

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Manusia telah melakukan kegiatan transportasi dalam kehidupan sehari-harinya secara disengaja maupun tanpa disengaja. Kegiatan transportasi tersebut berupa perpindahan demi mencapai tujuan masing-masing. Indonesia sebagai negara kepulauan membutuhkan transportasi yang merupakan unsur penting dalam memupuk kesatuan dan persatuan bangsa (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2017). Hal ini ditujukan terhadap peranan transportasi sebagai alat penghubung antarwilayah dalam memberikan aksesibilitas (Singkawijaya, 2017). Pengiriman komoditi dari satu wilayah ke wilayah lainnya merupakan salah satu contoh kegiatan perekonomian di Indonesia yang melibatkan transportasi sebagai aspek penunjang utama. Hal tersebut dapat diartikan bahwa transportasi memegang peran sebagai alat penunjang proses distribusi.

Berdasarkan pentingnya peranan transportasi dalam kehidupan sehari-hari, sudah semestinya menjadi dorongan para pemangku kepentingan untuk menaruh perhatian pada peningkatan kualitas penunjang transportasi di kawasan perkotaan. Fasilitas pejalan kaki juga salah satu aspek penting yang masih harus diperhatikan lebih lanjut, bukan hanya berfokus pada fasilitas kendaraan bermotor saja. Lingkungan perkotaan dapat dikatakan ramah terhadap pejalan kaki jika terpenuhinya fasilitas penunjang dengan kualitas yang tercapai dari parameter tolak ukurnya (Tanan, 2011). Setiap tahunnya, satu dari empat korban kecelakaan lalu lintas yang terjadi merupakan pejalan kaki atau pesepeda. Dalam tingkat fatalitasnya, pejalan kaki menyumbang angka lebih dari satu per lima dari 1,24 juta tiap tahunnya sebagai korban kecelakaan lalu lintas yang meninggal dunia (WHO, 2022). Hal ini membuktikan bahwa pejalan kaki memiliki angka kecelakaan yang cukup tinggi dengan status mereka sebagai pengguna jalan yang rentan.

Pengabaian hak pejalan kaki masih sering ditemukan, seperti pengendara sepeda motor yang dengan sengaja melintas di trotoar, ataupun pedagang kaki lima yang menggelar lapaknya di trotoar. Perhatian yang ditujukan oleh pemerintah terhadap pejalan kaki akan sangat penting, mengingat tindakan peningkatan keselamatan pejalan kaki akan berkontribusi pada pembaruan perkotaan, pertumbuhan ekonomi lokal, berkurangnya polusi udara, serta berkurangnya konflik pejalan kaki dengan pengguna kendaraan bermotor (WHO, 2013). *Vision zero* yang digalakkan oleh Badan Kesehatan Dunia juga memperhatikan keselamatan pejalan kaki sebagai pengguna jalan yang tidak bermotor dan statusnya sebagai pengguna jalan yang rentan.

Jumlah kecelakaan yang terjadi di Indonesia berbanding lurus dengan jumlah penduduknya, dimana Pulau Jawa yang merupakan pulau dengan jumlah penduduk terpadat di Indonesia memiliki riwayat jumlah kecelakaan tertinggi dibandingkan daerah lainnya. Hal ini dikarenakan Pulau Jawa merupakan pusat kegiatan pemerintahan, perekonomian serta perindustrian di Indonesia (Saputra, 2018).

Badan Pusat Statistik (2021) mencatat bahwa Provinsi Jawa Barat merupakan salah satu provinsi dengan jumlah penduduk terpadat kedua di Indonesia setelah DKI Jakarta, dengan jumlah penduduk 1.379 jiwa/km². Tingginya jumlah penduduk di Provinsi Jawa Barat menjadikannya termasuk kedalam provinsi dengan angka kecelakaan tertinggi setelah Provinsi Jawa Timur dan Jawa Tengah (Wahyudi, 2022). Salah satu kota di Provinsi Jawa Barat yang mengalami kenaikan jumlah penduduk setiap tahunnya adalah Kota Cirebon.

Kota Cirebon merupakan salah satu kota penghubung antara Provinsi Jawa Barat dengan Provinsi Jawa Tengah, dengan total penduduk berdasarkan sensus (2021) sebanyak 333.303 jiwa. Posisi strategis yang dimiliki Kota Cirebon menjadikannya salah satu lokasi pengembangan kawasan metropolitan yang berdampak pada meningkatnya arus urbanisasi (Wibowo, 2013). Tingginya arus urbanisasi penduduk tersebut menyebabkan peningkatan kepadatan lalu lintas yang diiringi dengan peningkatan jumlah kecelakaan.

Sepanjang tahun 2017 hingga 2021 Satlantas Polres Cirebon Kota mendata jumlah kecelakaan di Kota Cirebon cenderung fluktuatif, dengan total kecelakaan pada tahun 2021 sebanyak 266. Identifikasi ruas jalan yang berstatus sebagai lokasi rawan kecelakaan didasarkan pada jalan yang memiliki tingkat urgensi tinggi dalam mendapat penanganan. Salah satu metode yang digunakan dalam penentuan lokasi rawan kecelakaan adalah dengan mencari angka ekuivalen kecelakaan, yang dilandaskan pada hubungan nilai kecelakaan dan kerugian materi (Pedoman Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas, 2004). Tiga ruas jalan di Kota Cirebon dengan angka ekuivalen kecelakaan tertinggi dalam statusnya sebagai lokasi rawan kecelakaan adalah Jalan Angkasa Raya, Jalan Doktor Cipto Mangunkusumo, serta Jalan Ciremai Raya dengan masing-masing angka ekuivalen kecelakaan sebesar 240, 222 dan 135. Dalam kejadian kecelakaan tersebut setiap tahunnya menempatkan pejalan kaki sebagai korban kecelakaan lalu lintas.

Dengan adanya penanganan terhadap keterlibatan pejalan kaki dalam kecelakaan lalu lintas, diharapkan mampu membantu Indonesia dalam mencapai tujuan *zero accident*. Adanya perancangan, penyediaan, dan pemanfaatan sarana serta prasarana bagi pejalan kaki di kawasan perkotaan akan menimbulkan manfaat yang berarti bagi semua pihak, maka peneliti ingin melakukan penelitian dengan judul "**Analisis Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Cirebon**".

I.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kondisi fasilitas pejalan kaki yang telah terbangun di Kota Cirebon?
2. Bagaimana hubungan antar variabel pergerakan pejalan kaki dalam penentuan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki di Kota Cirebon?
3. Bagaimana kebutuhan fasilitas pejalan kaki yang tepat di Kota Cirebon?
4. Bagaimana usulan desain pengadaan fasilitas pejalan kaki yang tepat di Kota Cirebon?

I.3 Batasan Masalah

1. Lokasi studi pada ruas jalan dengan 3 peringkat tertinggi daerah rawan kecelakaan yang ditentukan berdasarkan hasil analisis menggunakan metode EAN.
2. Pengamatan dilakukan pada hari kerja dan hari libur dengan *peak hour* yang ditentukan berdasarkan LHR.
3. Perumusan rekomendasi fasilitas pejalan kaki mengacu pada SE Menteri PUPR No 02 Tahun 2018.
4. Penelitian ini tidak memperhitungkan tentang *forecasting*.
5. Penelitian ini tidak membahas mengenai perencanaan biaya yang akan dikeluarkan demi penerapan kebutuhan fasilitas pejalan kaki di Kota Cirebon.
6. Penelitian ini tidak membahas mengenai tingkat kepuasan terhadap fasilitas pejalan kaki yang telah tersedia di Kota Cirebon.

I.4 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis kondisi fasilitas pejalan kaki yang telah terbangun di Kota Cirebon.
2. Menganalisis hubungan antara volume, kecepatan, dan kepadatan pejalan kaki dalam menentukan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki di Kota Cirebon.
3. Menganalisis kebutuhan fasilitas pejalan kaki yang tepat dan dampaknya terhadap kinerja ruas jalan.
4. Merekomendasikan desain pengadaan fasilitas pejalan kaki yang tepat di Kota Cirebon.

I.5 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini adalah hasil yang didapatkan dapat menjadi bahan pertimbangan penataan dan pembangunan fasilitas pejalan kaki guna menunjang keselamatan masyarakat Kota Cirebon. Selain itu, bagi penulis sendiri sebagai media penerapan ilmu pengetahuan yang telah didapat selama ini, juga menambah pengetahuan dan pengalaman khususnya di bidang transportasi.

2. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang transportasi mengenai perencanaan fasilitas pejalan kaki berdasarkan kebutuhan yang tepat sesuai dengan peraturan yang berlaku.

I.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan penelitian ini terbagi kedalam beberapa sub bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Berisikan tentang permasalahan yang mendasari penelitian ini dilakukan, berupa latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini memuat tentang teori dasar mengenai ketentuan yang mengatur tentang penataan ruang pejalan kaki berlandaskan SE Menteri PUPR No. 02 tahun 2018. Serta mencari hubungan antarvariabel karakteristik pejalan kaki dalam penentuan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki.

BAB III METODE PENELITIAN

Berisikan tentang lokasi yang telah dipilih sebagai tempat dilakukannya penelitian, bagan alir, teknik pengumpulan data, teknik analisa data, serta jadwal penelitian akan dilaksanakan.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang hasil dan pembahasan mengenai data yang telah diperoleh berupa data kondisi eksisting fasilitas pejalan kaki, volume pejalan kaki, kecepatan pejalan kaki, volume kendaraan, kecepatan kendaraan, dan memberikan rekomendasi dari hasil analisisnya.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan hasil analisis dan pembahasan berupa kondisi fasilitas pejalan kaki dan karakteristik pejalan kaki serta usulan pengadaan fasilitas pejalan kaki yang sesuai.