

**PERENCANAAN JALUR KHUSUS SEPEDA MENUJU KAWASAN OBJEK
WISATA PANTAI PARANGTRITIS KABUPATEN BANTUL**

Alberio Saputra	Budiharso Hidayat , ATD,	Nomin, S.Ag, M.Pd
Taruna DIII Manajemen	MT	Dosen PTDI-STTD
Transportasi Jalan	Dosen PTDI-STTD	Politeknik Transportasi
Politeknik Transportasi Darat	Politeknik Transportasi Darat	Darat Indonesia-STTD
Indonesia-STTD	Indonesia-STTD	Jalan Raya Setu 89,
Jalan Raya Setu 89, Bekasi	Jalan Raya Setu 89, Bekasi	Bekasi

Abstract

Bantul merupakan kabupaten yang terletak di Provinsi Yogyakarta. Kabupaten Bantul sendiri memiliki luas wilayah 506,85 Km² meliputi 17 Kecamatan dan 75 desa. Kabupaten Bantul memiliki potensi wisata yang tinggi karena terdapat beberapa tempat wisata alam yang sangat menarik untuk dikunjungi. Fasilitas bersepeda di Kabupaten Bantul menuju objek wisata Pantai Parangtritis belum tersedia sedangkan minat masyarakat Kabupaten Bantul 3 terhadap bersepeda cukup tinggi. Menurut data pengguna moda harian rata-rata sebanyak 97 pengguna moda sepeda yang melintasi kawasan Jalan Parangtritis (hasil survei Traffic Counting tim pkl Bantul) dan akan meningkat seiring dengan kebutuhan untuk kegiatan berolahraga dan berekreasi. Ruas Jalan Parangtritis merupakan lokasi pembangunan jalur sepeda, dimana fasilitas seperti rambu dan marka harus dilengkapi agar sesuai dengan standar penempatan rambu sehingga dapat meningkatkan keselamatan para pesepeda. Fasilitas pendukung keselamatan yang dapat memastikan keamanan dan keselamatan bagi para pengguna sepeda maka desain jalur khusus sepeda dibuat dengan lajur sepeda tipe C yang berada di badan jalan di ruang yang sama dengan kendaraan bermotor dan menyediakan lahan parkir dimana terdapat lahan parkir yang panjang sepanjang pantai yang disediakan di obyek wisata Pantai Parangtritis karena dengan pemilihan jenis tempat parkir tipe pagar berdasarkan akumulasi kebutuhan parkir sepeda harian sebanyak 16 sepeda, maka dibutuhkan lahan parkir sebesar 6,4m. Dari hasil survei Traffic Counting (TC) didapatkan jumlah rata-rata pengguna sepeda sebanyak 97 pengguna setiap hari atau (1%) dari total kendaraan yang melintas karena terdapat obyek wisata Pantai Parangtritis maupun pusat kegiatan.

Kata kunci : Kabupaten Bantul, Jalur khusus pesepeda, Pantai Parangtritis, Rambu pesepeda.

Abstraksi

Bantul is a district located in Yogyakarta Province. Bantul District itself has a area of 506.85 km² covers 17 sub-districts and 75 villages. Bantul district has high tourist potential because there are several very attractive natural attractions to visit. Biked facilities in Bantul Regency to Parangtritis Beach attractions are not yet available while the interests of Bantul Regency 3 to cycling is quite high. According to the average daily mode of data of 97 users of bike models that crossed the Parangtritis road area (Survey of Traffic Calon PKLBantul team) and will increase along with the need for exercise and berecreasive activities. Parangtritis roads is the location of the bike track construction, where facilities such as signs and markers must be equipped to match the standard of plane placement so as to improve the safety of the cyclists. Safety support facilities that ensure the safety and safety for bike users, the design of a special bike path is made by the type of bicycle type C located in the street bodies in the same space as motor vehicles and provide parking land where there is long parking lot along the beaches provided in Parangtritis Beach

Tourism Objects due to the selection of the space fence type of basis based on the accumulation of daily bike parking lot of 16 bikes, there is parking lot amounting to 6.4am. From the results of the Traffic Caling (TC) survey obtained the average number of bike users as many as 97 users daily or (1%) of the total vehicle that passed through there are attractions of Parangtritis Beach and the activities of the activity.

Keywords: Bantul Regency, special path of cyclist, Parangtritis Beach, cervical purseer.

PENDAHULUAN

Kabupaten Bantul memiliki potensi wisata yang tinggi karena terdapat beberapa tempat wisata alam yang sangat menarik untuk dikunjungi. Wisatawan sudah sangat mengenal tempat wisata ini hingga menarik banyak wisatawan luar kota yang datang untuk menikmati indahnya alam di Kabupaten Bantul. Selain berkunjung untuk berwisata, masyarakat lokal maupun luar juga banyak yang melakukan olahraga sepeda dengan melintasi beberapa ruas jalan di Kabupaten bantul.

Fasilitas bersepeda di Kabupaten Bantul menuju objek wisata Pantai Parangtritis belum tersedia sedangkan minat masyarakat Kabupaten Bantul terhadap bersepeda cukup tinggi. Dilihat dari setiap kegiatan yang diadakan setiap tahunnya dan selalu ada kegiatan menuju ke Pantai Parangtritis sebagai tempat lokasi tujuan berwisata. Menurut data pengguna moda harian rata-rata sebanyak 97 pengguna moda sepeda yang melintasi kawasan Jalan Parangtritis (hasil survei Traffic Counting tim pkl Bantul) dan akan meningkat seiring dengan kebutuhan untuk kegiatan berolahraga dan berekreasi.

METODE

1. Metodologi Penelitian

1. Alur Pikir Penelitian

Alur pikir penelitian diawali dengan mengamati wilayah studi dan memilih masalah transportasi yang muncul di wilayah studi. Kemudian melakukan studi pendahuluan untuk mencari informasi yang diperlukan untuk mengambil keputusan.

2. Bagan Alir

Bagan Alir penelitian merupakan merupakan tahapan-tahapan kegiatan yang dilakukan dalam melakukan analisa dari tahap awal penelitian sampai pada tahap akhir penelitian, dimana akan menghasilkan suatu usulan-usulan dan kesimpulan. Kerangka penelitian tersebut sangat penting adanya agar pembaca dapat mengerti dengan jelas dan ringkas mengenai objek yang ditulis serta alur dari penelitian.

3. Tahap Pengumpulan Data

a. Pengumpulan Data Primer

- 1) Data Inventaris Ruas Jalan
- 2) Survei Volume Lalu Lintas

b. Pengumpulan Data Sekunder

- 1) Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil (DUKCAPIL), data yang didapatkan:Jumlah penduduk Kabupaten Bantul

- 2) Badan Pertanahan Nasional, data yang didapatkan:
 - Peta tata guna lahan
 - Peta administrasi Kabupaten Bantul
- 3) Dinas Pekerjaan Umum dan penataan Ruang Kabupaten Bantul, data yang didapatkan adalah Peta Jaringan Jalan Kabupaten Bantul
- 4) Studi Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Bantul Tahun 2022 yaitu:
 - Data Pencacahan Lalu Lintas
 - Data Kecepatan

4. Analisa Data

1. Proporsi Kendaraan yang digunakan.

Pada tahap proporsi kendaraan yang digunakan data didapatkan dari hasil analisis survei wawancara HI asal tujuan perjalanan masyarakat.

2. Inventarisasi jalur khusus sepeda.

3. Perencanaan tahap awal adalah menentukan ruas jalan Parangtritis sebagai objek yang digunakan untuk rute Jalur Khusus Sepeda, dengan mempertimbangkan:

- a. Volume ruas jalan tersebut
- b. Kinerja jalan tersebut (V/C Ratio, Kecepatan, Kepadatan)
- c. Kondisi permukaan jalan
- d. Jarak tempuh
- e. Tataguna Lahan

4. Analisis Kondisi Saat Ini.

Rute Jalur Khusus Sepeda yang ditentukan akan di ukur kinerja ruas jalan berdasarkan indikator:

- a. Kapasitas jalan
- b. V/C Ratio jalan tersebut
- c. Tingkat pelayanan jalan tersebut

5. Kajian pengaruh Jalur Khusus Sepeda terhadap kinerja ruas jalan dengan menggunakan indikator unjuk kerja

- a. Kapasitas Jalan
- b. V/C Ratio Jalan tersebut
- c. Tingkat Pelayanan jalan tersebut

6. Analisis fasilitas keselamatan jalur khusus sepeda.

Merupakan usulan desain jalur sepeda dan analisis kondisi wilayah.

a. Kapasitas Jalan

Arus lalu lintas (stabil) maksimum yang dapat dipertahankan pada kondisi tertentu (geometri, distribusi arah dan komposisi lalu lintas, faktor lingkungan).

Keterangan:

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sp} \quad (1)$$

C : Kapasitas (smp/jam)

C_o : Kapasitas Dasar (smp/jam)

FC_w : Faktor Penyesuaian Pemisah Lebar Jalan

FC_{sp} : Faktor Penyesuaian Hambatan Samping

FC_s : Faktor Penyesuaian Ukuran Kota

Besarnya Faktor Penyesuaian dapat dilihat pada table berikut:

1. Kapasitas Dasar

Kapasitas segmen jalan pada kondisi geometri, pola arus lalu lintas, dan faktor lingkungan yang ditentukan sebelumnya (ideal).

Tabel 1 Kapasitas Dasar

Tipe jalan	Kapasitas dasar (smp/jam)	Catatan
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	1650	Per lajur
Empat-lajur tak-terbagi	1500	Per lajur
Dua-lajur tak-terbagi	2900	Total dua arah

Sumber: MKJI 1997

2. Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (FC_w)

Faktor penyesuaian untuk kapasitas dasar akibat lebar jalur lalu lintas.

Tabel 2 Faktor Penyesuaian Lebar Jalur (FC_w)

Tipe jalan	Lebar jalur lalu-lintas efektif (W_e) (m)	FC _w
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	Per lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
	4,00	1,08
Empat-lajur tak-terbagi	Per lajur	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
	3,75	1,05
	4,00	1,09
Dua-lajur tak-terbagi	Total dua arah	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
	9	1,25
	10	1,29
	11	1,34

Sumber: MKJI 1997

3. Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (FC_{sp})

Faktor penyesuaian untuk kapasitas dasar akibat pemisahan arah lalu lintas (hanya jalan dua arah tak terbagi).

Tabel 3 Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (FC_{sp})

Pemisahan arah SP %-%		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FC _{SP}	Dua-lajur 2/2	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
	Empat-lajur 4/2	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

Sumber: MKJI 1997

4. Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FC_{sf})

Faktor penyesuaian untuk kapasitas dasar akibat hambatan samping sebagai fungsi lebar bahu atau jarak kereb – penghalang.

Tabel 4 Faktor Penyesuaian Hambatan Samping (FC_{sf})

Tipe jalan	Kelas hambatan samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar bahu FC _{sf}			
		Lebar bahu efektif W_b			
		$\leq 0,5$	1,0	1,5	$\geq 2,0$
4/2 D	VL	0,96	0,98	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,88	0,92	0,95	0,98
	VH	0,84	0,88	0,92	0,96
4/2 UD	VL	0,96	0,99	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,87	0,91	0,94	0,98
	VH	0,80	0,86	0,90	0,95
2/2 UD atau Jalan satu-arah	VL	0,94	0,96	0,99	1,01
	L	0,92	0,94	0,97	1,00
	M	0,89	0,92	0,95	0,98
	H	0,82	0,86	0,90	0,95
	VH	0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber: MKJI 1997

5. Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs)

Faktor penyesuaian untuk kapasitas dasar akibat kuran kota.

Tabel 5 Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs)

Ukuran kota (Juta penduduk)	Faktor penyesuaian untuk ukuran kota
< 0,1	0,86
0,1 -0,5	0,90
0,5-1,0	0,94
1,0-3,0	1,00
> 3,0	1,04

Sumber: MKJI 1997

b. V/C Ratio jalan tersebut; dan

$$V/C \text{ Ratio} = \frac{\text{Volume}}{\text{Kapasitas}} \quad (2)$$

Keterangan :

Volume : Total kendaraan 2 arah (pada jam sibuk) yang telah dikalikan dengan faktor SMP.

Tabel 6 Faktor SMP

Jenis Kendaraan	Faktor SMP
Sepeda Motor	0,4
LV	1
HV	1,3
UM	0,8

Sumber: MKJI 1997

Kapasitas : $C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs}$

Keterangan :

C : Kapasitas (smp/jam)

C_o : Kapasitas Dasar (smp/jam)

FC_w : Faktor Penyesuaian Lebar Jalan

FC_{sp}: Faktor Penyesuaian Pemisah Arah

FC_{sf}: Faktor Penyesuaian Hambatan Samping

FC_{cs}: Faktor Penyesuaian Ukuran Kota

c. Tingkat pelayanan jalan

Tingkat pelayanan (LOS) yaitu ukuran kualitatif yang mencerminkan persepsi pengemudi tentang kualitas mengendarai kendaraan.

Tabel 7 Tingkat Pelayanan Ruas Jalan

Tingkat Pelayanan	Klasifikasi
A	<ul style="list-style-type: none"> a. Arus bebas dengan volume lalu lintas rendah dan kecepatan sekurang-kurangnya 80 (delapan puluh) kilometer per jam. b. Kepadatan lalu lintas sangat rendah. c. Pengemudi dapat mempertahankan kecepatan yang diinginkan.
B	<ul style="list-style-type: none"> a. Arus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kecepatan sekurang-kurangnya 70 (tujuh puluh) kilometer per jam. b. Kepadatan lalu lintas rendah hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan. c. Pengemudi masih cukup kebebasan untuk memilih kecepatannya dan lajur jalan yang digunakan.
C	<ul style="list-style-type: none"> a. Arus stabil tetapi pergerakan kendaraan dikendalikan oleh volume lalu lintas yang lebih tinggi dengan kecepatan sekurang-kurangnya 60 (enam puluh) kilometer per jam. b. Kepadatan lalu lintas sedang karena hambatan internal lalu lintas meningkat. c. Pengemudi memiliki keterbatasan untuk memilih kecepatan, pindah lajur atau mendahului.
D	<ul style="list-style-type: none"> a. Arus mendekati tidak stabil dengan volume volume lalu lintas tinggi dan kecepatan sekurang-kurangnya 50 (lima puluh) kilometer per jam. b. Masih ditolerir namun sangat terpengaruh oleh perubahan kondisi arus. c. Kepadatan lalu lintas sedang namun fluktuasi volume lalu lintas dan hambatan temporer dapat menyebabkan penurunan kecepatan yang besar.

	<p>d. Pengemudi memiliki kebebasan yang sangat terbatas dalam menjalankan kendaraan, kenyamanan rendah, tetapi kondisi ini masih dapat di tolerir untuk waktu yang singkat.</p>
E	<p>a. Arus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan dan kecepatan sekurang-kurangnya 30 (tiga puluh) kilometer per jam pada jalan antar kota dan sekurang-kurangnya 10 (sepuluh) kilometer per jam pada jalan perkotaan.</p> <p>b. Kepadatan lalu lintas tinggi karena hambatan internal lalu lintas tinggi.</p> <p>c. Pengemudi mulai merasakan kemacetan-kemacetan durasi pendek</p>
F	<p>a. Arus tertahan dan terjadi antrian kendaraan yang panjang dengan kecepatan kurang dari 30 (tiga puluh) kilometer per jam.</p> <p>b. Kepadatan lalu lintas sangat tinggi dan volume rendah serta terjadi kemacetan untuk durasi yang cukup lama.</p> <p>c. Dalam keadaan antrian, kemacetan volume turun sampai 0 (nol).</p>

Sumber: PM 96 Tahun 2015

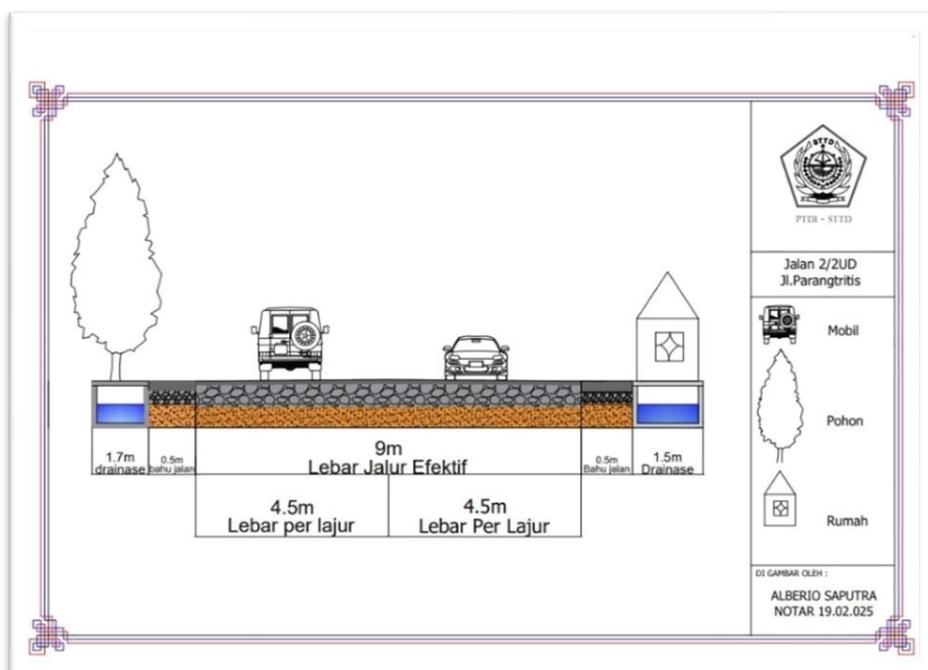
2. Wilayah Kajian

Pada ruas Jalan Parangtritis yang akan dijaki dalam bentuk visualisasi gambar dan penampang melintang jalan yaitu:



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 1 Visualisasi Ruas Jalan Parangtritis

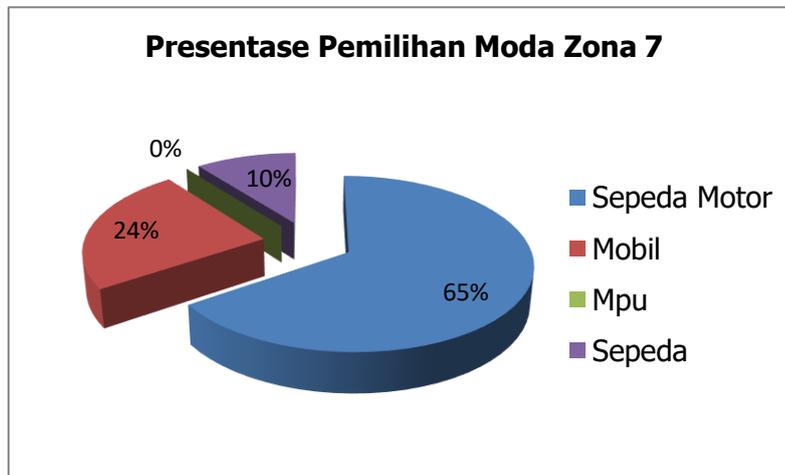


Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Bantul

Gambar 2 Penampang Melintang Jalan Parangtritis

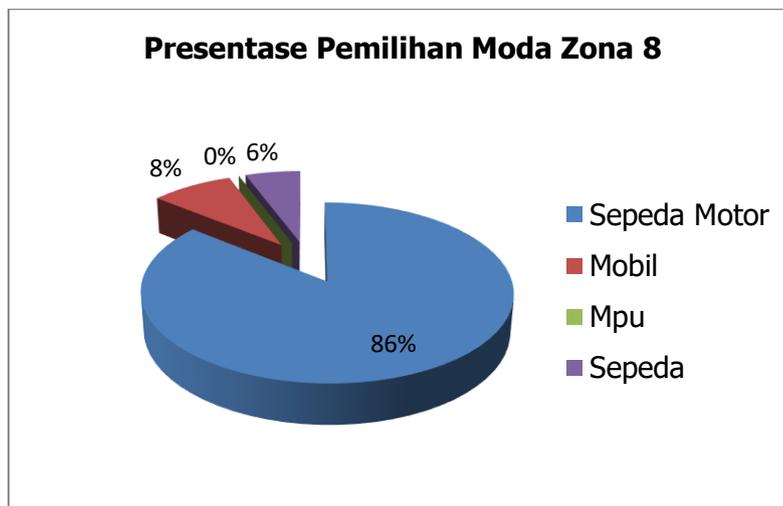
ANALISA DAN PEMBAHASAN

1. Proporsi Moda Yang Digunakan



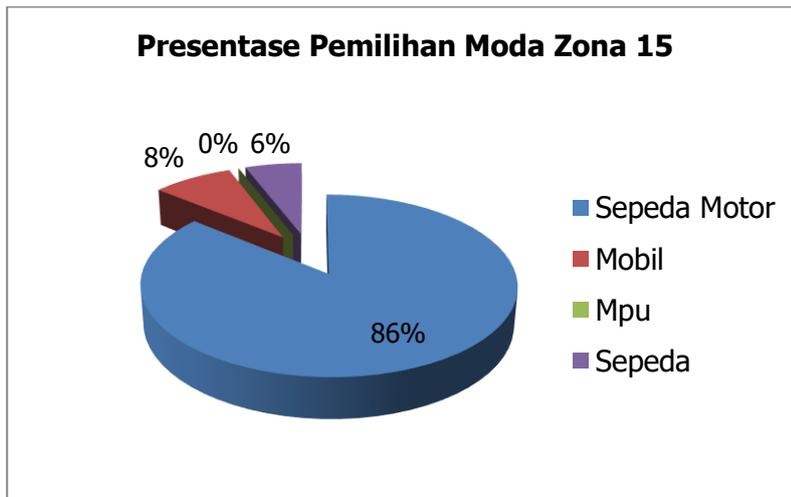
Sumber: Hasil Analisis 2022

Gambar 3 Presentase moda yang digunakan masyarakat pada zona 7



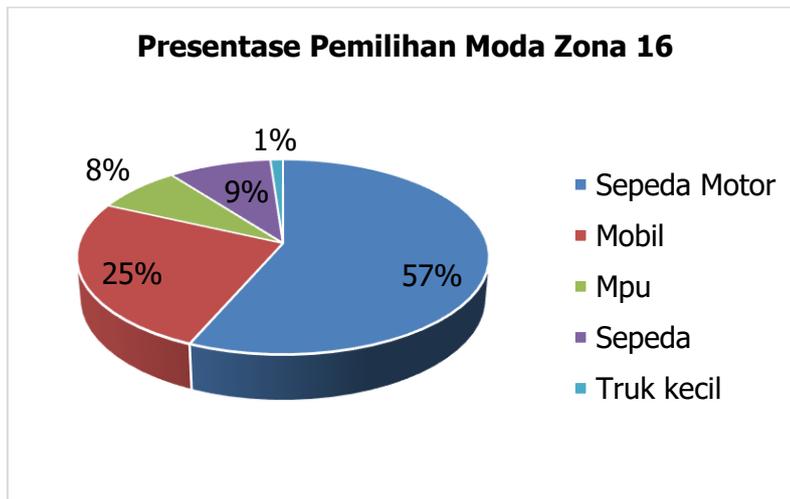
Sumber: Hasil Analisis 2022

Gambar 4 Presentase moda yang digunakan masyarakat pada zona 8



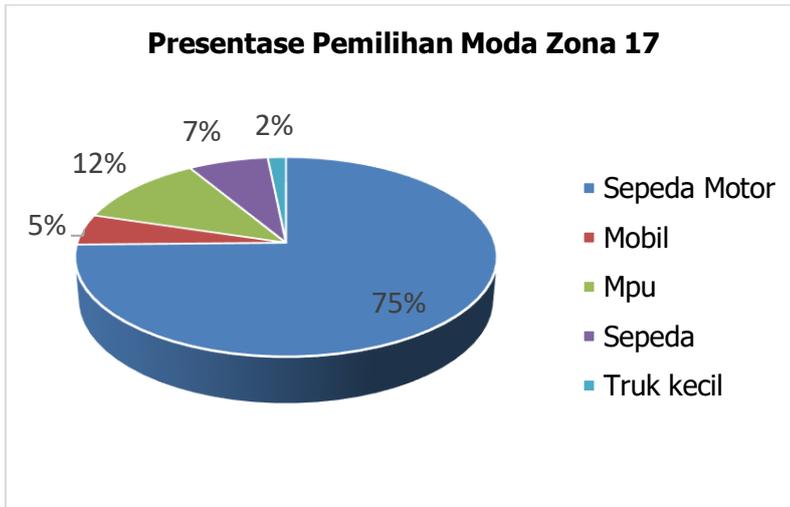
Sumber: Hasil Analisis 2022

Gambar 5 Presentase moda yang digunakan masyarakat pada zona 15



Sumber: Hasil Analisis 2022

Gambar 6 Presentase moda yang digunakan masyarakat pada zona 16

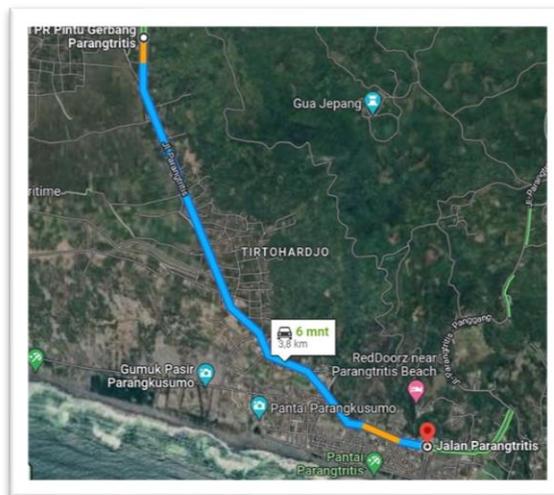


Sumber: Hasil Analisis 2022

Gambar 7 Presentase moda yang digunakan masyarakat pada zona 17

Dapat dilihat jumlah pengguna kendaraan bermotor masih tergolong tinggi yaitu sebesar 92,4%, sedangkan jumlah pengguna sepeda rata-rata sebesar 7,6%. Maka konsep green transport akan diterapkan pada penelitian ini, untuk mengurangi jumlah kendaraan yang melintas dengan penyediaan Transportasi hijau (Green transport) yang mengacu pada sarana transportasi dengan dampak yang rendah pada lingkungan, salah satu bagian dari transportasi non-motorized yaitu bersepeda, sehingga diperlukannya fasilitas jalur sepeda guna untuk mendukung konsep tersebut.

2. Analisis Penentuan Lokasi Jalur Sepeda



Sumber: Hasil Analisis 2022

Gambar 8 Lokasi Jalur Khusus Sepeda

Berdasarkan data diatas volume sepeda keluar masuk pada Jalan Parangtritis sebesar 97 kendaraan/hari

Indikator yang digunakan untuk menentukan penetapan jalur khusus sepeda sesuai dengan konsep *green transport* sebagai berikut:

1. Ruang jalan yang ramah

Pada Jalan Parangtritis terdapat banyak pohon pelindung di sisi jalan, sehingga pada siang hari dapat mengurangi panas dan matahari bagi pengguna sepeda.

2. Ruang Terbuka

Ruang terbuka berfungsi sebagai tempat peristirahatan pengguna sepeda, fasilitas ini dapat berupa taman dengan pelindung di atasnya jika hujan maka para pengguna sepeda dapat berlindung di tempat ini.

3. Lahan Parkir Sepeda

Lahan parkir sepeda diperlukan untuk merencanakan suatu tempat parkir agar pengguna sepeda dapat menyusun sepedanya dengan rapi pada tempatnya.

4. Pusat Aktivitas Masyarakat

Tersedianya obyek wisata Pantai Parangtritis dan fasilitas wisata yang dapat mendukung minat para wisatawan, sehingga obyek wisata ini dapat menjadi suatu tarikan yang besar.

3. Aspek Tingkat Penurunan Kinerja Ruas Jalan

Tabel 8 Data Inventarisasi Kinerja Eksisting Ruas Jalan Parangtritis

No.	Jalan Parangtritis (KM)		Nama Ruas	Fungsi Jalan	Status	Panjang Jalan (Km)	Lebar Jalur Efektif (M)
	Awal	Akhir					
1	22	26	Jalan Parangtritis	Kolektor	Kabupaten	3,8	9

Tabel 9 Kapasitas Jalan

No	Nama Ruas	Fungsi Jalan	Panjang Jalan (km)	Tipe Jalan	Tipe Hambatan Samping	Kapasitas Dasar (Co)	Faktor Lebar Jalan (F _{cw})	Faktor Pemisah Arah (FC _{sp})	Faktor Hambatan Samping (FC _{sf})	Faktor Ukuran Kota (FC _{cs})	Kapasitas Total (C)
1.	Jalan Parangtritis	Kolektor	3,8	2/2 UD	RENDAH	2900	1,25	1	0,92	0,94	3134,9

Sumber: Hasil Analisis 2022

Tabel 10 Kinerja Ruas dan Tingkat Pelayanan

No	Nama Ruas	Panjang Jalan (km)	Kapasitas Total (C)	Volume (Smp/jam)	Kecepatan Rata-Rata (km/jam)	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan
1	Jalan Parangtritis	3,8	3134,9	1243	48,59	0,40	B

Sumber: Hasil Analisis 2022

4. Kinerja Ruas Jalan Parangtritis Yang Digunakan Jalur Khusus Sepeda

Tabel 11 Lebar Jalan Efektif Sebelum dan Sesudah Digunakan Jalur Khusus Sepeda

No	Nama Ruas	Fungsi Jalan	Panjang Jalan (Km)	Lebar Jalan Efektif (Meter) sebelum digunakan jalur khusus sepeda	Lebar Jalan Efektif (meter) sesudah digunakan jalur khusus sepeda
1	Jalan Parangtritis	Kolektor	3,8	9	6,12

Sumber: Analisis Tahun 2022

Tabel 12 Kapasitas Jalan Sebelum dan Sesudah Digunakan Jalur Sepeda

No	Nama Ruas	Fungsi Jalan	Panjang Jalan (Km)	Kapasitas Jalan sebelum digunakan jalur khusus sepeda (smp/jam)	Kapasitas Jalan setelah digunakan jalur khusus sepeda (smp/jam)
1	Jalan Parangtritis	Kolektor	3,8	3134,90	2181,89

Sumber: Hasil Analisis 2022

Tabel 13 V/C Ratio Sebelum dan Sesudah Digunakan Jalur Khusus Sepeda

No	Nama Ruas	Fungsi Jalan	Panjang Jalan (Km)	Volume Lalu Lintas	V/C Ratio Sebelum	V/C Ratio Sesudah
1	Jalan Parangtritis	Kolektor	3,8	2868,15	0,40	0,57

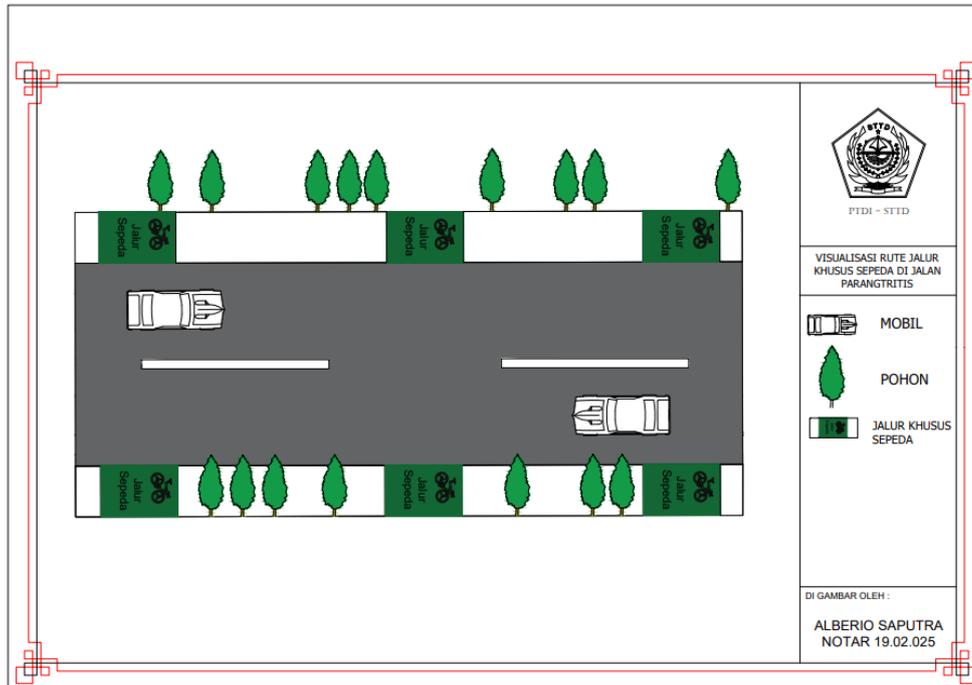
Sumber: Analisis Tahun 2022

Tabel 14 Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Sebelum dan Sesudah Dianjurkan

No	Nama Ruas	Fungsi Jalan	Panjang Jalan (Km)	Tingkat Pelayanan Sebelum	Tingkat Pelayanan Sesudah
1	Jalan Parangtritis	Kolektor	3,8	B	C

Sumber: Analisis Tahun 2022

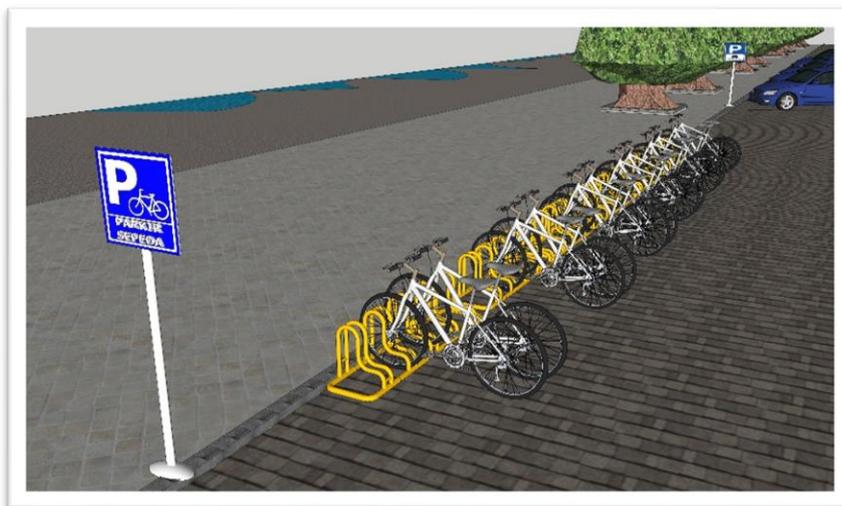
5. Penentuan Desain Jalur Khusus Sepeda



Sumber: Hasil Analisis 2022

Gambar 9 Penampang Atas Desain Rute Jalur Khusus Sepeda

6. Parkir Sepeda dan Rambu



Sumber: Hasil Analisis 2022

Gambar 10 Tempat Parkir Sepeda

Luas lahan yang akan diperuntukkan untuk tempat parkir sepeda yaitu:

Luas Parkir = 16 x 0,4 m

Luas Parkir = 6,4 m

KESIMPULAN

1. Ruas Jalan Parangtritis merupakan lokasi pembangunan jalur sepeda, dimana fasilitas seperti rambu dan marka harus dilengkapi agar sesuai dengan standar penempatan rambu sehingga dapat meningkatkan keselamatan para pesepeda.
2. Fasilitas pendukung keselamatan yang dapat memastikan keamanan dan keselamatan bagi para pengguna sepeda maka desain jalur khusus sepeda dibuat dengan lajur sepeda tipe C yang berada di badan jalan di ruang yang sama dengan kendaraan bermotor dan menyediakan lahan parkir dimana terdapat lahan parkir yang panjang sepanjang pantai yang disediakan di obyek wisata Pantai Parangtritis karena dengan pemilihan jenis tempat parkir tipe pagar berdasarkan akumulasi kebutuhan parkir sepeda harian sebanyak 16 sepeda, maka dibutuhkan lahan parkir sebesar 6,4m.
3. Dari hasil survei Traffic Counting (TC) didapatkan jumlah rata-rata pengguna sepeda sebanyak 97 pengguna setiap hari atau (1%) dari total kendaraan yang melintas karena terdapat obyek wisata Pantai Parangtritis maupun pusat kegiatan yang ada pada kawasan obyek wisata Pantai Parangtritis Kabupaten Bantul dimana tempat tersebut merupakan tempat ideal untuk tujuan rekreasi dan olahraga, dan tempat wisata banyak dikunjungi oleh pengguna sepeda di Kabupaten Bantul.

SARAN

1. Perlu penelitian lebih lanjut agar cakupan wilayah diperluas serta penggunaannya tidak hanya di sekitar kawasan olahraga dan rekreasi melainkan dapat menggantikan penggunaan moda transportasi masyarakat.
2. Penerapan jalur khusus sepeda harus disertai dasar hukum yang tegas serta pemberian sanksi kepada masyarakat yang melanggar peraturan, agar menjamin penerapannya.
3. Perlunya pemilihan terhadap kualitas bahan material pembangunan fasilitas jalur khusus sepeda agar dapat difungsikan dalam waktu yang lama.

UCAPAN TERIMA KASIH

1. Bapak Ahmad Yani, ATD., MT selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD beserta staf jajarannya;
2. Bapak Drs. Mu'minun, M.M. selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Pemalang beserta staf dan jajarannya;
3. Bapak Budiharso Hidayat , ATD, MT dan Bapak Nomin, S.Ag, M.Pd selaku dosen pembimbing yang secara langsung memberikan bimbingan dan arahan untuk menyusun kertas kerja wajib ini;
4. Bapak Rachmat Sadili, MT selaku Ketua Prodi D III LLAJ beserta seluruh staf jurusan;
5. Semua pihak yang secara langsung maupun tidak langsung turut membantu penyusunan Kertas Kerja Wajib ini;
6. Seluruh keluarga besar yang telah mendukung baik secara moral maupun materil;
7. Rekan-rekan Taruna/taruni PKL Kabupaten Pemalang Jurusan D III Manajemen Transportasi Jalan Angkatan XLI;
8. Rekan-rekan taruna/taruni kelas MTJ 3.5 yang sudah bersama selama 3 tahun berjuang bersama.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2009. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisataaan.
_____. 2009. Undang-Undang Nomor 22. Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
_____. 2006. Peraturan Pemerintah no. 34 Tentang Jalan
_____. 2020. Peraturan Menteri Perhubungan no. 59 Tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan
_____. 2014. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13, tentang Rambu Lalulintas
_____. 2021. Surat Edaran Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Direktorat Jenderal Bina Marga SE Nomor 05 Tentang Perancangan Fasilitas Sepeda.
_____. Manual Kapasitas Jalan Indonesia. Jakarta PT. Bina Kaya Indonesia, 1997.
Artiningsih. 2011. Jalur Sepeda sebagai Bagian dari Sistem Transportasi Kota Yang Berwawasan Lingkungan. Universitas Diponegoro.
Badan Pusat Statistik. 2020. Bantul Dalam Angka 2020. Kabupaten bantul : Badan Pusat Statistik Kabupaten bantul.
Devin. Dkk. 2021. Analisis Efektivitas Lajur Khusus Sepeda Pada Kawasan Tomang.

Cideng Timur. Universitas Tarumanagara.

Galih Fadly. Dkk. 2020. Analisis Efektivitas Lajur Khusus Sepeda Pada Kawasan Perkotaan Pontianak (Studi Kasus Jalan Gusti Sulung Lelanang-KH. Ahmad dahlan-Johar-Hos Cokroaminoto). Pontianak. Faskultas Teknik, Universitas Tanjungpura.

Gusnita, Dessy. 2010. Transportasi Ramah Lingkungan dan Kontribusinya Dalam Mengurangi Polusi Udara. Green Transport. Peneliti Pusat Pemanfaatan Sains Atmosfer dan Iklim, LAPAN.

Hervian Handika Sugasta. Dkk. 2020. Analisis Efektivitas Lajur Khusus Sepeda Pada Kawasan Perkotaan Pontianak (Studi Kasus Jalan Sutan Syahrir-Jalan Jenderal Urip-Jalan K. H. W. Hasyim-Jalan Merdeka). Pontianak. Faskultas Teknik, Universitas Tanjungpura.

Kelompok PKL Kabupaten Bantul. 2022. Pola Umum Manajemen Transportasi Jalan di Wilayah Studi Kabupaten Bantul dan Identifikasi Permasalahannya. Kelompok PKL Kabupaten Bantul. 2022.