

## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kabupaten Tulungagung terletak pada posisi  $111^{\circ} 43'$  sampai dengan  $112^{\circ} 07'$  bujur timur dan  $7^{\circ} 51'$  sampai dengan  $8^{\circ} 18'$  lintang selatan. Batas daerah, di sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Kediri tepatnya dengan Kecamatan Kras. Di sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Blitar. Di sebelah selatan berbatasan dengan Samudra Indonesia dan di sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Trenggalek. Luas wilayah Kabupaten Tulungagung yang mencapai  $1.150,41 \text{ Km}^2$  habis berbagi menjadi 19 Kecamatan dan 271 desa/kelurahan (*Tulungagung Dalam Angka 2010*).

Kabupaten Tulungagung terbagi menjadi tiga dataran, yaitu tinggi, sedang, dan rendah. Dataran rendah merupakan daerah dengan ketinggian di bawah 500 m dari permukaan laut, daerah ini meliputi semua kecamatan tetapi tidak semua desa. Dataran sedang mempunyai ketinggian 500-700 m dari permukaan laut, daerah ini meliputi Kecamatan Pagerwojo sebanyak 6 desa dan Kecamatan Sendang sebanyak 5 desa. Sedangkan daerah dengan ketinggian 700 m dari permukaan laut yaitu Kecamatan Pagerwojo sebanyak 1 desa dan Kecamatan Sendang sebanyak 2 desa (*Tulungagung Dalam Angka 2010*).

Penduduk Kabupaten Tulungagung menurut hasil registrasi penduduk akhir tahun 2009 mengalami kenaikan sebesar 0,57 persen dibanding akhir tahun 2008, yaitu dari 1.025.034 jiwa menjadi 1.030.926 jiwa di tahun 2009, yang terbagi atas laki-laki 514.536 jiwa dan perempuan 516.390 jiwa dengan tingkat kepadatan penduduk rata-rata  $896 \text{ jiwa/km}^2$ . Memang belum terjadi pemerataan penduduk di Kabupaten Tulungagung. Hal ini bisa dilihat adanya kesenjangan tingkat kepadatan penduduk antar kecamatan. Di satu sisi ada yang tingkat kepadatannya di atas  $6.000 \text{ jiwa/km}^2$  namun di satu sisi ada yang kurang dari  $500 \text{ jiwa/km}^2$  (*Tulungagung Dalam Angka 2010*).

Jalan merupakan prasarana pengangkutan darat yang penting guna memperlancar perekonomian. Dengan makin meningkatnya usaha pembangunan, maka akan menuntut peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan

mobilitas penduduk dan memperlancar lalulintas barang dari satu daerah ke daerah lain. Berdasarkan data dari Dinas PU/PPW Kabupaten Tulungagung, panjang jalan raya di Kabupaten Tulungagung mencapai 2.064,58 km yang terbagi atas jalan kabupaten 2007,18 km, jalan provinsi 9,57 km dan jalan Negara 47,83 km. Untuk jalan kabupaten kondisi jalan terbagi menjadi beberapa kondisi, yaitu kondisi baik 5,88%, kondisi sedang 60,62%, kondisi rusak ringan 31,71%, dan kondisi rusak berat 1,79%. Untuk jalan Negara kondisi jalannya sedang.

Jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Tulungagung mengalami kenaikan sebesar 10,47% dibanding dengan tahun 2008. Untuk jumlah permintaan SIM (Surat Izin Mengemudi) mengalami kenaikan sebesar 1,32%. Jumlah kecelakaan lalulintas selama tahun 2009 dibandingkan tahun 2008 meningkat sebesar 511,81% dengan jumlah kerugian sebesar Rp. 227.750.000,-. Selain kendaraan bermotor angkutan menggunakan kereta api merupakan alternatif lain yang biasa digunakan untuk transportasi. Jumlah penumpang kereta api yang berangkat pada tahun 2009 sebanyak 551.346 orang, berarti meningkat 4,70% dibanding dengan tahun sebelumnya.

Kabupaten Tulungagung sebagai pusat tarikan pergerakan, ditambah dengan tingkat pertumbuhan penduduk dan jumlah migrasi datang selalu bertambah tiap tahunnya sehingga volume kendaraan di ruas-ruas jalan Kabupaten Tulungagung semakin meningkat. Peningkatan volume kendaraan di Kabupaten Tulungagung belum diimbangi dengan peningkatan prasarana transportasi, karena Kabupaten Tulungagung masih menggunakan jenis ruas yang dimana kendaraan tercampur menjadi satu tanpa adanya garis pemisah (*mixed traffic*). Karena tidak adanya pemisah antara jenis kendaraan satu dengan yang lainnya menimbulkan banyak dampak negatif bagi para pengguna jalan. Kapasitas jalan efektif menurun bila arus sepeda besar karena arus sepeda memakan ruang hampir 1/3 lebar jalan, akibatnya kemacetan, pemborosan waktu dan bahan bakar sering terjadi. Tingkat kesadaran akan keselamatan berkendara juga rendah akibatnya perilaku berlalu lintas pun tidak tertib dan berpotensi terjadi kecelakaan.

Pemerintah Daerah masih belum memperhatikan pengguna jalan yang masih menggunakan kendaraan tidak bermotor. Seharusnya mereka juga merencanakan jalan khusus untuk pengguna sepeda. Di Kabupaten Tulungagung

masih banyak yang menggunakan sepeda sebagai sarana transportasi yang dipilih. Semua itu dikarenakan faktor usia, pendidikan, dan sosial ekonomi.

Karakteristik pengguna sepeda berdasarkan hasil survai dikelompokkan berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan, penghasilan, pekerjaan, kepemilikan sepeda, jumlah sepeda yang dimiliki. Karakteristik pergerakan meliputi jarak tempuh, rutinitas menggunakan sepeda, dan waktu tempuh menggunakan sepeda, sedangkan karakteristik perilaku meliputi mengendarai sepeda sendiri, berkelompok, membawa barang dan berboncengan.

Di Kabupaten Tulungagung terdapat 2 ruas jalan yang paling banyak dilalui oleh pengguna sepeda yaitu di Kecamatan Ngunut dan Kecamatan Kauman. Pada Jalan Raya Ngunut, pusat pergerakan sepeda dikarenakan terdapat pusat pasar Raya Ngunut. Sedangkan di Jalan Raya Kauman, pusat pergerakan sepeda dikarenakan terdapat pusat Pendidikan, yaitu SMP 1 Kauman. Survai pendahuluan lalu lintas kendaraan pada dua ruas jalan tersebut selama 30 menit dari pukul 05.00–05.30 WIB di pasar Ngunut dan pukul 06.30-07.00 di Jalan Raya Kauman dapat dilihat pada **tabel 1.1**.

Salah satu upaya untuk mencegah terjadi kecelakaan di ruas jalan adalah dengan menggunakan lajur khusus sepeda, selain untuk mencegah terjadinya kecelakaan di ruas jalan arus tercampur (*mixed traffic*), lajur khusus sepeda bertujuan untuk memberikan prioritas pada pengguna sepeda agar merasa aman dan nyaman. Pembuatan lajur khusus sepeda diharapkan masyarakat banyak beralih menggunakan sepeda sebagai alat transportasi karena sepeda adalah kendaraan yang hemat energi, hemat ruang dan ramah lingkungan, sehingga inilah yang membuat bersepeda bisa menjadi salah satu cara untuk memelihara bumi kita, dengan menggunakan sepeda, maka tidak ada emisi gas yang terbuang sebagaimana jika kita menggunakan kendaraan bermotor, sehingga pemanasan Global atau meluasnya lubang pada ozon dapat dikurangi. Di dunia kesehatan menggunakan sepeda berdampak positif terhadap kesehatan manusia dari semua tingkatan usia, termasuk di antaranya adalah mengurangi resiko penyakit jantung koroner, stroke, dan penyakit kronis lainnya.

Tabel 1.1 Hasil survai volume lalu lintas di dua ruas jalan

Jenis Kendaraan	Jl. Raya Ngunut (Senin 05.00-05.30)		Jl. Raya Kauman (Senin 06.30-07.00)	
	Arah Barat	Arah Timur	Arah Barat	Arah Timur
Sepeda	124	75	163	34
Sepeda motor	152	112	229	189
Mobil	23	28	47	31
Truk Sedang	34	29	27	23
Truk Besar	7	5	8	11
Bus	12	8	10	7

Sumber : Hasil Survai

Sementara ini pergerakan sepeda di Tulungagung bercampur menyatu dan tak terpisahkan dengan lalu lintas umum. Permasalahan muncul jika hal ini terjadi di jalan arteri karena akan sangat membahayakan bagi pengguna jalan terutama pengendara sepeda, karena pada jalan arteri banyak dilalui oleh kendaraan besar seperti truk dan bus yang memiliki kecepatan relatif tinggi dan berbeda dengan sepeda yang hanya memiliki kecepatan rendah.

Tidak terpisahnya kendaraan satu dengan yang lainnya menimbulkan berbagai permasalahan yang antara lain, rendahnya tingkat keselamatan pemakai sepeda maupun lalu lintas umum lainnya, besarnya hambatan samping, rendahnya keamanan. Berdasarkan kondisi tersebut dan sesuai dengan UU no 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 106 ayat 2 yang menjelaskan bahwa pengguna kendaraan bermotor wajib mengutamakan keselamatan dari pejalan kaki dan pesepeda serta diperlukannya penelitian awal terhadap karakteristik lalu lintas pada daerah tersebut, khususnya sepeda, sebagai langkah awal untuk mencari peluang diadakannya lajur khusus sepeda di wilayah Kabupaten Tulungagung.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang terjadi, antara lain:

1. Perlu adanya pemahaman karakteristik pengendara sepeda Kabupaten Tulungagung.

2. Ruas Jalan Raya Ngunut Kecamatan Ngunut merupakan jalan arteri yang menghubungkan Kota Tulungagung dengan Blitar banyak dilalui oleh pedagang, pelajar dan masyarakat yang menggunakan sepeda sebagai alat transportasi.
3. Ruas Jalan Raya Kauman Kecamatan Kauman merupakan jalan arteri yang menghubungkan Kota Tulungagung dengan Trenggalek banyak dilalui oleh pelajar yang menggunakan sepeda sebagai alat transportasi.
4. Ruas Jalan Raya Ngantru Kecamatan Ngantru merupakan jalan arteri yang menghubungkan Kota Tulungagung dengan Kediri banyak dilalui oleh pelajar dan pedagang serta masyarakat yang menggunakan sepeda sebagai alat transportasi.
5. Perbaikan peningkatan pemakaian dan keselamatan pesepeda melalui penyediaan fasilitas lajur sepeda.

Berdasar identifikasi masalah di atas, maka penelitian ini lebih difokuskan pada karakteristik pengendara sepeda dan perencanaan lajur sepeda di wilayah Tulungagung.

### 1.3 Rumusan Masalah

Untuk mendapatkan hasil yang relevan dengan tujuan studi ini, maka permasalahan penting dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana karakteristik pengendara sepeda berdasarkan kondisi sosial ekonomi dan pergerakan di ruas Jalan Raya Ngunut, Jalan Raya Kauman dan Jalan Raya Ngantru?
2. Di mana lokasi rencana fasilitas lajur sepeda dan bagaimana pra desain lajur sepeda?
3. Bagaimana permodelan lajur sepeda di ruas Jalan Raya Ngunut, Jalan Raya Kauman, dan Jalan Raya Ngantru?

#### 1.4 Batasan Masalah

Dalam penyelesaian skripsi ini, penulis memberikan batasan atau ruang lingkup studi ini adalah:

1. Penelitian dilakukan di Kabupaten Tulungagung yang meliputi ruas Jalan Raya Ngunut, Jalan Raya Kauman dan Jalan Raya Ngantru.
2. Identifikasi pengendara sepeda berdasarkan kondisi sosial ekonomi dan karakteristik pergerakan.
3. Survei dilakukan pada tiga segmen waktu yaitu pagi, siang, dan sore dengan cuaca cerah.
4. Analisa Penelitian dibatasi pada analisis pelayanan kinerja jalan berdasarkan MKJI tahun 1997 dan penyediaan fasilitas lajur sepeda.

#### 1.5 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini antara lain:

1. Mengetahui karakteristik pengendara sepeda berdasarkan kondisi sosial-ekonomi dan pergerakan di ruas Jalan Raya Ngunut, Jalan Raya Kauman, dan Jalan Raya Ngantru.
2. Merencana fasilitas lajur sepeda dan desain lajur sepeda di ruas Jalan Raya Ngunut, Jalan Raya Kauman, dan Jalan Raya Ngantru.
3. Mengetahui model regresi logistik lajur sepeda di ruas Jalan Raya Ngunut, Jalan Raya Kauman, dan Jalan Raya Ngantru.

#### 1.6 Manfaat Penelitian

Dari penelitian ini, manfaat yang diharapkan adalah sebagai berikut :

1. Memberikan informasi perihal karakteristik pengendara sepeda berdasarkan kondisi sosial-ekonomi serta pergerakan di Tulungagung.
2. Bagi instansi terkait, penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan kajian dan bahan pertimbangan untuk menyusun kebijakan pengembangan prasarana bagi pengendara sepeda.
3. Bagi mahasiswa, hasil penelitian ini dapat dipakai sebagai acuan dalam penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan prasarana transportasi khususnya lajur sepeda.