

LATAR BELAKANG PERILAKU BERSEPEDA DI UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Alfa Narendra

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Negeri Semarang (UNNES)
Kampus Sekaran, Gunungpati, Semarang 50229, Telp (024) 8508102. E-mail: alfanarendra@gmail.com

Abstract: *In late 2009, Conservation Development Team held a working meeting that one of them is related to the concept of campus bike. The result is a program of prioritizing bicycles and pedestrians, as part of Green Transport System Internal Framework. On March 20, 2010 Date of declared conservation campus. In the same year, in 1000 the bike Unnes get grants from the Corporate Social Responsibility 3rd party. From the cordon line survey closed, recorded at least 3,000 motorcycles were on campus at the time sama. Berdasarkan Sekaran other surveys, boundary surveys tiered, has been growing interest in citizen UNNES for cycling and berjalankaki on campus have now UNNES, and on the other , UNNES managers are trying hard to meet the demand ini. Tulisan is trying to focus on the facts obtained from the results of the 2010-2012 survey, and make recommendations based on those facts.*

Keywords: *Transportation, user behavior, bicycles, motor bikes, time, space*

Abstrak : Di akhir tahun 2009, Tim Pengembang Konservasi mengadakan rapat kerja yang salah satunya berkenaan dengan konsep sepeda kampus. Hasilnya adalah program pengutamaan sepeda dan pejalan kaki, sebagai bagian dari Kerangkakerja Sistem Transportasi Hijau Internal. Pada Tanggal 20 Maret 2010 di deklarasikan kampus konservasi. Pada tahun yang sama, Unnes mendapatkan hibah 1000 sepeda dari program Corporate Social Responsibility pihak ke 3. Dari survei cordon line tertutup, dicatat setidaknya ada 3000 sepeda motor berada di dalam kampus Sekaran pada saat yang sama. Berdasarkan survei yang lain, survei berjenjang terbatas, sudah tumbuh minat warga unnes untuk bersepeda dan berjalankaki di lingkungan kampus sekaran unnes, dan di sisi lain, pengelola unnes sedang berusaha keras untuk memenuhi permintaan ini. Tulisan ini berusaha fokus pada fakta-fakta yang didapat dari hasil survei dari 2010-2012, dan memberi rekomendasi berdasar fakta-fakta tersebut.

Kata kunci : Transportasi, perilaku pengguna, sepeda, sepeda bermotor, waktu, ruang

PENDAHULUAN

Sebagai universitas yang berlabel Universitas Konservasi, mendorong Unnes untuk mengawal label ini. Usaha ini termasuk mengalihkan penggunaan kendaraan bermotor menjadi pengguna kendaraan tak bermotor. Tulisan ini, menjadi kelengkapan kajian akademik bagi proses tersebut.

METODOLOGI

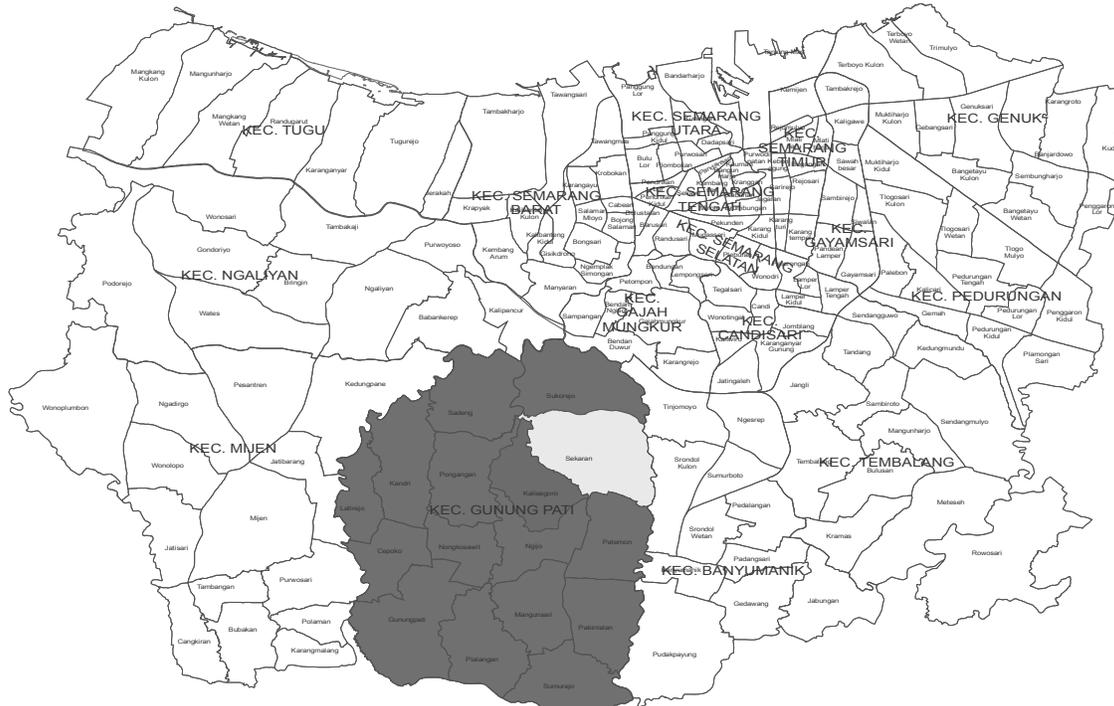
Penelitian ini terdiri dari rangkaian penelitian dalam tahun yang berbeda. Penelitian pertama adalah perhitungan lalu lintas dengan basis pengamatan garis cordon tertutup. Pengamatan dibagi menjadi tiga kelompok area yang berdampingan, yaitu Fakultas Ilmu

Keolahragaan dan sekitarnya, Fakultas Ilmu Pendidikan dan sekitarnya, Gedung H dan sekitarnya. Penelitian ini dilakukan oleh Muh Arief Firdaus dan kawan-kawan dengan salah satu pembimbingnya Alfa Narendra. Penelitian kedua menggunakan dasar survei kelompok bertingkat (*Stratified Cluster survey*). Sampel ditingkat dalam pola yang alami seperti lama studi, pangkat dan golongan untuk dosen dan karyawan. Sementara untuk kelompoknya, juga dikelompokkan berdasar pola yang alami berupa batas fakultas dan jurusan masing-masing responden. Penelitian ini dilakukan olehby Arfitriyani, Daniel Agnes and Triwibowo dengan salahsatu pembimbingnya adalah Alfa Narendra. Data-data yang dikumpulkan

disajikan dalam bentuk penjabaran (diskriptif). Penelitian berikutnya adalah penelitian mengenai Bus Rapid Transit di Kota Semarang oleh Alfa Narendra.

Data

Kampus Unnes sekarang terletak di Kecamatan Gunung Pati, Kota Semarang. Dibagian selatan Kota Semarang, Kecamatan Gunung Pati adalah daerah berbukit, dengan sebagiannya curam. Seperti halnya bagian lain di Kota Semarang



Gambar 1. Kelurahan Sekaran dalam Kecamatan Gunung Pati di Kota Semarang

Dari penelitian pada pengguna Bus Rapid Transit di Kota Semarang, beberapa kesimpulan bisa ditarik. Pertama, banyak pengguna (218 dari 510) telah memiliki sebuah sepeda bermotor per keluarga. 101 dari 218 keluarga tersebut berencana untuk menambah kepemilikan kendaraan bermotornya, yang berarti hampir separuh keluarga yang sudah memiliki sebuah kendaraan, ingin menambah sebuah lagi. Lebih lanjut, 29 dari 79 keluarga yang sudah memiliki 2 buah sepeda motor, masih ingin menambah sebuah lagi. Terdapat 23 dari 79 keluarga yang tidak memiliki

kendaraan, ingin memiliki setidaknya sebuah sepeda bermotor. Data tersebut menunjukkan tingginya permintaan untuk memiliki kendaraan bermotor pribadi, untuk pengguna BRT, yang bisa jadi secara umum jug berlaku demikian. (Alfa Narendra 2011)

Saat ini Universitas Negeri Semarang memiliki 1055 dosen yang terkelompok dalam 8 fakultas, 601 staf, dan 30.064 mahasiswa aktif (2011). Data-data dibawah ini di susun dari berbagai penelitian yang disebutkan diatas.

Tabel 1 menunjukkan jarak yang harus ditempuh warga Unnes. Ada pola yang berbeda antara dosen, staf dan mahasiswa.

Tabel 1. Jarak Tempuh ke Kampus

	Jarak (km)	Dosen	Staf	Mahasiswa
1	'< 1	6.59%	19.54%	79.34%
2	1-2	2.20%	17.24%	10.52%
3	2-4	12.09%	27.59%	6.40%
4	4-10	30.77%	13.79%	1.98%
5	10-20	31.87%	17.24%	1.45%
6	'>20	16.48%	4.60%	0.30%
	Jumlah	100.00%	100.00%	100.00%

Jarak tempuh lebih berkaitan dengan kesukaan, dan kondisi sosial ekonomi yang bersangkutan. Tabel 2 menunjukkan pemilihan tempat tinggal diantara warga Unnes.

Table 2. Housing Selection

	Tempat Tinggal	Dosen	Staf	Mahasiswa
1	Rumah Pribadi	98.90%	82.76%	6.29%
2	Kos	1.10%	16.09%	92.24%
3	Kontrak	0.00%	1.15%	1.47%
	Jumlah	100.00%	100.00%	100.00%

Waktu dan ruang, disini berupa jadwal , lokasi (tempat tinggal dan Unnes) , dan jarak yang diturunkan menjadi pola transportasi, seperti waktu dan jadwal, pemilihan moda dan rute.

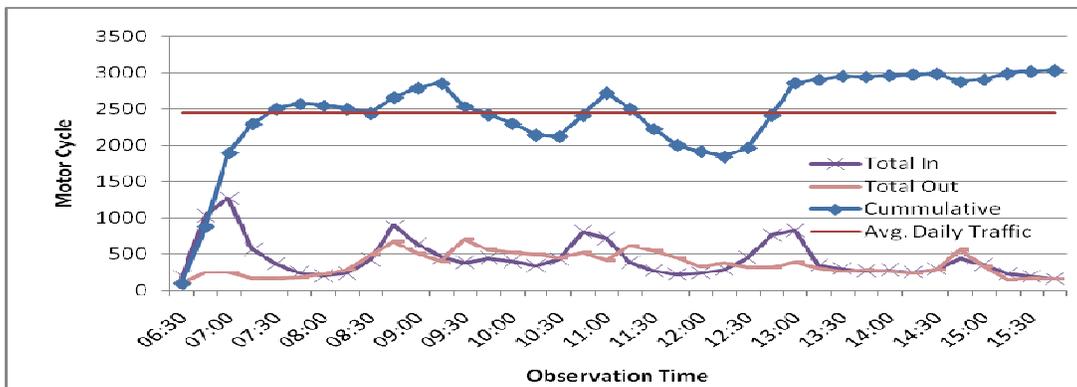
Tabel 3 dibawah ini menunjukkan pemilihan moda dan penggantinya bagi warga unnes. Warga Unnes umumnya menggunakan sepeda motor sebagai moda utama, namun tidak menjadikan sepeda sebagai pengganti utama.

Tabel 3. Pemilihan Moda

	Jenis Kendaraan	Kendaraan Harian			Kendaraan Pengganti		
		Dosen	Staf	Mahasiswa	Dosen	Staf	Mahasiswa
1	Mobil Pribadi	42.86%	13.79%	1.19%	4.55%	1.54%	0.25%
2	Sepeda Bermotor	49.45%	73.56%	55.56%	14.77%	4.62%	2.95%
3	Angkutan Umum	1.10%	1.15%	0.70%	37.50%	46.15%	5.41%
4	Sepeda	0.00%	2.30%	6.29%	6.82%	3.08%	8.52%
5	Menumpang	2.20%	4.60%	20.55%	22.73%	26.15%	52.74%
6	Berjalan Kaki	4.40%	4.60%	15.72%	13.64%	18.46%	30.14%
	Jumlah	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Pola pemilihan moda ini secara langsung mempengaruhi jumlah sepeda motor yang beredar di kampus. Karena sebagian besar

warga menggunakan sepeda motor sebagai kendaraan harian.



Gambar 2. Jumlah Sepeda Motor Dalam Kampus 2010

Gambar 2 menunjukkan jam puncak untuk sepeda bermotor di lingkungan Unnes pada jam 16.00, yaitu saat 3032 sepeda bermotor berada didalam kampus. Rata-rata terdapat 2446 buah kendaraan sepanjang hari pengamatan. Pola ini merupakan turunan dari jadwal perkuliahan mahasiswa.

Berkaitan dengan kebijakan transportasi hijau, warga Unnes juga di tanya mengenai keinginan mereka menggunakan sepeda, untuk mendukung kebijakan tersebut. Tabel 4 dibawah ini menunjukkan bagaimana warga berusaha mendapatkan sepeda.

Tabel 4. Usaha Warga Mendapatkan Sepeda

		Dosen	Staf	Mahasiswa
1	Meminjam teman	0.00%	0.00%	5.25%
2	Sepeda Kampus	43.84%	62.82%	43.04%
3	Sepeda Pribadi	28.77%	10.26%	20.15%
4	Membeli dgn Subsidi	27.40%	26.92%	31.56%
	Jumlah	100.00%	100.00%	100.00%

Disisi lain, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam penyelenggaraan kebijakan tersebut. Hal-hal tersebut disebutkan dalam Tabel 5.

Table 5. Hal-hal yang perlu diperhatikan

		Dosen	Staf	Mahasiswa
1	Sulit, kotor, lelah	26.51%	24.05%	24.32%
2	Tdk ada Jalur Sepeda	32.53%	11.39%	22.71%
3	Cuaca Buruk	12.05%	18.99%	13.35%
4	Waktu tempuh	10.84%	25.32%	7.76%
5	Perlu banyak bergerak	8.43%	6.33%	18.38%

		Dosen	Staf	Mahasiswa
6	Sepeda kurang baik	13.25%	7.59%	9.50%
7	Tidak bisa bersepeda	2.41%	3.80%	1.82%
8	Lain-lain	2.41%	2.53%	2.17%
	Jumlah	100.00%	100.00%	100.00%

HASIL DAN PEMBAHASAN

Medan yang curam di Kecamatan Gunung Pati bisa menyulitkan bagi pesepeda, apalagi bagi orang yang bukan pesepeda. Sehingga jarak dan medan menjadi faktor utama yang menyulitkan. Untuk tulisan ini, mahasiswa menjadi sasaran utama bagi kebijakan ini.

Sayangnya, bersepeda belum menjadi pilihan utama. Hal ini berkaitan dengan hambatan sebagaimana disebutkan dalam Tabel 5, lebih lanjut dalam Tabel 1 dan 3. Meski terdapat berbagai hambatan tersebut, masih terdapat secercah harapan bagi kebijakan ini. Sebagian besar yang mau bersepeda dalam kampus, masih bergantung pada sepeda kampus, yang saat ini sudah ada. Lebih lanjut, hambatan sebagaimana dalam Tabel 5 sebagian sudah bisa diatasi dengan adanya bis kampus.

KESIMPULAN

Unnes mesti menekankan pada faktor utama, baik pada warganya maupun pada hambatan yang ada. Pengguna utama adalah mahasiswa, yang bisa dengan mudah dikelola karena jarak tempuh yang paling dekat, dan mudah untuk berpindah menjadi pesepeda.

Sehingga untuk memudahkan mahasiswa, Unnes harus menekankan pada masalah utamanya, yaitu kesulitan mendapatkan sepeda, tidak ada jalur sepeda dan kurang bergerak. Untungnya unnes telah menyediakan bis ulangalik untuk mengatasinya.

DAFTAR PUSTAKA

- Alfa Narendra, 2011, Pola Pemilihan Moda Pengguna Bus Rapid Transit (BRT) Di Kota Semarang, FSTPT 13 Proceeding
- Arfitriyani, Daniel Agnes and Triwibowo, 2011, Analisis Pola Permintaan Sepeda Kampus Bagi Mahasiswa Universitas Negeri Semarang, Skripsi Unnes
- DanikDaniati. 2011. Perencanaan Jalur Sepeda Dilingkungan Universitas Negeri Semarang Guna Mendukung Universitas Konservasi. Universitas Negeri Semarang. Semarang.
- Edward K Morlock. 1988. Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Yogyakarta: Erlangga.
- Muh Arief Firdaus et al., 2010, Analisa Kapasitas Parkir Unnes, Skripsi Unnes

