

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Menurut UU No. 38 Tahun 2004, jalan adalah prasarana transportasi darat yang mencakup semua bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Setiap jalan yang digunakan untuk umum wajib dilengkapi dengan fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang disabilitas.

Berjalan kaki merupakan kegiatan yang cukup esensial dari sistem angkutan dan harus mendapatkan tempat yang selengkap mungkin (Anggriani, 2009). Pejalan kaki merupakan pengguna jalan yang rentan, oleh karena itu faktor keselamatan dan keamanan harus ditingkatkan. Berdasarkan hal itu, maka diperlukan infrastruktur pejalan kaki untuk berjalan di sepanjang jalan yaitu jalur pejalan kaki berupa trotoar dan fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Hal ini sesuai dengan isi pasal 131 ayat 1 dalam (UU No. 22 LLAJ, 2009) tentang hak pejalan kaki. Dalam pasal tersebut menjelaskan bahwa pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.

Kecelakaan lalu lintas jalan membunuh sekitar 1,24 juta orang per tahun. Dari data tersebut lebih dari seperlima dari kematian tersebut menimpa pejalan kaki dan sebanyak lebih dari 270.000 pejalan kaki di dunia meninggal di jalan raya dalam setahun (World Health Organization, 2013). Kecelakaan pejalan kaki biasanya terjadi ketika tidak adanya fasilitas penyeberangan jalan bagi pejalan kaki, sehingga pejalan kaki menyeberang jalan tanpa fasilitas penyeberangan yang aman dan mereka akan dihadapi resiko tabrakan dengan kendaraan bermotor, bahkan kecelakaan pejalan kaki yang tertabrak kendaraan dengan kecepatan 64,4 km/jam memiliki resiko kematian sebesar 85% (Muhammad Mulyadi, 2018).

Kota Tangerang merupakan salah satu kota di wilayah kawasan Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi). Hal itu menjadikan Kota Tangerang sebagai kota penyangga dari Jakarta sebagai ibukota Republik Indonesia sehingga memiliki jumlah penduduk yang cukup padat. Pertumbuhan penduduk di Kota Tangerang begitu pesat tiap tahunnya. Menurut data dari BPS Kota Tangerang, jumlah penduduk Kota Tangerang pada tahun 2020 sebanyak 1.895.486 jiwa (BPS KOTA TANGERANG, 2020). Pemerintah Kota Tangerang saat ini memiliki visi yaitu mewujudkan Kota Tangerang menjadi konsep LIVE City (*Livable City, Investable, Visitable, dan E-City*) yang tercantum dalam Peraturan Walikota Tangerang Nomor 32 Tahun 2018 (Walikota, 2018).

Livable city merupakan faktor utama di dalam perencanaan tata kota, karena dapat menyelesaikan beragam permasalahan perkotaan yang terjadi hingga dapat mengganggu kenyamanan kota, termasuk sarana atau fasilitas umum (Setiawati et al., 2021). Fasilitas umum tersebut berkembang di berbagai aspek, seperti berupa prasarana transportasi, pusat perbelanjaan, prasarana pariwisata, maupun pusat kesehatan. Diantara fasilitas tersebut yang tersedia di Kota Tangerang, peneliti menganggap bahwa prasarana di bidang transportasi sebagai sarana yang masih membutuhkan perbaikan dan perawatan. Permasalahan prasarana ini pun tidak hanya dialami oleh Kota Tangerang saja tetapi kota-kota besar masih memiliki kendala pada fasilitas pedestrian, contohnya seperti Provinsi DKI Jakarta.

Pemerintah Provinsi (Pemprov) DKI Jakarta saat ini melakukan revitalisasi fasilitas pedestrian yang ada di seluruh wilayah Jakarta agar cukup layak digunakan oleh para pejalan kaki. Pemprov DKI Jakarta ingin memastikan trotoar di Jakarta tak hanya layak, namun juga ideal bagi pejalan kaki (Jakarta Smart City, 2018). Misalnya dilengkapi dengan ubin pemandu (*guiding block*) untuk tuna netra, memiliki ketinggian yang sesuai dan ramp yang tidak terlalu curam untuk dilewati pengguna kursi roda. Trotoar juga akan dilengkapi dengan box utilitas untuk penataan dan pemasangan jaringan kabel. Dan juga di beberapa titik tertentu, jalur pedestrian dilengkapi dengan taman, bangku, dan jalur sepeda. Tak hanya fasilitas trotoar saja yang dipercantik, fasilitas JPO (Jembatan

Penyeberangan Orang) juga diubah menjadi lebih artistik dan kekininan. Sehingga para pengguna/masyarakat dapat memanfaatkan dengan aman dan menyenangkan.

Pergerakan atau volume pejalan kaki yang cukup tinggi berpengaruh terhadap perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan. Fasilitas pejalan kaki yang ada di ruas jalan Daan Mogot masih kurang efektif dari segi pelayanan, penggunaan, dan peletakan atau pemasangannya. Menurut pengamatan peneliti langsung di lapangan, masih banyak para pejalan kaki yang berjalan tidak pada trotoar jalan dan juga menyeberang tidak pada fasilitas JPO yang telah disediakan, bahkan berdasarkan hasil survei dari *Indonesia Most City Index 2017*, sebanyak 53% warga di perkotaan menilai kualitas fasilitas pejalan kaki tergolong buruk (Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia, 2017). Maka dari itu efektifitas fasilitas pejalan kaki seperti JPO dan trotoar yang perlu lebih ditingkatkan dari segi pemasangan maupun segi pemanfaatannya bagi para pejalan kaki. Tidak menutup kemungkinan pula di ruas Jalan Daan Mogot ini masih banyak fasilitas pejalan kaki yang masih belum sesuai maupun dari segi pemasangan dan pemanfaatannya seperti yang sesuai dengan (SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018, 2018).

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan diatas, maka peneliti tertarik mengadakan penelitian yang berjudul "**Optimalisasi Kenyamanan dan Keselamatan Fasilitas Pejalan Kaki**" di Plaza Robinson Pasar Anyar Kota Tangerang, yang berada di Jalan Daan Mogot, Sukarasa, Kecamatan Tangerang, Kota Tangerang, Banten.

I.2 Rumusan Masalah

Pokok permasalahan pada penelitian ini sesuai dengan latar belakang diatas adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi fasilitas dan karakteristik pejalan kaki di Jalan Daan Mogot?
2. Bagaimana tingkat kenyamanan dan keselamatan fasilitas pejalan kaki yang terdapat di Jalan Daan Mogot?
3. Bagaimana pengaruh kondisi eksisting fasilitas pejalan kaki terhadap kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki di Jalan Daan Mogot?
4. Bagaimana penanganan/rekomendasi yang sesuai untuk mengatasi permasalahan pada fasilitas pedestrian di Jalan Daan Mogot dengan konsep *Livable City*?

I.3 Batasan Masalah

Agar penelitian ini dapat berjalan sesuai dengan topik permasalahan, maka penyusun menetapkan batasan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Penelitian berlokasi di fasilitas pejalan kaki di depan Plaza Robinson yang berada di Jalan Daan Mogot, Sukarasa, Kecamatan Tangerang, Kota Tangerang, Banten.
2. Lokasi pengamatan dan pengambilan data dilakukan dengan jarak 100 meter.
3. Objek penelitian adalah pejalan kaki sebagai pengguna fasilitas pedestrian baik yang sedang berjalan ataupun menyeberang jalan.
4. Penelitian berfokus pada pengumpulan data volume lalu lintas pada ruas jalan, volume pejalan kaki, survey karakteristik pejalan kaki, dan mengetahui persepsi pejalan kaki terhadap fasilitas menggunakan kuesioner.
5. Penelitian dilakukan pada waktu hari kerja (*weekdays*) dan hari libur (*weekend*).

I.4 Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan yang ingin dicapai, yaitu:

1. Mengetahui kondisi fasilitas pejalan kaki dan karakteristik pejalan kaki di kaki di depan Plaza Robinson, ruas Jalan Daan Mogot.
2. Mengetahui tingkat kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki dalam penggunaan fasilitas pedestrian yang terdapat di Jalan Daan Mogot.
3. Menganalisis pengaruh kondisi eksisting fasilitas pejalan kaki terhadap tingkat kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki di Jalan Daan Mogot.
4. Menyusun rekomendasi yang efektif terhadap penanganan permasalahan yang terjadi dalam upaya peningkatan keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki dengan konsep *Livable City*.

I.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Bagi Instansi Terkait
Memberikan masukan dan rekomendasi kepada instansi terkait kebutuhan dan penataan fasilitas pedestrian di wilayah lokasi studi dalam rangka menunjang kenyamanan dan keselamatan bagi pejalan kaki.
2. Bagi Civitas Akademika Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan
Sebagai acuan dalam mengembangkan ilmu pengetahuan dan meningkatkan kualitas pelayanan bagi masyarakat khususnya para pejalan kaki guna meningkatkan keselamatan.
3. Bagi Masyarakat
Menambah wawasan dan pengetahuan bagi masyarakat/ pembaca tentang kondisi,kebutuhan, dan penataan fasilitas pedestrian yang aman, nyaman dan berkeselamatan.

I.6 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini berdasarkan acuan Pedoman dan Penulisan Kertas Kerja Wajib dan Skripsi PKTJ pada tahun 2020, sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini membahas mengenai Latar Belakang, Rumusan Masalah, Batasan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, serta Sistematika Penulisan skripsi ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini menjelaskan tentang tinjauan/kajian pustaka yang mendukung terhadap penelitian ini diambil dari kutipan buku yang berkaitan dengan penyusunan skripsi serta beberapa *literature review* yang berhubungan dengan penelitian.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini berisikan mengenai lokasi penelitian, garis besar metode yang digunakan, diagram alir metode yang digunakan, teknik pengumpulan data, teknik analisa data, dan jadwal pelaksanaan penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

Pada bab ini berisikan tentang sumber-sumber literatur yang digunakan sebagai rujukan dalam melakukan penelitian ini.

LAMPIRAN

Pada bab ini berisikan tentang form survei dan kuesioner yang digunakan dalam melakukan kegiatan penelitian ini.