

# ANALISIS POLA PERMINTAAN SEPEDA KAMPUS BAGI MAHASISWA UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Lulut Indriyaningrum, Alfa Narendra dan Arfitriyani

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Negeri Semarang (UNNES)  
Gedung E4, Kampus Sekaran Gunungpati Semarang 50229, Telp. (024) 8508102

---

**Abstract:** *The research aims to discover and describes the patterns of demand for student campus bike and infrastructure needed by the student in Unnes. By quantitative descriptive analysis method based on the data processing questionnaires and field observations, it can be found relation to the choice of variables that make up the student transportation demand patterns and the desired infrastructure. The sampling technique was conducted by Stratified Cluster Sample.*

**Keywords :** *patterns of demand, students, facilities*

**Abstrak:** Penelitian ini bertujuan untuk menemukan dan mendeskripsikan pola permintaan sepeda kampus mahasiswa Unnes dan sarana prasarana yang dibutuhkan oleh mahasiswa. Dengan metode analisis diskriptif kuantitatif berdasarkan hasil pengolahan data angket/ kuesioner dan observasi lapangan, maka dapat ditemukan hubungan variabel terhadap pilihan transportasi mahasiswa yang membentuk pola permintaan serta sarana prasarana yang diinginkan. Teknik pengambilan sampel dilakukan dengan metode *Stratified Cluster Sample*.

**Kata kunci :** pola permintaan, mahasiswa, sarana prasarana

## PENDAHULUAN

Unnes meneguhkan diri menjadi Universitas Konservasi sejak 20 Maret 2010 yang dideklarasikan oleh Rektor Universitas Negeri Semarang, Prof.Dr.H. Sudjono Sastroatmodjo, M.Si dan disaksikan secara langsung oleh Menteri Pendidikan Nasional, Prof. Dr. Ir. Muh Nuh, DEA. Salah satu misi yang diusung adalah pelaksanaan program sepeda kampus, namun hingga saat ini belum banyak ditemui mahasiswa pengguna sepeda kampus di lingkungan internal kampus.

Untuk itu perlu adanya evaluasi program yang telah berjalan untuk menemukan pola permintaan mahasiswa sebagai penyelesaian masalah. Untuk itu dapat diwakili melalui pertanyaan bagaimana pola permintaan sepeda kampus mahasiswa Unnes dan sarana prasarana yang diinginkan?

Penelitian ini berlokasi di Kampus Unnes Sekaran, Gunungpati yang memiliki kompleksitas situasi, baik berupa pusat pengambilan keputusan maupun kondisi geografis yang unik. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh mahasiswa Unnes kampus Sekaran, Gunungpati. Sedangkan sampel diambil dengan menggunakan metode *Stratified Cluster Sample* dimana pengumpulan data diambil dengan metode angket/ kuesioner.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### ***Jumlah Responden Pengguna Sepeda***

Dari hasil penelitian yang dilakukan didapatkan dari 1431 responden menunjukkan sebanyak 90 responden yang menggunakan sepeda sebagai transportasi utama (pengguna sepeda), serta menunjukkan 104 responden yang memilih sepeda sebagai transportasi pengganti (berpotensi sebagai pengguna).

**Tabel 1 .** Responden pengguna sepeda

Status	Jumlah
Pengguna sepeda	90
Berpotensi sebagai pengguna	104
Jumlah	194

Dari tabel dan gambar tersebut cukup jelas terlihat bahwa peminat sepeda kampus masih sangat sedikit. Hal ini terbukti dengan kondisi di lapangan yang sangat jarang ditemui responden pengguna sepeda kampus.

### ***Pola Permintaan Sepeda Responden***

#### ***Jenis kelamin terhadap pilihan transportasi***

Dari 658 responden pria ditemukan 10,18% responden diantaranya pengguna sepeda dan dari 773 responden wanita hanya 2,97% diantaranya yang merupakan pengguna sepeda. Hal ini menunjukkan adanya ketimpangan jumlah yang cukup signifikan dan juga menunjukkan bahwa jenis kelamin responden berhubungan dengan pemilihan transportasi sepeda sebagai transportasi internal kampus responden.

**Tabel 2** Jenis kelamin responden pengguna sepeda

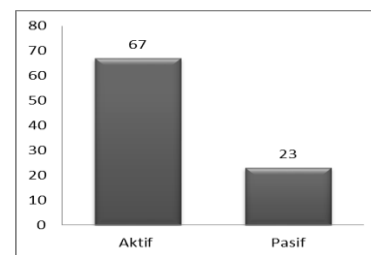
Jenis Kelamin Pengguna Sepeda	Jumlah
Laki-laki	67
Perempuan	23
Jumlah	90

**Tabel 3** Uang saku dan pilihan transportasi responden

Uang Saku	Bis	Sepeda	Mobil Pribadi	Menumpang	Sepeda Motor	Jalan kaki	Angkot	Lainnya	%
< 500.000	0	65	0	201	31	191	10	0	34,8
500.000-750.000	0	21	0	99	566	37	0	0	50,5
750.000-1.000.000	0	10	0	24	210	0	0	0	17,0
1.000.000-1.250.000	0	0	7	0	45	0	0	0	3,63

### ***Status responden terhadap pilihan transportasi***

Dari 1294 responden yang tergolong responden aktif (responden semester 1-8) ditemukan 5,17 % responden pengguna sepeda, sedangkan dari 137 responden pasif (responden semester 9 keatas) ditemukan 16,7% responden pengguna sepeda. Dari gambar 1 diperoleh bahwa pengguna sepeda didominasi oleh responden aktif (responden semester 1-8). Hal ini wajar karena memang jumlah responden aktif jauh lebih banyak daripada responden pasif. Namun dari data yang diperoleh jumlah pengguna sepeda baik mahasiswa aktif maupun mahasiswa pasif masih tergolong sedikit dengan persentase kurang dari 20%.



**Gambar 1.** Responden pengguna sepeda

### ***Uang saku responden terhadap pilihan transportasi***

Jika dilihat dari faktor jumlah uang saku bulanan responden, jika dihubungkan dengan pilihan transportasi responden, maka dapat dilihat pada tabel berikut.

Uang Saku	Bis	Sepeda	Mobil Pribadi	Menumpang	Sepeda Motor	Jalan kaki	Angkot	Lainnya	%
1.250.000-1.500.000	0	0	7	0	2	0	0	0	0,48
1.500.000-1.750.000	0	0	3	0	0	0	0	0	0,20
1.750.000-2.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
>2.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Terlihat 50,52% memiliki uang saku sebesar Rp 500.000,00- Rp 750.000,00 dan transportasi pilihan responden didominasi oleh pemilihan penggunaan sepeda motor. Dari tabel juga dapat dilihat semakin besar uang saku responden maka pilihan transportasi lebih mengarah kepada kendaraan pribadi ber-BBM. Hal ini berarti besaran uang saku responden terkait dengan pilihan transportasi responden.

#### **Rata-rata datang ke kampus terhadap pilihan transportasi**

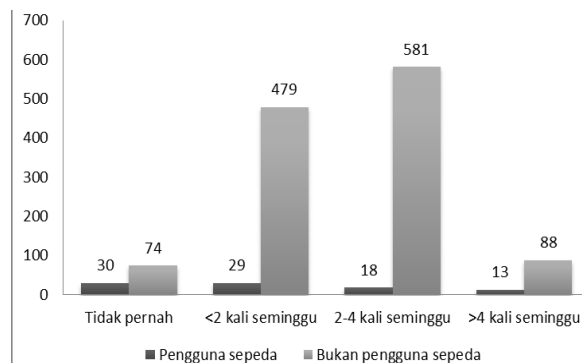
**Tabel 4** Rata-rata datang ke kampus dan pilihan transportasi responden

Jumlah hari	Pesepeda	Bukan pesepeda	Responden
1	3	18	21
2	5	21	26
3	12	32	44
4	25	611	636
5	38	638	676
6	4	2	6
7	3	19	22
Jumlah	90	1341	1431

Untuk tingkat kehadiran 1-2 hari dalam seminggu dikategorikan dengan kehadiran rendah, 3-4 dikategorikan sedang dan 5-7 dikategorikan tinggi. Dari tabel terlihat bahwa responden pengguna sepeda maupun bukan pengguna sepeda sama-sama memiliki jumlah pemilih tertinggi pada opsi 5 hari dalam seminggu.

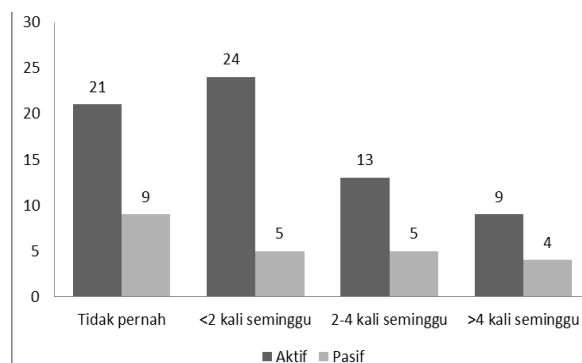
#### **Rata-rata responden beraktivitas lebih dari satu gedung terhadap pilihan transportasi**

Untuk tingkat pergerakan antar gedung responden, pergerakan kurang dari 2 kali dalam seminggu dikategorikan sebagai pergerakan rendah, sedangkan 2 hingga lebih dari 4 kali dalam seminggu dikategorikan pergerakan tinggi.



**Gambar 2.** Tingkat aktivitas lebih dari satu gedung responden pengguna sepeda dan bukan pengguna sepeda

Dapat dilihat bahwa sebagian besar responden pengguna sepeda memiliki intensitas pergantian antar gedung yang tergolong rendah, yaitu sebanyak 65,55% dari 90 responden.

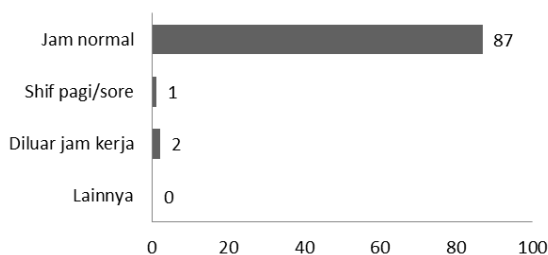


**Gambar 3.** Tingkat aktivitas lebih dari satu gedung responden aktif dan pasif pesepeda.

Dengan demikian dapat dilihat bahwa sebagian besar responden dengan tingkat intensitas pergantian antar gedung yang rendah berpotensi sebagai pengguna sepeda. Data ini sesuai dengan data alasan responden dimana responden enggan menggunakan sepeda dengan alasan harus bepergian ke beberapa tempat dalam sehari.

**Jam aktivitas terhadap pilihan transportasi**

Sedangkan untuk responden pengguna sepeda diperoleh dari 90 responden pesepeda diketahui 1 orang biasa beraktivitas pada shift harian dan 2 responden biasa beraktivitas di luar jam kerja, sedangkan 96,66% sisanya biasa beraktivitas pada jam normal. Berdasarkan data dapat dilihat bahwa hampir seluruh responden Unnes juga beraktivitas pada jam normal, hal ini berarti bahwa sebagian besar responden berpotensi sebagai pengguna sepeda, namun yang terlihat dari data hanya 6,07 % dari 1.431 responden saja yang menjadi pengguna sepeda. Jika ditinjau dari data alasan tidak menggunakan sepeda, jam normal adalah jam sibuk aktivitas. Penggunaan sepeda tentunya akan menghabiskan waktu dan tenaga lebih sehingga responden enggan menggunakannya.

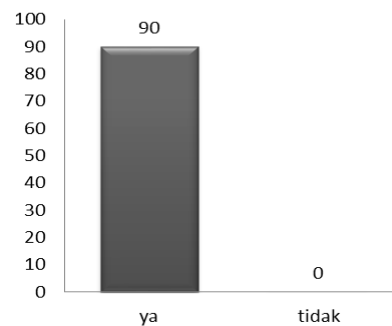


**Gambar 4.** Waktu aktivitas responden pesepeda

**Kekurangan fisik terhadap pilihan transportasi**

Sebagian besar responden tidak memiliki kekurangan fisik, sedangkan 8 responden memiliki kondisi *Different Ability* (*Diffable*) hal

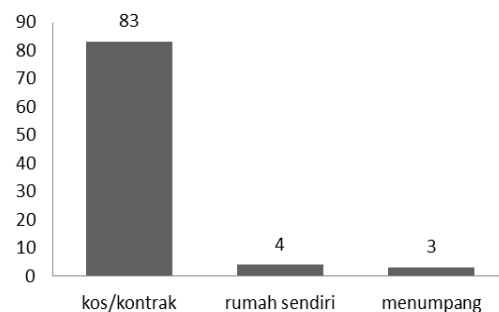
ini berbanding lurus dengan gambar 5, dimana seluruh pengguna sepeda tidak memiliki kekurangan fisik. Dari data yang diperoleh sebanyak 8 responden *Diffable* sebagian besar memilih menggunakan transportasi umum. Sedangkan sebagian besar responden yaitu 99,44% dengan kondisi normal berpotensi sebagai pengguna sepeda. Hal ini juga menunjukkan bahwa kondisi fisik responden terkait dengan pilihan transportasinya.



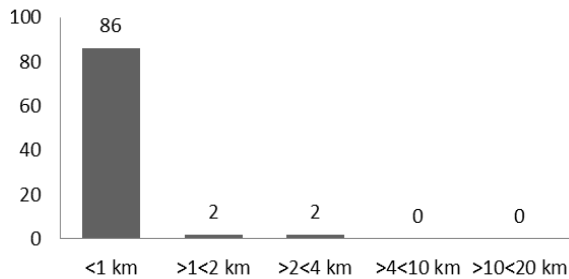
**Gambar 5 .** Kekurangan fisik responden pesepeda

**Jenis tempat tinggal, jarak dan waktu tempuh terhadap pilihan transportasi**

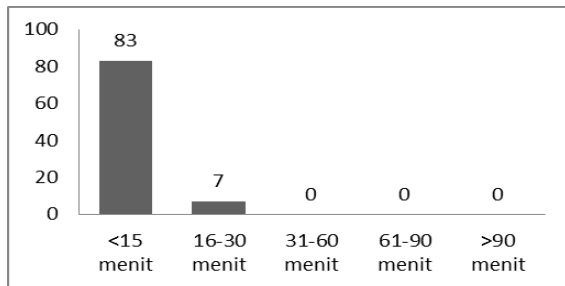
Untuk tempat tinggal responden, sebagian besar responden tinggal dengan cara kost/ kontrak disekitar lokasi kampus. Dari data pengguna sepeda, diketahui pada umumnya responden pengguna sepeda adalah responden kost/ kontrak di sekitar kawasan Unnes, sedangkan sisanya memiliki tempat tinggal sendiri maupun menumpang di sekitar Unnes juga, seperti terlihat pada gambar 6.



**Gambar 6 .** Jenis tempat tinggal responden pengguna sepeda



**Gambar 7.** Jarak tempat tinggal responden pengguna sepeda



**Gambar 8.** Waktu tempuh responden pengguna sepeda

Pada data sebagian besar responden tinggal di lingkungan sekitar kampus dengan waktu tempuh yang relatif singkat menuju kampus, hanya sebagian kecil responden yang tinggal lebih dari 8 km dari kampus. Pada kondisi geografis yang datar, secara umum jarak kurang dari 8 km masih memungkinkan bagi pengguna sepeda untuk menggunakan sepeda.

Namun bila dilihat dari kondisi geografis Unnes yang berbukit terjal terutama bagi responden dengan tempat tinggal di daerah luar Sekaran untuk menuju Unnes harus melalui kelerengan 2-15% bahkan lebih yang jika dilihat dari jalan akses menuju kampus yang rusak dan waktu tempuh yang cukup lama memang kurang memungkinkan untuk menggunakan sepeda dari tempat tinggal, karenanya diperlukan terminal pergantian antar moda sebagai solusinya. Secara garis besar sebagian besar responden berpeluang sebagai pengguna sepeda kampus.

**Tabel 5** Analisis Pola Permintaan Sepeda

Keterangan	Pola Permintaan	
	Ada	Tidak ada
Jenis kelamin	√	
Status responden (mahasiswa aktif/ pasif)	√	
Uang saku responden perbulan	√	
Rata-rata datang ke kampus	√	
Rata-rata aktivitas lebih dari 1 gedung	√	
Waktu aktivitas responden	√	
Kekurangan fisik	√	
Jenis tempat tinggal	√	
Jarak tempat tinggal	√	
Waktu tempuh	√	

Dari data diperoleh bahwa ternyata kesepuluh hal tersebut terkait dengan pola permintaan sepeda responden.

#### Data Transportasi Responden

Sedangkan untuk alat transportasi harian responden sangat didominasi dengan penggunaan sepeda motor. Jika ditinjau dari jarak, lokasi tempat tinggal responden serta waktu tempuh responden menuju kampus sebagian besar responden sebenarnya sangat berpeluang menjadi pengguna sepeda kampus. Hal ini berarti ada hal lain yang menjadi pertimbangan responden untuk tidak menggunakan sepeda kampus, seperti yang telah dibahas di atas antara lain adalah jenis kelamin responden dan lain sebagainya.

Untuk pilihan transportasi responden terlihat bahwa transportasi utama pilihan responden bukan sepeda yang hanya dipilih 6,28 % responden dan lebih cenderung pada kendaraan pribadi seperti sepeda motor sebanyak 55,55%. Begitu pula untuk transportasi pengganti responden lebih memilih

untuk menumpang teman dan disusul opsi jalan kaki. Sedangkan untuk opsi sepeda sebagai transportasi pengganti hanya dipilih oleh 104 responden atau hanya sekitar 7,26 % saja dari 1431 responden. Dari sini kembali dapat dilihat bahwa minat responden terhadap penggunaan sepeda kampus masih sangat rendah.

Untuk pemicu responden menggunakan sepeda kampus, sebagian besar menjawab dengan alasan sarana prasarana, sedangkan yang menjawab dorongan teman, lainnya dan tidak ada hanya sebagian kecil. Hal ini berarti sebagian besar responden mengharapkan adanya perbaikan maupun penambahan sarana prasarana untuk dapat memacu minat responden menggunakan sepeda kampus.

#### Data Sarana Prasarana Pilihan Responden

Dua hal pemacu untuk besepeoda pilihan responden, didominasi oleh opsi jalur khusus sepeda/ prioritas untuk pengguna sepeda. Dari data ini dapat dilihat bahwa hal yang menjadi sorotan utama responden adalah keselamatan responden sendiri. Namun kenyataan di lapangan, jalur khusus sepeda yang tersedia di Unnes baru dapat dilihat di depan Fakultas MIPA dan Fakultas Bahasa dan Seni.



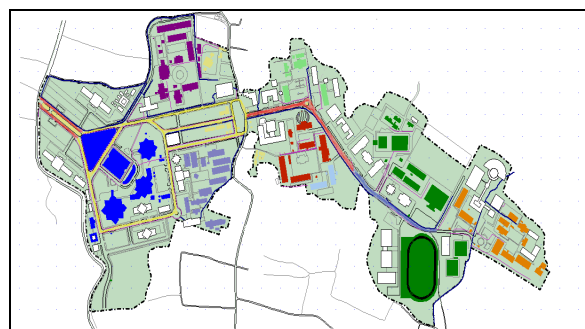
**Gambar 9.** Jalur khusus sepeda di depan FMIPA dan FBS

Selain di 2 lokasi tersebut belum terlihat adanya jalur khusus sepeda seperti terlihat pada gambar berikut:



**Gambar 10.** Kondisi jalan di samping Auditorium

Sedangkan kondisi Unnes sendiri memiliki cakupan persebaran gedung yang cukup luas seperti terlihat pada gambar 11.



**Gambar 11.** Peta persebaran gedung dan akses jalan

Jika dilihat dari kondisi persebaran gedung di Unnes dengan kondisi jalan yang pada kanan maupun kiri sisi jalan masih banyak lahan kosong, sebenarnya penyediaan jalur khusus sepeda masih bisa diusahakan. Untuk alternatif jalur sepeda, ada 3 jenis jalur sepeda yang dapat diusahakan, antara lain:

1. Jalur khusus sepeda (*bike path*)
2. Lajur sepeda (*bike lane*)
3. Penggunaan bersama

Pilihan selanjutnya adalah opsi tempat parkir sepeda yang memang masih terbatas. Kondisi tempat parkir sepeda di di Unnes pada umumnya ditempatkan di lokasi parkir sepeda motor. Bahkan ada juga tempat parkir sepeda yang disalahgunakan sebagai tempat parkir mobil

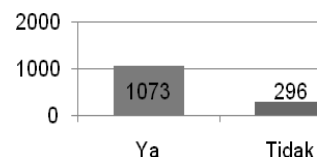


**Gambar 12.** Penyalahgunaan tempat parkir sepeda

Sedangkan untuk pertanyaan dua hal yang membuat responden enggan menggunakan sepeda kampus pilihan terbanyak jatuh pada opsi alasan repot, kotor dan melelahkan, kemudian diikuti oleh lagi-lagi opsi tidak tersedianya jalur khusus sepeda/ prioritas bagi pengguna sepeda dan kemudian opsi sulit mendapatkan sepeda. Solusi yang dapat diberikan adalah dengan penyediaan terminal antar moda untuk mengurangi rute tempuh sepeda menjadi hanya sebagai transportasi internal saja, penyediaan tempat membersihkan diri, dan rest area. Sedangkan untuk opsi ketersediaan jalur khusus solusinya hanya dengan penyediaan jalur prioritas bagi pengguna sepeda. Untuk opsi sulit mendapatkan sepeda, kemungkinan besar masalah yang dihadapi adalah keterbatasan ketersediaan armada sepeda yang layak pakai jika ditinjau dari banyaknya armada sepeda yang rusak. Solusi yang mungkin untuk dilakukan adalah penambahan armada sepeda yang sesuai untuk sepeda kampus mengingat

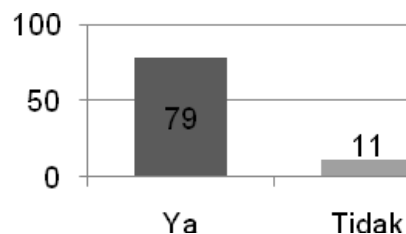
pada pertanyaan tentang cara responden memperoleh sepeda didapat sebanyak 615 responden atau 42,9% responden memilih untuk meminjam sepeda dari kampus dan sebanyak 451 responden atau 31,15% responden memilih untuk membeli sepeda jika ada subsidi dari kampus.

Kemudian untuk pertanyaan apakah bukan pengguna sepeda ingin melihat Unnes melakukan lebih banyak hal yang mendorong responden untuk bersepeda, hasil yang diperoleh sangat positif. Dimana sebanyak 1073 responden atau 74,98% responden menyatakan ingin melihat Unnes melakukan lebih banyak hal. Hal ini berarti bahwa responden pada dasarnya menyetujui pelaksanaan program sepeda kampus, dan mereka berpotensi menjadi pengguna sepeda kampus.



**Gambar 13.** Bukan pesepeda ingin melihat Unnes melakukan lebih banyak hal

Selanjutnya untuk pertanyaan apakah pengguna sepeda ingin melihat Unnes melakukan lebih banyak hal yang mendorong responden untuk bersepeda, hasil yang diperoleh adalah sebanyak 79 responden ingin melihat Unnes melakukan sesuatu. Sedangkan 11 responden lainnya menjawab tidak ingin (lihat gambar 14).



**Gambar 14.** Pesepeda yang ingin melihat Unnes melakukan lebih banyak hal

Dari gambar 13 dan 14 dapat dilihat bahwa sebanyak 1073 responden bukan pengguna sepeda dan 79 responden pengguna sepeda menganggap bahwa sejauh ini Unnes belum melakukan banyak hal untuk mendukung pelaksanaan Program Sepeda Kampus. Hal ini mungkin disebabkan karena responden merasa kurangnya sosialisasi dari Unnes mengenai pelaksanaan Program Sepeda Kampus serta keterbatasan dan kelayakan sarana prasarana yang telah tersedia hingga saat ini.

Pada pertanyaan sarana dan prasarana yang diinginkan responden, sebanyak 889 responden menginginkan jalur yang lebih baik didalam dan diluar kampus. Sekali lagi responden menuntut ketersediaan jalur sepeda, hal ini wajar mengingat memang jalur sepeda yang ada masih terbatas di depan FMIPA dan FBS saja. Kemudian disusul opsi ketersediaan kantin dan rest area sebanyak 799 responden. Untuk opsi ketersediaan kantin dan rest area salah satu solusi yang bisa digunakan adalah tidak perlu dengan menambahkan jumlah kantin maupun rest area, namun cukup dengan memindahkan lokasinya menjadi lebih dekat dengan rute pengguna sepeda. Selain itu sebanyak 768 responden menginginkan dibuat tempat parkir yang lebih banyak, mengingat tempat parkir yang tersedia saat ini rata-rata hanya terdapat 1 tempat parkir sepeda di tiap fakultas dengan daya tampung terbatas. Kemudian sebanyak 667 responden memilih terminal antar moda. Dari sini terlihat sekali lagi bahwa responden menginginkan penambahan maupun perbaikan sarana prasarana yang ada.

Untuk pembuatan terminal antar moda, terdapat 2 alternatif yaitu alternatif pertama terminal antar moda dibuat di 3 titik yaitu di kawasan 1 terletak di zona Rektorat, FMIPA

dan FBS, kawasan 2 terletak di zona FIP, FIS, FH, FE dan kawasan 3 terletak di zona FT dan FIK. Sedangkan untuk alternatif kedua hanya dibuat 1 terminal antar moda saja yang letaknya diperkirakan berada di titik tengah kampus Unnes Sekaran.

Untuk pertanyaan manakah yang lebih diinginkan responden mengenai pembuatan terminal antar moda, dari 1431 responden terdata sebanyak 1206 responden atau 84,27 % responden menginginkan dibuat 3 terminal antar moda sedangkan sisanya menginginkan hanya dibuat 1 terminal antar moda. Responden yang menginginkan dibuat 3 terminal antar moda beralasan perlu dibuat 3 terminal agar pengguna sepeda tidak bersepeda terlalu jauh dan agar lebih efisien waktu dan tenaga. Sedangkan responden yang memilih hanya dibuat 1 terminal saja beralasan agar penggunaan sepeda kampus lebih optimal dan dapat lebih efisien biaya. Dari data tersebut dapat dilihat bahwa responden menginginkan untuk dibuat terminal antar moda dan sebagian besar responden mengharapkan dibuat 3 terminal antar moda untuk memudahkan efisiensi waktu dan tenaga.

Untuk pertanyaan mengenai perlunya rest area, sebanyak 1179 responden menjawab perlu dibuat rest area sedangkan sisanya menyatakan tidak perlu. Dari data tersebut dapat dilihat bahwa sebagian besar responden menginginkan dibuat rest area dengan melihat jauhnya selisih antara jumlah responden pemilih perlu dibuat rest area terhadap jumlah responden pemilih tidak perlu dibuat rest area.

Untuk opsi cara responden mendapatkan sepeda diperoleh hasil bahwa sebagian besar responden memilih meminjam sepeda kampus, padahal seperti yang telah diketahui bersama



armada yang tersedia hanya sekitar 1.000 sepeda yang beberapa diantaranya dengan kondisi sudah rusak, tidak terawat dan dibiarkan disembarang tempat seperti terlihat pada gambar berikut:



Gambar 15. Kondisi Sepeda di tempat penyimpanan

Kemudian diperoleh juga hasil bahwa ternyata responden bersedia memiliki sepeda pribadi dengan jumlah tinggi sebanyak 31,51% responden, responden bersedia membeli sepeda jika ada subsidi dari kampus maupun responden telah memiliki sepedanya sendiri. Dari sini dapat dilihat bahwa sebenarnya responden tidak menolak program sepeda kampus, terbukti dengan kesediaan responden untuk bahkan membeli sendiri sepeda mereka jika ada subsidi dari Unnes.

Sedangkan dari ITS sendiri telah mengembangkan sepeda *Tricycle Surya* ITS yang merupakan sepeda roda tiga yang menggunakan tiga sumber energi dalam pengoperasiannya, yaitu energi tubuh manusia lewat kayuhan pedal, energi listrik dalam bentuk baterai penyimpan energi, dan energi surya untuk mengisi ulang baterai.

Mengenai gagasan responden tentang sepeda kampus sendiri ternyata diperoleh responden menginginkan adanya penambahan fasilitas pendukung yang dipilih sebanyak 41,16% responden serta penambahan armada sepeda yang dipilih oleh 17,81% responden. Seperti yang diketahui, hingga saat ini sarana prasana yang tersedia baru armada sepeda yang sebagian besar kondisinya kurang memadai serta tempat parkir sepeda yang jumlahnya terbatas di masing-masing fakultas. Sedangkan untuk jaringan jalan belum ada prioritas bagi pengguna sepeda dan masih diperlukan fasilitas lain seperti loker, terminal pergantian antar moda, bengkel dan suku cadang sepeda dan lain sebagainya. Fasilitas di UMY belum terdapat parkir sepeda khusus maupun jalur prioritas pengguna sepeda. Dan untuk ITS sedang direncanakan pembuatan jalur sepeda, rambu dan tempat parkir sepeda. Sedangkan Undip sendiri kini tengah dalam tahap membangun rumah sepeda namun belum memiliki jalur sepeda.

Dari 1431 responden sebanyak 13,76% responden menginginkan peraturan yang tegas mengenai kewajiban penggunaan sepeda kampus agar program ini benar-benar dapat terlaksana dan pelaksanaannya diwajibkan terhadap seluruh sivitas kampus agar lingkungan dalam kampus benar-benar steril dari kendaraan ber-*BBM* dengan demikian pelaksanaan program konservasi dapat benar-benar terwujud.

## KESIMPULAN

Dari penelitian diperoleh kesimpulan bahwa minat mahasiswa untuk menggunakan sepeda masih kurang. Jenis kelamin, status mahasiswa, uang saku responden perbulan, rata-rata

mahasiswa datang ke kampus, rata-rata aktivitas lebih dari 1 gedung, waktu aktivitas responden, kekurangan fisik, jenis tempat tinggal, jarak tempat tinggal, dan waktu tempuh responden terkait dengan pola permintaan sepeda mahasiswa. Sepeda Kampus bukan transportasi utama maupun transportasi alternatif pilihan responden. Responden bukan pengguna sepeda kampus berpotensi sebagai pesepeda jika terdapat perbaikan/ penambahan sarana prasarana sepeda kampus. Responden menginginkan dibuat 3 terminal antar moda dan pembuatan rest area. Bahwa responden menganggap Unnes belum melakukan banyak (banyak responden yang menginginkan Unnes melakukan banyak hal dalam mendorong pelaksanaan Program Sepeda Kampus).

Untuk pengembangan terhadap Program Sepeda Kampus terutama bagi mahasiswa sebaiknya perlu penambahan dan perbaikan fasilitas pendukung. Hal ini terlihat dari data gagasan responden yang menyatakan perlunya perbaikan dan penambahan fasilitas sepeda kampus. Juga perlu sosialisasi dan tindak lanjut penerapan program sepeda kampus lebih jauh karena dari penelitian diketahui responden menganggap bahwa Unnes belum melakukan banyak hal dalam rangka pengembangan program sepeda kampus.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2008. *Cycle Infrastructure Design*. London: Department for Transport.
- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta
- Azwar, Saifuddin. 2007. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset.
- Daniati, Danik. 2011. *Perencanaan Jalur Sepeda Dilingkungan Universitas Negeri Semarang Guna Mendukung Universitas*

- Konservasi. Universitas Negeri Semarang. Semarang.
- Miles, Matthew B Dan Huberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif*. Terjemahan Tjetjep Rohendi. Jakarta: UI Press.
- Moleong. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Moleong, Lexy. 2000. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Morlock. 1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta: Erlangga.
- Nasution, MN. 1996. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- National Cooperative Highway Research program. 2005. *Guidelines for Analysis of Investment in Bicycle Facilities*. Washington: Transportation Research Board of the National Academies.
- Nugros, Alfian. 2011. *Kupas Tuntas Sepeda*. Yogyakarta: Dunia Buku Publisher.
- Nurastuti, Wiji. 2007. *Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Ardana Media.
- Poerwodarminto, W.J.S. 1995. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Alfabeta.
- Prasetyo, Bambang dan Lina Miftakhul Jannah. 2005. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Perkasa.
- Sugiyono. 2011. *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.