

## BAB 7

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 7.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengelolaan fasilitas sepeda kampus saat ini dilakukan oleh *outsourcing* PT.IKODA yang bertanggung jawab secara langsung kepada Direktur Umum dan Fasilitas Universitas Indonesia, pembagian fungsi dan tugas yang dilakukan antara lain, site manager, supervisor, teknisi, transportasi, patroli, teknisi, serta petugas di tiap shelter sepeda.
2. Jalur sepeda yang digunakan sebagai lalu lintas sepeda untuk dua arah terpisah secara fisik dari lalu lintas kendaraan bermotor dengan dimensi lebar 2,1 m dan menggunakan material permukaan *paving block*. Sepeda kampus yang digunakan saat ini merupakan jenis *funbike* yang fungsi utamanya sebagai mode transportasi, bengkel sepeda yang berfungsi sebagai sarana pemeliharaan sepeda memiliki 2 aktivitas pengecekan, yaitu rutin dan berkala. Tanda lalu lintas sepeda yang dipasang di jalur sepeda merupakan rambu-rambu petunjuk arah dan peringatan kecepatan dan berhati-hati. Instalasi penerangan yang berfungsi sebagai sumber penerangan untuk visibilitas pengguna sepeda hanya terpasang di titik tiap shelter.
3. Peraturan bersepeda yang diberlakukan di kampus hingga saat ini belum ada, adapun aturan-aturan yang ditujukan untuk pengguna sepeda hanya berupa ketentuan peminjaman sepeda kampus, sementara itu pedoman bersepeda untuk pengguna sepeda hingga saat ini belum ada.
4. Pendanaan yang digunakan sebagai pengadaan dan pemeliharaan sarana fasilitas sepeda kampus diperoleh melalui kerjasama dengan pihak luar (*corporate social responsibilities*).

5. Faktor yang menjadi kekuatan dalam keselamatan bersepeda adalah jalur sepeda yang memisahkan lalu lintas sepeda secara khusus dari lalu lintas kendaraan bermotor dengan , bengkel sepeda yang berfungsi sebagai sarana pemeliharaan fisik sepeda, sepeda kampus yang sesuai dengan fungsinya sebagai mode transportasi, sesuai dengan ukuran tubuh rata-rata mahasiswa, serta memiliki kelengkapan keselamatan (bel, rem, reflektor) .
6. Faktor yang menjadi kelemahan dalam keselamatan bersepeda adalah peraturan bersepeda yang mengatur tata cara pengendara sepeda dalam berlalu lintas, pedoman bersepeda sebagai petunjuk pengendara sepeda agar berperilaku aman, tanda lalu lintas sepeda yang menginformasikan kepada pengendara bermotor agar berhati-hati akan kemungkinan sepeda yang melintas, instalasi penerangan yang kurang karena tidak adanya lampu di tempat-tempat bernuansa gelap.
7. Faktor yang menjadi peluang dalam keselamatan bersepeda adalah ketersediaan dana dari pihak luar yang dibutuhkan dalam pengadaan dan pemeliharaan yang menunjang sistem keselamatan bersepeda serta organisasi K3L UI yang dapat membantu pelaksanaan keselamatan bersepeda sebagai bagian dari sistem manajemen K3 yang terintegrasi di bidang transportasi.
8. Faktor yang menjadi ancaman terhadap keselamatan bersepeda adalah hadirnya pengguna sepeda dari luar kampus yang dapat mengganggu stabilitas lalu lintas sepeda.

## 7.2 Saran

Dari penelitian ini, maka untuk meningkatkan keselamatan bersepeda, peneliti memberikan sumbang saran yang diharapkan dapat meningkatkan keselamatan bersepeda di kampus Universitas Indonesia. Adapun beberapa saran tersebut adalah diharapkan pihak kampus dapat melakukan beberapa hal seperti memaksimalkan kinerja bengkel sepeda dan jalur sepeda yang telah dirancang dengan baik, menambah rambu-rambu peringatan kepada pengendara bermotor akan kemungkinan melintasnya sepeda, menambah instalasi penerangan di tempat bernuansa gelap, membuat peraturan bersepeda, membuat pedoman bersepeda,

serta bekerjasama dengan K3L UI dalam pelaksanaan SMK3 yang terintegrasi termasuk dalam ruang lingkup transportasi.

