

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar belakang

Perkembangan suatu kota yang berwawasan ramah lingkungan menjadikan sebuah konsep penyeimbang aktivitas pembangunan yang sangat pesat. Sarana transportasi berkelanjutan dan berwawasan ramah lingkungan dengan pengembangan transportasi massal, pengembangan kendaraan ramah lingkungan *Non Motorized Transport* (NMT). Memaksimalkan potensi *micromobility* atau mobilitas pribadi dapat memberikan alternatif moda transportasi yang berkelanjutan ramah lingkungan serta meningkatkan kualitas sistem transportasi publik perkotaan (*Institute for Transportation and Development Policy Indonesia, 2021*).

Proses mobilitas sebuah kota yang berkelanjutan, layanan transportasi didukung dengan kualitas *first-last mile* yang baik. Salah satunya dengan infrastruktur dan fasilitas bersepeda, yang akan memperluas jangkauan mobilitas suatu kawasan. Pengembangan suatu kota yang ramah lingkungan dalam strategi sistem transportasi yang tidak menimbulkan kemacetan, melindungi keselamatan pengguna jalan, serta konsep mobilitas dan konektivitas yang cerdas diprioritaskan.

Kota Surabaya menjadi kota metropolitan pilihan masyarakat untuk mengadu nasib dan menetap disana. Masyarakat dengan intensitas mobilitas yang tinggi mengharapkan akses transportasi berkelanjutan yang terintegrasi dengan moda transportasi yang lain. Mengembangkan sistem *Transport Oriented Development* (TOD), Pemerintah Kota Surabaya dapat menjadi kota yang memudahkan akses berbagai moda transportasi pilihan masyarakat yang terintegrasi. Namun selama pandemi COVID-19 berlangsung, seluruh sebagian moda transportasi terdampak pengurangan jumlah penumpang serta mobilitas dibatasi oleh pemerintah untuk mencegah penyebaran COVID-19 menjadi bertambah banyak. Pengurangan jumlah penumpang serta menerapkan protokol kesehatan dengan ketat, agar kita terhindar dari wabah virus COVID-19.

Antusias masyarakat selama pandemi COVID-19 berlangsung cenderung memilih menggunakan moda transportasi pribadi karena mencegah adanya penyebaran virus pada transportasi umum. Tren masyarakat dengan menggunakan transportasi *micromobility* seperti sepeda pada masa pandemi COVID-19, melakukan aktivitas berolahraga, maupun berkerja. Dengan salah satu upaya meningkatkan gaya hidup sehat dengan bersepeda, masyarakat lebih memilih alat transportasi murah, ekonomis, dan ramah lingkungan. Banyak manfaat dari aktivitas menggunakan sepeda seperti kesehatan untuk tubuh sendiri, maupun dapat mengurangi polusi udara yang diakibatkan gas buang pada kendaraan bermotor diperkotaan.

Pemerintah Kota Surabaya juga menyediakan lajur sepeda sebagai upaya yang tercantum dalam Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, "pemerintah daerah wajib membuat jalur khusus sepeda". Sehingga masyarakat dapat terfasilitasi dengan menggunakan jalur sepeda. Penyediaan infrastuktur seperti jalur sepeda yang terproteksi sebagai moda alternatif yang berkelanjutan dalam perjalanan jarak dekat serta menjadi prioritas utama di jalan bagi para pesepeda di Kota Surabaya. Penyalahgunaan fungsi jalan di Kota Surabaya ini semakin memperburuk permasalahan lalu lintas di kota tersebut. Pengendara kendaraan bermotor sering kali menggunakan jalur sepeda, bercampurnya kendaraan yang melintas menyebabkan rentannya terjadi kecelakaan.

Menurut Peraturan Menteri Nomor 59 Tahun 2020 Tentang Keselamatan Pesepeda Di Jalan, bahwa lajur atau jalur sepeda harus memenuhi persyaratan keselamatan, keamanan dan ruang bebas gerak individu dan kelancaran lalu lintas. Keterbatasan fasilitas seperti tidak tersedianya parkir sepeda, rambu, marka jalan, penerangan jalan umum, dan papan informasi. Jalur atau lajur sepeda di Kota Surabaya saat ini sepanjang 15.029 meter. Lokasinya yang tersebar di jalan protokol. Salah satunya jalur sepeda di Jalan Basuki Rahmat. Letak posisinya berada di Kecamatan Tegalsari dan Termasuk pusat pertokoan. Jalan Basuki masuk dalam kelas jalan Kolektor Sekunder. Jenis perkerasan menggunakan aspal

dan terdiri dari 4 lajur. Jalur sepeda di Jalan Basuki Rahmat hanya dibatasi oleh marka jalan.

Pada penerapannya jalur sepeda di Jalan Basuki Rahmat terdapat permasalahan karena hanya dipisahkan menggunakan marka jadi minat pesepeda untuk menggunakan jalur sepeda tersebut sangat sedikit dikarenakan lokasinya terletak pada badan jalan sehingga campur dengan pengguna jalan yang lain dapat memicu terjadinya kecelakaan. Jumlah kendaraan yang sangat padat dan besarnya volume kendaraan bermotor pada hari kerja khususnya, membuat minat pengguna sepeda masih kurang nyaman dalam bersepeda di sepanjang jalan Basuki (Rohmadiani and Iskandar, 2020).

Beberapa hal yang perlu dilakukan menjadi perhatian dalam penyediaan jalur sepeda yaitu Dalam faktor keamanan dan Kenyamanan bagi pengguna sepeda itu sendiri. Tersedianya fasilitas untuk bersepeda yang layak perlu ditingkatkan lagi sehingga dapat mengurangi bahaya bagi pengguna sepeda (Rohmadiani and Iskandar, 2020). Jalur atau lajur sepeda yang sudah ada marka sepedanya kondisi saat ini mulai pudar dan rusak karena ada yang tertutup tambalan aspal perlu adanya perawatan. Walaupun penerapan jalur sepeda bisa diterapkan namun seringkali terdapat kendaraan yang menghalangi pengguna sepeda yang melintasi jalur sepeda. Oleh karena itu terkait permasalahan diatas peneliti akan melakukan studi kasus untuk mengukur tingkat pelayanan jalur sepeda pada jalur sepeda di Jalan Basuki Rahmat Kota Surabaya. Untuk menindaklanjuti terkait permasalahan tersebut, maka penulis mengajukan judul skripsi tentang "Penilaian Tingkat Pelayanan Jalur Sepeda Berdasarkan Pengguna Sepeda Di Surabaya".

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dijelaskan diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana kondisi eksisting jalur sepeda pada Jalan Basuki Rahmat Kota Surabaya?
2. Bagaimana tingkat pelayanan jalur sepeda pada Jalan Basuki Rahmat menggunakan metode *Bicycle Level Of Service* (BLOS) dan Analisis efektifitas jalur sepeda di Surabaya?
3. Bagaimana rekomendasi fasilitas pendukung yang diberikan untuk peningkatkan pelayanan jalur sepeda di jalan Basuki Rahmat Kota Surabaya?

I.3 Batasan Masalah

Batasan - batasan masalah pada penyusunan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini dilakukan disepanjang Jalan Basuki Rahmat Kota surabaya,
2. Penelitian ini dilakukan hanya menghitung tingkat pelayanan jalur sepeda agar lebih optimal dengan metode *Bicycle Level Of Service* (BLOS), dan analisis efektivitas jalur sepeda,
3. Rekomendasi perbaikan menggunakan *software sketchup* dan *Lumion*.

I.4 Tujuan Penelitian

Dari latar belakang dan rumusan masalah diatas, maka penulis dapat memberitahukan tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Menganalisis kondisi fisik jalur sepeda pada Jalan Basuki Rahmat Kota Surabaya,
2. Menganalisis peningkatan pelayanan penerapan jalur sepeda di Jalan Basuki Rahmat Kota Surabaya dengan metode *Bicycle Level Of Service* (BLOS), dan analisis efektivitas jalur sepeda,
3. Mengoptimalkan rekomendasi yang diberikan untuk jalur sepeda guna peningkatkan tingkat pelayanan pada Jalan Basuki Rahmat Kota Surabaya.

I.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Penelitian ini sebagai referensi mengenai jalur atau lajur sepeda.
2. Penelitian ini sebagai masukan atau acuan untuk mengoptimalkan kinerja jalur atau lajur sepeda.
3. Penelitian ini sebagai referensi mengenai ilmu penelitian jalur atau lajur sepeda.

I.6 Sistematika Penulisan

Memudahkan memahami hasil dari penelitian ini, maka digunakan sistematika penulisan berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab pendahuluan merupakan pengantar yang menjelaskan isi penelitian secara garis besar. Bab ini berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penelitian serta penelitian terdahulu.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab tinjauan pustaka berisikan landasan teori berdasarkan sebagai teori pendukung yang berhubungan dengan jalur sepeda serta dasar hukum yang berkaitan dengan jalur sepeda untuk penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab metode penelitian ada sebuah uraian mengenai langkah-langkah dan metode yang digunakan dalam penyelesaian masalah yang diteliti serta berbentuk diagram alir penelitian dari mulai akan penelitian sampai berakhirnya penelitian secara bertahap.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini menampilkan hasil dari penelitian yang dilakukan serta pembahasan pada teori-teori yang disampaikan sebelumnya.

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini terdapat beberapa kesimpulan dari hasil yang telah diteliti dilakukan berupa rangkuman bagian-bagian yang penting yang diteliti serta rekomendasi saran yang berdasarkan hasil yang diperoleh.

I.7 Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini, dilakukan studi pendahulu yang relevan dengan topik yang diambil dari beberapa peneliti terdahulu sebagai pembanding penelitian ini sebagai berikut:

Tabel I.1 Penelitian Terdahulu

No	Judul	Penulis (Tahun)	Metode dan analisis	Pembeda
1.	Perencanaan Implementasi Lajur Sepeda di Kota Tegal	(Rusmandani, Arifin and Wicaksono, 2015)	Menggunakan metode Kuantitatif. metode partial least square (PLS) dari structural equation Modeling (SEM)	Tujuan dari penelitian untuk analisis tingkat pelayanan pada jalur/lajur sepeda berdasarkan pengguna sepeda di Surabaya
2.	Persepsi dan Preferensi Komunitas sepeda terhadap penerapan jalur sepeda di Kota Salatiga	(Amalia Ivada, 2017)	menggunakan metode Kuantitatif deskriptif	Menggunakan kuisisioner dan survei menggunakan analisis efektivitas dan untuk survei langsung
3.	Perencanaan jalur sepeda berdasarkan persepsi dan preferensi wisatawan bersepeda di Pantai Sanur Bali	(Wirawan, 2021)	Menggunakan metode kuisisioner, observasi, dan kajian pustaka pengumpulan data sekunder terhadap stakeholder terkait. Analisis yang digunakan Kualitatif dan Deskriptif Kualitatif	menggunakan metode <i>Bicycle level Of Service</i> (BLOS), Hasilnya berupa rekomendasi perbaikan jalur/lajur sepeda menggunakan <i>software sketchup dan Lumion.</i>
4.	Jalur Sepeda sebagai Bagian dari Sistem Transportasi Kota yang Berwawasan Lingkungan	(Artiningsih, 2011)	Menggunakan Metode Kuantitatif Deskriptif	