

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1. Latar Belakang**

Melihat fenomena kegiatan berlalu – lintas atau pergerakan orang dan barang dengan menggunakan jalan sebagai sarannya, banyak menimbulkan permasalahan yang berbeda – beda setiap daerah (Lestari et al., 2023). Setiap diselesaikannya suatu permasalahan akan muncul permasalahan baru, dan tidak menutup kemungkinan masalah tersebut bisa terselesaikan. Problem transportasi di perkotaan tersebut timbul terutama disebabkan karena tingginya tingkat urbanisasi, pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan pertumbuhan prasarana transportasi (Mustikarani & Suherdiyanto, 2016).

Salah satu masalah yang sering dijumpai di dunia transportasi adalah kepadatan lalu lintas (Nur et al., 2021). Kepadatan lalu lintas berakibat pada tundaan perjalanan yang mengakibatkan polusi udara dan borosnya pemakaian BBM (Ardhana et al., 2022). Selain itu, laporan dari *International Energy Agency* (IEA) tahun 2020 dalam jurnal (Rahmawati & Pratama, 2023) yang berjudul Pengaruh Penggunaan Transportasi Berkelanjutan Terhadap Kualitas Udara dan Kesejahteraan Masyarakat, menyebutkan bahwa sektor transportasi bertanggung jawab atas sekitar 24% dari emisi CO<sub>2</sub> global yang berasal dari pembakaran bahan bakar fosil, kondisi ini yang diperlukannya *Sustainable Transport* (Transportasi Berkelanjutan). Diantara transportasi berkelanjutan yang ramah lingkungan seperti mobil bertenaga listrik dan motor bertenaga listrik, kendaraan ramah lingkungan dan juga tidak membutuhkan biaya operasional yang mahal adalah sepeda (Sidjabat, 2016). Sepeda adalah sarana transportasi yang saat ini kembali digunakan, karena selain berfungsi sebagai alat transportasi , sepeda juga berfungsi sebagai sarana rekreasi, sarana berolahraga maupun transportasi jarak dekat yang ramah lingkungan, dikarenakan sepeda adalah salah satu transportasi yang tidak mengkonsumsi Bahan Bakar Minyak (BBM) dan tidak menimbulkan polusi (Prayogi et al., 2020)

Kendaraan yang ditemukan pertama kali pada abad ke 19 dengan nama *Velocipede*, kemudian pada akhir tahun 1970 sepeda mini mulai populer, dan pada tahun 1980 sepeda gunung atau sepeda MTB (*Mountain Bike*) diperkenalkan (Sopialena, 2018). Sekarang jumlahnya mencapai 19 miliar di seluruh dunia. Memang di Indonesia sepeda masih dianggap transportasi yang sepele bagi sebagian orang. Namun, bagi mereka yang sadar betul jika alat sederhana justru lebih banyak bermanfaat.

Menurut (Institute for Transportation & Development Policy, 2023) Kota yang dirancang untuk pesepeda adalah kota yang sangat diuntungkan bagi manusia. Meningkatkan penggunaan sepeda dan mempermudah akses serta jalurnya adalah beberapa cara yang paling terjangkau dan efektif bagi kota untuk mengurangi emisi CO<sub>2</sub>, sekaligus meningkatkan akses menuju peluang ekonomi dan menciptakan kota yang sejahtera dan ramah bagi semua penduduknya. Pada saat ini pengguna moda transportasi sepeda di Kota Cirebon terbilang cukup banyak peminatnya. Masyarakat Kota Cirebon menggunakan sepeda sebagai alat transportasi, biasanya digunakan untuk berolahraga, pergi ke sekolah, pergi bekerja ataupun hanya sekedar menggunakannya di hari libur (*weekend*).

Kota Cirebon adalah kota yang termasuk sangat kecil di provinsi Jawa Barat. Menurut (BPS, 2024) jumlah penduduk 341.980 jiwa. Jumlah masyarakat tersebut tersebar dalam 5 kecamatan dengan kepadatan penduduk berkisar 8,9 ribu jiwa/km<sup>2</sup>. Dimana setiap harinya penduduk Kota Cirebon memerlukan transportasi untuk berpindah tempat menuju sekolah, kantor, atau tempat hiburan. Pemerintah Kota Cirebon telah mengeluarkan (Peraturan Walikota Cirebon, 2024) tentang penerapan lajur khusus sepeda di Kota Cirebon. Menurut Kepala Dinas Perhubungan (KaDishub) Kota Cirebon Andi Armawan, jalur siliwangi menjadi pilihan pertama penerapan lajur khusus sepeda, karena di kawasan tersebut terdapat sejumlah potensi wisata. Serta ditinjau dari antusias masyarakat pengguna sepeda terbilang tinggi sehingga bisa menjadi salah satu cara menikmati wisata dalam kota (Merdeka.com, 2021). Pemerintah Kota Cirebon juga melakukan banyak program guna mendorong masyarakat dalam memilih transportasi yang meminimalisir terhadap dampak kepadatan lalu lintas serta lingkungan dan baik untuk

kesehatan dengan didorong nya komunitas pengguna sepeda di wilayah Cirebon.

Kondisi lajur sepeda di kawasan alun-alun Kota Cirebon pada saat ini masih banyak digunakan oleh kendaraan bermotor dan parkir (Riyanto, 2023). Dikutip dari (kumparan.com, 2021) pesepeda di kota Cirebon merasa terganggu dengan sikap para pengendara yang tidak disiplin. Para pengendara sepeda motor memarkirkan kendaraannya di marka yang diberi garis warna hijau. Lajur ini sudah diperuntukan bagi sepeda, hanya saja masih ada kendaraan seperti motor dan mobil yang memarkirkan kendaraan mereka disini, hal ini berdampak pada terganggunya mobilitas dari pengguna sepeda untuk melintasi lajur tersebut, ujar ketua dari komunitas pesepeda di Kota Cirebon, Ayu Fitri. Pada lajur sepeda, masih ada yang belum memenuhi berbagai fasilitas pendukung yang diperlukan untuk memastikan keselamatan dan kenyamanan pengguna sepeda, seperti rambu rambu yang jelas, penerangan yang memadai, dan area parkir sepeda yang aman (Patrick et al., 2021).

Lajur sepeda telah tertuang dalam (UU RI, 2009) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada 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). Fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas angkutan jalan meliputi lajur sepeda (pasal 45), dan pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda, yang berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran dalam sepeda (pasal 62). Menurut (PP NO 43, 1993) setiap jalan dapat dipergunakan sebagai tempat berhenti atau parkir apabila tidak dilarang oleh rambu-rambu atau marka atau tanda-tanda lain atau di tempat-tempat tertentu, yang dimana tempat tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 tersebut adalah sekitar tempat penyeberangan pejalan kaki, atau jalur khusus sepeda yang telah ditentukan.

Menurut (Kementrian Pekerjaan Umum, 2021) kondisi ideal lajur sepeda berdasar pedoman, perancangan fasilitas penentuan lebar lajur sepeda

minimum satu lajur sepeda yaitu 1,44 m, kelandaian tempat istirahat sepeda tidak melebihi 5%, marka lajur sepeda dengan ketebalan 3 mm, rambu lalu lintas dengan ketinggian 2,50 M memiliki diameter 45 cm, dan penyediaan tempat parkir pengguna sepeda yang memenuhi aspek keamanan, kegunaan dan estetik. Dalam pedoman dijelaskan bahwa lajur sepeda lebih baik dipisahkan dengan kendaraan bermotor.

Kekurangan dari lajur sepeda yang ada membuat pengguna sepeda tidak puas dengan pelayanan pemerintah mengenai pelayanan pemerintah mengenai penyediaan dan pelaksanaan lajur sepeda. Pengguna sepeda merasa bahwa mereka tidak diperhatikan pemerintah dalam memfasilitasi aktivitas bersepeda mereka di jalanan umum (Patrick et al., 2021). Evaluasi lajur sepeda perlu dilakukan karena permukaan jalan yang tidak rata, adanya *manhole*, lebar lajur yang tidak sesuai dengan pedoman, marka jalan yang pudar, Belum adanya penyedia rambu lalu lintas. Untuk menindaklanjuti penyelesaian masalah diatas, maka menjadi acuan bagi penulis untuk mengajukan skripsi berjudul "**Evaluasi Lajur Sepeda Pada Kawasan Alun-Alun Kota di Jalan Siliwangi Kota Cirebon**" sebagai bentuk upaya untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pengguna sepeda dan juga bermanfaat agar lajur khusus sepeda dapat menarik perhatian masyarakat umum untuk melakukan segala aktivitas dengan menggunakan sepeda.

## **I.2. Rumusan Masalah**

Dari latar belakang yang sudah dijabarkan mendapatkan perumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat pelayanan lajur khusus sepeda pada kawasan alun-alun Kota Cirebon dengan menggunakan metode BLOS (*Bicycle Level of Service*)?
2. Bagaimana tingkat kepentingan dan kepuasan menggunakan metode IPA (*Importance Performance Analysis*) pada pengguna sepeda terhadap lajur khusus sepeda pada kawasan alun-alun Kota Cirebon?

3. Bagaimana rekomendasi *law enforcement* untuk meningkatkan keamanan dan ketertiban pada lajur khusus pengguna sepeda di kawasan alun-alun Kota Cirebon?

### **I.3. Batasan Masalah**

Dengan keterbatasan sumber daya, waktu dan biaya maka ruang lingkup dalam penelitian ini dibatasi pada:

1. Lokasi penelitian ini berada pada kawasan alun-alun Kota Cirebon.
2. Metode perhitungan tingkat pelayanan lajur sepeda dengan menggunakan metode *BLOS (Bicycle Level of Service)*.
3. Perhitungan tingkat kepuasan pengguna sepeda dengan menggunakan metode *IPA (Importance Performance Analysis)*.
4. Penyebaran kuesioner kepada komunitas serta pecinta sepeda dan pengguna sepeda yang melintasi lajur sepeda pada jalan siliwangi di Kota Cirebon.

### **I.4. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui tingkat pelayanan lajur khusus sepeda pada kawasan alun-alun Kota Cirebon.
2. Untuk mengetahui tingkat kepentingan dan kepuasan pengguna sepeda pada kawasan alun-alun Kota Cirebon.
3. Memberikan rekomendasi terhadap lajur khusus sepeda pada kawasan alun-alun Kota Cirebon.

### **I.5. Manfaat Penelitian**

1. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi Pemerintah Dinas Perhubungan Kota Cirebon sebagai bahan pertimbangan dalam upaya meningkatkan keselamatan, kenyamanan dan keamanan bagi pengguna sepeda pada kawasan alun-alun Kota Cirebon.
2. Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi penulis sebagai pengetahuan dalam melakukan penelitian di bidang transportasi dan dapat menerapkan ilmu yang diperoleh pada saat berkuliah.

3. Penelitian diharapkan dapat bermanfaat menjadi acuan dalam menerapkan dan mewujudkan kinerja lajur khusus sepeda yang aman dan berkeselamatan.
4. Penelitian ini diharapkan mendapat menambah referensi pengetahuan mengenai efektivitas lajur sepeda serta sebagai bahan untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan permasalahan yang sama.

### **I.6. Sistematika Penulisan**

Untuk memberikan gambaran mengenai keseluruhan isi penulisan tugas akhir penelitian ini, maka susunan bab yang merupakan pokok uraian masalah penelitian disusun secara sistematika dalam 5 (lima) bab, sistematika penulisan dibagi menjadi:

1. **BAB I PENDAHULUAN**  
Bab ini berisikan penjelasan mengenai latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, pokok pembahasan dan batasan masalah, serta sistematika penulisan.
2. **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**  
Menjelaskan tentang pengertian dan menguraikan teori-teori yang mendukung pada bab ini, yang akan dibahas tentang persimpangan secara umum, persimpangan bersinyal, persimpangan tak bersinyal, kapasitas, tundaan, derajat kejenuhan, pencapaian konflik simpang dan penerapan aplikasi VISSIM.
3. **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**  
Menguraikan secara rinci tentang kondisi dan waktu penelitian, alat ukur, teknik analisis, kerangka pikir dan data-data yang mendukung.
4. **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**  
Bab Hasil dan Pembahasan merupakan bab yang memaparkan hasil yang diperoleh pada penelitian dan pembahasan teori-teori yang akan disampaikan.
5. **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**  
Bab Kesimpulan dan Saran merupakan bab terakhir dalam penelitian yang berisikan rangkuman bagian-bagian ini serta rekomendasi dan saran dalam penelitian.