

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1 Kesimpulan

V.1.1. Berdasarkan pembahasan pada bab – bab sebelumnya, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut: Kondisi eksisting jalur sepeda ruas Jalan Pramuka memiliki Panjang 0,74 km dan lebar 1,45 m, untuk Jalan KH Samanhudi memiliki Panjang 0,88 km dan lebar 1,45 m, dan untuk Jalan Koprul Sayom memiliki Panjang 0,95 km dan lebar 1,45 m. Jalan Pramuka, Jalan KH Samanhudi dan Jalan Koprul Sayom dilengkapi dengan 35 rambu lalu lintas. Keseluruhan Jalan Pramuka, Jalan KH Samanhudi dan Jalan Koprul Sayom memiliki jenis perkerasan aspal dan dengan tipe alinyemen datar. Hambatan samping yang ditemukan yaitu parkir *on street*, pejalan kaki dan pedagang kaki lima.

V.1.2. Berdasarkan hasil analisis BLOS pada ruas Jalan Pramuka pada saat *weekday* memiliki nilai BLOS "D" pada jam 15.00 – 16.00 untuk arah Jalan KH Samanhudi dan 08.00 – 09.00, 12.00 – 13.00, 16.00 – 17.00 untuk arah Jalan Pemuda, nilai "E" pada jam 07.00 – 08.00, 08.00- 09.00, 12.00 – 13.00 untuk arah Jalan KH Samanhudi dan jam 07.00 – 08.00 untuk arah Jalan Pemuda dan nilai "F" jam 15.00 – 16.00 untuk arah Jalan KH Samanhudi dan jam 15.00 – 16.00 untuk arah Jalan Pemuda. Pada saat *weekend* memiliki nilai BLOS "D" kecuali jam 16.00 – 17.00 memiliki nilai "F" untuk arah Jalan KH Samanhudi dan jam 17.00 – 18.00 arah Jalan Pemuda.

V.1.3. Hasil analisis BLOS Jalan KH Samanhudi pada saat *weekday* memiliki nilai BLOS "D" pada jam 07.00 – 08.00 dan 16.00 – 17.00 untuk arah Jalan Pramuka dan jam 07.00 – 08.00, 12.00 – 13.00, 16.00 – 17.00 untuk arah Jalan Koprал Sayom, nilai "E" pada jam 11.00 – 12.00, 15.00 – 16.00 untuk arah Jalan Pramuka dan pukul 08.00 – 09.00, 11.00 – 12.00 untuk arah Jalan Koprал Sayom, nilai "F" pada jam 08.00 – 09.00, jam 11.00 – 12.00 untuk arah Jalan Pramuka dan jam 15.00 – 16.00 untuk arah Jalan Koprал Sayom. Pada saat *weekend* memiliki nilai BLOS "D" pada jam 11.00 – 12.00, 12.00 – 13.00 untuk arah Jalan Pramuka dan pada jam 07.00 – 08.00, 12.00 – 13.00, 16.00 – 17.00, 17.00 – 18.00 untuk arah Jalan Koprал Sayom, nilai "E" pada jam 08.00 – 09.00 untuk arah Jalan Pramuka dan 08.00 – 09.00 untuk arah Jalan Koprал Sayom, nilai "F" pada jam 07.00 – 08.00, 16.00 – 17.00 untuk arah Jalan Pramuka dan jam 11.00 – 12.00 untuk arah Jalan Koprал Sayom.

V.1.4. Hasil analisis BLOS Jalan Koprал Sayom arah Jalan KH Samanhudi pada saat *weekday* memiliki nilai BLOS "D" pada jam 16.00- 17.00, nilai "E" pada jam 08.00 – 09.00, 11.00 – 12.00, 15.00- 16.00 dan "F" pada jam 07.00 – 08.00, 12.00 – 13.00. Pada saat *weekend* nilai "D" pada jam 11.00 – 12.00, 12.00 – 13.00, nilai "E" pada jam 07.00 – 08.00, 08.00 – 09.00 dan nilai "F" pada jam 16.00- 17.00 dan 17.00 – 18.00. Hasil analisis BLOS Jalan Koprал Sayom arah Jalan Veteran pada saat *weekday* memiliki nilai BLOS "D" pada jam 07.00 -08.00, 12.00- 13.00, 16.00 – 17.00, nilai "E" pada jam 15.00 – 16.00 dan nilai "F" pada jam 08.00 – 09.00, 11.00 – 12.00. dan pada saat *weekend* nilai "D" pada jam 11.00 – 12.00, 16.00- 17.00 dan 17.00- 18.00, nilai "E" pada jam 08.00 – 09.00, nilai "F" pada jam 08.00 - 09.00 dan 12.00 – 13.00.

V.1.5. Berdasarkan hasil analisis BLOS, kinerja fasilitas jalur sepeda tipe C di Kabupaten Klaten memiliki tingkat pelayanan yang bervariasi antara jam puncak pagi, siang, sore dan antara hari kerja dan hari libur yaitu dengan tingkat pelayanan antara "D", "E", dan "F" yang artinya jalan tersebut tidak aman untuk pesepeda.

V.1.6. Rekomendasi terhadap fasilitas jalur sepeda Tipe C berdasarkan metode BLOS di kabupaten Klaten adalah sebagai berikut:

- a. Berdasarkan kondisi lebar jalan eksisting ruas jalan yang dilengkapi lajur khusus sepeda, di rekomendasikan adanya pelebaran jalan sehingga disesuaikan dengan Pedoman Perencanaan Fasilitas Pesepeda guna meningkatkan tingkat pelayanannya.
- b. Berdasarkan kondisi hambatan samping, di rekomendasikan adanya penertiban seperti penghapusan marka parkir, pemberian rambu dilarang parkir, dan penertiban pedagang kaki lima.
- c. Berdasarkan faktor kecepatan maka perlu adanya pengurangan kecepatan kendaraan bermotor dengan pemberian rambu batas kecepatan. Dan pemberlakuan aktivitas kendaraan berat tidak pada jam pucak.

V.1.7. Dari hasil inventarisasi jalan, total kebutuhan fasilitas perlengkapan jalan untuk meningkatkan tingkat pelayanan jalur sepeda tipe C di 3 ruas , yaitu 11 rambu larangan.

V.2 Saran

V.2.1. Diharapkan pemerintah Kabupaten Klaten menerapkan kebijakan bahwa jalur sepeda yang ada hanya boleh digunakan untuk lalu lintas sepeda.

V.2.2. Diharapkan pemerintah Kabupaten Klaten melakukan penertiban atau Tindakan tegas terhadap hambatan samping yang ada di jalur sepeda

V.2.3. Penyediaan fasilitas parkir sepeda di setiap fasilitas publik seperti: perkantoran, pusat perbelanjaan dan stasiun.

V.2.4. Penerapan penggunaan jalur sepeda tidak akan berhasil tanpa adanya upaya pengurangan volume kendaraan bermotor, sehingga diharapkan adanya studi lanjut mengenai volume kendaraan bermotor dan cara menguranginya.

Daftar Pustaka

- _____.(2009). *UU RI No 22 Tahun 2009*. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- _____.(2014). Menteri Perhubungan Republik Indonesia. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*.
- _____.(2020). *Peraturan Pemerintah Keselamatan Pesepeda di Jalan*.
- (EACI). (2010). PRESTO - Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode GIVE CYCLING A PUSH. *PRESTO Cycling Policy Guide Infrastructure*.
- (ITDP), I. for T. and development P. (2020). *Visi Nasional Fasilitas Transportasi Tidak Bermotor*.
- Amri, Z. N. (2020). *Evaluasi Kinerja Jalur Khusus Sepeda Pada Ruas Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta*.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Klaten. (2020). *Klaten Dalam Angka 2020*. Badan Pusat Statistik Kabupaten Klaten.
- Bina Marga, D. jenderal. (2021). *Pedoman Perancangan Fasilitas Sepeda*.
- Consulting, S. (2007). *BICYCLE LEVEL OF SERVICE*. April.
- CROW. (2016). *Design Manual for Bicycle Traffic*.
- Depart-, N. Y. S. (1997). *APPENDIX C: Bicycle Level of Service Analysis (BLOS)*.
- Dr. Andriansyah., M. S. (2016). *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*.
- Kesuma, L. I. (2019). Reliabilitas Instrumen Kualitas E-Learning Menggunakan Teori Whyte & Bytheway Dan Webqul 4.0. *Jurnal Digital Teknologi Informasi*, 2(2), 94. <https://doi.org/10.32502/digital.v2i2.2548>
- Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (2009). *UU RI No 22 Tahun 2009*.
- Mawening, I. T. (2012). *Strategi Pengembangan Fasilitas Untuk Meningkatkan Motivasi Bersepeda Masyarakat Kota Surakarta*. 6–33.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi* (p. 200).
- Peraturan Pemerintah Keselamatan Pesepeda di Jalan*. (2020).
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 34 Tahun 2006 Tentang Jalan. (2006). In *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 34 Tahun 2006 Tentang Jalan*.
- Widodo, S., Suyono, R. S., Sipil, J. T., Tanjungpura, U., Sipil, J. T., & Tanjungpura, U. (2017). *PENGEMBANGAN JALUR SEPEDA DI KOTA PONTIANAK (Studi Kasus Jalan Ahmad Yani)*. 1–9.
- Z.Tamin, O. (2000). *Perencanaan & Pemodelan*. 654.