

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Tren sepeda saat ini sedang melanda seluruh kalangan masyarakat di berbagai kota di Indonesia. Tren ini sedang digandrungi seluruh kalangan usia mulai dari anak-anak, dewasa hingga lansia. Tren bersepeda kini digemari lantaran banyak yang beranggapan bahwa bersepeda memungkinkan penggunanya untuk tidak berdekatan dengan orang lain. Anggapan tersebut sesuai dengan larangan dan aturan pemerintah tentang harus menjaga jarak satu sama lain. Karenanya, bagi mereka yang mulai merasakan bosan karena adanya peraturan pemerintah untuk di rumah saja memilih untuk bersepeda. Tidak heran jika setelah itu banyak sekali masyarakat yang mulai beraktivitas menggunakan sepeda. *Direktur Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia Faela Sufa* mengatakan peningkatan pengguna sepeda di bilangan Thamrin dan Sudirman bahkan mencapai 1.000 persen.

Namun, meski bersepeda di tengah pandemi ini menjadi pilihan utama untuk dapat mengatasi rasa jenuh di rumah bagi beberapa orang. Bersepeda juga dapat menjadi malapetaka bagi beberapa orang. Hal yang dimaksudkan adalah kecelakaan disaat bersepeda. Mungkin sepertinya tidak mungkin, namun sudah banyak fakta dan laporan tentang kecelakaan akibat bersepeda yang diterima oleh pihak kepolisian. Di Yogyakarta sendiri, sejak tiga bulan terakhir sudah 29 orang yang mengalami kecelakaan disaat bersepeda (Nurhadi, 2020). Alasan kecelakaannya pun beragam, namun yang banyak terjadi adalah karena pesepeda telah mengabaikan keselamatan dan etika berkendara di jalan raya. ada pun video rombongan pesepeda yang sempat viral melanggar lalu lintas dengan menerobos lampu merah di pertigaan Gili Tugel, Tegal Sabtu (27/6/2020) malam. Karena selain belum banyaknya jalur khusus sepeda di beberapa wilayah, hal tersebut juga dapat menimbulkan risiko kecelakaan yang cukup besar. Pendapat lain oleh Toto Sugirto, selaku

co-founder serta pembina *Bike2Work* mengatakan bahwa pemerintah harus memenuhi hak para pesepeda. UU no 22 tahun 2009 yang mengatur tentang hak dan rasa aman bagi sepeda harus dipenuhi oleh pemerintah dengan mengontrol lalu lintas agar hak dan kewajiban para pesepeda terpenuhi. Dengan demikian, keamanan para pesepeda akan dapat terjamin karena terpenuhinya hak dan kewajiban mereka.

Di banyak negara, jalur sepeda selain dapat menurunkan angka kecelakaan pesepeda, juga dapat meningkatkan jumlah pesepeda. Sebagai contoh, Kota Fortaleza memiliki 257,5 km jalur sepeda di 2019, meningkat 280% semenjak 2013. Didukung pengadaan *bike sharing*, Fortaleza kini memiliki 1,242 sepeda dan 2,6 juta perjalanan dengan sepeda dan kenaikan pengguna sepeda hingga 153%, disertai dengan penurunan jumlah kecelakaan lalu lintas hingga 40% (ITDP, 2020).

Penerapan DBS juga dapat meningkatkan jumlah pesepeda. Berdasarkan pengumpulan data yang dilakukan oleh ITDP China terhadap jumlah pesepeda yang melintas di area stasiun BRT di kota Guangzhou, terdapat kenaikan jumlah pesepeda yang sangat signifikan antara sebelum dan sesudah beroperasinya DBS. Per bulan Juni 2017, setelah 9 bulan DBS beroperasi, tercatat kenaikan sebesar 500% jumlah pesepeda yang melintas di area stasiun BRT Gangding dan 100% di area stasiun BRT Tangxia.

Kabupaten Tegal terletak di bagian barat laut Provinsi Jawa Tengah, dengan letak geografis 108°57'6"-109°21'30" BT dan 6°02'41"-7°15'30" LS. Dan mempunyai letak yang strategis pada jalan Semarang - Tegal - Cirebon serta Semarang - Tegal - Purwokerto dan Cilacap, dengan fasilitas pelabuhan di Kota Tegal. Kabupaten Tegal dilalui Jalur Utama Pantura, dan Tegal. Kabupaten Tegal juga merupakan persimpangan utama dari Pantura menuju selatan Jawa Tengah, seperti Purwokerto, Kebumen, dan Yogyakarta. Kabupaten Tegal juga dilalui jalur kereta api lintas utara. Sedangkan lintas selatan, melalui sebagian wilayah Kabupaten Tegal, yakni di Prupuk, Kecamatan Margasari dengan stasiun utamanya, Stasiun Prupuk. Jalur kereta api Tegal - Slawi - Prupuk sampai saat ini masih berfungsi, selain digunakan

untuk mengangkut bahan bakar minyak milik Pertamina, jalur tersebut digunakan juga sebagai kereta penumpang dengan rute stasiun Purwokerto - Slawi - Tegal - Semarang.

Banyaknya jalur Transportasi bermotor di Kabupaten Tegal, tetapi tidak dengan Jalur Non Bermotor seperti Jalur Khusus Sepeda. Kabupaten Tegal tidak memiliki Jalur Khusus Sepeda sedangkan pertumbuhan sepeda saat ini sedang melonjak seperti video rombongan pesepeda yang sempat viral yang diberitakan (*TribunNews.com, 23 Oktober 2020*) melanggar lalu lintas dengan menerobos lampu merah di pertigaan Gili Tugel, Tegal Sabtu (27/6/2020) malam. Dari video tersebut terlihat bahwa pengendara sepeda saat ini sedang mengalami peningkatan. Hal tersebut juga dirasakan oleh penjual sepeda di Slawi pemilik dari toko Sepeda Berbudi yang beralamat di Jalan Pala Raya, Mejasem Barat, Kecamatan Kramat, Kabupaten Tegal ini, mengaku omzet penjualan sepeda di tempatnya naik drastis mencapai 200 persen (*Tribunjateng.com, 23 Oktober 2020*).

Untuk itu peneliti memanfaatkan tren sepeda dimasa pandemi ini agar masyarakat terbiasa dengan menggunakan sepeda sebagai sarana transportasi. Dengan demikian maka perlu diadakannya perencanaan rute sepeda dan penerapan DBS. Dengan diadakannya jalur khusus sepeda dan penerapan DBS di harapkan masyarakat mau melanjutkan tren sepeda yang sedang ramai ini dan Ketika virus corona telah tiada maka di harapkan ada kebiasaan baru dalam berkendara yaitu bersepeda. Rute sepeda dan penerapan DBS ini juga bertujuan meningkatkan minat pelajar di Kabupaten Tegal khususnya di Slawi untuk berpindah dari penggunaan sepeda motor ke sepeda untuk bersekolah. Dengan semakin meningkatnya penggunaan sepeda untuk bersekolah dapat menekan penggunaan sepeda motor oleh pelajar sehingga akan mengurangi tingkat pelanggaran lalu lintas yang menjadi awal dari sebuah terjadinya kecelakaan. Untuk menumbuhkan minat pelajar dalam penggunaan sepeda menuju sekolah (*bike to school*) perlu adanya fasilitas yang dibutuhkan pengguna sepeda seperti lajur khusus sepeda. Oleh karena itu perlu adanya studi terkait Perencanaan Lajur khusus

Sepeda dan penerapan DBS Pada Kawasan Sekolah Di Slawi, Kabupaten Tegal.

I.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana menentukan rute jalur sepeda pada Kawasan sekolah di Slawi, Kabupaten Tegal?
2. Bagaimana melanjutkan tren sepeda pada masa pandemi?
3. Bagaimana tipe jalur sepeda pada ruas-ruas jalan di Kawasan sekolah di Slawi, Kabupaten Tegal?

I.3. Batasan Masalah

1. Sekola-sekola yang termasuk dalam lingkungan penelitian ini di pertimbangkan berdasarkan jarak antar sekola yang relatif dekat.
2. Peneliti tidak menggunakan metode wawancara dikarenakan pandemi yang mengakibatkan murid belajar di rumah.
3. Penelitian hanya perencanaan jalur sepeda berdasarkan jalan induk pada tempat tinggal siswa-siswi di area slawi.
4. Lokasi tempat tinggal siswa yang termasuk dalam penelitian ini dipertimbangkan berdasarkan jarak yang relatif dekat dengan sekolah.
5. Parameter yang ditinjau pada ruas ialah kecepatan (*SpeedAvgArith*).
6. Hambatan jalur sepeda tidak diperhitungkan dan tidak dimodelkan pada *vissim*.
7. DBS hanya saran rekomendasi, tidak melakukan penelitian lebih detail.

I.4. Tujuan

1. Menentukan rute lajur sepeda pada Kawasan sekola di Slawi, Kabupaten Tegal.
2. Merencanakan desain lajur sepeda pada Kawasan sekolah di Slawi, Kabupaten Tegal.
3. Memberikan rekomendasi yang tepat untuk meningkatkan daya minat siswa – siswi dalam bersepeda.

I.5. Manfaat

1. Bagi pemerintah, dapat sebagai acuan guna mewujudkan jalur sepeda di Kabupaten Tegal.

2. Bagi masyarakat, menjamin keselamatan dan kenyamanan masyarakat dalam bersepeda di Kabupaten Tegal.
3. Bagi civitas akademi, dapat menambah ilmu pengetahuan dalam bidang perencanaan jalur sepeda.
4. Bagi penulis, menambah referensi bagi peneliti selanjutnya.

I.6. Sistematika Penulisan

Penulisan hasil penelitian dalam tugas akhir ini mengikuti uraian yang diberikan pada setiap bab yang berurutan guna mempermudah pembahasannya. Sistematika penulisan tugas akhir ini meliputi :

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisikan pendahuluan yang meliputi latar belakang rumusan masalah, pengembangan diri dari peneliti terdahulu dan penelitian.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi mengenai landasan teori yang mendukung dan terkait langsung dengan penelitian yang akan dilakukan dari buku, jurnal penelitian selesai.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini berisikan tentang uraian langkah-langkah penelitian yang dilakukan, selain itu juga merupakan gambaran kerangka berpikir penulisan yang melakukan penelitian dari awal sampai penelitian selesai.

I.7. Keaslian Penelitian

Tabel I. 1 Penelitian Terdahulu

No	Pengarang	Judul penelitian	Tahun	Keterangan	Perbedaan dengan Penelitian yang Akan dilakukan
1	Yoga Pranata	Kajian Penyediaan Lajur Sepeda Di Lingkungan Universitas Brawijaya	2015	Menggunakan metode regresi logistik, analisis tingkat pelayanan jalan dan juga AHP. Responden pesepeda terdiri dari mahasiswa, pegawai dan dosen yang memiliki waktu tempuh kurang dari 10 menit 0,722 berpeluang menggunakan sepeda, tetap responden dengan penghasilan lebih dari 3 juta memiliki peluang pindah ke kendaraan bermotor 0,833. Dengan aspek yang berpengaruh adalah, keselamatan, kesesuaian dengan master plan kampus, waktu tempuh, manfaat, kenyamanan, lingkungan, manfaat. Dengan urutan prioritas tertinggi penyediaa jalur sepeda perlu lajur sepeda permanen	Pada penelitian ini menggunakan metode Vissim untuk mengetahui tingkat pelayanan jalan sebelum ada Jalur Sepeda dan tingkat pelayanan jalan setelah ada Jalur Sepeda.

No	Pengarang	Judul penelitian	Tahun	Keterangan	Perbedaan dengan Penelitian yang Akan dilakukan
2	Artiningsih, dkk	KAJIAN PELUANG PENERAPAN JALUR SEPEDA DI KOTA SEMARANG	2011	Menggunakan metode kuantitatif dengan alat analisis cross tab. Berdasarkan karakteristik kondisi transportasi di Kota Semarang, penarapan jalur sepeda yang paling realistis pada kawasan pemukiman untuk jaringan arteri dan primer tidak mungkin diterapkan. Pada pusat kota dilakukan dalam kegiatan <i>Car Free Day</i>	Penelitian ini memanfaatkan kondisi tren Sepeda pada masa pandemi untuk meningkatkan pengendara sepeda. Penelitian ini menggunakan Kawasan Sekolah
3	Ismail Dony Adityo	Peran Komunitas dalam Membangun Kultur Bersepeda (Studi Kasus Pada Komunitas <i>Bike To Work Indonesia</i> di Jakarta)	2017	studi ini menggunakan metode kualitatif melalui wawancara mendalam. Jaringan sosial erat kaitannya dengan akses kepada sumberdaya-sumberdaya yang dapat digunakan untu mencapai tujuan komunitas, yaitu membangun kultur bersepeda.	Penelitian ini bertujuan memanfaatkan tren Sepeda agar masyarakat mau melanjutkan kegiatan Transportasi ini. Perencanaan Jalur Sepeda ini di lakukan di Kawasan Sekola