

BAB IV HASIL PENELITIAN

Pada bab ini peneliti akan menjelaskan hasil dari penelitian yang dilakukan pada studi kasus yang diteliti. Dalam hal ini peneliti menganalisis karakteristik pesepeda.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif sebagai metode utama dalam penelitian, peneliti juga akan menjelaskan hasil yang didapat dari pencarian data primer maupun sekunder.

Hasil pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti menggunakan metode survey lapangan serta wawancara.

4.1 Kondisi Jalur Sepeda

Menurut Pedoman Perencanaan Fasilitas Sepeda (SIMANTU, 2021) Kondisi jalur sepeda di Boulevard Bintaro dibagi menjadi beberapa bagian, hal ini ditunjukkan untuk mengetahui berbagai macam tipe jalur sepeda yang tersedia.

A. Tipe Jalur Sepeda

Jalur Sepeda di Boulevard Bintaro memiliki desain yang berbeda pada tiap titiknya, disini peneliti akan membandingkan jalur sepeda berdasarkan standar dari Pedoman Perencanaan Fasilitas Sepeda dan ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*) dengan kondisi rancangan sepeda PT. Jaya Real Property. Hal ini bertujuan untuk mengetahui standar yang digunakan oleh PT. Jaya Real Property dalam mendesain jalur sepeda di Boulevard Bintaro.

Pedoman Perancangan Sepeda	ITDP	Kondisi Binloop	Gambar
Jalur Tipe A	Bagian jalan dengan kecepatan di atas 30 km/jam (20 mph) dengan jalur sepeda yang terlindungi, terpisah dari kendaraan (jalur sepeda yang di cat atau secara fisik terpisah).	Jalur sepeda yang secara khusus terpisah dari jalur utama. Dalam hal ini pemasangan sudah sesuai dengan standar.	 <p>Gambar 4. 1 Pembatas jalur fisik (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)</p>
Jalur Tipe B	Segmen jalan dengan kecepatan 30 km/jam (20 mph) atau lebih lambat, jalur sepeda terlindungi tidak diperlukan, tetapi pemberian symbol penanda direkomendasikan.	Jalur sepeda yang ditempatkan di trotoar dan berada di sisi kanan dari jalur pejalan kaki. Sudah sesuai dengan standar.	 <p>Gambar 4. 2 Jalur sepeda di trotoar (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)</p>

<p>Jalur Tipe C</p>	<p>Segmen jalan yang memprioritaskan jalur bersama, dengan batas kecepatan kendaraan 15 km/jam (10 mph).</p>	<p>Jalur sepeda yang ditempatkan pada jalan yang memiliki kecepatan bermotor yang relatif rendah, serta memiliki banyak akses keluar masuk kendaraan bermotor pada bangunan di sepanjang jalan. Sudah sesuai dengan standar.</p>	 <p>Gambar 4. 3 Jalur sepeda dengan banyaknya akses keluar masuk (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)</p>
---------------------	--	--	---

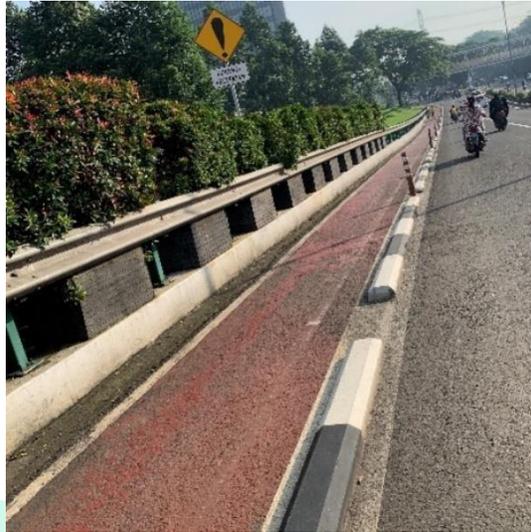
Tabel 4. 1 Perbandingan tipe jalur sepeda

B. Lebar Jalur Sepeda

Kondisi lebar jalur sepeda di Boulevard Bintaro memiliki ukuran yang berbeda beda pada setiap titiknya, diantaranya yaitu:

1. Jalur Tipe A

Lebar jalur sepeda pada jalur Tipe A mempunyai lebar 1 m, pemisahannya menggunakan Kareb dan *Stick Cone*. Jarak 1 *Stick Cone* dengan yang lain adalah 3 m, dan lebar jalur sepeda 1 m. Dalam hal ini pemasangan sudah sesuai dengan standar.



Gambar 4. 4 Pembatas jalur sepeda dengan Stick Cone dan Kareb

(Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)

2. Jalur Tipe B

Jalur sepeda yang berada di trotoar memiliki lebar 3 m, 2 jalur untuk pesepeda dan 1 jalur untuk pejalan kaki. Kondisi jalur sudah sesuai dengan syarat menerus, rata dan aman. Pembatas jalur fisik juga tidak diperlukan, sebagai gantinya ditambah dengan adanya marka, rambu lalu lintas dan simbol sepeda. Menurut aturan pengurangan lebar 0,5 m diperbolehkan bila volume lalu lintas tidak terlalu besar.



Gambar 4. 5 Jalur sepeda trotoar dengan simbol dan marka (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)

3. Jalur Tipe C

Secara keseluruhan jalur ini memiliki luas 3 meter, dan dibagi menjadi 1 meter untuk kepeluar sepeda 2 jalur, dan untuk pejalan kaki. Jalur ini memiliki banyaknya akses keluar masuk kendaraan bermotor pada setiap bangunannya, serta jalur ini juga memprioritaskan jalur bersama antara pesepeda dan pejalan kaki.



Gambar 4. 6 Jalur dengan akses keluar masuk kendaraan bermotor (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)

C. Rambu Pada Jalur Sepeda

Rambu pada jalur sepeda di Boulevard Bintaro berupa tiang penanda jalur sepeda yang berupa kata-kata, serta simbol gambar sepeda. Dalam hal ini jalur sepeda Boulevard Bintaro sudah sesuai dengan standarnya.



Gambar 4. 7 Simbol penanda jalur sepeda di Boulevard Bintaro (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)

D. Marka Jalur Sepeda

Menurut Pedoman Perencanaan Fasilitas Sepeda, terdapat beberapa jenis marka sepeda, yaitu:

Pedoman Perencanaan Fasilitas Sepeda	Kondisi di Bintaro Boulevard	Gambar
Marka berbentuk lambing yang bergambar sepeda, dengan cat warna putih.	Marka di sepanjang jalan Boulevard Bintaro sudah sesuai dengan standar.	

		 <p>Gambar 4. 8 Gambar marka dengan cat warna putih (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)</p>
<p>Marka penyebrangan jalur sepeda berupa dua garis putus-putus yang berbentuk bujur sangkar atau belah ketupat.</p>	<p>Untuk marka penyebrangan di Boulevard Bintaro sudah sesuai dengan standar.</p>	 <p>Gambar 4. 9 Marka penyebrangan putus-putus di Boulevard Bintaro (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)</p>

Tabel 4. 2 Marka jalur sepeda (Sumber: Hasil olahan data, 2021)

E. Parkir Sepeda

Menurut Pedoman Perencanaan Fasilitas Pesepeda, lokasi parkir sepeda harus ditempatkan di trotoar. Selain itu parkir sepeda juga harus ditempatkan pada akses keluar masuk bangunan, dan tidak diperbolehkan mengganggu aktivitas pejalan kaki.

Dalam hal ini jalur sepeda di Boulevard Bintaro tersedia di beberapa titik, serta penempatannya sudah sesuai dengan standar. Tetapi dalam ketersediaannya lebih banyak berada di *Merchant* atau ruko-ruko di sepanjang jalan Boulevard Bintaro.



Gambar 4. 10 Parkiran sepeda di Boulevard Bintaro (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)

F. Halte Bus

Menurut Pedoman Perencanaan Fasilitas Pesepeda (SIMANTU, 2021) penempatan halte tidak diperbolehkan mengurangi ukuran lebar efektif bagi pengguna trotoar dan juga peletakan trotoan harus berada di depan atau di belakang jalur pejalan kaki.



Gambar 4. 11 Halte bus di Boulevard Bintaro (Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2021)

Dalam hal ini penempatan halte pada jalan Boulevard Bintaro sudah sesuai dikarenakan peletakkannya berada di depan serta di belakang jalur pejalan kaki dan jalur pesepeda. Dengan peletakan ini jelas akan mengurangi konflik pengguna jalur dan pengguna bus.

4.2 Faktor Pendukung Jalur Sepeda di jalan Boulevard Bintaro

Dalam merancang jalur sepeda menurut (ITDP, 2017), terdapat beberapa faktor yang mendukung agar sebuah jalur sepeda bisa sesuai dengan standar yang berlaku. Hal ini juga dapat dilihat dari jalur sepeda di jalan Boulevard Bintaro, faktor pendukung yang ada disini ialah:

1. *Wayfinding*

Penggunaan pada jalan Boulevard Bintaro terdapat di beberapa titik, yang berguna untuk menunjukkan arah jalan bagi pengguna jalur baik pesepeda, pejalan kaki maupun pengguna kendaraan umum.



Gambar 4. 12 Penggunaan *wayfinding* di Boulevard Bintaro (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)

Dalam hal ini penggunaan *Wayfinding* atau penanja jalan sudah dipasang dengan baik dan benar.

2. Permukaan Jalan yang Rata

Kondisi pada jalur sepeda di sepanjang Boulevard Bintaro dalam keadaan rata dan menerus, selain itu pengaplikasian *Manhole* sudah cukup baik dikarenakan pengaplikasiannya sudah tertutup rapat serta rata pada jalur. Sehingga tidak mengganggu kenyamanan bagi para pengguna jalan.



Gambar 4. 13 Pengaplikasian *Manhole*, serta jalur yang merata (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)

3. Peneduhan dan Penerangan

Penggunaan peneduh atau *vegetasi* di sepanjang jalan Boulevard Bintaro sudah diaplikasikan dengan baik. Ketika bersepeda pada malam hari di sepanjang jalan Boulevard Bintaro, kegunaan peneduh sangat dirasakan manfaatnya, selain mengurangi panas dan polusi, kegunaannya juga membuat pengguna merasa aman dari kendaraan di jalur utama. Ditambah dengan adanya pembatas makin membuat pengguna jalan merasa aman.

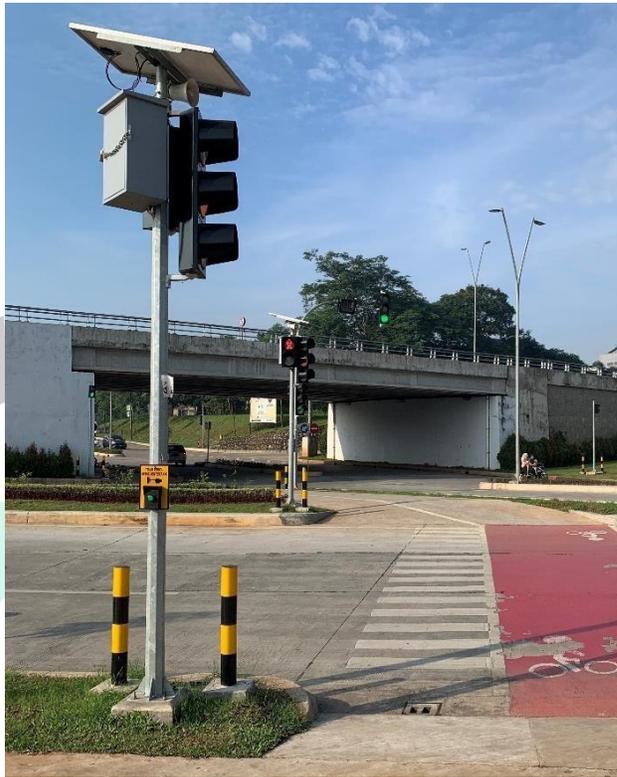
Penggunaan lampu sebagai penerang juga membuat pengguna merasa aman dan dapat melihat dengan jelas pada malam hari. Pengaplikasiannya di sepanjang jalan Boulevard Bintaro juga sudah baik dan benar.



Gambar 4. 14 Kondisi peneduh dan penerangan di sepanjang jalan Boulevard Bintaro (Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2021)

4. Persimpangan

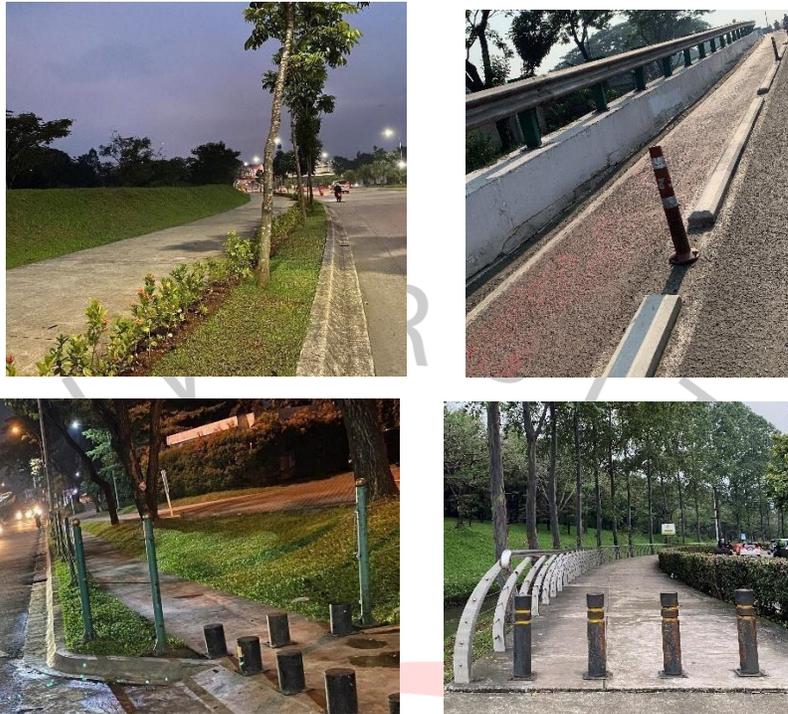
Pada jalur sepeda yang melewati persimpangan di jalan Boulevard Bintaro dirancang sedemikian rupa untuk menambah kenyamanan bagi pengguna sepeda. Hal ini bisa dilihat dari penggunaan marka jalan serta rambu yang membantu pesepeda untuk menyebrang, serta penggunaan *bollard* untuk mencegah kendaraan bermotor memasuki jalur khusus. Selain itu di titik penyebrangan juga terdapat lampu lalu lintas yang bisa ditekan sebagai tanda ingin menyebrang.



Gambar 4. 15 Persimpangan jalan Boulevard Bintaro (Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2021)

5. Proteksi/Buffer

Proteksi yang digunakan pada jalur sepeda di Boulevard Bintaro ada yang berupa *kerb*, *planter box*, *vegetasi* serta tiang pembatas. Untuk proteksi di sepanjang jalan Boulevard Bintaro sudah banyak dengan berbagai macam jenis dan bentuk, hal ini bisa menjadi nilai tambah untuk desain jalur sepeda di Binloop.



Gambar 4. 16 Macam-macam proteksi jalur yang ada di Boulevard Bintaro (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)

4.3 Prinsip Desain Jalur Sepeda di jalan Boulevard Bintaro

Prinsip desain jalur sepeda menurut (ITDP, 2017) dapat digunakan sebagai poin pengukuran pada jalur sepeda di Boulevard Bintaro, poin tersebut dibagi menjadi:

1. Kenyamanan
 - a. Permukaan pada jalur sepeda di Boulevard Bintaro baik jalur Tipe A, B dan C semuanya mempunyai kontur yang rata serta anti slip.
 - b. Lebar jalur pada jalur sepeda di Boulevard Bintaro sudah cukup sesuai dengan standar yang diatur oleh pemerintah.
 - c. Pada jalur sepeda di Boulevard Bintaro sudah cukup dalam melakukan manuver, dikarenakan pada jalur ini lebih banyak jalur yang dipisah dari pejalan kaki, sehingga memudahkan pesepeda dalam bermanuver.
2. Kemenerusan
 - a. Untuk titik asal dari jalur sepeda di Boulevard Bintaro ini dimulai dari pintu gerbang TOL Pondok Arena tau PT. Jaya Real Property menamainya

sebagai Segmen 6, dengan rute menerus hingga memutar Bintaro Xchange dan kembali lagi ke titik asal. Dalam hal ini jalur sepeda di Boulevard Bintaro sudah masuk ke poin ini dikarenakan selama mengikuti rute sepeda ini, pesepeda dapat memilih tujuan yang ingin dikunjungi dalam ruang lingkup daerah Bintaro.

- b. Untuk desain jalur sepeda di Boulevard Bintaro memiliki jalur yang menerus serta konsisten, hal ini dikarenakan rute yang dibuat memanjang sehingga mengurangi rute berbelok maupun memutar di sepanjang jalan Boulevard Bintaro.

3. Kemeranian

- a. Jalur sepeda di Boulevard Bintaro memiliki desain yang menarik dan sesuai dengan kondisi pada lingkungan sekitarnya, hal ini bisa dilihat dari banyaknya *Vegetasi* yang berfungsi sebagai pemisah jalan hingga peneduh. Selain itu banyaknya pusat-pusat kegiatan yang dapat dikunjungi seperti berbagai macam *Merchant* yang tersedia di sepanjang jalan Boulevard Bintaro.
- b. Untuk perawatannya PT. Jaya Real Property memiliki tim yang bertanggung jawab untuk perawatannya, baik dari perawatan fasilitas, penyiraman tanaman hijau maupun kebersihannya.

4. Keselamatan dan Keamanan

- a. Jalur sepeda di Boulevard Bintaro memiliki desain yang terpisah pada beberapa titik, hal ini bertujuan untuk mengurangi konflik seminimal mungkin dengan pengguna jalan lainnya.

5. Kelangsungan

- a. Untuk kelangsungan jalur sepeda di Boulevard Bintaro menghindari adanya rute memutar, tetapi rute memutar hanya berada di Bintaro Xchange dikarenakan ini merupakan destinasi terakhir dari jalur sepeda Binlopp. Sehingga rute memutar diperlukan untuk kembali lagi ke titik awal jalur sepeda.

- b. Untuk keunggulan jalur sepeda di Boulevard Bintaro dalam segi rute dan prioritas lebih banyak dari kendaraan bermotor, hal ini terlihat dari panjangnya rute, banyaknya jalur khusus, marka hingga pembatas pada jalur sepeda.

4.4 Jalur Sepeda Rancangan PT. Jaya Real Property

Peneliti juga mencari data di PT. Jaya Real Property yang berhubungan dengan jalur sepeda yang dikenal dengan Binloop (Bintaro Loop). Dalam pencarian data ini peneliti menggunakan metode wawancara kepada Manager serta Humas dari PT. Jaya Real Property. Untuk pembuatan jalur sepeda ini pertama kali dibuat pada tahun 2013 hingga 2014, dan dibuat secara bertahap. Dalam merancang jalur sepeda ini, PT. Jaya Real Property menggunakan rancangan dari desainernya, tetapi tetap mengikuti ketentuan yang berlaku dalam merancang jalur sepeda.

4.5 Karakteristik Pengguna Jalur Sepeda Di Boulevard Bintaro

Kriteria	Parameter	Keterangan	Parameter
Pengguna Jalur Sepeda di Boulevard Bintaro	Usia Pengguna Sepeda	Rata-rata pengguna jalur sepeda di Boulevard Bintaro berusia 21-35 tahun	57,5%
	Jenis Kelamin	Rata-rata pengguna jalur sepeda di Boulevard Bintaro berkelamin Laki-laki	61,5%
	Jenis Sepeda Yang Digunakan	Rata-rata pengguna jalur sepeda di Boulevard Bintaro menggunakan sepeda <i>Road Bike</i>	32,5%
	Pendidikan Terakhir	Rata-rata pengguna jalur sepeda di Boulevard Bintaro merupakan pendidikan S1	47,5 %

	Pekerjaan	Rata-rata pengguna jalur sepeda di Boulevard Bintaro bekerja sebagai pelajar/mahasiswa dan pegawai swasta/wirausaha	37,5%
--	-----------	---	-------

Tabel 4. 3 Karakteristik pengguna jalur sepeda di Boulevard Bintaro (Sumber: Hasil olah data, 2021)

Karakteristik yang peneliti dapat dari hasil survey menunjukkan bahwa yang bersepeda di Boulevard Bintaro berusia 21-35 tahun, dengan jenis kelamin Laki-laki, lebih banyak menggunakan sepeda tipe *Road Bike*.

4.6 Kenyamanan Pesepeda

Dari hasil wawancara peneliti dengan pesepeda di Boulevard Bintaro, jalur sepeda Binloop termasuk kategori nyaman bagi para pesepeda. Hal ini dikarenakan PT. Jaya Real Property selaku pengelola kawasan Bintaro sudah mendesain jalur ini dengan baik, yang mana meliputi fasilitas yang sudah tersedia. Desain jalur sepeda di Boulevard Bintaro ini juga sudah sesuai dengan standar yang berlaku di Indonesia dan di jurnal lain seperti Pedoman Perencanaan Fasilitas Sepeda (SIMANTU, 2021) serta *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP, 2017).