

BAB 5 HASIL PENELITIAN

5.1. Gambaran Responden Penelitian

Responden merupakan mahasiswa dari berbagai fakultas di Universitas Indonesia kampus Depok yang menggunakan fasilitas sepeda dan jalur sepeda UI. Responden yang didapat berasal dari 10 fakultas, dengan distribusi sebagai berikut:

Tabel 5.1 Distribusi Responden

FAKULTAS	JUMLAH	PERSENTASE(%)
FMIPA	11	7.1
FT	33	21.3
FH	15	9.6
FE	23	14.7
FIB	21	13.5
FPSIKOLOGI	10	6.4
FISIP	13	8.3
FKM	14	8.9
FIK	8	5.1
FASILKOM	8	5.1
TOTAL	156	100

Sedangkan untuk distribusi responden yang menggunakan fasilitas sepeda dan jalur sepeda UI dilakukan pengambilan sampel dengan kuota responden pada 13 *shelter*, dengan distribusi sebagai berikut:

Tabel 5.2 Distribusi Lokasi Penelitian

<i>SHELTER/ HALTE</i>	JUMLAH	PERSENTASE(%)
STASIUN UI	12	7,7
PONDOK CINA	12	7,7
KUTEK	12	7,7
PSIKOLOGI	12	7,7
PAU	12	7,7
FIB	12	7,7
FE	12	7,7
MUI	12	7,7
PERPUSTAKAAN	12	7,7
PUSGIWA	12	7,7
FISIP	12	7,7
ASRAMA	12	7,7
WIRAMAKARA	12	7,7
TOTAL	156	100

5.2. Gambaran Kebutuhan Penggunaan Fasilitas Sepeda UI

Pada wawancara terstruktur terhadap 156 mahasiswa, didapatkan hasil bahwa 48,7% mahasiswa responden menggunakan fasilitas sepeda UI untuk rekreasi, yaitu jalan – jalan atau refreshing. Seperti dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Table 5.3 Kebutuhan Penggunaan Sepeda UI

HASIL	JUMLAH	PERSENTASE(%)
TRANSPORTASI	47	30,12
REKREASI	76	48,7
OLAH RAGA	33	21,1
TOTAL	156	100

5.3. Gambaran Pengalaman Mahasiswa Bersepeda di Jalur Sepeda UI

Pada penelitian ini, pengalaman mahasiswa dilihat dari ketiga point dibawah ini, yaitu:

5.3.1. Frekuensi Responden Menggunakan Sepeda UI Per-Bulan

Dari 156 responden yang ditanya frekuensi menggunakan sepeda setiap bulannya, didapatkan bahwa 68 responden menggunakan sepeda lebih dari 15 kali setiap bulannya. Atau 43,5 % responden menggunakan sepeda UI rata – rata lebih dari 15 kali setiap bulan. Dapat terlihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.4 Frekuensi penggunaan Sepeda UI

HASIL	JUMLAH	PERSENTASE(%)
>15 kali	68	43,5
6 - 15 kali	41	26,2
≤ 5 kali	47	30,4
TOTAL	156	100

5.3.2. Pengalaman Kecelakaan di Jalur Sepeda

Dari 156 responden yang ditanya mengenai pengalaman kecelakaan ketika bersepeda di jalur sepeda UI, didapatkan bahwa 18 orang atau 11,5 % responden pernah mengalami kecelakaan dalam bersepeda di jalur sepeda UI. Dapat dilihat dari tabel dibawah ini:

Tabel 5.5 Pengalaman Kecelakaan

HASIL	JUMLAH	PERSENTASE(%)
PERNAH	18	11,5
TIDAK PERNAH	138	88,5
TOTAL	156	100

Pada tabel dibawah ini dapat dilihat rincian kejadian kecelakaan yang telah dialami mahasiswa responden ketika bersepeda di jalur sepeda UI.

Tabel 5.6 Kejadian Kecelakaan

NO	WAKTU	LOKASI	PENYEBAB	DAMPAK
1	2009	Didekat belakang gedung Geografi FMIPA.	Terjatuh akibat separator semen.	Lecet
2	2009	Dekat gerbatama menuju halte UI.	Jatuh karena tersangkut separator semen.	Lecet dan Memar
3	2009	Turunan dekat UI-wood.	Karena ada banyak pengendara sepeda berhenti di depan UIwood, sedangkan sepeda sedang melaju kencang. Sehingga harus berhenti secara mendadak lalu terjatuh.	Lecet
4	9 Juni 2009	Dari Fasilkom menuju Science Park	Separator dan tanjakan, mempersulit pengendara menjaga keseimbangan sehingga terjatuh.	-
5	April 2009	Dekat Rektorat UI	Kehilangan keseimbangan akibat separator semen, lalu sepeda oleng dan terjatuh.	Lecet
6	Mei 2009	Depan Stasiun UI ke arah F.Psikologi	Terjatuh karena ada tikungan yang agak menurun.	Lecet
7	Juni 2009	Dekat Gerbatama UI	Terjatuh karena rem sepeda tidak baik	Lecet

			(rem blong)	
8	22 Juni 2009	Depan F.Psikologi	Terjatuh akibat terbentur separator.	Memar
9	2009	Dekat FT	Terjatuh akibat jalan licin.	Tidak ada
10	Mei 2009	Dekat UIwood	Jalan licin ditambah medan jalan yang menanjak, mengakibatkan kehilangan keseimbangan lalu jatuh.	Lecet
11	April 2009	Dekat area Perpustakaan UI	Terjatuh karena pedal sepeda tiba – tiba lepas.	Tidak ada
12	2009	Dari <i>shelter</i> PAU menuju <i>shelter</i> POCIN/ATM BNI, dekat parkir PAU.	Terdapat turunan yang menikung sehingga terjatuh karena tidak siap menghadapi siklon tersebut.	Tidak ada
13	Juni 2009	Dekat halte bis kuning Pusgiwa	Terjatuh karena licin banyak pasir pada jalur.	Lecet
14	2009	Dekat <i>shelter</i> FIB	Terjatuh karena jalur licin oleh pasir dan menikung.	Lecet
15	2009	Depan Stasiun UI	Tersangkut separator besi lalu terjatuh.	Tidak ada
16	Mei 2009	Dekat jalur FE	Terjatuh karena kondisi jalan yang licin akibat lumut dan	Memar

			ditambah jalur basah setelah hujan.	
17	2008	Hampir di setiap separator semen	Tersangkut lalu terjatuh di separator semen.	Tidak ada
18	2009	Depan MUI	Tersangkut separator besi lalu jatuh.	Memar

5.3.3. Pengalaman Melihat Kecelakaan di Jalur Sepeda

Selain ditanya mengenai pengalaman kecelakaan, responden ditanya mengenai pengalaman melihat kecelakaan di jalur sepeda UI. Didapatkan hasil bahwa 16 orang atau 10,3 % responden pernah melihat terjadinya kecelakaan di jalur sepeda UI. Dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.7 Pengalaman Melihat Kecelakaan

HASIL	JUMLAH	PERSENTASE(%)
PERNAH	16	10,3
TIDAK PERNAH	140	89,7
TOTAL	156	100

Pada tabel dibawah ini dapat dilihat rincian pengalaman melihat kejadian kecelakaan oleh mahasiswa responden ketika bersepeda di jalur sepeda UI.

Tabel 5.8 Kejadian Melihat Kecelakaan

NO	WAKTU	LOKASI	PENYEBAB	DAMPAK
1	Awal tahun 2009	Antara <i>shelter</i> FISIP dengan <i>shelter</i> POCIN/ATM BNI	Jatuh. Tidak diketahui penyebabnya.	Lecet
2	2009	Antara POCIN – PAU. Di belakang FMIPA.	Jatuh akibat tersangkut separator.	Lecet
3	2009	Dekat UI-wood	Tersangkut separator	Memar

			lalu terjatuh.	dan lecet
4	2008	Antara FASILKOM dengan PAU.	Kombinasi antara turunan dan separator, lalu terjatuh.	Lecet dan pedal sepeda rusak.
5	Mei 2009	Di jalur sepeda antara FISIP dan FE.	Terjatuh akibat pasir yang membuat jalur licin.	Lecet
6	2008	Dekat Asrama UI.	Jatuh akibat separator semen.	-
7	2009	Dekat Science Park.	Terjatuh keluar jalur sepeda bahkan hampir tercebur ke danau, karena tekstur jalan yang curam dan rem yang kurang baik.	Kaki bengkok dan memar
8	2009	Dekat gerbatama UI	Jatuh akibat tabrakan antar sepeda, disebabkan rem yang kurang baik.	-
9	April 2009	Di jalur sepeda dekat danau-balairung	Licin akibat pasir sehingga terjatuh.	Lecet
10	Mei 2009	Depan F.Psikologi	Sebab kurang jelas, tapi ada pengendara sepeda yang jatuh saat itu.	Lecet
11	April 2009	Dekat hutan antara PAU - FIB	Pengendara sepeda tersebut tidak berkonsentrasi ketika berkendara, sehingga terjatuh keluar dari jalur sepeda.	Lecet, luka dan memar.

12	Mei 2009	Danau dekat FH – MUI	Jatuh, tapi sebab kurang jelas.	-
13	Mei 2009	Dekat stasiun UI	Jatuh, tapi sebab kurang jelas.	-
14	Juni 2009	Dekat Rektorat UI	Turunan dan tikungan menyebabkan pengendara sepeda kehilangan keseimbangan lalu menabrak pembatas dan terjatuh ke luar jalur.	-
15	April 2009	Dekat Stasiun UI ke arah Gerbatama	Terjatuh akibat tidak konsentrasi dalam bersepeda.	-
16	Mei 2009	Dekat Science Park	Terpeleset atau slip lalu terjatuh.	-

5.4. Gambaran Kondisi Sepeda UI

Dalam wawancara terstruktur terhadap mahasiswa ditanyakan pendapat mengenai kondisi fasilitas sepeda UI dari sudut pandang responden. Hasilnya yaitu 60,9 % responden berpendapat bahwa kondisi fasilitas sepeda sudah baik. Seperti dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.9 Kondisi Sepeda

HASIL	JUMLAH	PERSENTASE(%)
BAIK	95	60,9
TIDAK BAIK	61	39,1
TOTAL	156	100

5.5. Gambaran Kondisi Jalur Sepeda UI

Dalam wawancara terstruktur terhadap mahasiswa ditanyakan pendapat mengenai kondisi fasilitas jalur sepeda UI dari sudut pandang responden. Hasilnya yaitu 61,5 % responden berpendapat bahwa kondisi jalur sepeda sudah baik. Seperti dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 5.10 Kondisi Jalur Sepeda

HASIL	JUMLAH	PERSENTASE(%)
BAIK	96	61,5
TIDAK BAIK	60	38,5
TOTAL	156	100

5.6. Gambaran Persepsi Mahasiswa terhadap Potensi Bahaya Bersepeda di Jalur Sepeda UI

Pada wawancara terstruktur, ditanyakan pertanyaan terbuka kepada mahasiswa mengenai hal – hal yang berpotensi menimbulkan bahaya keselamatan dan keamanan selama bersepeda di jalur sepeda UI, setelah dilakukan *sorting* dan klasifikasi, didapatkan hasil potensi bahaya dari persepsi mahasiswa sebagai berikut:

NO	LOKASI	POTENSI BAHAYA	JUMLAH
1.	Di Area depan Hollywood UI atau UI-wood	<ul style="list-style-type: none"> - Tanjakan/ turunan dan tikungan yang cukup curam berpotensi menyebabkan pengendara sepeda terjatuh. - Sepi dan yang lewat lebih sering bukan warga UI, sehingga khawatir terjadi tindakan kriminal disana. 	110
2.	Diseluruh jalur yang terdapat separator besi pemisah	Karena terlalu sempit atau tinggi sehingga pengendara sepeda sulit lewat, bahkan ada yang terbentur, tersandung, atau tersangkut separator besi ini sehingga terjatuh.	93
3.	Persimpangan	Ramainya lalu lintas kendaraan bermotor	80

	jalur sepeda dengan jalur kendaraan bermotor dekat F.Psikologi	didaerah tersebut, sehingga menimbulkan potensi bahaya tertabrak, ditambah lokasi persimpangan yang dekat tikungan kendaraan bermotor.	
4.	Persimpangan jalur sepeda dengan jalur kendaraan bermotor dekat FT	Ramainya lalu lintas kendaraan bermotor didaerah tersebut, sehingga menimbulkan potensi bahaya tertabrak, ditambah lokasi persimpangan yang dekat tikungan kendaraan bermotor	67
5.	Jalur antara FE dan FT	<ul style="list-style-type: none"> - Kondisi jalan yang rusak atau paving block-nya tidak rata/ bergelombang, terdapat tikungan yang menanjak dan menurun, dapat menyebabkan terjadi kecelakaan disana. - Sepi dan agak masuk ke hutan UI sehingga ditakutkan terjadi tindak kriminal disana. 	59
6.	Antara pusgiwa dan rektorat UI, di depan lapangan Hockey UI	Tanjakan dan turunan, yang cukup panjang sehingga mungkin saja pengendara sepeda terjatuh atau bahkan bertabrakan dengan pengendara sepeda dari arah berlawanan.	34
7.	Jalur dekat perpustakaan pusat UI	Sepi dan agak masuk ke hutan UI sehingga ditakutkan terjadi tindak kriminal disana.	21
8.	Dekat pusgiwa, arah halte bikun pusgiwa ke gedung pusgiwa	Menanjak dan menikung, serta ada separator besi, sehingga menyulitkan pengendara sepeda melewati jalur tersebut.	18

9.	Perempatan menara air UI	Persimpangan jalur sepeda dengan kendaraan bermotor, dengan lalu lintas kendaraan bermotor didaerah tersebut yang cukup ramai, berpotensi menimbulkan bahaya tertabrak bagi pengendara sepeda yang melintas disana.	17
10.	Jalur antara <i>shelter</i> FISIP menuju FE, di seberang danau.	Medannya yang turunan/tanjakan serta agak menikung dan jalanan yang sedikit berpasir, menimbulkan potensi bahaya terjatuh bagi pengendara sepeda yang melintas.	16
11.	Dekat fasilkom melewati samping DRPM UI (<i>science park</i>)	Jalur yang sempit dan ada tanjakan/turunan serta separator besi yang menyulitkan pengendara sepeda untuk lewat dapat mengakibatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan bagi pengendara sepeda yang melintas.	10
12.	Jalur dekat danau Balairung UI	Kondisi jalan yang berpasir sehingga menimbulkan potensi bahaya terjatuh bagi pengendara sepeda yang lewat.	6

BAB 6

PEMBAHASAN

6.1. Kebutuhan Mahasiswa terhadap Sepeda dan Jalur Sepeda UI

Kebutuhan diteliti sebagai pengukur motivasi atau tujuan mahasiswa dalam menggunakan fasilitas sepeda kampus serta penilaian apakah penyediaan fasilitas sepeda sangat bermanfaat dan sudah menjadi bagian dari kebutuhan mahasiswa atau belum.

Dari beragam jawaban yang diberikan oleh responden, sebagian besar mahasiswa berpendapat fasilitas sepeda dibutuhkan. Besar kebutuhan tergantung tujuan mahasiswa untuk menggunakan fasilitas tersebut. Berdasarkan hasil wawancara diketahui mayoritas mahasiswa menggunakan fasilitas sepeda dan jalur sepeda UI yaitu sebagai sarana rekreasi atau jalan-jalan di waktu senggang, lalu sebagai alat transportasi, dan terakhir sebagai sarana olah raga.

Jadi dapat disimpulkan bahwa setiap mahasiswa memiliki kebutuhan yang berbeda terhadap penyediaan sepeda dan jalur sepeda UI. Berbeda kebutuhan tentu akan berbeda juga persepsi yang dimiliki oleh setiap mahasiswa terhadap potensi bahaya yang ada di jalur sepeda UI. Hal tersebut berkaitan dengan jenis kebutuhan mahasiswa, bila menggunakan sepeda sebagai transportasi ke/dari fakultas maka panjang rute yang dipergunakan bisa berbeda dari penggunaan sepeda untuk rekreasi atau olahraga.

Kebutuhan akan menyebabkan stimulus tersebut dapat masuk ke dalam rentang perhatian kita dan kebutuhan ini akan menyebabkan kita menginterpretasikan stimulus secara berbeda. (Notoatmodjo, 2005).

Dengan kebutuhan mahasiswa yang besar terhadap fasilitas sepeda dan jalur sepeda UI, akan menyebabkan timbulnya perhatian yang lebih dari mahasiswa terhadap fasilitas tersebut, karena fasilitas tersebut berkaitan dengan kebutuhannya. Sehingga perhatian tersebut akan meningkatkan kesadaran atau kewaspadaan mahasiswa terhadap potensi bahaya yang ada dari kondisi sepeda dan jalur sepeda UI. Kesadaran tersebut akan

menimbulkan kesiapan diri dari mahasiswa pengguna sepeda UI dalam menghadapi situasi dan kondisi dari jalur sepeda UI.

6.2. Pengalaman Bersepeda di Jalur Sepeda UI

Dikutip dari Rusman (2007), perilaku manusia berdasarkan persepsi mengenai realitas yang sudah dipelajari terhadap suatu objek atau peristiwa dan reaksi mereka terhadap hal – hal yang berdasarkan pengalaman masa lalu yang berkaitan tentang objek atau kejadian yang serupa. Dengan tidak adanya pengalaman terdahulu terhadap suatu objek akan membuat seseorang menafsirkan objek tersebut dengan dugaan semata.

Pengalaman yang diteliti adalah pengalaman mahasiswa dalam bersepeda di jalur sepeda UI dilihat dari frekuensi penggunaan sepeda tiap bulannya oleh mahasiswa responden, pengalaman kecelakaan dalam bersepeda dan pengalaman melihat kecelakaan di jalur sepeda UI.

Dari pengalaman mahasiswa responden disimpulkan bahwa responden atau mahasiswa pengguna sepeda sudah berpengalaman baik dalam bersepeda di jalur sepeda UI karena mayoritas responden memiliki frekuensi rata – rata menggunakan sepeda lebih dari 15 kali dalam sebulan. Sedangkan walaupun hanya beberapa responden yang pernah mengalami kecelakaan, tetapi ada juga responden yang pernah melihat terjadinya kecelakaan di jalur sepeda UI. Pengalaman – pengalaman yang telah dialami tersebut akan mempengaruhi kecermatan persepsi dari mahasiswa.

Dikutip oleh Zubaedah (2008), menurut Dale. G. Leather pengalaman dapat mempengaruhi kecermatan persepsi. Pengalaman di dapat tidak hanya dari proses pembelajaran formal. Pengalaman seseorang bertambah juga melalui rangkaian peristiwa yang pernah dia hadapi. Pengalaman seseorang terhadap sesuatu hal dapat merubah persepsi yang dia miliki. Pengalaman dapat membentuk pemahaman dan persepsi yang berbeda tergantung dari baik buruknya pengalaman yang pernah dialami. Pengalaman dapat mempengaruhi kecermatan kita dalam memberikan sebuah persepsi terhadap sesuatu.

Dari pernyataan responden ketika wawancara mengenai pengalaman dalam melihat atau menyaksikan kecelakaan, bahkan pernah mengalami kecelakaan, membentuk persepsi yang lebih dalam mengenai potensi bahaya bersepeda di jalur sepeda UI, terutama di lokasi yang diketahui responden dapat menimbulkan kecelakaan.

Terlepas dari kondisi yang menyebabkan kecelakaan, pengalaman responden tersebut mempengaruhi persepsi yang dimilikinya. Sehingga ketika akan melewati lagi jalur tempat terjadinya kecelakaan yang diketahuinya, mahasiswa akan lebih berhati – hati karena menurut persepsi berdasarkan pengalamannya lokasi tersebut berpotensi menimbulkan bahaya bagi dirinya. Responden yang berpengalaman baik dalam bersepeda di jalur sepeda UI, tentu akan lebih mengenal medan jalan di jalur sepeda UI, sehingga akan memiliki persepsi yang lebih cermat dan dalam mengenai potensi bahaya yang ada di jalur sepeda UI.

6.3. Kondisi Sepeda UI

Dari hasil penelitian terhadap pendapat mahasiswa mengenai kondisi fasilitas sepeda UI didapatkan bahwa sebagian besar responden berpendapat kondisi fasilitas sepeda UI sudah baik. Walaupun mahasiswa sudah menilai kondisi sepeda dalam keadaan baik, tetapi tetap ada pendapat mahasiswa ketika diwawancara yang menyatakan bahwa ada komponen – komponen sepeda yang dinilai perlu diberikan *maintenance* lebih baik.

Dari hasil observasi peneliti terhadap kondisi sepeda, sebagian besar kondisi sepeda tersebut dapat dinilai baik. Mengenai masalah kerusakan – kerusakan yang ada, sebenarnya wajar ditemukan pada fasilitas umum, karena fasilitas tersebut dipergunakan oleh banyak mahasiswa dengan berbagai macam sikap dan perilaku dalam menggunakan sepeda tersebut.

Menurut F.D.Hobbs (1995) faktor – faktor utama kendaraan yang langsung menimbulkan kecelakaan adalah keterbatasan perancangan atau cacat yang ditimbulkan dari kurangnya pemeliharaan, penyesuaian yang tidak baik dan rusaknya beberapa komponen yang penting seperti rem, ban dan lampu.

Kondisi sepeda UI dapat mempengaruhi persepsi mahasiswa mengenai potensi bahaya di jalur sepeda UI. Ketika sedang berhadapan potensi bahaya, kondisi sepeda merupakan pendukung yang menentukan terjadi atau tidaknya kecelakaan. Dengan kondisi rem, ban, dan/atau *bell* sepeda yang baik dapat mendukung pengendara dalam mengantisipasi keadaan yang memiliki potensi bahaya.

6.4. Kondisi Jalur Sepeda UI

Salah satu hal yang perlu diperhatikan dari suatu jalan adalah kondisi fisik jalan operasi misalnya berlubang, bergelombang, berpasir, rata, kering atau basah. (Faradina, 2007)

Mengenai kondisi jalur sepeda UI, sebagian besar responden berpendapat bahwa jalur sepeda UI sudah baik kondisinya. Akan tetapi dari wawancara, masih ada lokasi yang dianggap oleh beberapa responden belum dianggap baik. Dari observasi peneliti mengenai kondisi jalur sepeda UI, memang ditemukan beberapa lokasi yang memiliki besi lintasan agak terlalu tinggi dan sempit sehingga pengendara sepeda memang harus lebih berhati – hati ketika melewati besi lintasan. Sedangkan mengenai jalan yang tidak terlalu bagus atau bergelombang ditemukan di beberapa lokasi, terutama di jalur sepeda yang menuju atau dekat fakultas teknik.

Kondisi jalur sepeda UI, mempengaruhi persepsi mahasiswa mengenai potensi bahaya di jalur sepeda UI. Hal tersebut disebabkan apabila ada kondisi yang dinilai abnormal atau mengganggu akan lebih menonjol diperhatikan oleh mahasiswa. Dari kondisi jalur sepeda yang lebih diperhatikan oleh mahasiswa tersebut akan timbul penilaian dari mahasiswa mengenai potensi bahaya dari kondisi tersebut. Sehingga jika ada kondisi sepeda dan jalur sepeda yang dinilai oleh mahasiswa memiliki potensi bahaya, tentunya mahasiswa akan lebih waspada atau berhati – hati menghadapi kondisi tersebut.

6.5. Persepsi Mahasiswa Mengenai Potensi Bahaya Bersepeda di Jalur Sepeda UI

Persepsi menurut Sarlito Wirawan Sarwono (1983), dinyatakan sebagai kemampuan seseorang untuk mengorganisir suatu pengamatan, kemampuan tersebut antara lain : kemampuan untuk membedakan, mengelompokkan dan memfokuskan. Setiap orang bisa saja mempunyai persepsi yang berbeda meskipun objeknya sama. Hal tersebut dimungkinkan karena adanya perbedaan dalam hal sistem nilai dan ciri kepribadian dari individu yang bersangkutan.

Dari penelitian, dapat dilihat bahwa pendapat mahasiswa mengenai keamanan dalam menggunakan fasilitas sepeda dan jalur sepeda UI didapatkan bahwa sebagian besar mahasiswa responden menilai bahwa jalur sepeda UI aman untuk dipergunakan.

Dari hasil persepsi mahasiswa, diketahui ada beberapa hal yang berpotensi menimbulkan bahaya:

1.) Tanjakan dan Turunan

Menurut pendapat mahasiswa tanjakan/ turunan di lokasi UI-Wood dan dekat menara air (dapat dilihat pada gambar 6.1), memiliki potensi bahaya yang akan menyebabkan pengendara sepeda terjatuh atau tabrakan sesama pengendara sepeda.



Gambar 6.1 Lokasi tanjakan/turunan

Dari hasil observasi peneliti terhadap potensi bahaya diatas, pada lokasi UI-wood memang memiliki potensi bahaya karena kondisi jalan yang menikung lalu menanjak (pada gambar 6.1 kiri dan tengah), yang bila dilewati dari arah sebaliknya menjadi turunan yang menikung. Hal

tersebut menjadi potensi bahaya karena kondisi turunan/tanjakan tersebut curam, sehingga berpotensi bahaya apabila pengendara sepeda yang melintas tidak mengantisipasi keadaan di lokasi ini. Dibutuhkan konsentrasi dan kehati – hatian ketika melewati lokasi ini, juga kondisi sepeda yang mendukung. Karena apabila kondisi sepeda yang dikendarai kurang baik juga berbahaya, misalnya apabila rem sepeda tidak pakem atau blong, maka pengendara sepeda bisa terjatuh atau sebaliknya jika rem terlalu pakem maka pengendara sepeda bisa terguling ke depan sepeda.

Sedangkan pada gambar 6.1 sebelah kanan, turunan/ tanjakan dekat menara air berbentuk lurus memanjang. Dan diujung turunan kondisi jalurnya tidak terlalu baik, yaitu agak kasar dan berpasir. Sehingga menimbulkan bahaya terjatuh jika pengendara sepeda tidak berhati – hati. Bahkan jalur lurus dan memanjang tersebut, bisa menimbulkan bahaya tabrakan dengan pengendara sepeda dari arah berlawanan apabila pengendara tersebut tidak konsisten pada jalurnya.

2.) Besi lintasan (separator)

Menurut pendapat mahasiswa terdapat potensi bahaya di seluruh lokasi yang memiliki besi lintasan. Hal tersebut, menurut mahasiswa, karena jarak antar besi lintasan terlalu sempit dan tinggi, sehingga pengendara sepeda sulit lewat, bahkan ada yang tersandung, tersangkut atau terbentur besi lintasan dan terjatuh.



Gambar 6.2 Besi Lintasan atau Separator

Menurut hasil observasi peneliti terhadap lokasi tersebut, tidak semua besi lintasan sempit dan terlalu tinggi sehingga membahayakan pengendara sepeda. Tetapi memang apabila pengendara yang melintas tidak berhati – hati, akan menimbulkan bahaya bagi pengendara. Oleh karena itu ketika bersepeda dan akan melewati besi lintasan, pengendara harus mengurangi kecepatan serta menyeimbangkan posisi sepeda agar lurus pas di antara besi lintasan.

Bahkan sebenarnya potensi bahaya di dekat besi lintasan bukan berasal dari besi lintasan itu saja sendiri. Dapat dilihat pada gambar 6.2 misalnya, besi lintasan berbahaya karena persis berada di ujung tanjakan atau turunan. Sehingga apabila pengendara sepeda tidak berhati – hati, besi lintasan menambah potensi bahaya terjatuh di lokasi yang terlihat pada gambar.

3.) Persimpangan jalur sepeda dengan kendaraan bermotor

Menurut pendapat mahasiswa di persimpangan jalur sepeda dengan kendaraan bermotor memiliki potensi bahaya, hal ini dikarenakan ramainya lalu lintas kendaraan bermotor di daerah tersebut, sehingga menimbulkan potensi bahaya tertabrak, ditambah lokasi persimpangan yang dekat tikungan kendaraan bermotor terutama pada lokasi dekat Fakultas Teknik, Fakultas Psikologi dan dekat Menara Air.



Gambar 6.3 Persimpangan Jalur

Dari hasil observasi peneliti dapat dilihat pada gambar 6.3 diatas, yaitu bahwa memang pertemuan antara jalur sepeda dan jalur kendaraan bermotor memang padat atau ramai di lewati kendaraan bermotor. Pada lokasi

tersebut memang menimbulkan potensi bahaya tertabrak, akan tetapi selama pengendara sepeda berhati-hati dan memperhatikan situasi serta kondisi di lokasi tersebut sebelum melintas maka kemungkinan tersebut akan lebih kecil. Selain itu pada lokasi ini perlintasan jalur sepeda sudah dibuat lebih tinggi dari jalan kendaraan bermotor dan jalur sepeda di perlintasan sudah dicat dengan warna merah, sehingga pengendara kendaraan bermotor akan lebih memperhatikan persimpangan jalur tersebut.

Mengenai masalah persimpangan jalur, hal tersebut juga sudah menjadi bagian dari keberadaan jalur sepeda seperti di sebutkan pada Wikipedia (2009), dijelaskan bahwa aspek keselamatan yang paling rawan untuk jalur sepeda adalah dipersimpangan karena disini terjadi konflik dengan jalur kendaraan bermotor.

4.) Kondisi Jalur yang Rusak dan Berpasir/tanah

Menurut pendapat mahasiswa, terdapat lokasi pada jalur sepeda UI yang rusak dan/atau berpasir/tanah. Kondisi tersebut dianggap berbahaya oleh mahasiswa karena dapat menyebabkan slip atau terjatuh ketika bersepeda. Lokasinya terdapat pada jalur dari depan FISIP hingga jalur dekat FT dan dekat danau Balairung UI.



Gambar 6.4 Jalur Rusak







Dari hasil observasi peneliti didapatkan bahwa di beberapa lokasi jalur sepeda UI, memang ada yang sudah mulai rusak, atau paving blocknya tidak rata sehingga jalur bergelombang dan di beberapa lokasi memang terdapat pasir – pasir atau tanah. Sehingga memang dapat menimbulkan bahaya

terjatuh akibat kondisi jalan tersebut. Tetapi seperti terlihat pada gambar 6.4 yaitu kerusakan yang parah serta ditambah tanah/pasir ada di lokasi dekat *shelter* Kutek. Selain itu kerusakan yang dilokasi lain tidak parah, sehingga selama pengendara sepeda berhati – hati dan waspada terhadap tekstur jalan, maka kemungkinan terjatuh akan mengecil.

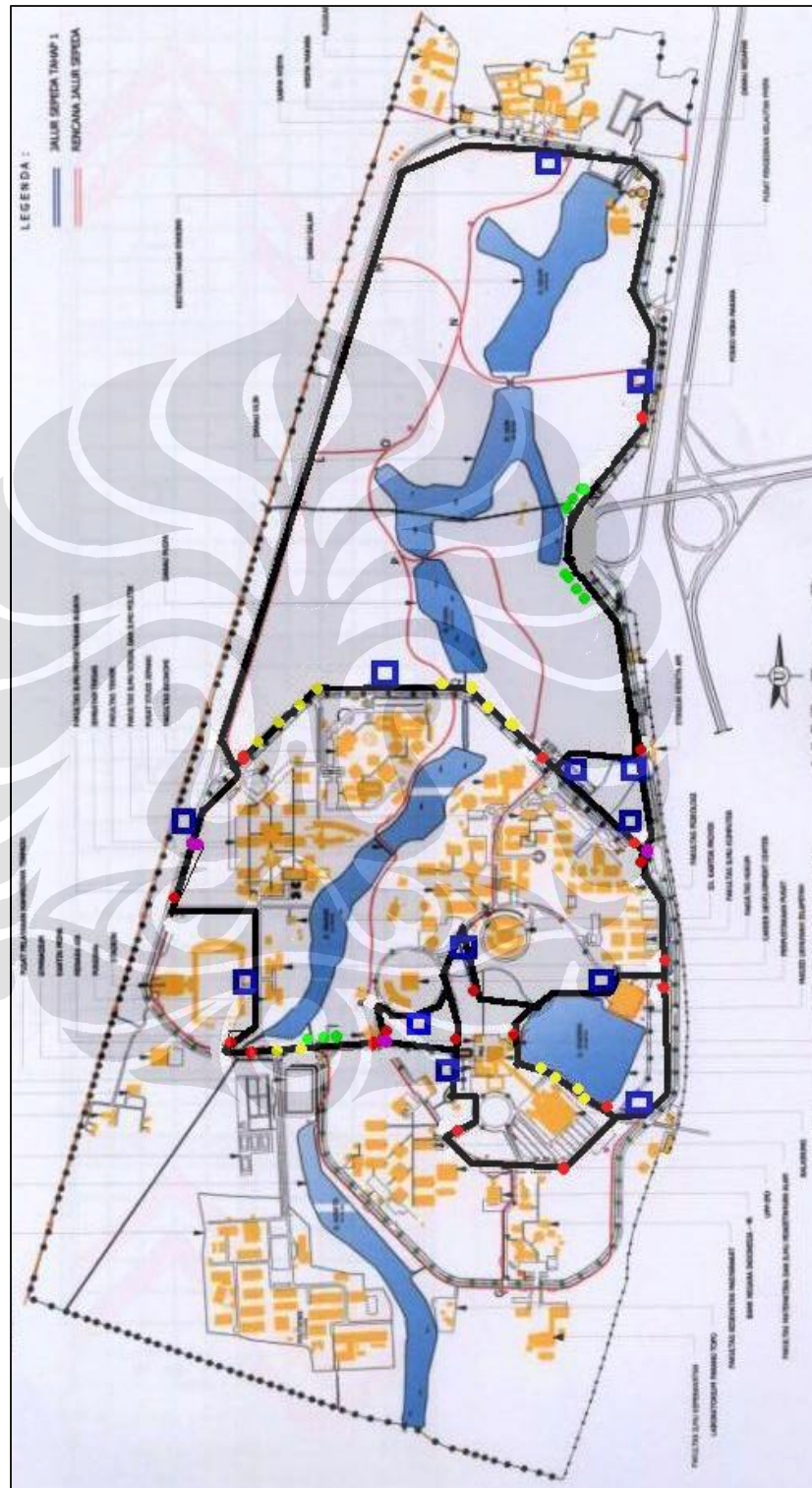
Lokasi jalan yang berpasir juga ditemukan peneliti pada jalur sepeda dekat halte bis kuning pusgiwa atau dekat PNJ, walaupun tidak disebutkan oleh para responden. Tetapi menimbulkan potensi bahaya yang sama.

Pada pemetaan jalur sepeda UI dibawah ini dapat dilihat terdapat beberapa titik – titik yang menandakan lokasi potensi bahaya keselamatan pada jalur sepeda UI berdasarkan persepsi mahasiswa pengguna sepeda UI.

Keterangan Gambar Peta:

-  Jalur sepeda UI yang telah selesai dibangun
-  Halte Sepeda UI yang telah dipergunakan
-  Potensi Bahaya Tanjakan/Turunan
-  Potensi Bahaya Separator
-  Potensi Bahaya Persimpangan Jalur
-  Potensi Bahaya Kerusakan Jalur

**PETA POTENSI BAHAYA DI JALUR SEPEDA UI BERDASARKAN
PERSEPSI MAHASISWA**



Gambar 6.5 Peta

6.6. Dinamika Persepsi Mahasiswa Mengenai Potensi Bahaya

Persepsi mahasiswa terhadap potensi bahaya bersepeda di jalur sepeda UI terbentuk dari berbagai faktor. Dimulai dari adanya kebutuhan mahasiswa terhadap fasilitas sepeda, dimana semakin dibutuhkan maka frekuensi penggunaan sepeda akan meningkat. Dengan meningkatnya frekuensi penggunaan sepeda pada mahasiswa maka secara tidak langsung mahasiswa tersebut akan memiliki pengalaman yang lebih dalam bersepeda di jalur sepeda UI. Dengan pengalaman tersebut, maka mahasiswa pengguna sepeda akan lebih mengenali kondisi sepeda yang dipergunakannya dan lebih mengenali berbagai kondisi jalur sepeda yang dilewatinya.

Dapat disimpulkan, dengan kebutuhan yang tinggi akan penggunaan sepeda, maka akan meningkatkan pengalaman mahasiswa dalam bersepeda di jalur sepeda UI sehingga pada akhirnya mahasiswa memiliki pengamatan yang lebih cermat mengenai kondisi sepeda dan jalur sepeda UI. Sehingga pada akhirnya membentuk persepsi yang lebih dalam mengenai potensi bahaya di jalur sepeda UI.

Pada jalur sepeda UI, menurut observasi peneliti, potensi bahaya yang ada timbul karena kontur jalan di lingkungan UI, kurangnya perawatan serta pembersihan pada jalur sepeda UI. Untuk kontur jalan UI, potensi bahaya timbul pada lokasi yang menanjak dan menurun dan/atau berbelok – belok. Sedangkan kurangnya perawatan dan pembersihan menimbulkan potensi bahaya dari jalur sepeda yang rusak, kotor dan licin. Selain itu, walaupun UI memiliki jalur khusus sepeda, persimpangan atau pertemuan antara jalur sepeda dan jalan raya belum bisa dihindarkan, sehingga hal tersebut juga akan menimbulkan potensi bahaya pada pengendara sepeda yang melintas.

Dari hasil observasi peneliti, pada jalur sepeda UI memang memiliki berbagai potensi bahaya, akan tetapi potensi yang ada tidak secara langsung menimbulkan bahaya bagi pengendara sepeda. Bahaya akan timbul jika pengendara sepeda juga memiliki perilaku bersepeda yang kurang baik, seperti tidak berhati – hati ketika bersepeda, memacu sepeda dengan kecepatan tinggi, tidak berkonsentrasi ketika bersepeda, tidak konsisten pada

jalurnya, tidak mematuhi aturan bersepeda di UI, dan tidak memeriksa kondisi sepeda sebelum dipergunakan.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa bahaya yang timbul sebenarnya bukan hanya disebabkan dari kondisi sepeda dan jalur sepeda saja, tetapi juga karena perilaku pengendara sepeda. Oleh karena itu untuk mengurangi potensi bahaya yang ada, maka faktor manusia (perilaku pengendara sepeda) dan faktor lingkungan (kondisi sepeda dan jalur sepeda) harus saling mendukung. Maka dengan perilaku bersepeda yang aman dan di dukung dengan kondisi fasilitas yang baik, potensi bahaya yang ada akan berkurang.

6.7. Keterbatasan Penelitian

- Karena waktu penelitian yang terbatas dan kegiatan perkuliahan yang sudah memasuki masa libur, sehingga membatasi peneliti dalam memperoleh responden.
- Literatur mengenai penggunaan dan perkembangan sepeda di Indonesia masih kurang, karena masalah transportasi sepeda di Indonesia belum menjadi bagian dari prioritas.
- Kualitas data yang didapat tergantung motivasi responden dalam menjawab pertanyaan yang diajukan.