



**ANALISA EFEKTIFITAS JALUR SEPEDA DIRUAS JALAN DI DAERAH
PEJAMBON KOTA JAKARTA PUSAT MENGGUNAKAN METODE
*BICYCLE LEVEL OF SERVICE (BLOS)***

LAPORAN TUGAS AKHIR

MEYSHIVA AULIA RESMITASARI

41121010044

**UNIVERSITAS
MERCU BUANA**

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS MERCU BUANA

JAKARTA

2025



**ANALISA EFEKTIFITAS JALUR SEPEDA DIRUAS JALAN DI DAERAH
PEJAMBON KOTA JAKARTA PUSAT MENGGUNAKAN METODE
*BICYCLE LEVEL OF SERVICE (BLOS)***

LAPORAN TUGAS AKHIR

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Strata Satu (S1)

Nama : Meyshiva Aulia Resmitasari

NIM : 41121010044

Pembimbing : Ir. Muhammad Isradi, S.T., M.T., Ph.D

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS MERCU BUANA

JAKARTA

2025

LEMBAR PENGESAHAN

Laporan Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Meyshiva Aulia Resmitasari
NIM : 41121010044
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Tugas Akhir : Analisa Efektifitas Jalur Sepeda Diruas Jalan Di Daerah Pejambon Kota Jakarta Pusat Menggunakan Metode *Bicycle Level Of Service* (BLOS)

Telah berhasil dipertahankan pada sidang di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Strata 1 (S1) pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Mercu Buana.

Disahkan oleh:

Pembimbing : Ir. Muhammad Isradi, S.T., M.T., Ph.D
NIDN/NIDK/NIK : 0318087206
Ketua Penguji : Dr. Raden Hendra Ariyapijati, S.T., M.T
NIDN/NIDK/NIK : 0116086801
Anggota Penguji : Ir. Zaenal Arifin, M.T.
NIDN/NIDK/NIK : 9990212534

Tanda Tangan

Jakarta, 19 Juli 2025

Mengetahui,

Dekan Fasilitas Teknik

Ketua Program Studi S1 Teknik Sipil

Dr. Zulfa Fitri Ikatinasari, M.T.
NIDN : 0307037202

Dr. Acep Hidayat, S.T., M.T.
NIDN : 0325067505

MERCU BUANA

LEMBAR PERNYATAAN KARYA SENDIRI

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Meyshiva Aulia Resmitasari
NIM : 41121010044
Program Studi : Teknik Sipil

Menyatakan bahwa Tugas Akhir ini merupakan kerja asli, bukan jiplakan (duplikat) dari karya orang lain. Apabila ternyata pernyataan saya ini tidak benar maka saya bersedia menerima sanksi berupa pembatalan gelar kesarjanaan saya.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya untuk dapat dipertanggungjawabkan sepenuhnya.

Jakarta, 4 Juli 2025

Yang memberikan pernyataan



Meyshiva Aulia Resmitasari

UNIVERSITAS
MERCU BUANA

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Mercu Buana, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Meyshiva Aulia Resmitasari
NIM : 41121010044
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Laporan Tugas Akhir : Analisa Efektifitas Jalur Sepeda Diruas Jalan Di Daerah Pejambon Kota Jakarta Pusat Menggunakan Metode *Bicycle Level Of Service* (BLOS)

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, dengan ini memberikan izin dan menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Mercu Buana **Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul di atas beserta perangkat yang ada (jika diperlukan).

Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Universitas Mercu Buana berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan Laporan Tugas Akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Jakarta, 19 Juli 2025

Yang menyatakan,



Meyshiva Aulia Resmitasari

U N I V E R S I T A S
MERCU BUANA

ABSTRAK

Judul : Analisa Efektifitas Jalur Sepeda Diruas Jalan Di Daerah Pejambon Kota Jakarta Pusat Menggunakan Metode *Bicycle Level Of Service* (BLOS), Nama : Meyshiva Aulia Resmitasari, NIM : 41121010044, Pembimbing : Ir. Muhammad Isradi, S.T., M.T., Ph.D, 2025.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah menyediakan berbagai fasilitas transportasi ramah lingkungan, salah satunya jalur sepeda. Namun, keberadaan jalur sepeda di beberapa ruas jalan, termasuk Jalan Pejambon Jakarta Pusat, dinilai belum sepenuhnya efektif dari sisi keselamatan dan kenyamanan pengguna. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis efektivitas jalur sepeda di Jalan Pejambon dengan menggunakan pendekatan metode *Bicycle Level of Service* (BLOS), yang mengevaluasi tingkat pelayanan jalur sepeda berdasarkan karakteristik lalu lintas dan kondisi fisik jalan. Metode yang digunakan adalah observasi lapangan secara langsung untuk memperoleh data primer seperti volume kendaraan, kecepatan kendaraan bermotor, lebar jalur sepeda, kondisi perkerasan, dan waktu tempuh pesepeda. Seluruh data diolah menggunakan rumus BLOS yang mengacu pada *Highway Capacity Manual* (HCM) 2010. Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai BLOS pada ruas Jalan Pejambon sebesar 2,62, yang berada dalam kategori C. Hal ini menandakan bahwa tingkat pelayanan jalur sepeda tergolong belum memberikan kenyamanan serta keamanan yang layak bagi pesepeda. Faktor yang paling mempengaruhi rendahnya nilai BLOS adalah tingginya volume kendaraan bermotor, kecepatan kendaraan bermotor, pelanggaran sepeda motor terhadap jalur sepeda, serta aktivitas non-lalu lintas seperti parkir liar dan keberadaan PKL di sekitar jalur sepeda. Oleh karena itu, diperlukan perbaikan infrastruktur dan manajemen lalu lintas yang lebih baik agar efektivitas jalur sepeda di Jalan Pejambon dapat ditingkatkan.

Kata Kunci: Jalur Sepeda, *Bicycle Level of Service* (BLOS), Jalan Pejambon, Transportasi Ramah Lingkungan, Efektivitas

ABSTRACT

Title: Analysis of the Effectiveness of Road Bicycle Lanes in the Pejambon Area, Central Jakarta Using the Bicycle Level Of Service (BLOS) Method, Name : Meyshiva Aulia Resmitasari, NIM: 41121010044, Advisor: Ir. Muhammad Isradi, S.T., M.T., Ph.D, 2025.

The DKI Jakarta Provincial Government has provided various environmentally friendly transportation facilities, one of which is a bicycle lane. However, the existence of bicycle lanes on several roads, including Jalan Pejambon, Central Jakarta, is considered not fully effective in terms of user safety and comfort. This study aims to analyze the effectiveness of bicycle lanes on Jalan Pejambon using the Bicycle Level of Service (BLOS) method approach, which evaluates the level of service of bicycle lanes based on traffic characteristics and physical road conditions. The method used is direct field observation to obtain primary data such as vehicle volume, motor vehicle speed, bicycle lane width, pavement condition, and cyclist travel time. All data were processed using the BLOS formula which refers to the Highway Capacity Manual (HCM) 2010. The results showed that the BLOS value on Jalan Pejambon was 2.62, which is in the C category. This indicates that the level of service of the bicycle lane is classified as not providing proper comfort and safety for cyclists. The factors that most influence the low BLOS score are the high volume of motorized vehicles, the speed of motorized vehicles, motorcycle violations of the bicycle lane, and non-traffic activities such as illegal parking and the presence of street vendors around the bicycle lane. Therefore, infrastructure improvements and better traffic management are needed to increase the effectiveness of the bicycle lane on Jalan Pejambon.

Keywords: *Bicycle Lane, Bicycle Level of Service (BLOS), Jalan Pejambon, Green Transportation, Effectiveness*

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan metodologi penelitian yang berjudul “Analisa Efektifitas Jalur Sepeda Diruas Jalan Di Daerah Pejambon Kota Jakarta Pusat Menggunakan Metode *Bicycle Level Of Service* (BLOS)” ini dengan baik dan tepat waktu. Laporan penelitian ini ditulis sebagai salah satu prasyarat Proposal Tugas Akhir pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Mercu Buana.

Penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan dan bantuan dalam penyusunan laporan ini, terkhusus untuk:

1. Allah SWT atas segala petunjuk, kemudahan, dan kelancaran yang diberikan kepada penulis, sehingga Tugas Akhir ini dapat diselesaikan dengan baik.
2. Bapak Prof. Dr. Ir. Andi Adriansya, M.Eng, selaku Rektor Universitas Mercu Buana.
3. Ibu Dr. Zulfa Fitri Ikatrinasari, M.T. selaku Dekan Fakultas Teknik.
4. Bapak Dr. Acep Hidayat, S.T.,M.T. selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Universitas Mercu Buana.
5. Bapak Muhammad Isradi, ST, MT. Ph.D , selaku dosen pembimbing yang telah memberikan saran, motivasi, waktu, dan dukungan yang tak ternilai kepada penulis. Penulis mengucapkan terima kasih atas segala ilmu serta bimbingan selama ini.
6. Seluruh dosen dan staf pengajar di Program Teknik Sipil atas ilmu dan pengetahuan yang telah diberikan selama masa studi.
7. Kedua orang tua penulis, Agustinus Pratikno dn Tutik Sugiharti yang selalu memberikan dukungan spiritual, kasih sayang, perhatian, bimbingan, dan doa yang tulus, yang secara signifikan menginspirasi penulis untuk menyelesaikan laporan ini, di samping memberikan bantuan material yang sangat penting.

8. Nenek penulis, Nurleha yang selalu membuat penulis merasa baik-baik saja selama proses penyusunan.
9. Saudara penulis, Bayu permana dan Vicky Febriansyah yang telah memberikan dukungan, saran, serta semangat kepada penulis.
10. Semua keluarga besar yang telah memberikan dukungan, doa, kasih sayang serta semangat kepada penulis
11. Salma, Zelda, Zilla, Kyla, dan Jessica yang selalu membuat penulis yakin bahwa penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan baik dan tepat waktu. Terima kasih sudah selalu ada dan selalu mendukung penulis.
12. Lina, Fazma, dan Rifdah, yang telah memberikan bantuan, motivasi, saran, dan canda tawa kepada penulis. Terima kasih telah menemani penulis pada saat proses penyusunan skripsi.
13. Teman-teman mahasiswa/i Teknik Sipil Universitas Mercu Buana Warung Buncit angkatan 2021 yang selalu mendukung penulis, serta alumni yang telah mendukung secara langsung maupun tidak langsung.
14. Teman-teman penulis yang tidak dapat penulis sebut satu persatu yang telah memberikan dukungan serta bantuan dalam berbagai bentuk.

Penulis berharap laporan teknik studi ini dapat bermanfaat bagi mahasiswa Universitas Mercu Buana maupun mahasiswa dari institusi lain. Penulis menyadari bahwa penelitian ini masih memiliki kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis dengan sungguh-sungguh mengharapkan saran dan masukan untuk perbaikan dan penyempurnaan tugas akhir ini.

Jakarta, 10 Juli 2025

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN KARYA SENDIRI.....	iii
LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS.....	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	I-1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	I-1
1.2 Identifikasi Masalah	I-3
1.3 Perumusan Masalah	I-4
1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian	I-4
1.4.1 Maksud.....	I-4
1.4.2 Tujuan.....	I-4
1.5 Manfaat Penelitian	I-4
1.6 Pembahasan dan Ruang Lingkup Masalah	I-5
1.7 Sistematika Penulisan	I-5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA BERFIKIR	II-1
2.1 Pengertian Transportasi Berkelanjutan	II-1
2.1.1 Transportasi Berkelanjutan	II-1

2.1.2	Prinsip Dalam Transportasi Berkelanjutan	II-1
2.1.3	Manusia Sebagai Pengguna.....	II-3
2.1.4	Karakteristik Pengguna Sepeda.....	II-4
2.2	Kendaraan	II-5
2.2.1	Moda Sepeda.....	II-5
2.2.2	Jalur Khusus Sepeda	II-6
2.2.3	Standar Fasilitas Jalur Sepeda.....	II-7
2.2.4	Standar Ketentuan Ruang Gerak Pesepeda.....	II-7
2.2.5	Ketentuan Umum Jalur Sepeda.....	II-8
2.2.6	Ketentuan Teknis.....	II-10
2.2.6.1	Kecepatan Rencana Sepeda dan Kendaraan Bermotor	II-10
2.2.6.2	Penentuan Lebar Jalur Sepeda	II-11
2.2.6.3	Jenis-Jenis Jalur Sepeda	II-13
2.2.6.4	Ketentuan Kondisi Lebar Jalan Eksisting Untuk Penempatan Lajur atau Jalur Sepeda Penempatan.....	II-13
2.2.6.5	Ketentuan Kondisi Trotoar Untuk Penempatan Lajur Sepeda.....	II-14
2.2.6.6	Ketentuan Kelandaian	II-14
2.2.6.7	Jalur Sepeda Terproteksi (Tipe A).....	II-15
2.2.6.8	Jalur Sepeda Terproteksi Dengan Kereb Ganda.....	II-16
2.2.6.9	Jalur Sepeda Terproteksi dengan Delineator Post atau Stick Cone.....	II-17
2.2.6.10	Jalur Sepeda Terproteksi dengan Bak Tanaman (Planter box).....	II-17
2.2.6.11	Jalur Sepeda Terproteksi dengan Jalur Hijau	II-18
2.2.6.12	Penempatan Jalur Sepeda Tipe A di Badan Jalan.....	II-18
2.2.6.13	Penempatan jalur sepeda tipe A di persimpangan Jalur	II-21

2.2.6.14	Jalur Sepeda Tipe A di Luar Badan Jalan.....	II-25
2.2.6.15	Lajur Sepeda di Trotoar (Tipe B)	II-26
2.2.6.16	Penempatan Lajur Sepeda Tipe B di Trotoar	II-27
2.2.6.17	Penempatan Lajur Sepeda Tipe B di Persimpangan	II-28
2.2.6.18	Lajur Sepeda di Badan Jalan (Tipe C)	II-31
2.2.6.19	Penempatan Lajur Sepeda Tipe C di Badan Jalan.....	II-31
2.2.6.20	Penempatan Lajur Sepeda Tipe C di Persimpangan	II-33
2.3	Marka Jalan	II-36
2.3.1	Marka Membujur Garis Tepi.....	II-36
2.4	Marka Penyebrangan Sepeda	II-38
2.4.1	Marka Lambang Sepeda dan Marka Huruf Lajur atau Jalur Sepeda.....	II-38
2.4.2	Marka Area Lajur Sepeda	II-39
2.4.3	Marka Lambang Panah	II-42
2.4.4	Rambu Lalu Lintas.....	II-42
2.4.5	Tempat Parkir Sepeda	II-47
2.4.6	Penempatan Parkir Sepeda	II-49
2.4.7	Prosedur Perancangan Lajur Atau Jalur Sepeda	II-49
2.5	Pengertian Jalan dan Koridor Jalan.....	II-50
2.5.1	Jalan	II-50
2.5.2	Tipe Jalan	II-50
2.5.3	Jenis-Jenis Jalan	II-51
2.5.4	Pengertian Simpang	II-52
2.5.5	Lalu Lintas	II-52
2.5.5.1	Unsur Lalu Lintas.....	II-53
2.5.5.2	Kemacetan Lalu Lintas	II-53

2.5.5.3	Kapasitas Jalan Perkotaan	II-54
2.5.6	Koridor Jalan	II-54
2.6	Kalsifikasi dan Fungsi Jalan	II-55
2.6.1	Klasifikasi Jalan Berdasarkan Kelas Jalan	II-55
2.6.2	Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsinya.....	II-56
2.7	Elemen Pembentuk Koridor Jalan dan Kelengkapan Koridor Jalan .	II-57
2.8	Pengertian Prasarana Transportasi	II-59
2.9	Pengelompokan Transportasi	II-59
2.10	Kebijakan Terhadap Bersepeda Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	II-60
2.11	Landasan Teori	II-61
2.11.1	<i>Level Of Traffic Stress (LTS)</i>	II-61
2.11.2	<i>Bicycle Compatibility Index (BCI)</i>	II-61
2.11.3	<i>Bicycle Environmental Quality Index (BEQI)</i>	II-61
2.11.4	<i>Bicycle Level Of Service (BLOS)</i>	II-61
2.12	Metode <i>Bicycle Level Of Service (BLOS)</i>	II-63
2.12.1	Faktor Volume Lalu Lintas.....	II-66
2.12.2	Faktor Kecepatan Lalu Lintas	II-67
2.12.3	Faktor Kondisi Permukaan Perkerasan	II-68
2.12.4	Faktor Potongan Melintang Jalan	II-69
2.13	Kerangka Berfikir.....	II-70
2.14	Daftar Penelitian Terdahulu	II-71
2.15	Research Gap	II-73
BAB III METODE PENELITIAN		III-1
3.1	Diagram Alur Penelitian.....	III-1
3.2	Jenis Penelitian.....	III-2

3.3	Lokasi dan Waktu Penelitian.....	III-3
3.4	Tahapan Penelitian	III-4
3.4.1	Data Primer	III-4
3.4.2	Data Skunder	III-5
3.5	Metode Analisis Data	III-6
BAB IV HASIL DAN ANALISIS.....		IV-1
4.1	Geometrik.....	IV-1
4.1.1	Lokasi Penelitian.....	IV-1
4.2	Volume Lalu Lintas	IV-2
4.3	Kecepatan Kendaraan Bermotor dan Tidak Bermotor	IV-6
4.4	Persentase Kendaraan Berat (PH_{va} & PU_{ma})	IV-11
4.5	Penentuan Peringkat Kondisi Perkerasan Jalur Sepeda ($Pc/Pavement$ <i>Condition</i>)	IV-15
4.6	Faktor Potongan Melintang Segmen Jalan.....	IV-16
4.7	Tingkat Pelayanan Jalur Sepeda.....	IV-17
4.8	Pembahasan.....	IV-18
4.9	Solusi.....	IV-19
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN		V-1
5.1	Kesimpulan	V-1
5.2	Saran.....	V-1
DAFTAR PUSTAKA.....		PUSTAKA-1
LAMPIRAN.....		LAMPIRAN-1

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Identifikasi Karakteristik Pengguna Sepeda	II-4
Tabel 2. 2 Ketentuan Dimensi Sepeda Dalam Perencanaan Jalur Sepeda	II-5
Tabel 2. 4 Standar Dimensi dan Kebutuhan Ruang Sepeda	II-7
Tabel 2. 5 Pemilihan Tipe Jalur Sepeda Berdasarkan Fungsi dan Kelas Jalan ...	II-9
Tabel 2. 6 Kecepatan Rencana Sepeda	II-11
Tabel 2. 7 Penempatan Tempat Istirahat	II-15
Tabel 2. 8 Perbandingan Jenis Tempat Parkir Sepeda	II-49
Tabel 2. 9 Klasifikasi Kendaraan PKJI dan Tipikalnya	II-53
Tabel 2. 10 Persamaan Metode	II-62
Tabel 2. 11 Perbedaan Metode	II-62
Tabel 2. 12 Pringkat Kondisi Perkerasan	II-65
Tabel 2. 13 Deskripsi Peringkat BLOS	II-66
Tabel 2. 14 Peringkat Kondisi Perkerasan	II-68
Tabel 4. 2 Deskripsi Ruas Jalan Pejambon Jakarta Pusat	IV-1
Tabel 4. 3 Data Volume Lalu Ruas Jalan Pejambon Hari Senin	IV-3
Tabel 4. 4 Data Volume Lalu Ruas Jalan Pejambon Hari Sabtu	IV-4
Tabel 4. 5 Data Volume Lalu Ruas Jalan Pejambon Hari Minggu	IV-5
Tabel 4. 6 Data Kecepatan Kendaraan Bermotor Ruas Jalan Pejambon Hari Senin	IV-7
Tabel 4. 7 Data Kecepatan Kendaraan Bermotor Ruas Jalan Pejambon Hari Sabtu	IV-8
Tabel 4. 8 Data Kecepatan Kendaraan Bermotor Ruas Jalan Pejambon Hari Minggu	IV-10
Tabel 4. 9 Data Rekap Perhitungan Persentase Kendaraan Ruas Jalan Pejambon Hari Senin	IV-11
Tabel 4. 10 Data Rekap Perhitungan Persentase Kendaraan Ruas Jalan Pejambon Hari Sabtu	IV-13
Tabel 4. 11 Data Rekap Perhitungan Persentase Kendaraan Ruas Jalan Pejambon Hari Minggu	IV-14
Tabel 4. 12 Peringkat Kondisi Perkerasan Ruas Jalan Lokasi Penelitian	IV-16

Tabel 4. 13 Rekap Hasil Data Perhitungan Faktor Kondisi Perkerasan (Fp) dan Faktor Potongan Melintang Jalan (Fw).....	IV-16
Tabel 4. 14 Rekapitulasi Hasil Perhitungan Nilai BLOS Ruas Jalan pejambon Jakarta Pusat.....	IV-17
Tabel 4. 15 Tabel Hubungan Volume dengan Kecepatan Kendaraan Bermotor terhadap Pesepeda di Ruas Jalan Pejambon Jakarta Pusat.....	IV-18



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Potongan Melintang Jalan Ideal Dalam Kota.....	II-3
Gambar 2. 2 Konsep <i>Complete Street</i> dan Pembagian Ruang Jalan.....	II-4
Gambar 2. 3 Detail kelengkapan Sepeda	II-6
Gambar 2. 4 Pemilihan Tipe Jalur Sepeda Berdasarkan Volume dan Kecepatan Kendaraan Bermotor	II-9
Gambar 2. 5 Lebar Minimum Satu Jalur Sepeda	II-11
Gambar 2. 6 Lebar Minimum Dua Jalur Sepeda.....	II-12
Gambar 2. 7 Lebar Yang Disarankan Untuk Satu Jalur Sepeda.....	II-12
Gambar 2. 8 Lebar Yang Disarankan Untuk Dua Jalur Sepeda	II-13
Gambar 2. 9 Kondisi Lebar Lajur Untuk Jalan Kecil	II-13
Gambar 2. 10 Kondisi Lebar Lajur Untuk Jalan Raya dan Sedang	II-14
Gambar 2. 11 Trotoar Yang Menerus	II-14
Gambar 2. 12 Perspektif Jalur Sepeda Satu Arah Tipe A di Badan Jalan	II-15
Gambar 2. 13 Perspektif Jalur Sepeda Dua Arah di Badan Jalan	II-15
Gambar 2. 14 Dimensi Kereb Ganda Sebagai Proteksi Jalur Sepeda	II-16
Gambar 2. 15 Perspektif Jalur Sepeda Menggunakan Proteksi Kereb Ganda	II-16
Gambar 2. 16 Tampak Atas Proteksi Jalur Sepeda Kereb Ganda	II-16
Gambar 2. 17 Perspektif Jalur Sepeda dengan Proteksi <i>Delineator Post</i> atau <i>Stick Cone</i>	II-17
Gambar 2. 18 Perspektif Jalur sepeda dengan proteksi Bak Tanaman (Planter Box)	II-17
Gambar 2. 19 Dimensi dan Jarak Bak Tanaman (<i>Planter Box</i>)	II-17
Gambar 2. 20 Jalur Sepeda Terproteksi dengan Jalur Hijau	II-18
Gambar 2. 21 Tampak Atas Jalur Sepeda Tipe A di Ruan Jalan 4/2 T.....	II-19
Gambar 2. 22 Tampak Atas Jalur Sepeda Tipe A di Badan Jalan Yang Memiliki Lajur Sepeda Motor.....	II-19
Gambar 2. 23 Tampak Atas Jalur Sepeda Tipe A di Badan Jalan Yang Memiliki Tempat Pemberhentian Bus.....	II-20
Gambar 2. 24 Tampak Atas Jalur Sepeda Tipe A di Badan Jalan Yang Memiliki Tempat Parkir Kendaraan Bermotor	II-21

Gambar 2. 25 Tampak Atas Jalur Sepeda Tipe A di Persimpangan Tanpa Pulau Jalan Menggunakan Proteksi Pada Radius Tikung Berupa Delineator Post atau Stick Cone	II-22
Gambar 2. 26 Tampak Atas Jalur Sepeda tipe A di Persimpangan Tanpa Pulau Jalan Menggunakan Proteksi Pada Radius Tikung Berupa Beton	II-22
Gambar 2. 27 Tampak Atas Jalur Sepeda Tipe A di Persimpangan Dengan Pulau Jalan	II-23
Gambar 2. 28 Tampak Atas Jalur Sepeda Tipe A di Persimpangan Dengan Pulau Jalan Menggunakan Proteksi Pada Radius Tikung Berupa <i>Delineator</i> atau <i>Stick Cone</i>	II-23
Gambar 2. 29 Tampak Atas Jalur Sepeda Tipe A di Persimpangan Dengan Pulau Jalan Menggunakan Proteksi Pada Radius Tikung Berupa Beton	II-24
Gambar 2. 30 Tampak Atas Jalur Sepeda Tipe A di Bundaran Menggunakan Proteksi Pada Radius Tikung Berupa Delineator atau Stick Cone.....	II-24
Gambar 2. 31 Tampak Atas Jalur Sepeda Tipe A di Bundaran Menggunakan Proteksi Pada Radius Tikung Berupa Beton	II-25
Gambar 2. 32 Tampak Atas Jalur Sepeda Tipe A di Luar Badan Jalan	II-25
Gambar 2. 33 Perspektif Dan Dimensi Lajur Sepeda Tipe B	II-26
Gambar 2. 34 Denah Lajur Sepeda Tipe B di Trotoar	II-27
Gambar 2. 35 Potongan A-A Lajur Sepeda Tipe B di Trotoar	II-27
Gambar 2. 36 Tampak Atas Lajur Sepeda Tipe B di Trotoar Pada Simpang Tanpa Pulau Jalan	II-28
Gambar 2. 37 Tampak Atas Lajur Sepeda Tipe B di Trotoar Pada Simpang Dengan Pulau Jalan	II-29
Gambar 2. 38 Tampak Atas Lajur Sepeda Tipe B di Trotoar Pada Simpang Dengan Pulau Jalan (Menggantikan Pulau Jalan Dengan Pulau Median Pejalan Kaki)	II-29
Gambar 2. 39 Tampak Atas Lajur Sepeda Tipe B di Trotoar Pada Bundaran...	II-30
Gambar 2. 40 Detail Tampak Atas Trotoar dan Fasilitasnya	II-30
Gambar 2. 41 Perspektif Lajur Sepeda Tipe C di Badan Jalan	II-31
Gambar 2. 42 Tampak Atas Lajur Sepeda Tipe C di Ruas Jalan 4/2 TT.....	II-32
Gambar 2. 43 Tampak Atas Jalur Sepeda Tipe C di Badan Jalan Yang Memiliki Tempat Pemberhentian Bus.....	II-32

Gambar 2. 44 Tampak Atas lajur Sepeda Tipe C di Badan jalan Yang Memiliki Tempat Parkir Kendaraan Bermotor	II-33
Gambar 2. 45 Tampak Atas Lajur Sepeda Tipe C di Persimpangan Tanpa Pulau Jalan, Dengan Proteksi Pada Radius Tikung Dapat Berupa Stick Cone Atau pun Perkerasan Beton.....	II-34
Gambar 2. 46 Tampak Atas Lajur Sepeda Tipe C di Persimpangan dengan Pulau Jalan	II-34
Gambar 2. 47 Tampak Atas Lajur Sepeda Tipe C di Bundaran Dengan Menggunakan Proteksi <i>Stick Cone</i>	II-35
Gambar 2. 48 Tampak Atas Lajur Sepeda Tipe C di Bundaran Dengan Menggunakan Perkerasan Beton.....	II-35
Gambar 2. 49 Marka Membujur Jalur Sepeda Tipe A di Badan Jalan (Detail A-1)	II-36
Gambar 2. 50 Marka Membujur Jalur Sepeda Tipe A di Buka an Jalan (Detail A-2)	II-36
Gambar 2. 51 Marka Membujur Lajur Sepeda di Trotoar (Detail B-1)	II-37
Gambar 2. 52 Marka Membujur Lajur Sepeda di Badan Jalan (Detail C-1 dan C-2)	II-37
Gambar 2. 53 Marka Membujur Jalur Sepeda Pada Buka an Jalan (Detail C-3).....	II-37
Gambar 2. 54 Penempatan Marka Lambang Sepeda dan Marka Huruf dan Lambang Lajur Sepeda.....	II-38
Gambar 2. 55 Detail Tipikal Penempatan lambang Sepeda dan Marka Huruf dan Lambang Lajur Sepeda	II-38
Gambar 2. 56 Detail Marka Lambang Sepeda dan Huruf Lajur Sepeda (Detail C-3)	II-39
Gambar 2. 57 Detail Marka Lambang Sepeda dan Marka Huruf Jalur Sepeda (Detail A=3)	II-39
Gambar 2. 58 Marka Area di Buka an Jalan (Detail D-1).....	II-39
Gambar 2. 59 Marka Area di Persimpangan (Detail D-2)	II-40
Gambar 2. 60 Potongan A-A (Marka Area)	II-40
Gambar 2. 61 Penempatan Marka Area Lajur Sepeda di Buka an Jalan.....	II-40
Gambar 2. 62 Penempatan Marka Area Lajur Tipe C	II-41

Gambar 2. 63 Penempatan Marka Area Lajur Sepeda di Persimpangan Jalan .	II-41
Gambar 2. 64 Detail Marka Lambang Panah.....	II-42
Gambar 2. 65 Dimensi dan Tinggi Rambu	II-42
Gambar 2. 66 rambu Lajur atau Jalur Sepeda	II-43
Gambar 2. 67 Rambu Beri Jalan	II-43
Gambar 2. 68 Detail Rambu Beri Jalan	II-44
Gambar 2. 69 Rambu Petunjuk Lajur Sepeda di Depan	II-44
Gambar 2. 70 Rambu Petunjuk Akhir Lajur Sepeda.....	II-45
Gambar 2. 71 Rambu Peringatan Adanya Turunan.....	II-45
Gambar 2. 72 Rambu Peringatan Adanya Tanjakan	II-46
Gambar 2. 73 Rambu Larangan Delman, Andong, dan Becak	II-46
Gambar 2. 74 Rambu Pemberitahuan Lajur Sepeda di Trotoar	II-47
Gambar 2. 75 Desain Tempat Parkir Tipe-n.....	II-47
Gambar 2. 76 Desain Tempat Parkir Tipe Gelombang	II-48
Gambar 2. 77 Desain Tempat Parkir Tipe Rak.....	II-48
Gambar 2. 78 Desain Tempat Parkir Tipe Pagar.....	II-48
Gambar 2. 79 Penempatan Sepeda di Tiang Parkir.....	II-48
Gambar 2. 80 Penempatan Parkir Sepeda di Trotoar	II-49
Gambar 2. 81 Prosedur Perancangan Lajur atau Jalur Sepeda.....	II-50
Gambar 2. 82 Struktur Kerangka Berfikir.....	II-70
Gambar 3. 1 Diagram Alir Penelitian.....	III-1
Gambar 3. 2 Peta Lokasi Penelitian	III-4
Gambar 3. 3 Lokasi Penelitian	III-4
Gambar 4. 1 Potongan Melintang Lokasi Penelitian Jalan Pejambon Kementerian Luar Negeri.....	IV-2
Gambar 4. 2 Peta Lokasi Penelitian	IV-2
Gambar 4. 3 Gambar Grafik Volume Lalu Lintas Hari Senin.....	IV-3
Gambar 4. 4 Gambar Grafik Volume Lalu Lintas Hari Sabtu.....	IV-4
Gambar 4. 5 Gambar Grafik Volume Lalu Lintas Hari Minggu	IV-6
Gambar 4. 6 Gambar Grafik Kcepatan Kendaraan Hari Senin.....	IV-7
Gambar 4. 7 Gambar Grafik Kecepatan Kendaraan Hari Sabtu	IV-9
Gambar 4. 8 Gambar Grafik Kecepatan Kendaraan Hari Minggu.....	IV-10