

# KARAKTERISTIK PENGGUNA SEPEDA LIPAT TERHADAP PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI DI KOTA PALEMBANG

Norca Praditya<sup>1</sup>, Efrilia Rahmadona<sup>2</sup>, Sudarmadji<sup>3</sup>, M. Ade Surya Pratama<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Politeknik Negeri Sriwijaya, [norcapraditya@poslri.ac.id](mailto:norcapraditya@poslri.ac.id)

<sup>2</sup> Politeknik Negeri Sriwijaya, [efriliarahmadona@poslri.ac.id](mailto:efriliarahmadona@poslri.ac.id)

<sup>3</sup> Politeknik Negeri Sriwijaya, [sudarmadji@poslri.ac.id](mailto:sudarmadji@poslri.ac.id)

<sup>4</sup> Politeknik Negeri Sriwijaya, [adesuryapratama@poslri.ac.id](mailto:adesuryapratama@poslri.ac.id)

## Abstract

Sustainable Transportation is one of the embodiment of sustainable development, sustainable development puts forward the concept of eco-friendly urban, where the concept aims to balance the increasingly rapid development activities with an eco-friendly transportation system that is integrated with other modes of transportation, particularly the public transportation. Through this research, it is expected that it will become a reference for planning the development of bicycle routes and lanes in the city of Palembang. The research method used was a quantitative descriptive approach, data collection techniques conducted through a questionnaire survey, the total population was 966 cyclists, the sample taken for respondents with the Slovin formula was 478 respondents. The sampling technique used was simple random sampling, the results of data processing will be illustrated in tables and diagrams and calculations for the study of bicycle route lane using a matrix of origin and destination. Based on the questionnaire data obtained, from the survey results of 478 respondents, the percentage of cyclist was predominantly male and it was 91%, based on the analysis of activity patterns of folding cyclists, it indicated that the use of bicycle was 77% and it intended to the purpose of sports trips, 8% was for the purpose of recreation, 6% was for the purpose of daily activities, 5% was for the purpose of social travel, and the last 4% was for work purposes. 20% of folding cyclists were aimed to the short trips  $\leq$  10 km, while the use of bicycles for medium distances, which was around 10 km to 40 km, with the largest percentages was 38% and 32%. 68% of folding cyclist stated that the bicycle mode was the most economical mode of transportation. Dealing with the analysis for the opportunity to develop special bicycle routes and lanes, bicycle users were enthusiastic to obtain supporting facilities in the form of special bicycle lanes, 97% of cyclists agreed that a special bicycle lane must be provided. The selection of roads for bicycle routes was based on the calculation of the origin and destination matrix for the cyclists, the districts of the most potential cyclists were selected as starting and ending points for the bicycle route. Thus, 2 alternatives were selected for the special bicycle route.

*Key Words: sustainable transportation, characteristics, bicycle route, bicycle lane*

## 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Transportasi berkelanjutan atau *Sustainable Transportation* merupakan salah satu perwujudan dari pembangunan berkelanjutan, pembangunan berkelanjutan mengedepankan konsep kota yang berwawasan lingkungan,

dimana konsep tersebut bertujuan untuk menyeimbangkan aktivitas pembangunan yang kian pesat dengan sistem transportasi yang ramah lingkungan serta saling terintegrasi dengan moda transportasi lain, khususnya transportasi publik. Selama satu dekade terakhir dengan bertambahnya jumlah lalu lintas di jalan, dimana kendaraan pribadi yang mendominasi, menimbulkan permasalahan transportasi yaitu

kemacetan, tak hanya itu masalah polusi udara yang diakibatkan oleh asap kendaraan menjadi isu yang krusial dalam dunia transportasi di Indonesia. Seiring dengan berkembangnya teknologi dan transportasi, semakin banyak kemudahan untuk mengakses moda transportasi, hal itu berpengaruh pada tren pemilihan moda transportasi yang digunakan saat ini. Sejauh ini pemerintah Indonesia khususnya di kota-kota besar seperti Palembang, berupaya meningkatkan sarana dan prasarana transportasi umum untuk membuat masyarakat beralih dari transportasi pribadi ke transportasi massal, dengan menyediakan transportasi massal seperti, Bus Rapid Transit (BRT) dan LRT. Selain itu moda transportasi yang lebih ramah lingkungan yaitu sepeda, saat ini di kota Palembang ada beberapa komunitas sepeda seperti Bike to work. Akan tetapi dengan bertambahnya pengguna sepeda di kota Palembang belum diimbangi dengan fasilitas pendukung pengguna sepeda, yaitu seperti penyediaan jalur khusus sepeda dan parkir khusus sepeda. Beberapa penelitian tentang pesepeda yang telah dilakukan diantaranya : (i) Karakteristik Penggunaan Sepeda Di Kelurahan Medono Kecamatan Pekalongan Barat oleh Ruruh Tri, dkk (2014); (ii) Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Dan Pengendara Sepeda Dalam Upaya Mendukung Kampus UGM Berbasis Educopolis oleh Marianna S. Manulang (2014); (iii) Analisis Kebutuhan Pejalan Kaki dan Pesepeda di Kawasan Selong Kabupaten Lombok Timur oleh Wilda I, dkk (2017) (iv) Pengembangan Rute Sepeda Sesuai Standar dan Kebutuhan yang Mendukung Bike To Work di kota Bandung oleh Mirakania N, dkk (2016). Maka akan sangat bermanfaat bila dilakukan penelitian mengenai gambaran pengguna sepeda lipat di kota Palembang dan peluang pengembangan rute dan jalur sepeda di kota Palembang. Berdasarkan penelitian-penelitian yang telah dilakukan tentang pesepeda maka akan dikaji lebih lanjut mengenai karakteristik pengguna sepeda, pemilihan moda transportasi angkutan umum oleh para pengguna sepeda di Kota Palembang. Oleh karena itu melalui

penelitian ini diharapkan menjadi acuan untuk perencanaan pengembangan rute dan jalur sepeda di kota Palembang.

## **1.2 Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang disajikan maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui karakteristik pengguna sepeda lipat dalam pemilihan moda transportasi di kota Palembang
2. Untuk mengetahui peluang pengembangan rute dan jalur khusus sepeda di kota Palembang

## **1.3 Tinjauan Pustaka**

### **1.3.1 State of the Art**

Beberapa penelitian yang telah dilakukan tentang pesepeda, diantaranya adalah :

1. Ruruh Tri A, dkk (2014), dengan judul : Karakteristik Penggunaan Sepeda di Kelurahan Medono Kecamatan Pekalongan Barat.
2. Marinna S. Manulang (2014), dengan judul : Pipit Rusmandani (2015), dengan judul : Perencanaan Implementasi Lajur Sepeda di Kota Tegal.
4. Mirakania, dkk (2016), dengan judul Pengembangan Rute Sepeda Sesuai Standar dan Kebutuhan yang Mendukung *Bike To Work* di kota Bandung

### **1.2.2 Transportasi**

Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan. dan secara umum transportasi merupakan kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana.

### 1.2.3 Transportasi Berkelanjutan

Transportasi berkelanjutan adalah dari pusat kegiatan kota, moda perjalanan, penggunaan kendaraan dan waktu. Transportasi yang melayani tujuan utama sebagai penggerak ekonomi wilayah perkotaan dan perkembangan sosial. Definisi yang dikeluarkan oleh The World Bank (1996) lebih menekankan kegiatan transportasi dalam konsep transportasi berkelanjutan pada aspek ekonomi wilayah dan perkembangan sosial. Sistem transportasi konsep ini diterapkan untuk memperlancar kegiatan perekonomian di wilayah tersebut. Kegiatan ekonomi bisa maju jika didukung oleh transportasi yang baik pula. Salah satu perwujudan dari transportasi berkelanjutan adalah penggunaan transportasi tidak bermotor yang dianggap sebagai transportasi yang ramah lingkungan. Transportasi ramah lingkungan merupakan suatu konsep atau gerakan yang mendorong penggunaan kendaraan bermotor.

### 1.2.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data primer dapat dilakukan dengan beberapa cara berikut. Menurut Sugiyono (2013:194) mengemukakan terdapat tiga teknik pengumpulan data yaitu wawancara, angket (kuisoner) dan observasi. Populasi adalah totalitas dari semua objek atau individu yang memiliki karakteristik tertentu, jelas dan lengkap yang akan diteliti. (Iqbal, 2002). Sedangkan sampel merupakan bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi.

### 1.2.5 Ukuran Sampel

Salah satunya adalah menentukan jumlah sampel yang resperantatif menggunakan teknik penarikan sampel berdasarkan rumus Slovin (Bambang Prasetyo, 2005:136), yaitu sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1+N.e^2} \quad (1)$$

keterangan :

N = Ukuran populasi

e = Persen tingkat kesalahan (1%,5%, 10% )

### 1.2.6 Matriks Asal dan Tujuan

Salah satu cara mengolah data pergerakan adalah dengan menggunakan matriks pergerakan (Matriks Asal Tujuan). Matriks ini menggambarkan pola pergerakan yang dapat dianalisa untuk mensinyalir masalah dan kemudian perancangan solusi.

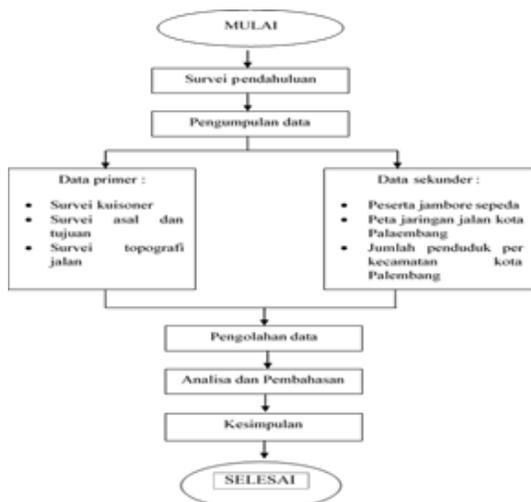
Tabel 1. Matriks asal dan tujuan

Zona	1	2	3	4	oi	Oi	Ei
1							
2							
3							
4							
dj							
Dj							
Ej							

## 2 METODOLOGI

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah metode pendekatan deskriptif kuantitatif. Penelitian ini dilakukan pada komunitas peseda lipat di sepanjang rute jalan yang di lalui oleh peserta jambore sepeda lipat di Palembang. Rute yang dilalui tersebut dimulai dari Jl. Gubernur. A. Bastari, Jl. Jend. A. Yani, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Veteran, Jl. Jend. Sudirman, Jl Demang Lebar Daun, Jl. Merdeka, teknik pengumpulan data dengan menggunakan cara survei menyebarkan kuisoner Pada penelitian ini jumlah populasi sebesar 966 pesepeda, diambil sampel untuk responden dengan rumus slovin sebanyak 478 responden. Teknik sampling yang digunakan adalah *Simple Random Sampling*, pada simple random sampling pengambilan anggota sampel dari populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu. Hasil survei yang telah didapat tentunya

masih terdapat beberapa data berupa data kualitatif, untuk mengubahnya menjadi data kuantitatif maka data akan diolah dengan menggunakan tabel distribusi frekuensi, yang nantinya akan berupa hasil penelitian karakteristik pesepeda lipat di kota Palembang, meliputi karakteristik sosial ekonomi yaitu usia, jenis kelamin, pendidikan, pendapatan, jenis sepeda, jarak tempuh, waktu tempuh, persepsi pesepeda mau menggunakan lajur sepeda jika tersedia, persepsi pengendara sepeda mau menggunakan lajur sepeda jika tersedia, persepsi pengendara sepeda terhadap penggunaan transportasi publik yang tersedia. Selanjutnya mengkaji potensi pengembangan untuk rute dan jalur khusus sepeda di Kota Palembang dengan menggunakan analisa matriks asal dan tujuan, dari data tersebut akan diketahui seberapa besar minat pengguna sepeda akan ketersediaan fasilitas jalur khusus sepeda di Kota Palembang, sehingga bisa menentukan kawasan potensial untuk titik awal dan akhir rute jalur sepeda.



Gambar 1. Diagram Alir

### 3 HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 Analisis karakteristik pengguna sepeda lipat

Berdasarkan hasil sebaran kuisioner dari hasil survei terhadap 478 responden, persentase pengguna sepeda berjenis kelamin laki-laki

lebih besar (91%) dibandingkan penduduk berjenis kelamin perempuan (9%). Di kota Palembang penggunaan sepeda tidak memandang berapa usia penggunanya. Persentase penggunaan sepeda oleh penduduk pada usia produktif yaitu usia 30- 40 tahun lebih tinggi yaitu 46%, bila dibandingkan pengguna di usia 50 tahun ke atas hanya 5%. Disamping itu, berdasarkan data yang diperoleh menunjukkan bahwa penggunaan sepeda tidak hanya dilakukan oleh masyarakat dengan tingkat pendidikan rendah tetapi didominasi juga oleh masyarakat dengan tingkat pendidikan tinggi seperti lulusan sarjana S1 sebanyak 41% dan S2 sekitar 24 %.

#### 3.2 Analisis pola aktivitas pengguna sepeda lipat

Berdasarkan hasil olah data kuisioner, sebesar 77% penggunaan sepeda digunakan untuk tujuan perjalanan olahraga, 8% untuk tujuan rekreasi, 6% untuk tujuan aktivitas sehari-hari, 5% untuk tujuan perjalanan sosial, dan terakhir adalah sebesar 4% penggunaannya untuk tujuan bekerja. Kebanyakan masyarakat yang melakukan perjalanan dengan menggunakan sepeda, khususnya untuk tujuan olahraga adalah penduduk yang umumnya bekerja sebagai Pegawai Pemerintah dan karyawan swasta. Berdasarkan hasil olah data yang diperoleh dari sebaran kuisioner, sebesar 38% penggunaannya dilakukan untuk menempuh jarak panjang yaitu sekitar 10 -20 km dengan waktu tempuh sekitar 30-60 menit.

#### 3.3 Jarak Tempuh Perjalanan

Berdasarkan hasil survei, pengguna sepeda lipat untuk perjalanan jarak pendek  $\leq 10$  km didominasi oleh laki-laki pegawai pemerintahan pada rentang usia antara 30 - 40 tahun dengan persentase sebesar yaitu sebesar 20%. Sedangkan penggunaan sepeda untuk jarak menengah yaitu sekitar 10 km hingga 40 km dengan persentase terbesar adalah 38% dan 32%. Kebanyakan perjalanan dengan jarak tempuh yang relatif jauh antara 30 km hingga >

60 km dilakukan oleh penduduk yang berprofesi sebagai pegawai pemerintah dengan lulusan mayoritas adalah S1 dan didominasi oleh laki-laki dengan usia antara 30-40 tahun.

Tabel 2. Jarak Tempuh Perjalanan

No	Jarak	Persentase
1	< 10 Km	20%
2	10 - 20 Km	38%
3	30 - 40 Km	32%
4	50 - 60 Km	5%
5	> 50 Km	5%

Sumber : Hasil analisa, 2020

### 3.4 Waktu Tempuh Perjalanan

Berdasarkan hasil survei, mayoritas waktu tempuh perjalanan yang dilakukan oleh pengguna sepeda lipat di Palembang adalah 30 - 60 menit. Mengingat mayoritas tujuan bersepeda hanya untuk berolahraga.

Tabel 3. Jarak Tempuh Perjalanan

No	Waktu	Persentase
1	<10 Menit	2%
2	10 - 30 Menit	16%
3	30 - 60 Menit	30%
4	60 - 90 Menit	26%
5	> 90 Menit	27%

Sumber : Hasil analisa, 2020

serta jarak tujuan perjalanan yang relatif pendek menjadikan perjalanan dengan menggunakan sepeda tidak memerlukan waktu yang begitu lama, untuk waktu tempuh 30 – 60 menit ini diketahui sebesar 30%. Sedangkan waktu tempuh terpendek <10 menit, waktu tempuh ini terbilang jarang ditempuh karena hanya sebesar 2% pengguna yang menempuh waktu tersebut.

### 3.5 Biaya Perjalanan

Biaya perjalanan dengan menggunakan sepeda terbilang sangat ekonomis, diketahui sebesar 17% pengguna sepeda adalah pegawai pemerintah usia antara 30-40 tahun menyatakan bahwa mereka tidak mengeluarkan Rp.0,- pun untuk biaya transportasi. Kebanyakan dari pengguna tersebut adalah laki-laki. Sedangkan biaya perjalanan antara Rp.10.000,- s.d Rp.25.000,- diketahui sebesar 30% pengguna

dengan usia antara 20-30 tahun dan 30-40 tahun dimana mayoritas pengguna adalah penduduk laki-laki didominasi oleh karyawan dan pegawai pemerintah.

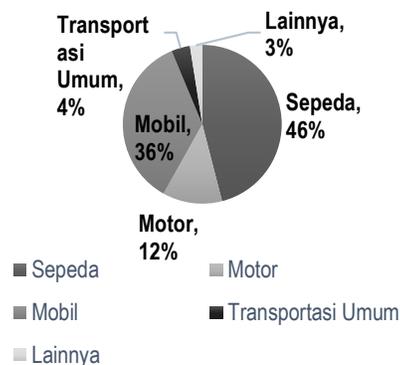
Tabel 4. Jarak Tempuh Perjalanan

No	Biaya	Persentase
1	0	17%
2	< Rp. 10.000	11%
3	Rp. 10.000 - Rp. 25.000	30%
4	Rp. 25.000 - Rp. 50.000	20%
5	> Rp. 50.000	22%

Sumber : Hasil analisa, 2020

### 3.6 Keamanan – Kenyamanan Berdasarkan Pemilihan Moda Transportasi

Sebesar 46% responden menyatakan bahwa sepeda adalah moda transportasi paling aman dan nyaman digunakan dalam melakukan perjalanan, sedangkan sebesar 36% responden menyatakan lebih memilih menggunakan mobil untuk melakukan perjalanan yang aman dan nyaman. Sementara sisanya memilih moda transportasi motor, transportasi umum dan lainnya.



Gambar 2. Pemilihan Moda  
Sumber : Hasil analisa, 2020

Untuk tingkat keamanan dan kenyamanan berdasarkan pemilihan moda transportasi dengan persentase terendah adalah moda angkutan umum yaitu hanya sebesar 4%. Hal ini dikarenakan pelayanan angkutan umum yang ada tidak menjangkau seluruh kawasan di kota Palembang.

### 3.7 Analisis Karakteristik Pengguna Sepeda Dilihat dari Segi Ekonomi, Kenyamanan dengan Pola Aktivitas Pengguna Sepeda

Penghasilan menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi penggunaan dan pemilihan moda transportasi dalam kehidupan masyarakat. Terbatasnya penghasilan yang didapatkan oleh sebagian masyarakat, mengharuskan mereka untuk memilih dan menggunakan moda yang sesuai kebutuhan dan kemampuan ekonominya. Akan tetapi tidak hanya itu kenyamanan dan keamanan juga mempengaruhi pengguna dalam pemilihan moda transportasi. Berdasarkan olah data kuisioner, diketahui sebesar 68% pengguna sepeda lipat di kota Palembang menyatakan bahwa moda sepeda adalah moda transportasi yang paling ekonomis.

### 3.8 Kajian Peluang Pengembangan Rute dan Jalur Khusus Sepeda

Berdasarkan data yang telah diperoleh dan dianalisis untuk peluang pengembangan rute dan jalur khusus sepeda, para pengguna sepeda antusias agar mendapat fasilitas pendukung berupa jalur khusus sepeda, melalui kuisioner dapat terlihat 97% pengguna sepeda menyatakan setuju apabila pemerintah menyediakan jalur khusus sepeda.



Gambar 3. Fasilitas Jalur Sepeda  
Sumber : Analisis data, 2020

Pengembangan rute sepeda perlu menentukan asal dan tujuan sebagai titik awal dan titik akhir dengan menghubungkan kedua titik

tersebut, data kuisioner lalu diolah menjadi data asal tujuan untuk mengkaji rute. Hal tersebut dapat terlihat dari hasil perhitungan matriks asal dan tujuan pengguna sepeda. Matriks tersebut dibagi berdasarkan kecamatan dari asal dan tujuan pengguna sepeda.

Tabel 4. Matriks asal dan tujuan

D	TUJUAN												Total	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
O A S A L	1	14	2	3	2	1	8	4	2	2	1	1	7	47
	2	8	2	6	2	1	2	1	1	4	0	4	2	33
	3	5	3	2	1	2	3	4	2	9	1	3	3	38
	4	3	3	0	0	1	5	1	6	3	0	2	2	26
	5	10	2	1	1	1	2	2	1	7	1	1	1	30
	6	6	0	5	2	2	8	2	2	3	2	3	2	37
	7	12	7	3	1	3	10	0	1	4	1	5	3	50
	8	11	6	4	4	4	5	2	2	2	1	7	4	52
	9	12	3	6	2	2	4	4	2	1	2	5	3	46
	10	8	6	1	1	4	6	1	1	1	0	3	2	34
	11	10	3	5	0	2	6	3	1	3	1	1	5	40
	12	12	4	3	1	2	8	3	4	2	1	4	1	45
Total	111	41	39	17	25	67	27	25	41	11	39	35	478	

Sumber : Hasil analisa, 2020

Keterangan asal (kecamatan):

1 = Ilir Timur 1, 2 = Ilir Timur 2, 3 = Plaju, 4 = Kertapati, 5 = Kemuning, 6 = Ilir Barat 1, 7 = Sukarami, 8 = Alang-alang lebar, 9 = Bukit Kecil, 10 = Gandus, 11 = jakabaring, 12 = Sako

Keterangan tujuan (kecamatan):

1 = Ilir Timur 1, 2 = Ilir Timur 2, 3 = Plaju, 4 = Kertapati, 5 = Kemuning, 6 = Ilir Barat 1, 7 = Sukarami, 8 = Alang-alang lebar, 9 = Bukit Kecil, 10 = Gandus, 11 = jakabaring, 12 = Sako

Berdasarkan analisis data yang diperoleh kecamatan yang potensial untuk dijadikan titik awal untuk rute adalah kecamatan Jakabaring, Ilir Barat 1 dan Sukarami, hal tersebut menjadi dasar penentuan lokasi yang akan dijadikan sebagai titik awal (asal). Selanjutnya identifikasi jalan yang dilewati oleh pengguna sepeda sesuai dengan kecamatan. Langkah berikutnya dari konsentrasi penyebaran kawasan kecamatan tersebut dianalisis kembali berdasarkan matriks asal tujuan dengan angka tujuan paling potensial, ada tiga kecamatan yang paling potensial untuk dijadikan tujuan yaitu, kecamatan Ilir Timur 1, Ilir Barat 1 dan Bukit kecil berdasarkan dari pergerakan pengguna sepeda.

Setelah rute awal dan akhir telah ditentukan, berikutnya pemetaan sementara jalur sepeda di Kota Palembang, dengan dilakukan observasi atau pengamatan langsung terhadap beberapa ruas jalan di Kota Palembang. Pemilihan jalan untuk rute sepeda berdasarkan jalan yang melalui kecamatan asal dan tujuan dari pengguna sepeda. Sehingga terpilih 2 alternatif untuk rute jalur khusus sepeda, yaitu :

1. Jakabaring sport city – Jl. Gubernur H. Basatari – Jl. H.M Ryacudu – Jembatan Ampera – Jl. Merdeka – Jl. Rumah bari – Benteng Kuto Besak (PP)
2. Kambang Iwak – Jl. Tasik – Jl. Ki Renggo Wirosantiko – Jl. Kapt. A.Rivai – Jl. POM IX – Jl. Sumpah Pemuda – Jl. Angkatan 45 – Jl. Kapt. A.Rivai – Jl. Ahmad Dahlan – Jl. Tasik ( Kambang Iwak)

#### 4 KESIMPULAN

Berdasarkan analisis data karakteristik pengguna sepeda lipat bahwa :

1. Berdasarkan hasil sebaran kuisioner dari hasil survei terhadap 478 responden, persentase pengguna sepeda didominasi berjenis kelamin laki-laki lebih besar 91%, Persentase penggunaan sepeda oleh penduduk pada usia produktif yaitu usia 30-40 tahun lebih tinggi yaitu 46% bila dibandingkan pengguna di usia senja yaitu usia 50 tahun ke atas hanya 5%. Penggunaan sepeda tidak hanya dilakukan oleh masyarakat dengan tingkat pendidikan rendah tetapi didominasi juga oleh masyarakat dengan tingkat pendidikan tinggi seperti lulusan sarjana S1 sebanyak 41% dan S2 sekitar 24 %.
2. Berdasarkan analisis pola aktivitas pengguna sepeda lipat, hasil olah data kuisioner, sebesar 77% penggunaan sepeda digunakan untuk tujuan perjalanan olaharaga, 8% untuk tujuan rekreasi, 6% untuk tujuan aktivitas sehari-hari, 5% untuk tujuan perjalanan sosial, dan terakhir adalah sebesar 4% penggunaannya untuk tujuan bekerja.
3. Berdasarkan hasil survei, pengguna sepeda lipat untuk perjalanan jarak pendek  $\leq 10$  km didominasi oleh laki-laki pegawai pemerintahan pada rentang usia antara 30 - 40 tahun dengan persentase sebesar yaitu sebesar 20%. Sedangkan penggunaan sepeda untuk jarak menengah yaitu sekitar 10 km hingga 40 km dengan persentase terbesar adalah 38% dan 32%.

4. Berdasarkan olah data kuisioner, diketahui sebesar 68% pengguna sepeda lipat di Kota Palembang menyatakan bahwa moda sepeda adalah moda transportasi yang paling ekonomis.
5. Berdasarkan analisa untuk peluang pengembangan rute dan jalur khusus sepeda, para pengguna sepeda antusias agar mendapat fasilitas pendukung berupa jalur khusus sepeda, 97% pengguna sepeda meyakini apabila disediakan jalur khusus sepeda.
6. Pemilihan jalan untuk rute sepeda berdasarkan perhitungan matriks asal dan tujuan pengguna sepeda, dipilih kecamatan dari pengguna sepeda yang paling potensial untuk dijadikan sebagai titik awal dan akhir untuk rute sepeda. Sehingga terpilih 2 alternatif untuk rute jalur khusus sepeda, yaitu :

- a) Jakabaring sport city – Jl. Gubernur H. Basatari – Jl. H.M Ryacudu – Jembatan Ampera – Jl. Merdeka – Jl. Rumah bari – Benteng Kuto Besak (PP)
- b) Kambang Iwak – Jl. Tasik – Jl. Ki Renggo Wirosantiko – Jl. Kapt. A.Rivai – Jl. POM IX – Jl. Sumpah Pemuda – Jl. Angkatan 45 – Jl. Kapt. A.Rivai – Jl. Ahmad Dahlan – Jl. Tasik ( Kambang Iwak)

#### REFERENSI

- GTZ. 2009. Pedestrian and Bicycle Planning: A Guide to Best Practices. Utrecht.
- Broaddus, Andrea, Todd Litman, dan Gopinath Menon. 2009. Transportation Demand Management. Germany : GTZ.
- Iqbal, H.M. 2002. Pokok-Pokok Materi Statistik 2. Jakarta : PT. Bumi Aksara.
- Khristy,C.J., dan Lall, B.K. 2002. Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi Jilid 2. Jakarta : Erlangga Prasetyo, Bambang. dan Jannah, L.M. 2005. Metode Penelitian Kuantitatif. Jakarta : Rajagrafindo Persada.
- Tamin, Ofyar Z. 1997. Perencanaan dan Permodelan Transportasi. Bandung : Penerbit ITB.

- Tamin. Ofyar Z. 1999. Konsep Manajemen Kebutuhan Transportasi (MKT) Sebagai Alternatif Pemecahan Masalah Transportasi Perkotaan Di DKI Jakarta. Jurnal PWK, Volume 10, No.1
- Callister, Daniel., & Lowry, Michael B. 2012. Analytical Tools for Identifying Bicycle Route Suitability, Coverage, and Continuity. Moscow. Carr,
- Theresa., & Dill, Jennifer. 2003. Bicycle Commuting and Facilities in Major U.S. Cities: If You Build Them, Commuters Will Use Them – Another Look. Portland State University.
- Nasution Mirakania., Dirgahayani, Puspita. 2016. Pengembangan Rute Sepeda Sesuai Standar Dan Kebutuhan Yang Mendukung Bike To Work Di Kota Bandung. Jurnal Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan ITB