

## ANALISIS TINGKAT KEPUASAN PESEPEDA YANG MENGGUNAKAN FASILITAS LAJUR KHUSUS SEPEDA JL. VETERAN – JL. PEMUDA KLATEN

Afuah Nur Istikhomah, Sigit Priyanto, Dewanti

Magister Sistem dan Teknik Transportasi, Universitas Gadjah Mada

Email: afuahnuristikhomah@mail.ugm.ac.id

INFO ARTIKEL	ABSTRAK
Diterima 28 Agustus 2022 Direvisi 11 Oktober 2022 Disetujui 13 Oktober 2022	Penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi tingkat kepuasan masyarakat Klaten khususnya para pengguna lajur sepeda terhadap lajur sepeda yang telah disediakan oleh Pemerintah, dan keinginan yang mempengaruhi pesepeda untuk menggunakan lajur sepeda sepanjang Jl. Veteran-Jl. Pemuda Kabupaten Klaten. Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data hasil kuesioner. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif dengan menggunakan metode IPA ( <i>Importance Performance Analysis</i> ). Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan metode perhitungan Hair et al dengan 130 responden. Hasil penelitian yaitu tingkat kepuasan responden pengguna lajur sepeda sepanjang Jl. Veteran – Jl. Pemuda Kabupaten Klaten sebesar 97% terhadap 9 atribut pernyataan kuesioner lajur sepeda yang disediakan oleh pemerintah yang menentukan kepuasan pengguna lajur sepeda adalah sangat memuaskan, dan berdasarkan hasil uji koefisien determinasi menghasilkan kepuasan pengguna lajur sepeda hanya mampu menjelaskan 30,1% terhadap variabel keinginan pesepeda menggunakan jalur sepeda. Sedangkan sisanya sebesar 69,9% merupakan variabel yang tidak diteliti dalam penelitian ini.
Kata kunci: Tingkat Keinginan Importance Performance Analysis.	
<i>Keywords:</i> <i>Characteristics of Cyclists,</i> <i>Level of Satisfaction,</i> <i>Desire Cyclists,</i> <i>Importance Performance</i> <i>Analysis.</i>	<b>ABSTRACT</b> <i>This study was conducted to identify the level of satisfaction of the people of Klaten, especially the bicycle lane users to the bicycle lanes provided by the Government, and the desire that influences cyclists to use the bicycle lanes along Jl. Veteran-Jl. Klaten District Youth. The data used in this study is in the form of questionnaire data. This research is a quantitative research with the analytical method used is descriptive analysis using the IPA (Importance Performance Analysis) method. Sampling in this study using the calculation method Hair et al with 130 respondents. The results of the study are the level of satisfaction of respondents using bicycle lanes along Jl. Veterans – Jl. Youth in Klaten Regency by 97% of the 9 attributes of the bicycle lane questionnaire statement provided by the</i>

**How to cite:**

Istikhomah, Afuah Nur et.al (2022). Analisis Tingkat Kepuasan Pesepeda yang menggunakan Fasilitas Lajur Khusus Sepeda Jl. Veteran – Jl. Pemuda Klaten. *Jurnal Syntax Admiration*, 3(10).  
<https://doi.org/10.46799/jsa.v3i10.483>

**E-ISSN:**

2722-5356

**Published by:**

Ridwan Institute

*government which determines the satisfaction of bicycle lane users is very satisfying, and based on the results of the coefficient of determination test results bicycle lane user satisfaction is only able to explain 30.1% of the variable of cyclists' desire to use bicycle lanes. bike path. While the remaining 69.9% is a variable that was not examined in this study.*

---

## **Pendahuluan**

Pandemi Covid-19 yang melanda dunia, termasuk Indonesia, memaksa pemerintah Indonesia menerapkan kebijakan baru untuk mencegah penyebaran virus tersebut, salah satunya dengan membatasi pergerakan orang (Masrul et al., 2020). Adanya peraturan yang membatasi pergerakan manusia telah menyebabkan pengurangan penggunaan transportasi darat seperti kendaraan bermotor, yaitu mobil, sepeda motor, bus dan angkutan umum (Wangge et al., 2021). Sebelum terjadinya pandemi Covid-19, kemacetan lalu lintas di Indonesia sudah cukup mengganggu. Untuk mengatasi peningkatan jumlah kendaraan setiap tahun dengan meningkatkan kapasitas infrastruktur jalan. Pembangunan jalan tol, jalan lingkar atau pelebaran jalan merupakan bukti penyelesaian masalah peningkatan jumlah kendaraan. Namun, kondisi di lapangan tetap adanya kemacetan akibat peningkatan kendaraan. Hal ini tidak hanya menyebabkan penundaan perjalanan, menambah waktu perjalanan, tetapi juga mencakup peningkatan biaya lingkungan akibat polusi udara dan bahan bakar yang terbuang (Artiningsih, 2016).

Pemerintah dihadapkan pada dilema untuk menyelesaikan masalah kemacetan lalu lintas tersebut, salah satunya dalam menyediakan layanan mobilitas berkualitas tinggi bagi populasi yang terus bertambah, sementara pada saat yang sama meminimalkan konsumsi energi, mengurangi dampak lingkungan yang berbahaya, dan menumbuhkan lingkungan perkotaan yang hidup dan aman. Sebagai sarana untuk memenuhi tantangan ini, sepeda telah muncul kembali sebagai modal transportasi berkelanjutan (Twaddle et al., 2014). Transportasi berkelanjutan (juga dikenal sebagai transportasi hijau/lingkungan) mengacu pada moda transportasi dan sistem perencanaan transportasi yang selaras dengan isu-isu keberlanjutan yang lebih luas seperti keberlanjutan lingkungan, sosial dan ekonomi masyarakat, terutama daerah perkotaan (Basu & Vasudevan, 2013). Dari segi transportasi, membangun kota yang ramah lingkungan dapat dicapai dengan mengurangi jumlah kendaraan yaitu dengan menggunakan angkutan umum massal atau menggunakan kendaraan yang ramah lingkungan (Artiningsih, 2016). Perwujudan kota yang ramah lingkungan merupakan konsep yang seimbang dari kegiatan pembangunan yang pesat. Salah satu caranya adalah dengan memilih alat transportasi yang lebih ramah lingkungan, yakni memilih kendaraan tidak bermotor atau sepeda. Sepeda merupakan alternatif kendaraan bermotor yang ramah lingkungan untuk mengurangi dampak pemanasan global (Sugasta et al., 2017). Hal ini berimplikasi nyata pada praktik yang digunakan untuk infrastruktur jalan, yang perlu secara dinamis mencakup penggunaan teknologi modern untuk mencapai hasil yang maksimal (Prastio et al., 2022).

Transportasi yang berkesinambungan dapat diartikan dengan adanya hubungan yang dirasakan dari aspek lingkungan, ekonomi, dan sosial untuk melaksanakan utilitas yang dimiliki dalam konteks skala di wilayah operasional (Listantari & Soemardjito, 2017).

Bersepeda sebagai modal transportasi semakin populer di seluruh dunia dan memberikan solusi yang berkelanjutan dan berbiaya rendah untuk perjalanan komuter dan rekreasi. Terutama di daerah perkotaan, sepeda menawarkan banyak keuntungan karena menghasilkan lebih sedikit emisi lingkungan, menempati lebih sedikit ruang, mengurangi kemacetan lalu lintas, dan memiliki efek kesehatan yang positif. Pertumbuhan positif penggunaan sepeda ini juga berbanding lurus dengan data kecelakaan pengendara sepeda yang ikut terus meningkat (Febrianto et al., 2021). Saat pihak berwenang menyadari potensi bersepeda dan potensi keuntungannya dalam meningkatkan kualitas hidup dan transportasi di daerah perkotaan, kebijakan transportasi khusus dirancang dan diperkenalkan di daerah perkotaan di seluruh dunia dalam upaya meningkatkan daya tarik sepeda sebagai moda transportasi. Kebijakan transportasi semacam itu seringkali mengandalkan pengenalan bentuk-bentuk baru infrastruktur sepeda untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan kualitas lalu lintas bagi pengendara sepeda serta mengalokasikan lebih banyak ruang untuk lalu lintas sepeda di jaringan jalan perkotaan (Grigoropoulos et al., 2021). Selain menjadi solusi efektif untuk menghindari angkutan umum yang padat, bersepeda juga dapat memperbaiki fisik dan ramah lingkungan. Gaya hidup bersepeda sebagai implementasi dari konsep hijau harus dipertahankan agar tidak menjadi tren yang memudar.

Dalam rangka mendukung tren bersepeda, perlunya penyediaan fasilitas penunjang yang dapat memberikan rasa aman dan nyaman dalam bersepeda (Devin et al., 2021). Fasilitas penunjang tersebut dapat berupa lajur khusus sepeda. Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tertulis mengenai lajur khusus sepeda dalam undang-undang tersebut menyatakan bahwa “setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat (Pasal 25) dan fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi lajur sepeda (Pasal 45) dan pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda, artinya para pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas (Pasal 62)” (Rahamdona et al., 2021).

Oleh karena itu, pasca pandemi global Covid-19, jalur sepeda menjadi sangat penting, karena keinginan untuk hidup sehat, mobilitas pengguna sepeda meningkat, yang merupakan cara untuk menghindari paparan virus Covid-19, yaitu melalui stay sehat (Haryono & Octavia, 2020). Pandemi Covid-19 yang menyerang seluruh penjuru dunia yang menuntut manusia untuk tetap sehat fisik, sehat psikisnya, selain itu bersepeda merupakan alternatif untuk mengurangi interaksi dengan manusia dalam penggunaan transportasi umum. Penggunaan sepeda di masa pandemi tentu banyak manfaatnya selain mengurangi interaksi dengan manusia yaitu mendapatkan fisik, psikis yang sehat dan aman. Kondisi ini disusul oleh program pemerintah pusat untuk menyediakan fasilitas lajur khusus sepeda di beberapa kota di Indonesia.

Salah satu yang disoroti untuk mendapatkan fasilitas tersebut adalah Kota/Kabupaten Klaten yang proyek tersebut dikerjakan dibawah Dinas Perhubungan Kabupaten Klaten. Pada akhir tahun 2020 pemerintah Kabupaten Klaten melalui Dinas Perhubungan mendapatkan bantuan berupa pembuatan lajur khusus sepeda di kawasan perkotaan. Seiring berjalannya

waktu, lajur sepeda tersebut masih memiliki kekurangan dikarenakan lokasi yang digunakan bersamaan dengan penggunaan jalur lambat, beberapa kasus yang ada di lapangan banyaknya persilangan arah baik sepeda-sepeda atau sepeda-sepeda motor yang menggunakan jalur lambat tersebut. Selain itu, lajur tersebut seringkali digunakan sebagai lahan parkir toko sekitar dan masih banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan di sekitar lajur sepeda.

Kurangnya fasilitas dan infrastruktur pada lajur sepeda juga terjadi di beberapa kota di Indonesia, seperti penelitian oleh (Wangge et al., 2021) yang melakukan penelitian di Jalan Pemuda Jakarta Timur, katanya jalur sepeda di Jalan Pemuda sering digunakan pengendara moda lain, mungkin karena banyak titik di jalur yang tidak ada pembatas jalan. Selain itu penelitian oleh (Devin et al., 2021) yang melakukan penelitian pada kawasan Tomang – Cideng Timur. Menurutnya, masih banyak pengguna kendaraan bermotor yang tidak mematuhi aturan, masuk ke jalur khusus sepeda, memarkir kendaraannya di jalur sepeda, dan masih ada pedagang kaki lima di jalur sepeda yang menyebabkan terhambatnya jalur sepeda.

Berdasarkan fenomena yang terjadi dan didukung pada penelitian sebelumnya, dapat diambil kesimpulan meski fasilitas penandaan jalur khusus sepeda telah dibuat dan rambu-rambu dipasang, jalur sepeda masih belum dibersihkan oleh kendaraan bermotor. Menghadapi masalah seperti itu, diperlukan upaya yang lebih terencana, lebih komprehensif, dan lebih terlibat. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi tingkat kepuasan masyarakat Klaten khususnya para pengguna lajur sepeda terhadap lajur sepeda yang telah disediakan oleh Pemerintah, dan keinginan yang mempengaruhi pesepeda untuk menggunakan lajur sepeda sepanjang Jl. Veteran-Jl. Pemuda Kabupaten Klaten.

Hasil penelitian ini diharapkan akan bermanfaat bagi beberapa pihak, yaitu bagi peneliti yang diharapkan penelitian ini mampu menambah wawasan mengenai transportasi khususnya keefektifan lajur sepeda yang terdapat di sepanjang Jl. Veteran-Jl. Pemuda Kabupaten Klaten, yang kedua bagi pemerintah sebaiknya dengan diadakannya penelitian ini diharapkan dapat membagikan saran untuk pemerintah agar lebih memperhatikan infrastruktur lajur sepeda dan sebagai masukan untuk meningkatkan kenyamanan bagi pesepeda pada lajur sepeda dan bagi pihak akademis, penelitian ini dapat memberikan kontribusi dalam penambahan referensi penelitian khususnya yang berkaitan dengan lingkungan dan transportasi. Penelitian ini memiliki perbedaan dengan penelitian-penelitian sebelumnya. Penelitian ini berlokasi di sepanjang Jl. Veteran-Jl. Pemuda Kabupaten Klaten. Selain itu, penelitian ini lebih berfokus pada pendapat masyarakat pengguna lajur sepeda di sepanjang Jl. Veteran-Jl. Pemuda Kabupaten Klaten. Terdapat delapan referensi/penelitian dalam maupun luar negeri yang relevan.

### **Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif yang ditujukan untuk melakukan analisis kepuasan pengguna lajur sepeda terhadap lajur sepeda yang disediakan Pemerintah. Penelitian dilakukan di sepanjang Jl. Veteran - Jl. Pemuda Kabupaten Klaten karena masih terdapat kekurangan seperti lajur tersebut digunakan bersamaan dengan jalur lambat sehingga banyaknya persilangan arah baik sepeda dengan sepeda atau sepeda dengan sepeda motor pada jalur lambat. Penelitian dilakukan terlebih dahulu dengan mengumpulkan data-data yang dibutuhkan melalui data primer. Metode pengumpulan data pada penelitian ini adalah data

primer yang dilakukan dengan pengamatan langsung dan survei terhadap pengguna lajur sepeda di sepanjang Jl. Veteran-Jl. Pemuda Kabupaten Klaten.

Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah random sampling, yaitu mengambil sampel secara acak dari populasi yang telah ditentukan. Penelitian ini menggunakan kuesioner yang disebar kepada masyarakat Klaten khususnya pengguna lajur sepeda di sepanjang Jl. Veteran-Jl. Pemuda Kabupaten Klaten. Analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah statistik deskriptif, analisis regresi berganda dan metode IPA (*Importance Performance Analysis*) untuk mengukur tingkat kepuasan pesepeda. Persamaan regresi berganda untuk kedua prediktor yang ditetapkan ialah sebagai berikut.

$$Y = \alpha + \beta_1x_1 + \beta_2x_2 + e \dots\dots\dots (3.1)$$

Keterangan:

- Y = Keinginan pesepeda
- $\alpha$  = Koefisien Konstanta
- $\beta_1 \beta_2$  = Koefisien Regresi
- $x_1$  = Karakteristik pesepeda
- $x_2$  = Kepuasan pengguna lajur sepeda (pesepeda)
- e = Tingkat kesalahan (error)

Untuk menganalisis menggunakan metode IPA menggunakan analisis menggunakan SPSS yang mana data yang dibutuhkan adalah skor rata rata kepuasan dan kepentingan.

$$\sum X = (SPx5)+(Px4)+(CPx3)+(KPx2)+(TPx1) \dots\dots\dots (3.2)$$

$$\sum Y = (SPx5)+(Px4)+(CPx3)+(KPx2)+(TPx1) \dots\dots\dots (3.3)$$

$$\text{Skor Rata-rata X} = \frac{\sum X}{\sum \text{responden}} \dots\dots\dots (3.4)$$

$$\text{Skor Rata-rata Y} = \frac{\sum Y}{\sum \text{responden}} \dots\dots\dots (3.5)$$

Keterangan:

- $\sum X$  = Jumlah Penilaian Kepuasan
- $\sum Y$  = Jumlah Penilaian Keepentingan
- SP = Sangat Puas
- P = Puas
- CP = Cukup Puas
- KP = Kurang Puas
- TP = Tidak Puas

Pengukuran tingkat kepuasan pesepeda dinilai berdasarkan beberapa faktor menurut (Haryono & Octavia, 2020). Beberapa indikator tersebut adalah sebagai berikut.

1. Kualitas jalan dan fasilitas lainnya
2. Gangguan selama berkendara
3. Kemudahan fasilitas
4. Kesan pertama
5. Pengalaman selama berkendara.

Kepuasan merupakan perasaan yang timbul dalam diri seseorang atas perbandingan mengenai kesan dan harapannya pada hasil suatu produk/jasa. Oleh sebab itu, tidak tercapainya produk/jasa berdasarkan harapan pelanggannya, maka akan membuat pelanggan merasa tidak puas dan tidak ada kontinuitas pelanggan menggunakan produk/jasa pada perusahaan tersebut. Sebaliknya, jika produk/jasa yang berikan perusahaan sesuai harapan pelanggannya, maka akan menciptakan kepuasan bagi pelanggan sehingga perusahaan akan mendapatkan profit sebagai imbal baliknya (Khalidun & Prihatini, 2016).

Pemerintah berperan aktif dalam pembangunan fasilitas untuk mendukung jalannya lalu lintas yaitu seperti memberikan kemudahan pada pesepeda dalam menggunakan lalu lintas, hal ini dilakukan untuk menjaga keselamatan, keamanan, kenyamanan, kelancaran dan ketertiban berlalu lintas, ruang yang ramah lingkungan, serta kelestarian lingkungan (Windarni et al., 2018).

Ukuran dalam meneliti keinginan pesepeda untuk menggunakan lajur sepeda pada penelitian ini menggunakan indikator oleh (Windarni et al., 2018) yaitu dari segi faktor keselamatan, kelancaran, ketertiban, keamanan, dan aksesibilitas.

## Hasil dan Pembahasan

### A. Hasil Uji Instrumen Penelitian

#### 1. Uji Asumsi Klasik

##### a. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah data berdistribusi normal. Uji normalitas dilakukan karena data berdistribusi normal, yang merupakan syarat untuk uji parametrik. Data normal dapat digunakan untuk mewakili populasi. Keputusan didasarkan pada nilai Sig Monte Carlo. (2 ekor) Uji Kolmogorov-Smirnov  $> 0,05$ . Berdasarkan hasil uji normalitas yang telah dilakukan, didapatkan nilai Monte Carlo Sig. (2-tailed) sebesar  $0,414 > 0,05$  artinya data berdistribusi normal.

##### b. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas ini dirancang untuk menguji apakah terdapat korelasi yang tinggi atau lengkap antara variabel-variabel independen dalam model regresi. Untuk mendeteksi tingginya korelasi antar variabel bebas dapat dilakukan dengan beberapa cara salah satunya dengan menggunakan Tolerance dan VIF, jika  $VIF < 10$  dan nilai Tolerance  $> 0,10$ , terdapat dasar pengambilan keputusan.

##### c. Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas berarti terdapat varians yang tidak sama dalam model regresi. Jika terjadi kebalikannya, varians dari variabel-variabel dalam model regresi memiliki nilai yang sama, yang disebut homoskedastisitas. Metode analisis grafik dapat digunakan untuk mendeteksi masalah heteroskedastisitas. Berdasarkan hasil uji heteroskedastisitas yang dilakukan, terlihat pola menyebar di atas atau di bawah sumbu y, yang menyiratkan tidak ada gejala heteroskedastisitas.

##### d. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi adalah analisis statistik yang dilakukan untuk menentukan apakah suatu variabel dalam model prediktif berubah dari waktu ke waktu. Uji autokorelasi menggunakan uji Durbin Watson (DW test) yang digunakan untuk

mensyaratkan adanya intersep dalam model regresi dan tidak adanya variabel lag antar variabel penjelas. Berdasarkan hasil tabel di atas dapat dilihat dari nilai Durbin Watson sebesar 2,068 yang berarti memiliki gejala autokorelasi positif. Berdasarkan hasil tabel di atas dapat dilihat dari nilai Durbin Watson sebesar 2,068 yang berarti tidak memiliki gejala autokorelasi positif.

## 2. Uji Validitas dan Reliabilitas

### a. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk menguji validitas angket, dan analisis ini dapat dilanjutkan jika angket telah dinyatakan valid. Penelitian ini menggunakan format kuesioner untuk mensurvei seluruh responden, meliputi karakteristik pengendara sepeda, kepuasan pengguna jalur bersepeda, dan faktor-faktor yang mempengaruhi keinginan pengendara sepeda. Jika item tersebut berkorelasi positif dengan skor total dan korelasinya tinggi, maka item tersebut memiliki efisiensi yang tinggi. Persyaratan minimum agar dianggap valid apabila nilai  $r$  hitung  $>$   $r$  tabel pada  $\alpha = 0,05$ . dengan melalui tabel  $r$  product moment pearson dengan  $df$  (degree of freedom) =  $n - 2$ , jadi  $df = 181 - 2 = 179$ , maka  $r$  tabel = 0,122. Berdasarkan uji validitas yang terdapat pada tabel di atas, terlihat bahwa nilai  $r$  antara skor item hitung dengan skor total berada di atas 1,222, dan dapat dikatakan bahwa semua item jawaban yang digunakan dalam angket adalah valid. Oleh karena itu dimungkinkan untuk menganalisis lebih lanjut semua indikator dari variabel yang digunakan.

### b. Uji Reliabilitas

Pengujian reliabilitas dilakukan untuk mengetahui seberapa reliabel hasil pengukuran jika pengukuran diulang. Menurut reliabilitas (Sekaran & Bougie, 2016), reliabilitas adalah sarana untuk memeriksa konsistensi konseptual alat ukur. Teknik pengujian reliabilitas menggunakan koefisien alpha cronbach dengan taraf signifikansi 5% (0,05), dihitung dengan menggunakan program komputer SPSS versi 26. Butir tersebut dinyatakan reliabel jika koefisien korelasi lebih besar dari nilai kritis atau nilai cronbach's alpha  $>$  0,600. Berdasarkan uji reliabilitas yang terdapat pada tabel di atas dapat diketahui bahwa nilai cronbach's alpha  $>$  0,06. Oleh karena itu, instrumen penelitian yang digunakan dapat dinyatakan reliabel, benar-benar sebagai alat ukur yang reliabel dan sangat stabil, yaitu hasil pengujian instrumen ini akan menunjukkan hasil yang konstan jika digunakan berulang kali.

## B. Tingkat Kepuasan Masyarakat Pengguna Lajur Sepeda Menggunakan Metode IPA (Impotence Performance Analysis)

Metode Importance-Performance Analysis (IPA) merupakan alat analisis yang digunakan untuk mengukur kepuasan konsumen bahan pengambilan keputusan dalam mengelola atribut pelayanan sesuai prioritas. Berikut merupakan perhitungan hasil kuisisioner sejumlah 181 responden.

$$\begin{aligned}\sum X(1) &= (SP \times 5) + (P \times 4) + (CP \times 3) + (KP \times 2) + (TP \times 1) \\ &= (94 \times 4) + (54 \times 4) + (20 \times 3) + (10 \times 3) + (3 \times 1) \\ &= 769\end{aligned}$$

$$\sum Y(1) = (SP \times 5) + (P \times 4) + (CP \times 3) + (KP \times 2) + (TP \times 1)$$

$$= (57 \times 4) + (116 \times 4) + (7 \times 3) + (1 \times 3) + (0 \times 1)$$

$$= 772$$

$$\text{Skor Rata-rata X} = \frac{\sum X}{\sum \text{responden}} = \frac{769}{181} = 4,25$$

$$\text{Skor Rata-rata Y} = \frac{\sum Y}{\sum \text{responden}} = \frac{772}{181} = 4,27$$

Berikut merupakan hasil analisis yang dapat dilihat pada table 1.

**Tabel 1. Nilai Kepuasan dan Kepentingan**

No	Kepuasan Pengguna	Jumlah Penilaian Kepuasan	Jumlah Penilaian Kepentingan	Skor Rata-rata Kepuasan	Skor Rata-Rata Kepentingan
1	Saya merasa senang dengan hasil perbaikan jalan karena lajur sepeda tidak mengganggu	769	772	4,25	4,27
2	Saya puas dengan hasil kualitas perbaikan jalan dimana sepeda memiliki lajur sendiri	785	768	4,34	4,24
3	Gangguan selama berkendara tidak menjadi masalah bagi saya	547	769	3,02	4,25
4	Saya merasa layanan lajur sepeda mudah untuk digunakan	717	769	3,96	4,25
5	Saya merasa tanda khusus lajur sepeda mudah dimengerti	763	766	4,22	4,23
6	Saya merasa puas dengan aturan rambu lalu lintas yang tertib	760	771	4,20	4,26
7	Saya merasa puas karena rambu lalu lintas jelas	789	770	4,36	4,25
8	Saya merasa puas karena pemerintah berinisiatif untuk memberikan lajur khusus sepeda	809	773	4,47	4,27
9	Saya puas dengan kinerja pemerintah dalam layanan pengguna sepeda	753	763	4,16	4,22

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Hasil perhitungan skor rata-rata untuk tingkat kepuasan dan skor rata-rata untuk tingkat kepentingan kemudian dipetakan ke dalam grafik kartesius yang dirancang untuk mengetahui di kuadran mana atribut tersebut berada. Melakukan pengukuran tingkat kepatuhan untuk memprioritaskan peningkatan layanan.

$$\text{Tingkat Kesesuaian (1)} = \frac{\sum \text{Penilaian Kepuasan}}{\sum \text{Penilaian Kepentingan}} = \frac{769}{772} = 1,00$$

$$\% \text{ Perbandingan} = \text{Tingkat Kesesuaian} \times 100\% = 1 \times 100\% = 100\%$$

Berikut merupakan hasil analisis yang dapat dilihat pada table 2.

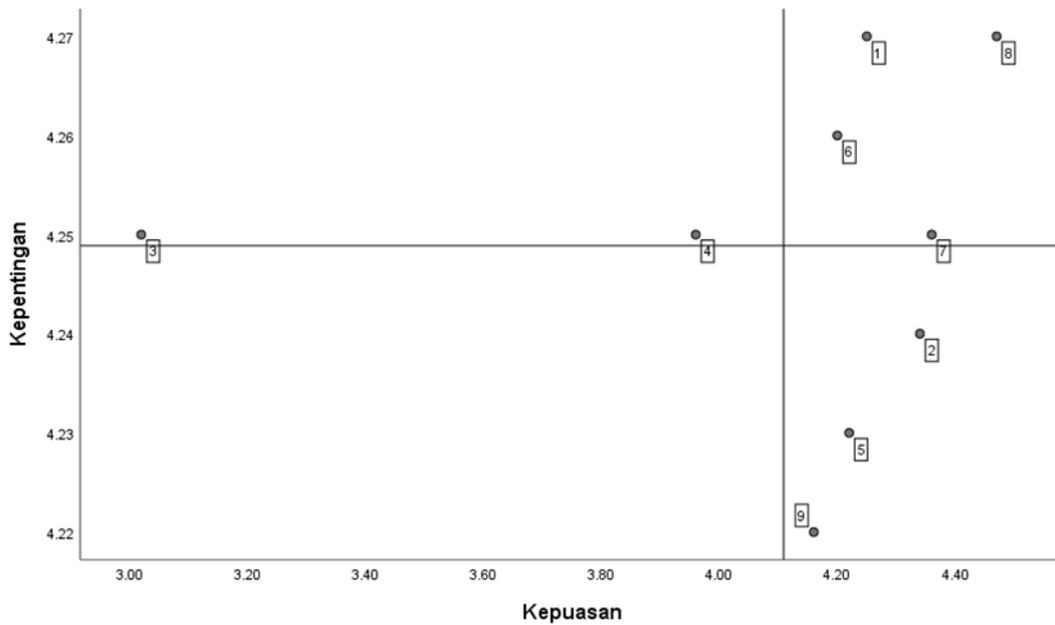
**Tabel 2. Hasil Perhitungan Tingkat Kesesuaian Responden**

No	Kepuasan Pengguna	Jumlah Penilaian Kepuasan	Jumlah Penilaian Kepentingan	Tingkat Kesesuaian	%
1	Saya merasa senang dengan hasil perbaikan jalan karena lajur sepeda tidak terganggu	769	772	1,00	100%
2	Saya puas dengan hasil kualitas perbaikan jalan dimana sepeda memiliki lajur sendiri	785	768	1,02	102%
3	Gangguan selama berkendara tidak menjadi masalah bagi saya	547	769	0,71	71%
4	Saya merasa layanan lajur sepeda mudah untuk digunakan	717	769	0,93	93%
5	Saya merasa tanda khusus lajur sepeda mudah dimengerti	763	766	1,00	100%
6	Saya merasa puas dengan aturan rambu lalu lintas yang tertib	760	771	0,99	99%
7	Saya merasa puas karena rambu lalu lintas jelas	789	770	1,02	102%
8	Saya merasa puas karena pemerintah berinisiatif untuk memberikan lajur khusus sepeda	809	773	1,05	105%
9	Saya puas dengan kinerja pemerintah dalam layanan pengguna sepeda	753	763	0,99	99%

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Rata-rata dari hasil perhitungan tingkat kesesuaian responden adalah 97%, dapat dikatakan kesesuaian dari masing-masing atribut kuesioner kepuasan pengguna lajur sepeda sudah dapat memenuhi harapan dari pengguna lajur sepeda yang artinya mereka merasa puas terhadap lajur sepeda yang mereka nikmati saat ini. Menurut (Purnomo et al., 2021)

jika presentase 90 – 100% maka kesesuaian tersebut dapat memenuhi harapan dari para pengguna lajur sepeda akan tetapi masih diperlukan perbaikan lagi. Jika presentase >100% dapat dikatakan kesesuaian atribut tersebut telah melebihi harapan pengguna lajur pesepeda. Hasil dari tingkat-tingkat unsur yang mempengaruhi kepuasan pengguna lajur sepeda akan dijabarkan dan dibagi menjadi empat kuadran kedalam diagram kartesius.



**Gambar 1. Diagram Kartesius**

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Keterangan indikator masing-masing atribut pada survey kepuasan pengguna lajur sepeda Jl. Veteran – Jl. Pemuda Kabupaten Klaten dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

**Tabel 3. Hasil Identifikasi Diagram Kartsius**

Kuadran	Atribut	Kepuasan Pengguna
I	3	Gangguan selama berkendara tidak menjadi masalah bagi saya
	4	Saya merasa layanan lajur sepeda mudah untuk digunakan
II	1	Saya merasa senang dengan hasil perbaikan jalan karena lajur sepeda tidak terganggu
	6	Saya merasa puas dengan aturan rambu lalu lintas yang tertib
	7	Saya merasa puas karena rambu lalu lintas jelas
	8	Saya merasa puas karena pemerintah berinisiatif untuk memberikan lajur khusus sepeda
IV	2	Saya puas dengan hasil kualitas perbaikan jalan dimana sepeda memiliki lajur sendiri
	5	Saya merasa tanda khusus lajur sepeda mudah dimengerti
	9	Saya puas dengan kinerja pemerintah dalam layanan pengguna sepeda

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

### C. Identifikasi yang Mempengaruhi Keinginan Pesepeda Menggunakan Jalur Sepeda

Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kesediaan pengendara sepeda menggunakan jalur sepeda, maka dilakukan uji hipotesis yang merupakan jawaban sementara dari rumusan pertanyaan penelitian yang telah dituangkan dalam bentuk kalimat tanya. Dalam penelitian ini, uji hipotesis yang digunakan adalah uji-T dan koefisien determinasi.

#### 1. Uji T

Uji T dilakukan untuk menguji apakah terdapat hubungan pada masing-masing variabel X terhadap variabel Y. Berikut adalah hasil uji T yang telah dilakukan:

**Tabel 4. Hasil Nilai Uji T**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
	(Constant)	16.199	3.317		
1 Total.X1	.061	.098	.045	.624	.533
Total.X2	.604	.083	.531	7.316	.000

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Berdasarkan hasil uji t yang telah dilakukan, didapatkan hasil untuk variabel X1 atau karakteristik pesepeda memiliki nilai t hitung 0,624 dengan Sig. 0,533, artinya karakteristik pesepeda tidak memiliki pengaruh terhadap keinginan pesepeda untuk menggunakan jalur sepeda. Untuk variabel X2 atau kepuasan pengguna lajur sepeda memiliki nilai t hitung 7,316 dengan nilai Sig. sebesar 0,000. artinya kepuasan pengguna lajur sepeda memiliki pengaruh terhadap keinginan pesepeda untuk menggunakan jalur sepeda.

#### 2. Uji F

Uji F digunakan untuk menguji tingkat signifikan dari pengaruh variabel independen secara serempak terhadap variabel dependen. Berikut adalah hasil koefisien determinasi yang telah dilakukan:

**Tabel 5. Hasil Nilai Uji F (Simultan)**

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	2285.995	2	1142.997	39.825	.000 <sup>b</sup>
Residual	5108.635	178	28.700		
Total	7394.630	180			

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Berdasarkan tabel di atas diperoleh hasil bahwa nilai Sig. memiliki nilai sebesar  $0,000 < 0,05$  yang berarti bahwa model regresi berganda pada penelitian ini layak digunakan dan variabel independen yang meliputi karakteristik pesepeda dan kepuasan

pengguna lajur pesepeda memiliki pengaruh secara simultan terhadap variabel dependen keinginan pesepeda untuk menggunakan jalur sepeda.

### 3. Koefisien Determinasi

Analisis koefisien determinasi digunakan untuk melihat seberapa besar pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) yang dinyatakan dalam persentase. Ini adalah hasil dari koefisien determinasi yang telah dilakukan:

**Tabel 6. Hasil Nilai Koefisien Determinasi**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.556 <sup>a</sup>	.309	.301	5.357

Sumber: Hasil Penelitian, 2022

Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi yang telah dilakukan, didapatkan nilai adjusted R Square sebesar 0,301. Artinya variabel karakteristik pesepeda dan kepuasan pengguna lajur sepeda hanya mampu menjelaskan 30,1% terhadap variabel keinginan pesepeda menggunakan jalur sepeda. Sedangkan sisanya sebesar 69,9% merupakan variabel yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

### Kesimpulan

Apabila dilihat dari hasil yang didapatkan dari pengolahan secara deskriptif maupun statistik serta interpretasi yang dilakukan dalam penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa tingkatan akan kepuasan yang dirasakan oleh warga Klaten khususnya pengguna yang menggunakan lajur sepeda sepanjang Jl. Veteran – Jl. Pemuda Kabupaten Klaten sebesar 97% yang artinya sangat puas. Faktor utama yang mempengaruhi keinginan masyarakat untuk menggunakan lajur khusus sepeda adalah kualitas lajur dan fasilitas pendukung sepeda, kemudahan akses fasilitas lain untuk sepeda dan tingkat gangguan di jalan saat berkendara.

## BIBLIOGRAFI

- Artiningsih, A. (2016). Jalur Sepeda Sebagai Bagian Dari Sistem Transportasi Kota Yang Berwawasan Lingkungan. *TATALOKA*, 13(1), 27–41. <https://doi.org/10.14710/tataloka.13.1.27-41>. [Google Scholar](#)
- Basu, S., & Vasudevan, V. (2013). Effect of bicycle friendly roadway infrastructure on bicycling activities in urban India. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 104, 1139–1148. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.11.210>. [Google Scholar](#)
- Devin, D., Pranata, G., & Susanto, J. (2021). Analisis Efektivitas Lajur Khusus Sepeda pada Kawasan Tomang–Cideng Timur. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 4(1), 13–22. [Google Scholar](#)
- Febrianto, D., Dewanti, D., & Muthohar, I. (2021). Perilaku Pengendara Sepeda Terhadap Keselamatan di Jalan. *Journal of Civil Engineering and Planning*, 2(2), 150–161. <https://doi.org/10.37253/jcep.v2i2.5353>. [Google Scholar](#)
- Grigoropoulos, G., Hosseini, S. A., Keler, A., Kathis, H., Spangler, M., Busch, F., & Bogenberger, K. (2021). Traffic Simulation Analysis of Bicycle Highways in Urban Areas. *Sustainability*, 13(3), 1016. <https://doi.org/10.3390/su13031016>. [Google Scholar](#)
- Haryono, N., & Octavia, R. (2020). Analisis pengaruh citra merek dan mutu layanan terhadap kepuasan konsumen serta dampaknya terhadap loyalitas konsumen. *Jurnal Industri Elektro Dan Penerbangan*, 4(2). [Google Scholar](#)
- Khaldun, M. I., & Prihatini, A. E. (2016). Analisis Tingkat Kepuasan Pelanggan Atas Kualitas Pelayanan Dan Harga Pada Po. Sindoro Satriamas Semarang. *Jurnal Ilmu Administrasi Bisnis*, 5(3), 193–203. [Google Scholar](#)
- Listantari, L., & Soemardjito, J. (2017). Desain Jalur Sepeda di Wilayah Perkotaan Wonosari Kabupaten Gunungkidul Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 15(1), 13–24. <https://doi.org/10.25104/mtm.v15i1.408>. [Google Scholar](#)
- Masrul, M., Abdillah, L. A., Tasnim, T., Simarmata, J., Daud, D., Sulaiman, O. K., Prianto, C., Iqbal, M., Purnomo, A., & Febrianty, F. (2020). *Pandemik COVID-19: Persoalan dan Refleksi di Indonesia*. Medan: Yayasan Kita Menulis. [Google Scholar](#)
- Prastio, D., Sari, Y. A., & Pamadi, M. (2022). Evaluasi Kinerja Simpang Panbil Terhadap Tingkat Pelayanan Lalu Lintas (Studi Kasus Simpang Panbil-Batam). *Journal of Civil Engineering and Planning*, 3(1), 60–69. <https://doi.org/10.37253/jcep.v3i1.1317>. [Google Scholar](#)
- Purnomo, B. H., Wibowo, Y., & Aditya, G. Y. (2021). *Analisis Model Sistem Antrean Pada Pelayanan Restoran MI Cepat Saji di Kabupaten Jember*. Agrotek. [Google Scholar](#)
- Rahamdona, E., Alhafez, R. R., & Amalia, K. R. (2021). Analisa Efektivitas Penerapan Jalur Khusus Sepeda Di Kota Palembang Pada Rute Jakabaring Sport City–BKB. *Jurnal*

*Civronlit Unbari*, 6(2), 59–64. <https://doi.org/10.33087/civronlit.v6i2.86>. [Google Scholar](#)

Sekaran, U., & Bougie, R. (2016). *Research methods for business: A skill building approach*. New York: John Wiley & Sons. [Google Scholar](#)

Sugasta, H. H., Widodo, S., & Mayuni, S. (2017). Analisis Efektivitas Lajur Khusus Sepeda Pada Kawasan Perkotaan Pontianak (Studi Kasus Jalan Sutan Syahrir-Jalan Jendral Urip-Jalan KHW Hasyim-Jalan Merdeka). *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang*, 4(4), 1–9. <https://doi.org/10.26418/jelast.v4i4.19197>. [Google Scholar](#)

Twaddle, H., Schendzielorz, T., & Fakler, O. (2014). Bicycles in urban areas: Review of existing methods for modeling behavior. *Transportation Research Record*, 2434(1), 140–146. <https://doi.org/10.3141/2434-17>. [Google Scholar](#)

Wangge, F. R., Tambunan, E., & Mulyani, A. S. (2021). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keinginan Pesepeda Menggunakan Jalur Sepeda. *Jurnal Rekayasa Teknik Sipil Dan Lingkungan-CENTECH*, 2(2), 98–107. <https://doi.org/10.33541/cen.v2i2.3457>. [Google Scholar](#)

Windarni, I. P., Wulandari, A., & Hernovianty, F. R. (2018). Tingkat Keinginan Masyarakat Menggunakan Jalur Sepeda di Kota Pontianak. *JeLAST: Jurnal PWK, Laut, Sipil, Tambang*, 5(3). [Google Scholar](#)

---

**Copyright holder :**

Afuah Nur Istikhomah, Sigit Priyanto, Dewanti (2022)

**First publication right :**

Jurnal Syntax Admiration

**This article is licensed under:**

