setiap masing – masing penelitian terdahulu, penulis mengambil satu variabel dan dikembangkan pada penelitian ini dengan tempat dan sasaran responden yang berbeda. Penelitian ini merupakan pengembangan dari penelitian terdahulu yang penulis ambil dari diatas semuanya ada terdapat satu variabel, dua variabel, dan tiga variabel independen (X) dari beberapa variabel dependen (Y) yaitu Tingkat Keinginan Masyarakat. Tetapi disini penulisan hanya mengambil, serta mengembangkan lagi variabel independen (X) penelitian terdahulu tersebut, menjadi tiga variabel independen dan satu variabel dependen yang berbeda yaitu variabel Fasilitas, Kenyamanan, Keamanan terhadap Tingkat Keinginan Masyarakat.

2.2 Hipotesis

Keberadaan hipotesis dipandang sebagai komponen penting dalam penelitian. Hal tersebut juga didukung oleh Sugiyono (2015 : 64), hipotesis adalah jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data.

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap masalah penelitian yang kebenarannya masih harus diuji empiris. Hipotesis dalam penelitian ini antara lain:

H1 Diduga faktor Fasilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap tingkat keinginan masyarakat menggunakan jalur khusus sepeda di Kota Surakarta

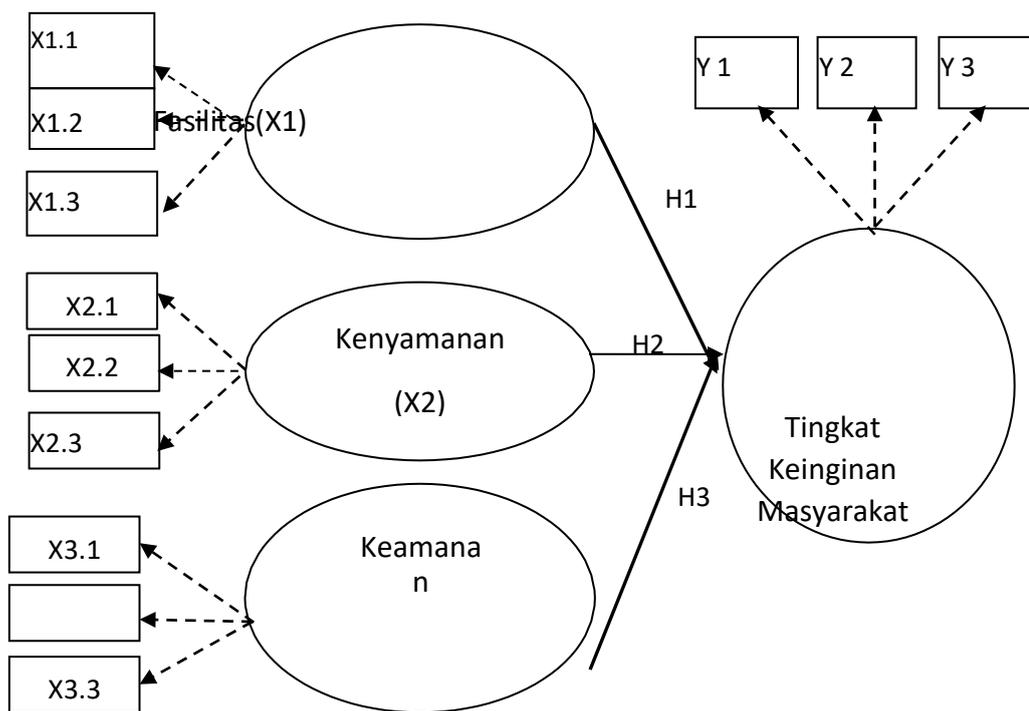
H2 Diduga faktor Kenyamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap tingkat keinginan masyarakat menggunakan jalur khusus sepeda di Kota Surakarta

H3 Diduga faktor Keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap tingkat keinginan masyarakat menggunakan jalur khusus sepeda di Kota Surakarta

2.3 Kerangka Pemikiran

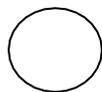
Berdasarkan uraian dalam tinjauan pustaka, maka dapat digambarkan dalam kerangka pemikiran sebagai berikut:

Gambar 2.1: Kerangka Pemikiran



Keterangan

: Variabel



: Indikator



—————▶ : Pengaruh

- - - - -▶ : Pengukur

H : Hipotesis

Indikator variabel independen (X1) Fasilitas:**(Devin, Giovanni Pranata, dan Johannes Susanto, 2021) :**

- X1.1 : Lampu penerangan
- X1.2 : Marka jalan
- X1.3 : Rambu lalu lintas

Indikator variabel independen (X2) Kenyamanan: (Moch Choerul Iman. dkk, 2019) :

- X2.1 : Keteduhan jalan
- X2.2 : Perkerasan jalan
- X2.3 : Lebar jalan

Indikator variabel independen (X3) Keamanan:(Abdiyah Amudi. dkk, 2015) :

- X3.1 : Aman dari pengendara motor
- X3.2 : Persimpangan jalan
- X3.3 : Proteksi fisik

Indikator variabel dependen (Y) Tingkat Keinginan Masyarakat:(Agustiah Wulandari. dkk, 2018):

- Y1 : Bike to work
- Y2 : Ramah lingkungan
- Y3 : Aktivitas berolahraga

