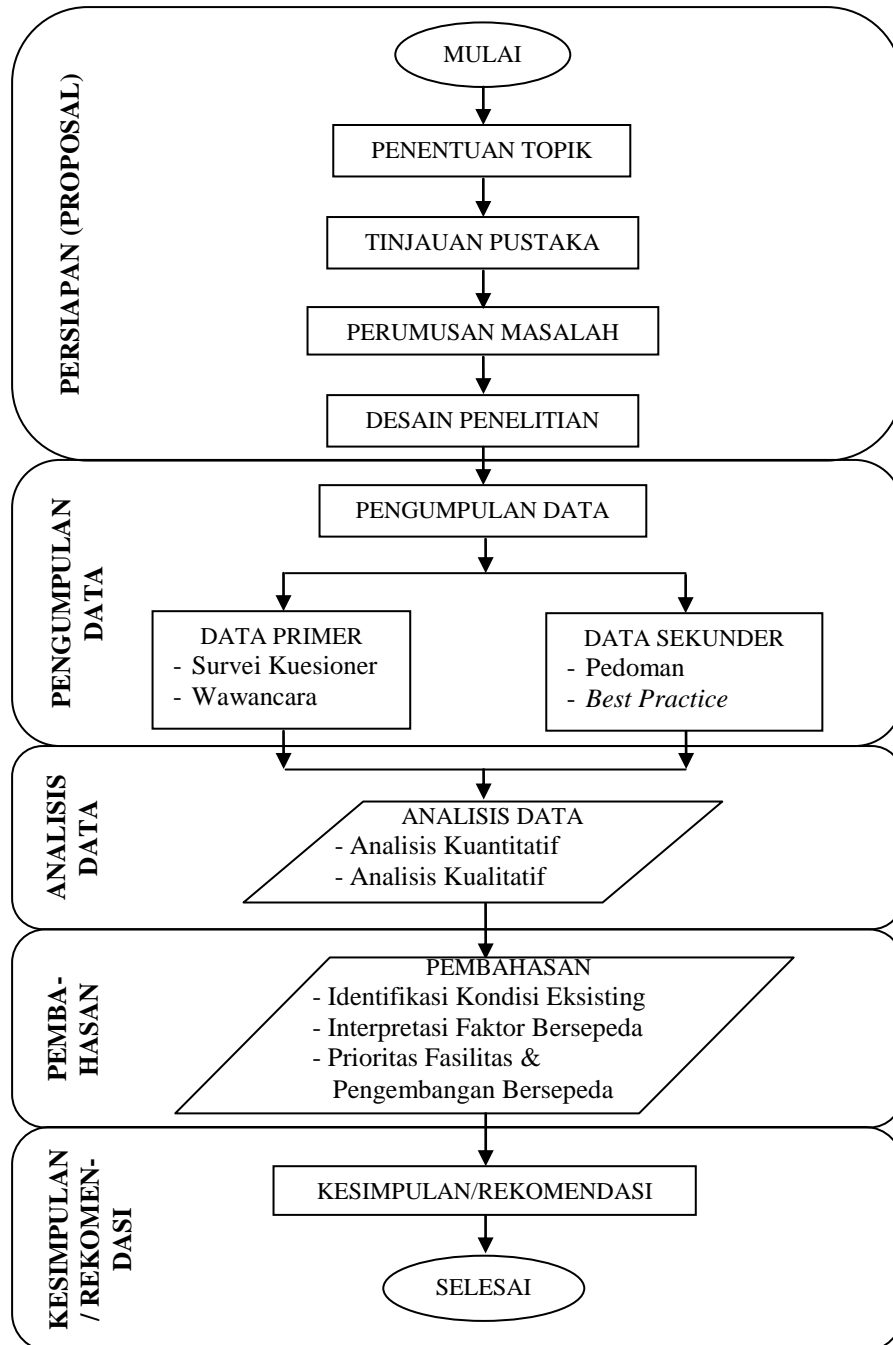


## BAB 3 METODE PENELITIAN

### 3.1 Desain Penelitian

#### 3.1.1 Bagan Alir Penelitian

Tahapan penelitian ini terlihat dari bagan alir pada Gambar 3.1



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

(Hasil Pemikiran, 2013)

### 3.1.2 Variabel (Definisi Operasional)

Dalam penelitian ini hanya ditinjau karakteristik individu yang relevan dalam pergerakan bersepeda. Dalam kehidupan sehari-hari, pergerakan/mobilisasi dilakukan manusia untuk memenuhi kebutuhan. Beragam aktifitas manusia terkait dengan mobilisasi diantaranya adalah bekerja, bersekolah, berbelanja, bermasyarakat, berekreasi, berolahraga maupun sebagai hobi. Hal ini dilakukan sesuai kebutuhan masing-masing individu yang ditunjukkan dari ciri demografi seperti usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendapatan, dll.

Dalam melakukan mobilisasi, manusia memanfaatkan alat bantu/sarana yang teknologinya terus berkembang saat ini yaitu moda transportasi seperti mobil, sepeda motor, sepeda, dll. Selain itu untuk dapat memenuhi kebutuhan mobilisasi baik perorangan (privat) maupun massal (publik) diupayakan pelayanan transportasi berupa angkutan umum ataupun angkutan massal seperti pesawat, kereta, kapal bahkan bus umum, angkutan kota, ojek, dll.

Seiring perubahan dalam penggunaan sepeda, masyarakat Kota Surakarta dapat dikategorikan berdasarkan pengalamannya dalam bersepeda yaitu: Orang yang pernah dan masih bersepeda (kategori 1), Orang yang pernah tapi sudah tidak bersepeda lagi (kategori 2), Orang yang belum pernah bersepeda (kategori 3). Untuk memperoleh gambaran yang jelas mengenai latar belakang/alasan masing-masing kategori diperlukan informasi mengenai frekuensi bersepeda, status kepemilikan sepeda, tujuan bersepeda (untuk kategori 1); tujuan bersepeda berdasarkan pengalaman saat masih bersepeda dan alasan berhenti bersepeda (untuk kategori 2); alasan belum pernah bersepeda (untuk kategori 3).

Variabel diukur dengan indikator sebagai berikut :

1. Indikator yang diukur berdasarkan data profil responden terhadap pertanyaan mengenai sosiodemografi dan kegiatan bersepedanya.
  - a. Lokasi tempat tinggal : Kecamatan dan Kelurahan
  - b. Usia : Kelompok Usia
  - c. Jenis kelamin: (Laki-Laki; Perempuan)
  - d. Pekerjaan : (PNS/TNI/Polri; Mahasiswa/Pelajar; Pedagang/Wiraswasta; Karyawan; Pensiunan; Ibu Rumah Tangga; BUMN/Swasta; Lainnya)

- e. Penghasilan tiap bulan : (Tidak Ada; Kurang dari Rp 500.000; Rp 500.000-Kurang dari Rp 1.000.000; Rp 1.000.000-Kurang dari Rp 2.500.000; Rp 2.500.000-Rp 5.000.000; Lebih dari Rp 5.000.000)
  - f. Moda transportasi harian : (Mobil; Sepeda Motor; Ojek Motor; Sepeda; Bus Umum; Taksi; Becak; Berjalan Kaki)
  - g. Kendaraan yang dimiliki : (Mobil; Sepeda Motor; Lainnya; Sepeda; Tidak Punya)
  - h. Pengalaman bersepeda :
    - 1) Pernah dan masih dilakukan (Frekuensi penggunaan sepeda; Kepemilikan sepeda yang digunakan; Tujuan bersepeda)
    - 2) Pernah tapi sudah tidak dilakukan (Tujuan bersepeda dulu; Alasan tidak bersepeda sekarang)
    - 3) Alasan belum pernah bersepeda
2. Indikator yang diukur berdasarkan tingkat persetujuan (sangat tidak setuju, tidak setuju, netral, setuju, dan sangat setuju) terhadap pernyataan mengenai faktor yang mempengaruhi minat masyarakat untuk bersepeda sebagai berikut :
- a. Lokasi tempat tinggal : Kecamatan dan Kelurahan
  - b. Saya berolahraga dengan bersepeda untuk menjaga kesehatan.
  - c. Saya menyukai bersepeda sebagai hobi.
  - d. Saya menikmati rekreasi/bermain dengan bersepeda bersama keluarga/teman.
  - e. Saya bersepeda karena tidak menimbulkan polusi/ramah lingkungan.
  - f. Saya terbiasa bepergian dengan bersepeda.
  - g. Saya bersepeda jika memungkinkan, selain itu bisa juga naik angkutan lain.
  - h. Saya menghemat biaya bahan bakar dengan bersepeda.
  - i. Saya bersepeda kemana pun karena ongkos angkutan mahal dan tidak punya kendaraan lain.
  - j. Saya bekerja dengan menggunakan sepeda.
  - k. Saya tidak suka bersepeda.
  - l. Saya mampu bersepeda di jalan raya dengan baik.
  - m. Saya menikmati bersepeda dibanding kendaraan lain karena senang.
  - n. Saya bersepeda karena banyak teman yang bersepeda juga.
  - o. Saya terbiasa bersepeda sejak dulu karena lingkungan dan keluarga.
  - p. Saya tidak bersepeda jika hujan/terlalu panas di luar.

- q. Saya suka bersepeda di daerah datar/tidak berbukit.
  - r. Saya tidak bersepeda karena lalu lintas di jalan terlalu berbahaya.
  - s. Saya tidak bersepeda karena kondisi jalan rusak/sempit/banyak polisi tidur/terlalu gelap di malam hari.
  - t. Saya tidak bersepeda karena rute tidak aman dan tidak ada jalur lambat yang berlanjut sampai ke tujuan.
  - u. Saya suka bersepeda melewati jalan yang teduh/bersih/pemandangan indah.
  - v. Jika bersepeda saya kesulitan mencari parkir yang aman/tempat penitipan.
  - w. Saya bersepeda karena terdapat jalur lambat yang kondisi permukaan baik.
  - x. Saya kesulitan menyeberang dengan bersepeda maka perlu rambu khusus sepeda di persimpangan
  - y. Saya bersepeda karena masih mudah menjangkau pertokoan/pasar/warung dan tidak terlalu jauh.
  - z. Saya membutuhkan kendaraan selain sepeda untuk kegiatan sehari-hari
  - aa. Saya tidak bersepeda karena lambat dan perjalanan lebih lama.
  - bb. Saya tidak bersepeda karena terlalu melelahkan dan tidak nyaman (sadel menyakitkan, berkeringat, kepanasan/kehujanan, dll.)
  - cc. Jika bersepeda saya terganggu karena parkir kendaraan dan Pedagang Kaki Lima di jalan.
  - dd. Jika bersepeda saya terganggu dengan pengendara mobil/sepeda motor.
3. Indikator yang diukur berdasarkan tingkat keperluan terhadap pilihan fasilitas yang diminati dan sesuai dengan tujuan dan keinginan untuk bersepeda sebagai berikut :
- a. Jalur sepeda, lajur sepeda dan rute sepeda
  - b. Parkir sepeda di tempat umum dan tempat penitipan sepeda di stasiun/terminal
  - c. Bus dengan rak untuk sepeda/gerbong khusus untuk sepeda dan perlengkapan di terminal/stasiun
  - d. Penyewaan sepeda dan sepeda umum/*bike sharing*
  - e. Tempat mandi bagi pesepeda di tempat kerja/sekolah
  - f. Tempat perbaikan/bengkel sepeda
  - g. Aturan mendukung bersepeda

### **3.1.3 Penyusunan Instrumen Penelitian**

Pada tahap ini dilakukan perbaikan pada instrumen penelitian (kuesioner) dengan penyesuaian kembali susunan pertanyaan dan pernyataan pada instrumen penelitian agar lebih dimengerti dan dapat dijawab oleh responden. Instrumen penelitian berupa kuesioner terdiri dari 3 bagian. Bagian pertama mengenai data profil responden yang terdiri dari 8 pertanyaan. Bagian kedua yang terdiri dari 30 pernyataan yang digunakan untuk pengukuran faktor berpengaruh terhadap minat bersepeda yang berstruktur skala *Likert* dan berpola skala ordinal. Bagian ketiga digunakan untuk mengetahui penyediaan fasilitas bersepeda yang dikehendaki responden dengan membuat ranking/urutan terhadap 7 pilihan. Untuk lebih memperjelas 7 pilihan fasilitas bersepeda maka disiapkan juga pamflet yang berisi informasi dan gambaran mengenai 7 pilihan fasilitas bersepeda tersebut.

## **3.2 Pengumpulan Data**

### **3.2.1 Data Primer**

Data primer adalah data yang didapatkan dengan cara melakukan survei langsung ke lokasi untuk mengetahui kondisi sebenarnya di lapangan.

#### **Survei Wawancara**

Survei wawancara terhadap beberapa masyarakat, Dinas Perhubungan Kota Surakarta, anggota komunitas sepeda serta pakar transportasi mengenai pengelolaan transportasi kendaraan tidak bermotor khususnya bersepeda di Kota Surakarta untuk mengetahui informasi awal dari topik dan lokasi penelitian. Wawancara dilakukan secara semi informal dengan menggunakan alat bantu berupa perekam. Alat perekam berguna sebagai alat bantu pada saat wawancara, agar peneliti dapat berkonsentrasi pada proses pengambilan data tanpa harus berhenti untuk mencatat jawaban-jawaban dari subjek.

#### **Survei Kuesioner**

Tipe penelitian ini merupakan penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif bertujuan memahami fenomena sosial tertentu mengenai minat masyarakat untuk bersepeda. Populasi yang menjadi jumlah keseluruhan dari unit analisis dan ciri-cirinya yang akan diduga dalam penelitian ini yaitu masyarakat Kota Surakarta.

**Tabel 3.1 Rekap Struktur Kuesioner Survei**

No.	Item Pertanyaan / Pernyataan
I. Data Profil Responden	1. Lokasi tempat tinggal 2. Usia 3. Jenis kelamin 4. Pekerjaan 5. Penghasilan tiap bulan 6. Moda transportasi sehari-hari 7. Kendaraan yang dimiliki 8. Pengalaman bersepeda : a. Pernah dan masih dilakukan (Frekuensi penggunaan sepeda; Kepemilikan sepeda yang digunakan; Tujuan bersepeda) b. Pernah tapi sudah tidak dilakukan (Tujuan bersepeda dulu; Alasan tidak bersepeda sekarang) c. Belum pernah bersepeda (Alasannya)
I. Pernyataan Faktor	Indikator variabel : 1. Menjaga kesehatan / berolahraga 2. Sebagai hobi / menyukai bersepeda 3. Berekreasi / Bermain 4. Kepedulian Lingkungan (tidak mencemari lingkungan) 5. Sebagai gaya hidup / kebiasaan 6. Untuk bersosialisasi / komunitas 7. Hanya sebagai alternatif moda transportasi 8. Moda transportasi yang hemat biaya/tidak mengeluarkan biaya untuk BBM 9. Satu-satunya moda transportasi yang terjangkau 10. Sebagai sarana bekerja 11. Tidak mau bersepeda 12. Kemampuan bersepeda 13. Rasa senang bersepeda dibanding moda transportasi lain 14. Rasa kebersamaan dengan teman 15. Kebiasaan bersepeda 16. Kondisi iklim / Cuaca 17. Kondisi topografi wilayah 18. Keselamatan terkait kondisi lalu lintas 19. Kondisi jalan yang memungkinkan untuk bersepeda (permukaan jalan, lebar jalan, polisi tidur, penerangan, dll.) 20. Kondisi rute yang aman dan berlanjut 21. Kondisi lingkungan di sekitar rute (pemandangan, pepohonan, kebersihan, dll.) 22. Keberadaan fasilitas bersepeda (tempat parkir atau tempat penitipan) 23. Keberadaan jalur untuk bersepeda 24. Keberadaan rambu dan persimpangan khusus sepeda 25. Kemudahan akses ke tempat tujuan (pertokoan, pasar, warung, dll.) 26. Kebutuhan moda transportasi lainnya 27. Waktu tempuh bersepeda 28. Terlalu melelahkan dan tidak nyaman (sadel tidak nyaman, berkeringat, kepanasan/kehujan, dll.) 29. Gangguan ruang jalan karena parkir kendaraan dan adanya Pedagang Kaki Lima 30. Gangguan berkendara dari pengguna jalan lain (pengendara mobil, sepeda motor)
III. Pilihan Fasilitas Bersepeda	Pilihan Fasilitas Bersepeda : 1. Jalur sepeda, lajur sepeda dan rute sepeda 2. Parkir sepeda di tempat umum dan tempat penitipan sepeda di stasiun/terminal 3. Bus dengan rak untuk sepeda/gerbong khusus untuk sepeda dan perlengkapan di terminal/stasiun 4. Penyewaan sepeda dan sepeda umum/bike sharing 5. Tempat mandi bagi pesepeda di tempat kerja/sekolah 6. Tempat perbaikan/bengkel sepeda 7. Aturan mendukung bersepeda

(Hasil Pemikiran, 2013)

Dalam pelaksanaan survei utama diperlukan persiapan meliputi penyediaan perlengkapan survei berupa pulpen, papan menulis, souvenir, dan sebagainya, juga tenaga survei, serta penggandaan lembar kuesioner dengan struktur kuesioner seperti terlihat pada Tabel 3.1.

Kegiatan survei kuesioner dilakukan setelah wawancara dan survei pendahuluan. Melalui survei pendahuluan, instrumen penelitian berupa kuesioner dilakukan uji coba untuk mengetahui tingkat validitas dan reliabilitas. Survei dilakukan di wilayah Kota Surakarta yang secara administratif terdiri dari 5 kecamatan dan 21 kelurahan.

### 3.2.2 Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang didapat dari beberapa instansi terkait. Data-data sekunder yang digunakan dalam penyusunan laporan ini meliputi :

1. Data Jumlah Penduduk Kota Surakarta (Surakarta dalam Angka 2011) dari Badan Pusat Statistik (BPS) dan Badan Perencanaan Pembangunan (Bappeda) Kota Surakarta.
2. Buku Informasi mengenai Kota Surakarta (Kota Solo Selayang Pandang) dari Pemerintah Kota Surakarta, dan Buku Informasi mengenai Pengembangan Transportasi (Solo Menuju Kota dengan Transportasi yang Berkelanjutan) dari Dishubkominfo Kota Surakarta.
3. Advis Kebijakan Transportasi (*A Sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities*) dari GTZ. *The Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit* (GTZ) GmbH merupakan badan usaha milik pemerintah Jerman untuk kerjasama internasional yang beroperasi di dunia luas.

### 3.3 Teknik *Sampling*

Pengumpulan data survei utama digunakan teknik *sampling* yaitu *cluster sampling* dengan cara mengambil wakil dari setiap wilayah administratif pada 5 kecamatan dan 21 kelurahan. Pertimbangan menggunakan *cluster sampling* bertujuan agar responden yang tersebar di wilayah Kota Surakarta dapat terwakili.

### 3.4 Teknik Analisis

Tahap selanjutnya dapat dilakukan analisis setelah data diteliti dan dikoreksi (*editing*) terlebih dulu dari kuesioner yang meragukan/kurang jelas. Kemudian data dikategorikan dengan cara pemberian kode (*coding*). Selanjutnya masing-masing kategori disusun ke dalam tabel (*tabulating*) agar dapat diolah menggunakan *software*

SPSS sesuai analisis yang telah ditentukan sebelumnya. Hasil analisis data diuraikan menjadi kesimpulan-kesimpulan yang selanjutnya akan dibahas menjadi kesimpulan yang dapat dijadikan dasar untuk menentukan rekomendasi/solusi dari tujuan penelitian.

### **3.4.1 Analisis Statistik Deskriptif**

Merupakan statistik yang bertugas “mendeskripsikan” atau “memaparkan” gejala hasil penelitian. Statistik deskriptif sifatnya sangat sederhana dalam arti tidak menghitung dan tidak pula menggeneralisasikan hasil penelitian. Analisis deskriptif dalam penelitian ini terdiri dari distribusi frekuensi dan tabulasi silang.

#### **1. Analisis Distribusi Frekuensi**

Penghitungan respon atau hasil observasi untuk setiap kategori atau kode-kode yang telah ditetapkan ke dalam suatu variabel. Besarnya frekuensi diatur dalam tabulasi sederhana maupun dalam bentuk grafik atau diagram. Hal ini dilakukan dalam memulai analisis dan juga memberikan informasi dasar mengenai komposisi respon di setiap pertanyaan ke dalam distribusi frekuensi maupun persentase dan ditampilkan dalam tabel, grafik dan diagram (Wibisono, 2013).

#### **2. Analisis Tabulasi Silang**

Analisis data melalui pemisahan responden ke dalam kelompok atau kategori tertentu baik dari kategori jawaban maupun kelompok. Dengan tujuan mengidentifikasi perbedaan antar kelompok sekaligus membuat perbandingan, data nominal diatur dalam tabulasi (tabel frekuensi dan persentase) dan disajikan dalam bentuk grafik.

### **3.4.2 Analisis Multivariat**

Dalam penelitian ini dilakukan dua macam analisis yang melibatkan banyak variabel yang bersifat interdependensi (saling ketergantungan). Tujuan dilakukannya analisis ini adalah upaya identifikasi mengenai faktor yang mempengaruhi bersepeda dengan teknik analisis faktor eksploratori (analisis komponen utama).

Analisis faktor eksploratori (analisis komponen utama) termasuk pada kategori *Interdependence Techniques*, yang berarti tidak ada variabel dependen ataupun variabel independen pada analisis tersebut, yang berarti juga tidak diperlukan sebuah model tertentu untuk *Factor Analysis*. Hal ini berbeda dengan model *Dependence Techniques* seperti regresi berganda, yang mempunyai sebuah variabel dependen dan beberapa variabel independen, sehingga diperlukan sebuah model.



Tahapan dalam Analisis Faktor :

1. **Menilai Variabel yang Layak**, memasukkan semua variabel yang ada, kemudian pada variabel-variabel tersebut dikenakan sejumlah pengujian.

Logika pengujian adalah jika sebuah variabel memang mempunyai kecenderungan mengelompok dan membentuk sebuah faktor, maka variabel tersebut akan mempunyai korelasi yang cukup tinggi dengan variabel lain. Sebaliknya, variabel dengan korelasi yang lemah dengan variabel lain cenderung tidak akan mengelompok dalam faktor tertentu. Alat uji *Kaiser-Meyer-Olkin* and *Bartlett's test of sphericity* dan *Anti-image* digunakan untuk uji awal apakah data yang ada dapat di'urai' menjadi sejumlah faktor.

Hipotesis untuk signifikansi adalah :

- a.  $H_0$  = Sampel (variabel) belum memadai untuk dianalisis lebih lanjut
- b.  $H_1$  = Sampel (variabel) sudah memadai untuk dianalisis lebih lanjut

Kriteria dengan melihat probabilitas (signifikan) :

- a. Angka Sig.<0,05 maka  $H_0$  diterima
- b. Angka Sig.>0,05 maka  $H_0$  ditolak

Angka MSA (*Measure of Sampling Adequacy*) berkisar 0 sampai 1, dengan kriteria:

- a. MSA=1, variabel tersebut dapat diprediksi tanpa kesalahan oleh variabel yang lain.
- b. MSA>0,5, variabel masih bisa diprediksi dan bisa dianalisis lebih lanjut.
- c. MSA<0,5, variabel tidak bisa diprediksi dan tidak bisa dianalisis lebih lanjut, atau dikeluarkan dari variabel lainnya.

Dasar MSA ini akan digunakan untuk menganalisis setiap variabel. Seandainya ada lebih dari satu variabel yang mempunyai MSA di bawah 0,5 maka yang dikeluarkan adalah variabel dengan MSA terkecil. Kemudian proses pengujian tetap diulang lagi.

2. **Proses Factoring dan Rotasi**, melakukan ekstraksi terhadap sekumpulan variabel yang ada, sehingga terbentuk satu atau lebih faktor.

Proses ekstraksi variabel (*factoring*) menggunakan metode *Principle Component Correlation Matrix* menampilkan korelasi antar-variabel, yang menjadi prinsip dasar pemasukan sebuah variabel pada faktor tertentu; angka korelasi yang tinggi antara variabel tertentu dengan sebuah faktor menunjukkan variabel tersebut menjadi bagian

dari faktor itu. *Unrotated factor solution* untuk menunjukkan hasil *factoring* sebelum dilakukan proses rotasi, sedangkan *Scree Plot* adalah grafik yang menunjukkan dampak *factoring* terhadap angka *eigenvalues*. Dengan mengacu angka *eigen values* adalah 1, maka variabel dengan angka *eigenvalues* di bawah 1 akan dikeluarkan. Inilah ciri khusus pembentukan faktor berdasar proses eksplorasi, yakni ‘membiarkan’ data yang ada pada variabel-variabel masuk ke dalam faktor yang akan terbentuk dengan pedoman angka *eigen* tersebut.

- a. ***Communalities***, jumlah varians (bisa dalam persentase) dari suatu variabel mula-mula yang bisa dijelaskan oleh faktor yang ada.
- b. ***Total Variance Explained***, Jumlah faktor bersama yang terbentuk adalah sebanyak variabel penyusunnya atau dimensi. Faktor bersama dengan nilai initial *eigenvalue* total yang  $\geq 1$ , merupakan faktor yang mewakili sub-variabel pembentuknya. Sumbangan faktor bersama yang terbentuk dalam analisis dapat dilihat dari nilai *Total variance explained*.
- c. ***Component Matrix***, menentukan variabel apa akan masuk ke faktor mana. Untuk itu digunakan tabel *Component Matrix* yang menunjukkan distribusi variabel-variabel pada faktor yang terbentuk; serta *factor loadings*, yang menunjukkan besar korelasi antara suatu variabel dengan faktor. Proses penentuan variabel akan masuk ke faktor yang mana dilakukan dengan melakukan perbandingan besar korelasi pada setiap baris. Apabila masih ada variabel yang belum jelas akan dimasukkan dalam faktor mana, maka perlu dilakukan proses rotasi (*rotation*), agar semakin jelas perbedaan sebuah variabel. Hubungan antara *Factor Loading* dan *Communalities*, *Communalities* adalah jumlah dari kuadrat masing-masing *factor loading* sebuah variabel.
- d. ***Rotated Component Matrix***, memperlihatkan distribusi variabel yang lebih jelas dan nyata.
- e. **Validasi Faktor**, mengetahui apakah hasil analisis faktor tersebut bisa digeneralisasikan kepada populasi. Proses validasi ada berbagai macam cara, namun yang paling praktis digunakan adalah dengan menguji kestabilan faktor yang telah terbentuk. Untuk mengetahui kestabilan tersebut, sampel yang ada akan dipecah (*split*) menjadi dua bagian, kemudian setiap bagian akan diuji dengan analisis faktor, persis seperti yang telah dilakukan sebelumnya. Kemudian masing-masing hasil diperbandingkan, dengan ketentuan, jika sebuah

faktor stabil, maka hasil-hasil yang ada relatif tidak jauh berbeda, baik jumlah faktor atau angka-angkanya.

- f. **Membuat *Factor Scores***, upaya untuk membuat satu atau beberapa variabel yang lebih sedikit dan berfungsi untuk menggantikan variabel asli yang sudah ada. Pembuatan *factor scores* akan berguna jika akan dilakukan analisis lanjutan, seperti analisis regresi atau analisis diskriminan.

### 3.4.3 Analisis Keputusan Atribut Berganda

Tahapan yang dilakukan dalam menentukan peringkat fasilitas bersepeda sebagai berikut :

- a. Pembuatan tabulasi frekuensi responden terhadap peringkat dan pilihan fasilitas bersepeda.
- b. Perhitungan total skor (pembobotan) masing-masing pilihan fasilitas bersepeda.
- c. Penentuan peringkat akhir dengan mengurutkan total skor / bobot dari yang terbesar ke terkecil.

### 3.4.4 Analisis Kualitatif

Dalam penelitian ini dilakukan kajian literatur dengan memanfaatkan informasi dari hasil analisis secara kuantitatif. Hasil yang diharapkan berupa usulan strategi pengembangan bersepeda di Kota Surakarta.

## 3.5 Pembahasan

Pada tahap pembahasan disampaikan mengenai identifikasi kondisi lokasi penelitian dari proses analisis secara kualitatif pada data sekunder dan interpretasi dari hasil analisis faktor. Dari faktor yang terbentuk dan peringkat fasilitas bersepeda ditentukan prioritas untuk dijadikan masukan dalam menyusun usulan strategi selain. Beberapa bentuk upaya dukungan bersepeda melalui studi ataupun pengalaman dari lokasi yang berbeda dipertimbangkan untuk memberi gambaran mengenai tantangan yang perlu diperhatikan agar usulan strategi pengembangan bersepeda di Kota Surakarta tercapai dengan baik.

## 3.6 Kesimpulan dan Rekomendasi

Kesimpulan merupakan hasil ringkasan mengenai temuan penelitian yang disampaikan di pembahasan. Selain itu juga perlu disampaikan rekomendasi terkait dengan usulan strategi pengembangan bersepeda.