

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Daerah pemerintah Kabupaten Sambas pada tahun 2000 dimekarkan menjadi 19 Kecamatan dan 183 Desa serta 1 UPT (di Kecamatan Subah) dan 577 Dusun. Kecamatan terluas adalah Kecamatan Sajingan Besar dengan luas 1.391,0 km² atau 21,75 % sedangkan yang terkecil adalah Kecamatan Tekarang dengan luas sebesar 83,16 km² atau 1,30% dari luas wilayah Kab. Sambas. Kecamatan yang memiliki Desa paling banyak adalah Kecamatan Teluk Keramat dengan jumlah 24 Desa 74 Dusun, sedangkan Kecamatan yang memiliki jumlah desa paling sedikit adalah Kecamatan Sajad 4 Desa 13 Dusun dan Kecamatan Selakau Timur 4 Desa 10 Dusun.(Sambas, 2011)

Sebagian besar wilayah Kabupaten Sambas merupakan wilayah relative datar (kelerengan 0% - 15%) dengan luas 468.196 hektar atau 67,59%, dan luas wilayah dengan kelerengan 15% - 40% adalah 160.396 hektar atau 25,08%, sedangkan kelas lereng > 40% seluas 46.832 hektar atau 7,3%. Ketinggian wilayah berbeda berdasarkan kecamatan. Ketinggian 0-7 m dpl terdapat: Kecamatan Sejangkung, Sambas, Tebas, Selakau, Jawai, Paloh dan Teluk Keramat. Ketinggian 8-25 m dpl terdapat: Kecamatan Sejangkung, Sambas, Tebas, Selakau, Pemangkat dan Teluk Keramat. Ketinggian 26-100 m dpl kecamatan Sejangkung, Sambas, Tebas, Selakau , Pemangkat, Teluk Keramat dan Paloh. (Sambas, 2011)

Ruas Jalan Pembangunan, Lintas Kalimantan Poros Utara merupakan jalan yang berada di lingkungan pemerintahan Kabupaten Sambas yang digunakan untuk lalu lintas umum. Namun demikian, pada wilayah tersebut belum dilengkapi dengan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas jalan, seperti halnya fasilitas untuk pesepeda. Nelson dan Allan (1997) dalam (Wijayanto, 2017), menyebutkan bahwa tingginya tingkatan ketersediaan fasilitas sepeda memiliki korelasi positif dengan tingginya tingkatan pengguna sepeda.

Menurut Land Transport Authority, Singapore (2004) dalam (Wijayanto, 2017), bersepeda memiliki dua tujuan utama, yaitu keperluan dan memenuhi waktu luang. Bersepeda dengan keperluan tertentu termasuk perjalanan dengan tujuan melakukan aktivitas di tujuan akhir seperti bekerja, sekolah atau berbelanja.

Menurut (Federal Highway Administration, 2018 dalam (Amri, 2020), Bersepeda telah menjadi metode yang efektif untuk bepergian dan alat transportasi utama bagi banyak orang. Bersepeda merupakan cara paling murah, mudah, dan langsung dapat dirasakan manfaatnya. Manfaat bersepeda dapat dilihat dari sisi kesehatan dan lingkungan. Manfaat terhadap lingkungan yaitu mengurangi emisi gas buang, emisi gas buang akan terus berkurang ketika lebih banyak masyarakat yang memanfaatkan sepeda sebagai alat transportasi sehari-hari di wilayah perkantoran.

Adanya beberapa masalah yang terjadi di perkotaan di antaranya semakin banyaknya kendaraan bermotor baik kendaraan pribadi maupun angkutan umum, akan menjadi penyebab polusi udara kotor bertambah. Langkah yang dibutuhkan dari adanya keadaan tersebut yakni dengan meminimalisir kendaraan bermotor dengan cara menggunakan moda transportasi lainnya seperti sepeda. Sepeda merupakan kendaraan beroda dua tanpa mesin, mempunyai setir penggerak, tempat duduk, dan sepasang pengayuh yang digerakkan kaki untuk menjalankannya. Seiring dengan berkembangnya jaman hingga saat ini, menjadikan penggunaan moda transportasi sepeda semakin menurun.

Di Kabupaten sambas penggunaan sepeda untuk transportasi sehari-hari cukup ramai tetapi hanya sebagian masyarakat yang menggunakannya dengan keperluan tertentu, tidak adanya fasilitas penunjang bersepeda seperti jalur khusus sepeda dan fasilitas lainnya di Kabupaten Sambas menjadi penghalang bagi masyarakat untuk menggunakan sepeda sebagai alat transportasi sehari-hari baik itu untuk olah raga, pergi sekolah, dan bekerja. Menanggapi itu di perlukan percontohan tentang penerapan jalur khusus sepeda sebagai salah satu infrastruktur penunjang sistem transportasi pada Kabupaten Sambas

berkelanjutan dan berwawasan lingkungan yang dilihat dari segi ketersediaan lahan dan karakteristik pesepeda di Kabupaten Sambas khususnya jalur sepeda untuk bekerja (*Bike to Work*) pada ruas Jalan Pembangunan, Lintas Kalimantan Poros Utara.

Untuk menindak lanjuti penyelesaian masalah diatas, maka menjadi acuan bagi penulis untuk mengajukan Skripsi berjudul **“PERENCANAAN FASILITAS JALUR KHUSUS SEPEDA PADA KAWASAN PERKANTORAN DI JALAN PEMBANGUNAN KABUPATEN SAMBAS”** sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan pengguna sepeda agar dapat menarik perhatian masyarakat umum untuk melakukan segala aktivitas dengan menggunakan sepeda.

I.2. Identifikasi Masalah

1. Masih Bercampurnya lalu lintas sepeda dengan kendaraan bermotor mengurangi tingkat keselamatan dan kenyamanan pesepeda di Kabupaten Sambas.
2. Belum adanya fasilitas jalur khusus sepeda yang berkeselamatan pada ruas Jalan Pembangunan di wilayah Kabupaten Sambas.
3. Belum adanya rute jalur khusus sepeda yang berkeselamatan pada ruas Jalan Pembangunan di wilayah Kabupaten Sambas.

I.3. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Kondisi eksisting ruas jalan pesepeda di kawasan perkantoran pada Jalan Pembangunan Kabupaten Sambas?
2. Bagaimana kinerja ruas jalan di kawasan perkantoran pada Jalan Pembangunan Kabupaten Sambas?
3. Bagaimana rekomendasi rute dan desain jalur khusus sepeda yang berkeselamatan di kawasan perkantoran pada Jalan Pembangunan Kabupaten Sambas?

I.4. Batasan Masalah

Untuk mempermudah dalam penelitian dan analisis, maka ada batasan-batasan dalam penelitian, berikut adalah beberapa batasan masalahnya:

1. Dilakukannya penelitian ini untuk mengetahui peluang penerapan jalur khusus sepeda pada Jalan Pembangunan di Kabupaten Sambas.
2. Perencanaan pada studi ini tidak membahas besarnya anggaran untuk mengimplementasikan fasilitas jalur khusus sepeda pada ruas Jalan Pembangunan di Kabupaten Sambas.
3. Lokasi penelitian ini mengambil panjang ruas jalan 1.423 m dari persimpangan Tugu Tenun Sambas sampai akhir ruas jalan 4/2 D.

I.5. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengetahui kondisi eksisting ruas jalan pesepeda di kawasan perkantoran pada Jalan Pembangunan Kabupaten Sambas
2. Mengetahui bagaimana kinerja ruas jalan di kawasan perkantoran pada Jalan Pembangunan Kabupaten Sambas
3. Memberikan rekomendasi rute dan desain jalur khusus sepeda yang berkeselamatan di kawasan perkantoran pada Jalan Pembangunan Kabupaten Sambas

I.6. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi Penulis sebagai pengetahuan dalam melakukan penelitian dalam bidang transportasi dan dapat menerapkan ilmu yang didapatkan di bangku kuliah.
2. Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal sebagai wujud eksistensi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dalam meningkatkan keselamatan transportasi jalan.

3. Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi Pemerintah Kabupaten Sambas khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Sambas sebagai bahan pertimbangan dalam menyediakan jalur khusus sepeda dan upaya meningkatkan keselamatan bagi pengguna sepeda di ruas Jalan Pembangunan Kabupaten Sambas

I.7. Keaslian Penelitian

Banyak penelitian yang sudah ada terkait lajur khusus sepeda. Namun dari penelitian yang sudah ada tersebut masing-masing memiliki metode dan analisa yang berbeda. Berikut pada tabel I.1 adalah beberapa penelitian terkait lajur khusus sepeda yang sudah ada.

Tabel I. 1. Penelitian Terdahulu

No	Penelitian	Judul	Metode	Hasil Penelitian
1	I GUSTI AYU PUTU SUTARESMI SANDIANINGGAR (2015)	PERENCANAAN JALUR SEPEDA PADA KAWASAN PERGURUAN TINGGI DI KOTA MALANG	Persamaan: Metode Survey Primer Perbedaan: Metode Analisa Level Of Service (LOS) dengan Metode Analisa Bicycle Level Of Service (BLOS)	Penentuan jalur-jalur alternative optimum dan penentuan tipe tipe jalur sepeda berdasarkan teori yang dibedakan menjadi 3 klasifikasi yaitu Tipe A (Lajur badan jalan), Tipe B (Jalur sepeda pada trotoar), dan tipe C (Jalur di Badan jalan). Berdasarkan analisa di dapat 15 ruas jalan dengan tipe A, 3 Ruas jalan dengan tipe B, dan 10 ruas jalan dengan tipe C. selebihnya tidak bisa direncanakan karena tidak memenuhi kriteria seperti kelengan yang lebih dari 4% dan lebar jalan.
2	RAHMAT SETIADY (2018)	KAJIAN JALUR KHUSUS SEPEDA UNTUK Mendukung PROGRAM BIKE TO WORK PADA RUAS JALAN KHATIB SULAIMAN DI KOTA PADANG	Perbedaan: Metode Analisis Statistik Deskriptif dengan Metode Analisa Hazard Sisi Jalan	Dari pengamatan yang dilakukan dilapangan, diketahui jumlah sepeda yang melewati jalan Khatib Sulaiman di kota padang tidak mencapai 1600 sepeda/jam, sehingga syarat untuk dibangun tipe jalur tersendiri tidak terpenuhi.

3	YUKA NUR WIBISONO (2018)	ANALISA KEBUTUHAN JALUR SEPEDA PADA KAWASAN SEKOLAH DI KABUPATEN KEBUMEN	Persamaan: Metode Analisa Kecepatan, Hazard Sisi Jalan Perbedaan: Metode Analisa Level Of Service (LOS) dengan Metode Analisa Bicycle Level Of Service (BLOS)	Dengan adanya hasil tingkat pelayanan jalan jika jalur sepeda di beri 1 meter kanan kiri untuk ukuran jalan 2/2 UD maka telah ditetapkan hasil tingkat pelayanan pada jalan SH Sabrini semula V/c "B" menjadi V/c "C" dan untuk jalan yang terkena rute adanya jalur sepeda tidak ada perubahan pada tingkat pelayanan jalan.
4	WAHYU DWI PRASETIYO (2017)	PERENCANAAN LAJUR KHUSUS SEPEDA PADA KAWASAN SEKOLAH DI TUREN, KABUPATEN MALANG	Persamaan: Metode Analisa Kecepatan, Hazard Sisi Jalan Perbedaan: Metode Analisa Level Of Service (LOS) dengan Metode Analisa Bicycle Level Of Service (BLOS)	Hasil analisis V/c Jalan Raya Kedok memiliki LOS "B" yang sebelumnya "B" dan Jalan Raya Panglima Sudirman memiliki LOS "C" yang sebelumnya "B", hasil analisa kecepatan persentil 85 untuk arah utara yaitu <i>motorcycle</i> 49 Km/Jam, <i>lightvehicle</i> 61Km/Jam, <i>highvehicle</i> 42 Km/Jam sedangkan arah selatan yaitu <i>motorcycle</i> 50 km/Jam, <i>lightvehicle</i> 51 Km/Jam, <i>highvehicle</i> 39 Km/Jam, dan hasil analisa <i>hazard</i> terdapat 17 titik teridentifikasi sebagai <i>hazard</i> .
5	ARDIAN NUR ERVAN WIJAYANTO (2017)	KAJIAN PENERAPAN JALUR SEPEDA (STUDI KASUS WILAYAH PEMERINTAH KABUPATEN SLEMAN	Persamaan: Metode Analisa Kecepatan Perbedaan: Metode Analisa Level Of Service (LOS) dengan Bicycle Level Of Service (BLOS), Kuisisioner	Tingkat Pelayanan jalan setelah di beri jalur sepeda dengan lebar 1,2 m memiliki tingkat pelayanan paling rendah C pada Jalan KRT Pringgodingrat, yang mana masih dapat digunakan untuk jalur sepeda. Jalur khusus sepeda yang akan memberikan jaminan kamanan dan keselamatan terhadap pesepeda.

6	ZEIN NUR AMRI (2020)	EVALUASI KINERJA JALUR KHUSUS SEPEDA PADA RUAS JALAN SLAMET RIYADI KOTA SURAKARTA	<p>Persamaan: Metode Analisa Kecepatan</p> <p>Perbedaan: Metode Analisa Level Of Service (LOS) dengan Bicycle Level Of Service (BLOS), Inventaris Jalan</p>	Berdasarkan hasil analisis V/C ratio pada Jalan Slamet Riyadi 1 dimana tidak ada perubahan, yaitu masih memiliki nilai LOS dengan kategori "C" yang sebelumnya juga "C" dan untuk Jalan Slamet Riyadi 2 juga masih memiliki nilai LOS dengan kategori "B" dari sebelumnya yang juga masih "B". Diketahui dari hasil analisis hazard di jalur sepeda terdapat 14 titik teridentifikasi sebagai hazard yang membahayakan pengguna sepeda.
7	RADHITE HARYASAKTI AJI (2018)	IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA NOMOR 25 TAHUN 2010 TERHADAP PENERAPAN JALUR KHUSUS SEPEDA DI KOTA YOGYAKARTA	Perbedaan: Metode Kualitatif Dengan Metode Deskriptif Kuantitatif	Faktor yang berperan dalam implementasi tersebut adalah kurangnya sosialisasi yang efektif oleh aparat penegak hukum, kesadaran dan kepatuhan hokum masyarakat yang rendah serta tidak dibarengi dengan penegakan hokum yang tegas oleh aparat penegak hukum. Melihat karena pelanggaran terjadi karena kurangnya penegakan hukum oleh aparat penegak hukum maka diharapkan memberikan upaya yang lebih maksimal agar jalur khusus sepeda menjadi aman bagi penggunaanya dan membuat ketertiban dalam berlalu lintas.

Penyusunan penelitian yang kami lakukan berbeda dengan penelitian pada 1-7 di tabel atas dengan penelitian menggunakan metode analisa Level Of Service (LOS), analisa Bicycle Level Of Service (BLOS), metode analisa kecepatan persentil 85 dan metode hazard dari sisi jalan.