PERENCANAAN JALUR KHUSUS SEPEDA DI KAWASAN CBD KABUPATEN LOMBOK TIMUR

PLANNING A DEDICATED BICYCLE LANE IN THE CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CBD) OF EAST LOMBOK REGENCY

Muhammad Wahyu Ramadhan[1], Azhar Hermawan Riyanto[2], dan Nomin[3]
[1]Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia
[2]Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung,Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia
[3]Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung,Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia
E-mail: muhammadwahyur76@gmail.com

Abstract

One of the private vehicles that is highly favored by the people of East Lombok Regency is a bicycle. According to the analysis of the 2022 PKL East Lombok HI survey team, there were 3% of the population used bicycles for their activities. East Lombok Regency itself does not yet have dedicated lanes for bicycles. Many accidents occur between bicycle users and motor vehicle users due to the lack of dedicated bicycle lanes in the CBD area of East Lombok Regency. In 2022, there were 30 bicycle accident victims. This is a matter of concern, and facilities are needed to support the comfort and safety of bicycle users. This research aims to describe the movement of bicycle users in the CBD area of East Lombok Regency in the existing conditions, propose a design for dedicated bicycle lanes in the CBD area of East Lombok Regency, and provide the results of an analysis of the performance of road sections before and after the proposed route selection and design of dedicated bicycle lanes in the CBD area of East Lombok Regency. This research uses data analysis techniques using the Slovin method, analysis of bicycle route and lane determination, and road section performance analysis. Based on the analysis, the origin-destination movement of bicycle users in the CBD area of East Lombok Regency mostly heads to zones 1 and 3, which are attraction zones, while zones 2, 4, and 5 are generation zones. The chosen bicycle lane for the CBD area of East Lombok Regency is the Bike Lane type. The road sections selected to become dedicated bicycle lanes of the Bike Lane type include Jl. Teguh Zainudin Abdul Majid 2, Jl. Teguh Zainudin Abdul Majid 3, Jl. M Yamin 1, Jl. M Yamin 2, Jl. Keruak-Pancor 1, and Jl. Lalu Muhdar.
Keywords: *East Lombok Regency, Bicycle Lane*

Abstrak

Salah satu kendaraan pribadi yang banyak diminati masyarakat Kabupaten Lombok Timur adalah sepeda. Terlihat pada hasil analisis survey HI Tim PKL Lombok Timur tahun 2022 terdapat sebanyak 3% masyarakat yang menggunakan sepeda untuk beraktivitas. Kabupaten Lombok Timur sendiri belum memiliki jalur khusus untuk kendaraan sepeda. Banyak terjadinya kecelakaan antara pengguna sepeda dengan pengguna kendaraan bermotor yang di akibatkan belum adanya jalur khusus sepeda di kawasan CBD kabupaten Lombok Timur, pada tahun 2022 terdapat 30 jumlah korban kecelakaan sepeda. Hal ini tentunya menjadi perhatian sehingga perlu diadakannya fasilitas untuk menunjang kenyamanan dan keamanan bagi pengguna kendaraan sepeda. Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan pergerakan pengguna sepeda di Kawasan CBD kabupaten Lombok Timur pada kondisi eksisting, menyampaikan usulan desain jalur khusus sepeda di Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur, memberikan hasil analisis perbandingan kinerja ruas jalan sebelum dan sesudah usulan pemilihan rute dan desain jalur khusus sepeda di Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur. Penelitian ini menggunakan teknik analasis data dengan menggunakan metode slovin, analisis penentuan rute dan jalur sepeda, analisis kinerja ruas jalan. Berdasarkan analisis diperoleh pergerakan asal tujuan pengguna sepeda di Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur mayoritas menuju zona 1 dan zona 3 yang merupakan zona tarikan sedangkan zona 2, zona 4, dan zona 5 merupakan zona bangkitan. Jalur sepeda yang dipilih untuk Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur yaitu tipe Bike Lane, ruas jalan yang dipilih untuk dijadikan jalur khusus sepeda tipe Bike Lane meliputi ruas Jl. Teguh Zainudin Abdul Majid 2, Jl. Teguh Zainudin Abdul Majid 3, Jl. M Yamin 1, Jl. M Yamin 2, Jl. Keruak-Pancor 1, Jl. Lalu Muhdar.
Kata Kunci: Kabupaten Lombok Timur, Jalur khusus Sepeda

PENDAHULUAN

Kabupaten Lombok Timur merupakan daerah yang memiliki potensi dan sumber daya yang cukup tinggi untuk pembangunan di berbagai bidang kehidupan. Kondisi geografis yang strategis serta iklim yang memberikan kemudahan untuk pendayagunaan lahan sepanjang tahun dan keberuntungan alam lainnya merupakan modal utama untuk memakmurkan masyarakat Kabupaten Lombok timur. Salah satu kendaraan pribadi yang banyak diminati masyarakat adalah sepeda. Terlihat pada hasil analisis survey HI Tim PKL Lombok Timur tahun 2022 terdapat sebanyak 3% masyarakat yang menggunakan sepeda untuk beraktivitas. Kabupaten Lombok Timur sendiri belum memiliki jalur khusus untuk kendaraan sepeda. Dengan meningkatnya pengguna sepeda semenjak pandemi menyebabkan meningkat pula resiko kecelakaan bagi pengguna kendaraan ini. Banyak terjadinya kecelakaan antara pengguna sepeda dengan pengguna kendaraan bermotor yang di akibatkan belum adanya jalur khusus sepeda di kawasan CBD kabupaten Lombok Timur, pada tahun 2022 terdapat 30 jumlah korban kecelakaan sepeda. Hal ini tentunya menjadi perhatian sehingga perlu diadakannya fasilitas untuk menunjang kenyamanan dan keamanan bagi pengguna kendaraan sepeda. Bukan hanya itu, dengan menggunakan sepeda maka juga mendukung program Kota Hijau. Salah satu atribut Kota Hijau ialah Green Transportation yaitu konsep transportasi yang berlandaskan lingkungan, baik secara sarana maupun prasarana. Sepeda termasuk salah satu Green Transportation dikarenakan kendaraan ini tidak menimbulkan polusi, serta meningkatkan Ruang Terbuka Hijau (RTH) Kabupaten Lombok Timur.

METODOLOGI PENELITIAN

Teknik Pengumpulan Data

Data Sekunder

Data yang tidak didapatkan secara langsung oleh peneliti, data di sini bisa berupa dokumen atau arsip-arsip yang dimiliki oleh lembaga atau seseorang yang menjadi subjek penelitian. Adapun data sekunder yang diperlukan dalam penelitian ini adalah diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Lombok Timur, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kabupaten Lombok Timur, Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Lombok Timur dan Laporan Umum PKL Kabupaten Lombok Timur tahun 2022.

Data Primer

Data yang didapatkan oleh peneliti secara langsung dari subjek atau objek penelitian, misalkan berupa rekaman hasil wawancara. Data yang diperoleh dari survey wawancara ini adalah Karakteristik pengguna sepeda yang mencakup nama, pekerjaan, umur, asal dan tujuan, jenis kelamin, asal dan tujuan perjalanan, serta maksud perjalanan dan data persepsi pengguna sepeda jika diterapkannya jalur khusus sepeda di Kawasan CBD kabupaten Lombok Timur beserta fasilitas fasilitas pendukungnya.

Teknik Analisa Data

Metode Slovin

Melihat besarnya jumlah populasi yang ada di beberapa kecamatan ini, tidak memungkinkan peneliti untuk meneliti keseluruhan populasi yang ada. Sehingga pada penelitian hanya digunakan beberapa narasumber dari suatu populasi sebagai sampel. Hal ini dilakukan dengan pertimbangan biaya, waktu, dantenaga yang tersedia.

Analisis Penentuan Rute dan Jalur Sepeda

Pemilihan rute yaitu menyeleksi beberapa pilihan dari ruas segmen jalan. Dari wawancara didapatkan beberapa segmen ruas jalan pada Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur yang dilalui oleh pengguna sepeda. Dari tahapan perjalanan yang dilakukan akan memperoleh gambaran pola pergerakan perjalanan dengan pemilihan rute berdasarkan karakteristik sistem transportasi. Kemudian dari hasil model tersebut dilakukan perankingan terhadap rute jalur sepeda dimana rute jalur sepeda akan dipilih berdasarkan ranking dari penilaian dan kriteria yang telah ditetapkan dengan indikator terbaik diberikan peringkat 1 dan diberikan skor tertinggi.

Analisis Kinerja Ruas Jalan

Kinerja ruas jalan adalah kemampuan dari suatu ruas jalan bisa menjalankan berdasarkan sesuai fungsinya tanpa ada hambatan dalam melayani arus lalu lintas yang terjadi pada ruas jalan tersebut (Tamin, 2008). Indikator kinerja ruas jalan adalah perbandingan rasio volume lalu lintas pada saat jam sibuk per kapasitas ruas jalan (V/C Ratio), Kecepatan Rata-Rata, dan Kepadatan Lalu Lintas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Pola Pergerakan Pengguna Sepeda

Perhitungan Sampel Survei Wawancara

Diketahui pengguna moda sepeda di Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur mencapai 3% dari 350 populasi pengguna sepeda. Dalam hal ini, untuk perhitungan sampel dengan menggunakan Rumus Slovin digunakan tingkat kesalahan sebesar 10% yang berarti data tersebut dapat mewakili pengguna sepeda secara keseluruhan.

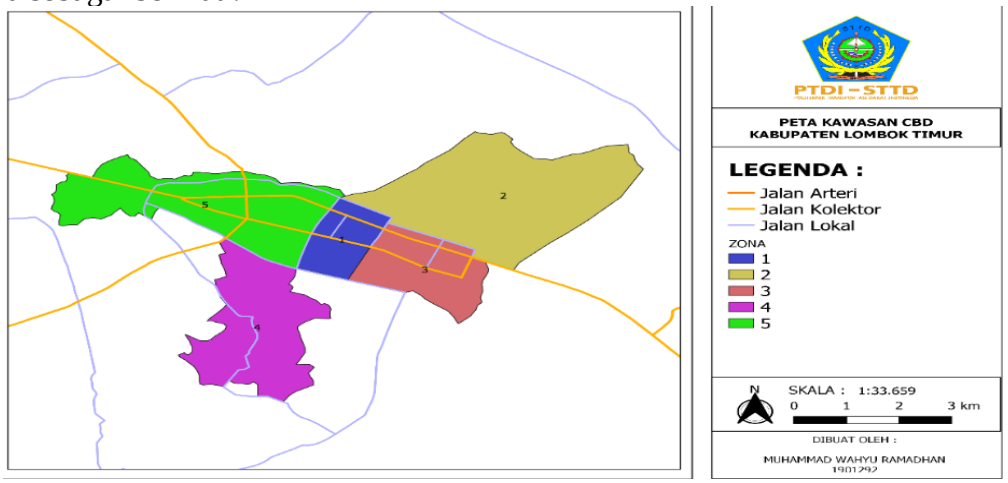
$$n=\frac{N}{1+N.e^2}$$

$$n=\frac{350}{1+(350\times(0{,}01^{2}))}$$

$$=78$$

Asal Tujuan Perjalanan

Untuk fokus penilitian ini berada di Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur yang dimana terdapat 5 zona sebagai berikut :



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 1 Peta Zona Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur

Pembagian zona sesuai dengan penggunaan lahan adalah sebagai berikut:

Tabel 1 Pembagian Zona

Zona	Pengunaan Lahan
Zona 1	Taman kota, Perkantoran
Zona 2	Pemukiman
Zona 3	Tugu kota, Perkantoran
Zona 4	Pemukiman
Zona 5	Komersial

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Matriks Asal Tujuan Pengguna Sepeda

Dari 78 sampel pengguna sepeda di Kawasaan CBD Kabupaten Lombok Timur maka diperoleh OD Matrik perjalanan asal tujuan yang di tunjukan pada tabel berikut :

Tabel 2 Matriks Sampel Pengguna Sepeda Orang/Hari

O/D	1	2	3	4	5	TOTAL
1	10	3	10	5	4	32
2	4	2	1	0	2	9
3	8	2	10	1	1	22
4	3	0	0	2	0	5
5	4	1	3	1	1	10
TOTAL	29	8	24	9	8	78

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Dilihat dari table diatas diketahui bahwa zona 1 dan zona 3 merupakan zona tarikan di Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur. Untuk ketiga zona yang lain merupakan zona bangkitan.

Analisis Penentuan Rute dan Desain Jalur Sepeda

Perangkingan ini dilakukan di seluruh ruas jalan di Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur yaitu sebanyak 18 ruas jalan. Kemudian didapatkan hasil perankingan sebagai berikut :

Tabel 3 Hasil Perangkingan Segmen Ruas Jalan

NO	Nama Jalan	Keterhubungan & Langsung		Keselamatan/Safety						Kenyamanan/Comfort										Daya Tarik				Dapat Diimplementasikan			
		Mendekati Ke Sekolah, Perkantoran, Pasar	Nilai	Kecepatan kendaraan Bermotor	Nilai	VC Ratio	Nilai	Lalu Lintas Kendaraan Barang	Nilai	Parkir On Street	Nilai	Kualitas Jalan	Nilai	Lebar Jalan	Nilai	Trotoar	Nilai	Keberadaan PKL	Nilai	Keteduhan Jalan	Nilai	Keberadaan Taman	Nilai	Dukungan Otoritas Lokal	Nilai	Nilai Total
1	Prof M Yamin 2	YA	1	32,67	3	0,11	2	SEDANG	3	RENDAH	4	BAIK	3	12	3	ADA	1	SANGAT RENDAH	5	TINGGI	4	ADA	1	DIDUKUNG	1	31
2	Prof M Yamin 1	YA	1	37,76	2	0,11	2	SEDANG	3	RENDAH	4	BAIK	3	12	3	ADA	1	SANGAT RENDAH	5	TINGGI	4	ADA	1	DIDUKUNG	1	30
3	TGH Zainudin Abdul Majid 3	YA	1	32,32	3	0,21	1	RENDAH	4	RENDAH	4	BAIK	3	11	3	ADA	1	SANGAT RENDAH	5	SEDANG	3	ADA	1	DIDUKUNG	1	30
4	TGH Zainudin Abdul Majid 2	YA	1	39,86	2	0,21	1	RENDAH	4	RENDAH	4	BAIK	3	11	3	ADA	1	SANGAT RENDAH	5	SEDANG	3	ADA	1	DIDUKUNG	1	29
5	Lalu Muhdar 1	YA	1	37,57	2	0,5	2	RENDAH	4	RENDAH	4	BAIK	3	12	3	ADA	1	RENDAH	4	SEDANG	3	ADA	1	DIDUKUNG	1	29
6	Keruak - Pancor 1	YA	1	33,57	3	0,28	1	RENDAH	4	RENDAH	4	BAIK	3	13,9	3	ADA	1	SANGAT RENDAH	5	SEDANG	3	ADA	1	DIDUKUNG	1	30

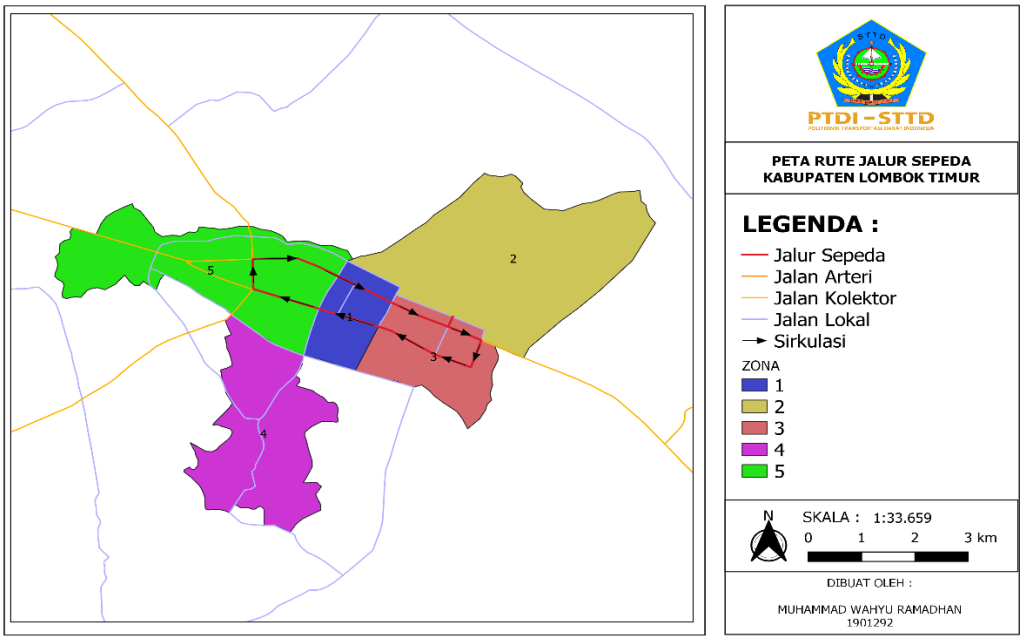
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Tabel 4 Panjang Segmen Ruas Jalan

NO	Nama Jalan	Panjang Segmen (m)
1	Prof M Yamin 2	1238
2	Prof M Yamin 1	1270
3	TGH Zainudin Abdul Majid 3	1505
4	TGH Zainudin Abdul Majid 2	845
5	Lalu Muhdar 1	250
6	Keruak - Pancor 1	325

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Setelah dilakukan perankingan di 18 ruas jalan pada Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur didapatkan 6 ruas jalan dengan panjang total segmen 5.433 m yang telah menyambung dan terlangsung (direct route). Dari 6 ruas tersebut membentuk rute seperti pada gambar berikut:

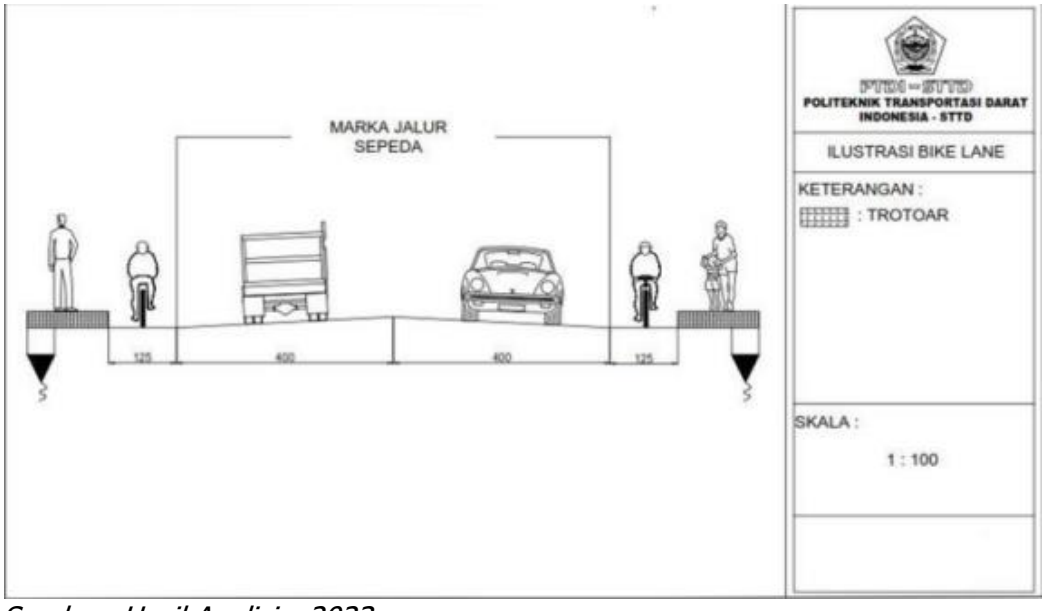


Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 2 Peta Rute Jalur Sepeda Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur

Analisis Tipe Jalur Sepeda

Setelah dilakukan analisis, ditemukan usulan tipe jalur sepeda yang sesuai dengan ruas jalan di wilayah kajian. Tipe jalur sepeda yang sesuai untuk dibuat pada ruas jalan kajian adalah tipe Bike lane.



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 3 Ilustrasi Bike Lane

Berdasarkan rute yang telah di peroleh dan disesuaikan dengan tipe jalur sepeda yang ada, maka dari tipe jalur sepeda dapat diterapkan pada masing- masing segmen ruas jalan antara lain pada tabel V.6 berikut:

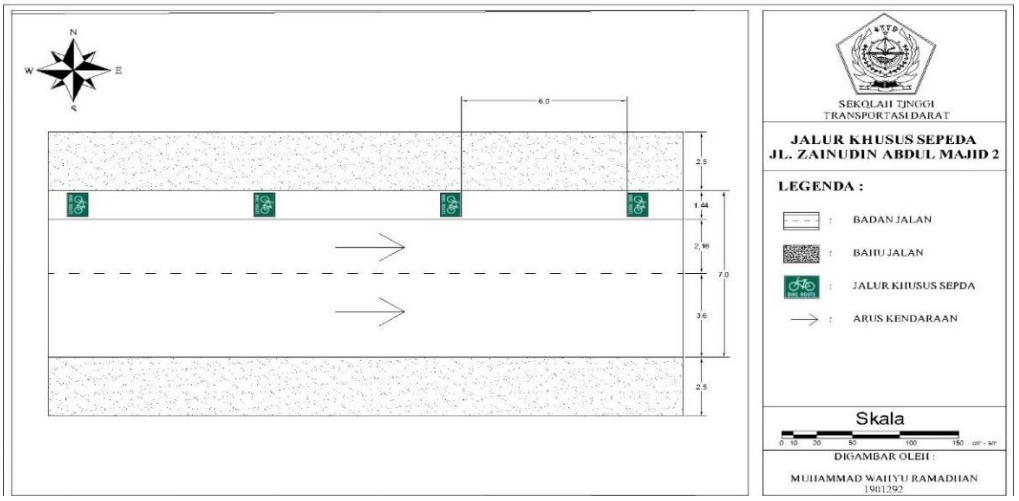
Tabel 5 Tipe Jalur Sepeda Tiap Segmen Ruas Jalan

No	Nama Segmen dan Ruas Jalan	Fungsi Jalan	Lebar jalan	Tipe Jalur Sepeda
1	TGH. Zainuddin Abdul Majid 2	Kolektor	11	Bike Lane
2	TGH. Zainuddin Abdul Majid 3	Kolektor	11	Bike Lane
3	M. Yamin 1	Kolektor	12	Bike Lane
4	M. Yamin 2	Kolektor	12	Bike Lane
5	Lalu Muhdar	Kolektor	12	Bike Lane
6	Keruak-Pancor 1	Kolektor	13,9	Bike Lane

Sumber: Hasil Analisis, 2023

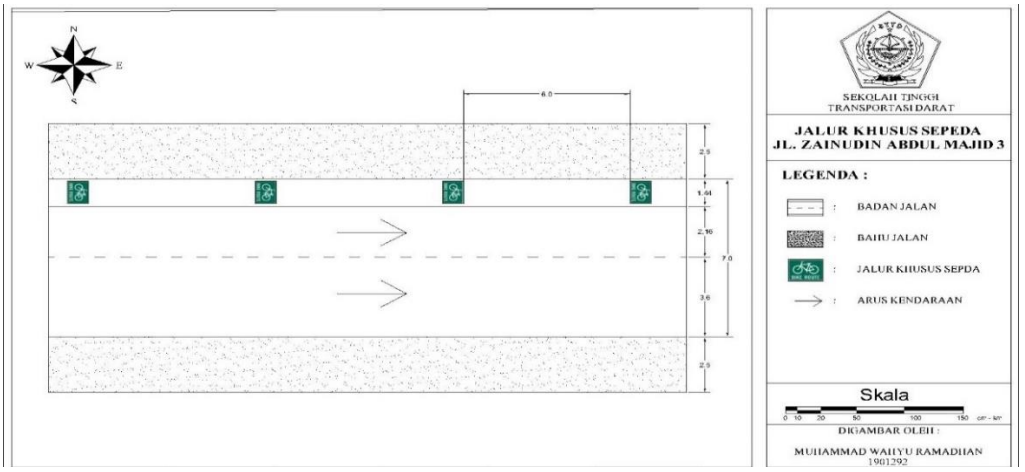
Desain Jalur Khusus Sepeda

Dalam perencanaan jalur khusus sepeda, maka harus diberikan model nyata seperti di lapangan agar nanti dalam penerapannya dapat diketahui desain yang akan diterapkan pada jalur khusus sepeda.Berikut merupakan visualisasi jalur sepeda tiap segmen ruas jalan hasil analisis yang ditunjukkan oleh gambar sebagai berikut:



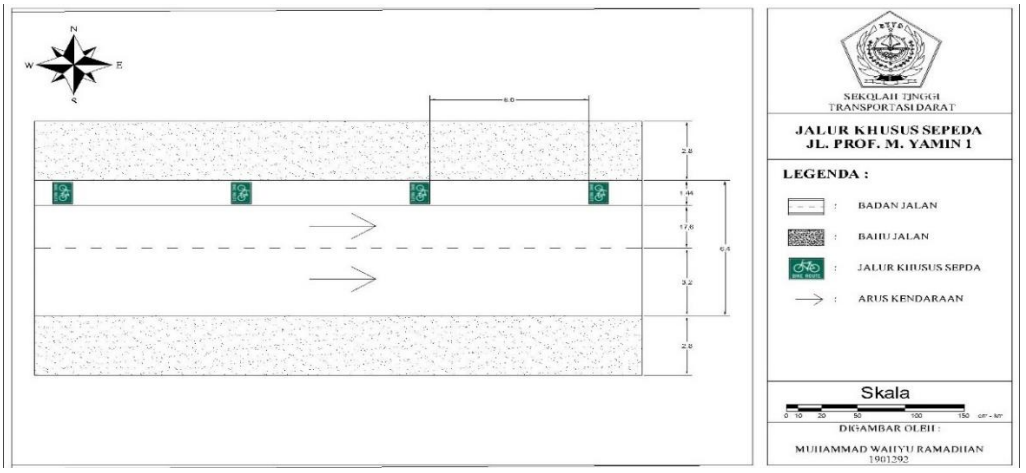
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 4 Jalur Sepeda Ruas Jl. Zainudin Abdul Majid 2



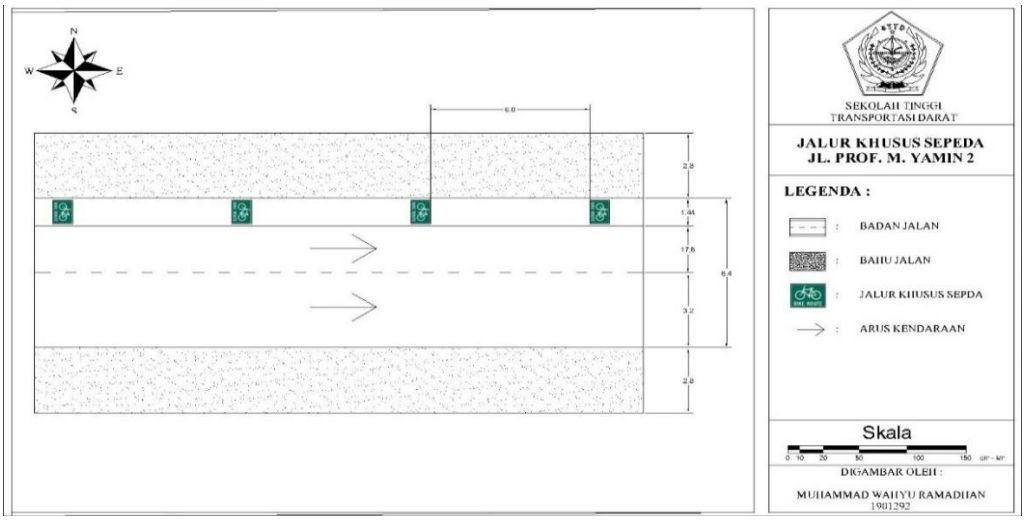
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 5 Jalur Sepeda Ruas Jl. Zainudin Abdul Majid 3



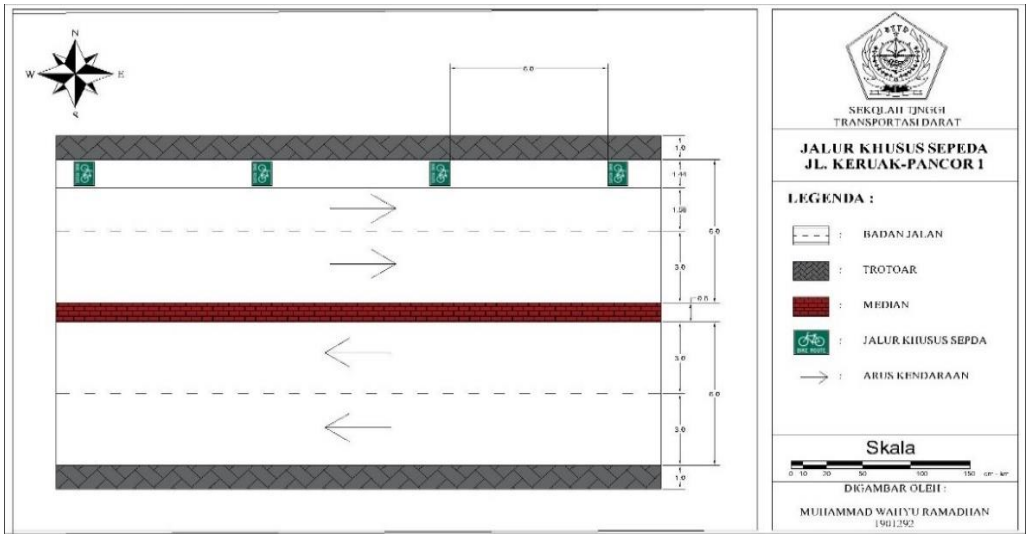
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 6 Jalur Sepeda Ruas Jl. Prof. M. Yamin 1



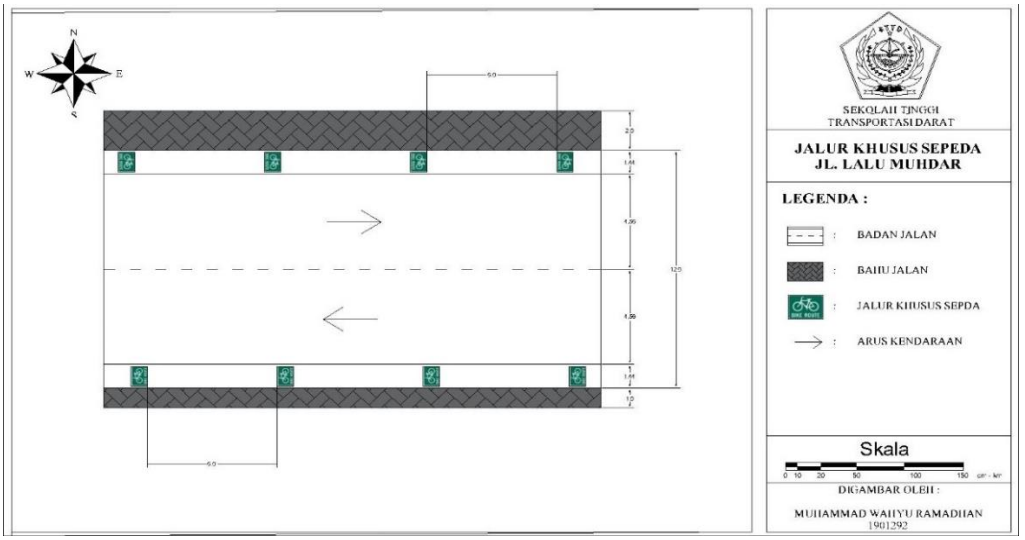
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 7 Jalur Sepeda Ruas Jl. Prof. M. Yamin 2



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 8 Jalur Sepeda Ruas Jl. Keruak-Pancor 1



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 9 Jalur Sepeda Ruas Jl. Lalu Muhdar

Analisis Kinerja Jalur Khusus Sepeda

Kinerja Ruas Jalan Yang Dilewati Jalur Sepeda

Tabel 6 Kapasitas Jalan Kajian

No	Nama Segmen Ruas Jalan	Tipe Jalan	Lebar Jalur (m)	Lebar Bahu Jalan(m)	Median (m)	Kelas Hambatan Samping	Co	FCw	FCsp	FCsf	FCcs	Kapasitas Jalan (C)
1	TGH. ZAINUDIN ABDUL MAJID 2	2/1 UD	7	2,5	0	H	3300	1	1	0,95	1	3135,00
2	TGH. ZAINUDIN ABDUL MAJID 3	2/1 UD	7	2,5	0	H	3300	1	1	0,95	1	3135,00
3	PROFESOR M. YAMIN 1	2/1 UD	6,4	2,8	0	M	3300	1	1	0,98	1	3234,00
4	PROFESOR M. YAMIN 2	2/1 UD	6,4	2,8	0	M	3300	1	1	0,98	1	3234,00
5	KERUAK-PANCOR 1	4/2 UD	12,5	0,3	0,8	M	3300	1	1	0,92	1	3036,00
6	LALU MUHDAR	2/2UD	12	0	0	M	2900	1,34	1	1	1	3886,00

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Dari data diatas didapatkan kinerja ruas jalan sebelum adanya jalur sepeda. Berikut kinerja ruas jalan sebelum diterapkan jalur sepeda :

Tabel 7 Kinerja Jalan Sebelum Adanya Jalur Sepeda

No	Nama Segmen Ruas Jalan	Kapasitas Jalan (C)	Volume (smp/jam)	V/C Ratio	Kecepatan (Km/Jam)	Kepadatan (Smp/Km)
1	TGH. ZAINUDIN ABDUL MAJID 2	3135,00	651,6	0,21	39,86	16,35
2	TGH. ZAINUDIN ABDUL MAJID 3	3135,00	648,5	0,21	32,32	20,06
3	PROFESOR M. YAMIN 1	3234,00	340,2	0,11	37,76	9,01
4	PROFESOR M. YAMIN 2	3234,00	358,7	0,11	32,67	10,98
5	KERUAK-PANCOR 1	3036,00	175,5	0,06	54,55	3,22
6	LALU MUHDAR	3886,00	151,4	0,04	37,57	4,03

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Setelah diterapkannya jalur khusus sepeda maka kapasitas ruas jalan berkurang dikarenakan pengguna sepeda memiliki jalur tersendiri.

Tabel 8 Kinerja Jalan Setelah Adanya Jalur Sepeda

No	Nama Segmen Ruas Jalan	Tipe Jalur Sepeda	Kapasitas Jalan (C)	Volume (smp/jam)	Volume Sepeda (smp/jam)	V/C Ratio
1	TGH. ZAINUDIN ABDUL MAJID 2	BIKE LANE	2884,20	651,60	46	0,45
2	TGH. ZAINUDIN ABDUL MAJID 3	BIKE LANE	2884,20	648,50	41	0,45
3	PROFESOR M. YAMIN 1	BIKE LANE	2975,28	340,20	42	0,23
4	PROFESOR M. YAMIN 2	BIKE LANE	2975,28	358,70	50	0,24
5	KERUAK-PANCOR 1	BIKE LANE	2709,33	175,50	31	0,13
6	LALU MUHDAR	BIKE LANE	3652,84	151,40	31	0,08

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Setelah berkurangnya kapasitas jalan maka ditemukan perbandingan antara V/C Ratio sebelum dan sesudah adanya jalur sepeda seperti pada table dibawah ini :

Tabel 9 Perbandingan V/C Ratio Setelah Adanya Jalur Sepeda

No	Nama Segmen Ruas Jalan	V/C Ratio Sebelum	V/C Ratio Sesudah
1	TGH. ZAINUDIN ABDUL MAJID 2	0,21	0,45
2	TGH. ZAINUDIN ABDUL MAJID 3	0,21	0,45
3	PROFESOR M. YAMIN 1	0,11	0,23
4	PROFESOR M. YAMIN 2	0,11	0,24
5	KERUAK-PANCOR 1	0,06	0,13
6	LALU MUHDAR	0,04	0,08

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Kinerja Berdasarkan Keselamatan, Kecepatan dan Kenyamanan

Jalur sepeda yang akan dibuat harus memiliki beberapa kriteria yang harus dipenuhi agar pengguna sepeda bisa selamat dalam berkendara. Beberapa kriteria tersebut diantaranya:

Keselamatan

Jalur sepeda dibuat pada ruas jalan yang sesuai ketentuan dapat dibuat untuk jalur sepeda, Ketentuan jalur sepeda pada ruas jalan yaitu Penempatan jalur atau lajur sepeda berada di sebelah kiri badan jalan dan tidak mengurangi lebar lajur minimum yang dipersyaratkan untuk kendaran sepeda sebesar 1,2 meter.

Kecepatan

Kecepatan sepeda rencana yang dianjurkan untuk dapat diterapkan pada jalur sepeda dapat dilihat pada berikut :

Tabel 10 Kecepatan Rencana Sepeda

No	Nama Segmen Ruas Jalan	Fungsi Jalan	Panjang Segmen Ruas Jalan (m)	Kecepatan Rencana Sepeda (Km/Jam)
1	TGH. ZAINUDIN ABDUL MAJID 2	KOLEKTOR	845	15 Km/Jam
2	TGH. ZAINUDIN ABDUL MAJID 3	KOLEKTOR	1505	15 Km/Jam
3	PROFESOR M. YAMIN 1	KOLEKTOR	1270	15 Km/Jam
4	PROFESOR M. YAMIN 2	KOLEKTOR	1238	15 Km/Jam
5	KERUAK-PANCOR 1	KOLEKTOR	325	15 Km/Jam
6	LALU MUHDAR	LOKAL	250	15 Km/Jam

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Kenyamanan

Kenyamanan ini dapat berupa fasilitas pendukung jalur sepeda yang memadai seperti marka, rambu dan tempat parkir sepeda.

SIMPULAN

1. Pergerakan asal tujuan pengguna sepeda di Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur mayoritas menuju zona 1 dan zona 3 yang merupakan zona tarikan, kedua zona tersebut memiliki land use berupa kawasan Taman kota, Tugu kota, perkantoran dan kawasan sekolah/pendidikan. Sedangkan zona 2, zona 4, dan zona 5 merupakan zona bangkitan, ketiga zona tersebut memiliki land use berupa kawasan pemukiman dan komersial.

2. Berdasarakan analisis pemilihan rute jalur sepeda, dapat disimpulkan bahwa terdapat usulan jalur khusus sepeda di Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur. Jalur sepeda yang dipilih untuk Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur yaitu tipe Bike Lane, ruas jalan yang dipilih untuk dijadikan jalur khusus sepeda tipe Bike Lane meliputi ruas Jl. Teguh Zainudin Abdul Majid 2, Jl. Teguh Zainudin Abdul Majid 3, Jl. M Yamin 1, Jl. M Yamin 2, Jl. Keruak-Pancor 1, Jl. Lalu Muhdar.
3. Untuk rambu lalu lintas jalur sepeda, berupa rambu petunjuk rute sepeda, rambu peringatan banyak lalu lintas sepeda,rambu berakhirnya jalur khusus sepeda dan rambu larangan melintas untuk kendaraan bermotor melalui lajur sepeda pada waktu tertentu. Sedangkan untuk parkir sepeda, terdapat usulan parkir sepeda yang ditempatkan pada ruang terbuka hijau dan pada lahan kosong yang dilewati oleh jalur sepeda.
4. Setelah diterapkan jalur khusus sepeda, semua ruas jalan yang dikaji mengalami peningkatan V/C ratio. Peningkatan V/C rasio ini diakibatkan karena berkurangnya kapasitas jalan sehingga meningkatnya V/C rasio pada ruas jalan kajian.

SARAN

1. Melakukan kajian lebih lanjut mengenai rencana pengoperasian jalur khusus sepeda di Kawasan CBD Kabupaten Lombok Timur.
2. Perlunya dukungan penuh Pemerintah Daerah demi kelancaran dan kesuksesan program jalur khusus sepeda ini.
3. Melakukan sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat agar bisa mengetahui sekaligus mendukung program jalur khusus sepeda ini.
4. Perlunya penelitian lebih lanjut agar cakupan wilayah bisa diperluas mencakup seluruh wilayah Kabupaten Lombok Timur.

Ucapan Terimakasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak yang terkait dalam penulisan jurnal ini dalam bimbingan dan arahannya sehingga penulis mampu menyelesaikan jurnal dengan lancer

DAFTAR PUSTAKA

_____, (2009) Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Departemen Perhubungan, Jakarta

_____, (2013) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

_____, (2014) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor :03/prt/m/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana, Jakarta

_____, (2015) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas, Departemen Perhubungan, Jakarta

_____, (1997) Manual Kapasitas Jalan Indonesia, Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta

_____, (2020) Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 05/SE/Db/2021 tentang Pedoman Perancangan Fasilitas Pesepeda, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta

_____, (2020) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 Tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta

Ichda Maulidya, (2016) Perencanaan Lokasi Jalur Sepeda Dalam Rangka Mendukung Program Rute Aman Selamat Sekolah Di Kota Kediri Provinsi Jawa Timur

Khisty C. J dan Lall, B. K, (2006) Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi, Sprinkle Consulting Inc, (2007) Bicycle Level Of Service, Florida Alliance for Biking & Walking, (2016) Benchmarking Report

Artiningsih, Muktial, M., Kirana, R., & Kusumaningrum, R. (2018). Kajian peluang penerapan jalur khusus sepeda di kota padang. *Riptek*, *5* (November 2011), 1–7.

Kementerian Pekerjaan Umum. (2014). Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pem

Khotimah, Khusnul, Sudirman Anggada, Bobby Agung Hermawan, and Made Arka Hermawan. "PERENCANAAN JALUR SEPEDA YANG TERINTEGRASI DI KOTA BEKASI." Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat 9, no. 2 (2018): 26-36.

Tamin, O. Z. (2008). Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi. *Bandung: ITB*, *277*.