BAB I
PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Laju urbanisasi yang semakin pesat tentu menimbulkan sejumlah permasalahan salah satu diantaranya masalah transportasi. Dapat dikatakan permasalahan transportasi perkotaan masa mendatang sudah berada di depan mata (Z.Tamin, 2000). Berdasarkan data World Bank tahun 2019, 151 juta (57%) penduduk Indonesia tinggal di kawasan perkotaan (ITDP, 2020). Semakin banyaknya jumlah penduduk perkotaan ini berjalan paralel dengan peningkatan penggunaan kendaraan bermotor. Antara 1995 dan 2014, jumlah mobil di Indonesia meningkat 6 kali lipat dan motor naik hingga 10 kali lipat (ITDP, 2020). Peningkatan jumlah penggunaan motor dan mobil yang sangat cepat terjadi di wilayah perkotaan merupakan faktor krusial di balik timbulnya beragam isu perkotaan seperti polusi, kemacetan, dan keamanan ruang jalan. Selain disebabkan oleh meningkatnya kendaraan bermotor permasalahan transportasi juga disebabkan kurang tersedianya fasilitas jalan yang memadai guna memenuhi kebutuhan para pengguana yang meningkat serta bercampurnya bercampurnya kendaraan dengan karakteristik yang berbeda pada satu ruas jalan *(mix traffic)*.

Untuk mengantisipasi dampak buruk yang ditimbulkan dari pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di perkotaan, maka perlu dikembangkan suatu konsep transportasi berkelanjutan dan sistem transportasi kota berwawasan lingkungan. Secara umum, transportasi berkelanjutan merupakan Gerakan yang mendorong penggunaan teknologi ramah lingkungan dalam upaya memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat. Hal ini dapat dilakukan dengan penyediaan transportasi umum massal dan meningkatkan penggunaan transportasi *non motorized* seperti menyediakan jalur sepeda.

Jalur sepeda adalah jalur yang diperuntukkan bagi pesepeda yang dipisahkan dari kendaraan bermotor dengan pemisah berupa separator (kereb) atau pemisah lainnya. Jalur sepeda dapat berada di badan jalan atau di luar badan jalan. Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan, termasuk di

dalamnya berupa fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki dan penyandang cacat. Menurut PM 59 tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda Di Jalan pasal 11 ayat (4) bahwa lajur atau jalur sepeda harus memenuhi persyaratan keselamatan, kenyamanan dan ruang bebas gerak individu dan kelancaran lalu lintas. Menurut (CROW, 2016) dalam *Design Manual for Bicycle Traffic* prinsip dasar yang harus dipenuhi dalam mengembangkan fasilitas pesepeda yaitu keselamatan, kenyamanan, kelangsungan rute, keterpaduan dan menarik. Kelima prinsip tersebut menjadi pedoman pengembangan fasilitas sepeda di Belanda, sebuah negara yang dikenal telah berhasil mengembangkan budaya bersepeda dengan menyediakan fasilitas pesepeda yang berkualitas.

Kabupaten Klaten merupakan kabupaten yang menghubungkan dua pusat pertumbuhan dari Kota Surakarta menuju Kota Yogyakarta. Kedua wilayah tadi dihubungkan oleh jalan arteri sekunder yang terletak melewati kawasan pusat Kota Klaten. Pertumbuhan pada jalan arteri sekunder ini memicu mobilitas yang tinggi. Menurut Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (Samsat) Kabupaten Klaten, Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Klaten mengalami peningkatan, tahun 2019 terdapat 24.253 kendaraan. Angka ini meningkat 3% dibanding jumlah kendaraan tahun 2018 dengan jumlah 23.804, Sedangkan angka kecelakaan tahun 2016-2020 di Kabupaten Klaten 27% melibatkan *non motorized.* Pada bulan desember tahun 2020 Pemerintah Kabupaten Klaten menyediakan jalur sepeda tipe A dan tipe C sepanjang 7 km terbagi di lima ruas jalan yaitu Jalan Pemuda dan Jalan Veteran dengan tipe A dan Jalan Kopral Sayom, Jalan Pramuka, dan Jalan KH Samanhudin dengan tipe C atau hanya dipisahkan dengan marka jalan.

Sedangkan dalam penerapannya jalur sepeda di Kabupaten Klaten mengalami berbagai permasalahan terutama pada jalur sepeda tipe C yang berada di badan jalan antara lain gangguan dari kendaraan bermotor, adanya parkir *on street*, pedagang kaki lima dan kurangnya fasilitas pendukung. Berdasarkan permasalahan tersebut perlu adanya evaluasi tingkat pelayanan untuk mengoptimalkan penggunaan jalur sepeda.

Gambar I.1 Kondisi Jalur Sepeda Jalan Pramuka

Untuk mengukur tingkat pelayanan jalur sepeda dengan metode BLOS *(Bicycle Level Of Service).* Metode BLOS *(Bicycle Level Of Service)* adalah sebuah metode untuk mengevaluasi kondisi bersepeda atau tingkat pelayanan jalur sepeda dengan kondisi berbagi ruang dengan kendaraan bermotor dengan faktor-faktor yang mempengaruhi nya seperti lebar jalan, lebar jalur sepeda, volume lalu lintas, kondisi perkerasan dan kecepatan kendaraan lainnya. Untuk menindak lanjuti penyelesaian masalah tersebut, maka menjadi acuan bagi penulis untuk mengajukan skripsi berjudul "EVALUASI KINERJA JALUR SEPEDA DI KABUPATEN KLATEN" sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan pengguna sepeda.

I.2 Rumusan Masalah

I.2.1. Bagaimana kondisi eksisting jalur sepeda Tipe C di Kabupaten Klaten?

I.2.2. Bagaimana tingkat pelayanan jalur sepeda Tipe C menggunakan metode BLOS *(Bicycle Level Of Service)* di Kabupaten Klaten?

I.2.3. Bagaimana desain evaluasi jalur sepeda Tipe C untuk meningkatkan tingkat pelayanan jalur sepeda?

I.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang diuraikan diatas, tujuan penelitian sebagai berikut:

I.3.1. Mengetahui kondisi eksisting jalur sepeda Tipe C di Kabupaten Klaten

I.3.2. Mengetahui tingkat pelayananan jalur sepeda Tipe C menggunakan metode *BLOS (Bicycle Level Of Service)* di Kabupaten Klaten.

I.3.3. Mengetahui desain evaluasi jalur sepeda Tipe C untuk meningkatkan tingkat pelayanan jalur sepeda.

I.4 Batasan Masalah

Dalam melaksanakan penelitian diperlukan arah yang jelas terkait permasalahan yang akan dikaji, oleh sebab itu diperlukan penegasan atau pembatasan yang jelas yang dapat memberikan gambaran dalam proses penyelesaian masalah. Sehubung dengan keterbatasan waktu, tempat dan biaya, oleh karena itu penelitian ini dititik beratkan sesuai dengan tujuan agar pembahasan tidak meluas. Maka diberikan Batasan masalah sebagai berikut:

I.4.1. Lokasi studi pada jalur sepeda tipe C di Kabupaten Klaten.

I.4.2. Perhitungan tingkat pelayanan jalur sepeda Tipe C dengan metode BLOS.

I.4.3. Rekomendasi berupa desain dengan menggunakan Aplikasi *Streetmix* dan *Autocad*.

I.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah:

I.5.1. Bagi Penulis

Sebagai referensi penelitian yang berkaitan dengan lajur sepeda.

I.5.2. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Untuk menambah referensi ilmu mengenai lajur sepeda bagi kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ)

I.5.3. Bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Klaten

Bagi dinas terkait adalah diharapkan dapat menjadi masukan atau saran untuk mewujudkan kinerja lajur khusus sepeda yang optimal.

I.6 Keaslian Penelitian

Table I.1 Penelitian yang relevan

No	Peneliti	Judul	Metode
1	Dwi Ratnaningsih, Rinto Sasongko, Supiyono	kinerja Ruas Jalan KH. Hasyim Ashari Kota Malang dengan Jalur Sepeda	*Metode Level Of Service* (LOS)
2	Savira Ayu Iskandar, Linda Dwi Rohmadiani	Analisis Efektifitas Jalur Sepeda Berdasarkan Metode Bicycle Level Of Service (BLOS)	Metode *Bicycle Level Of Service* (BLOS)
3	Hervian Handika Sugasta, Slamet Widodo, Siti Mayuni	Analisis Efektivitas Lajur Khusus Sepeda Pada Kawasan Perkotaan Pontianak	Metode *Bicycle Level Of Service* (BLOS)
4	Zein Nur Amri	Evaluasi Kinerja Jalur Khusus Sepeda Pada Ruas Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta	Metode LOS *(Level of service)* jalan