

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Keselamatan jalan merupakan isu yang cenderung mengemuka dari tahun ke tahun dan saat ini sudah menjadi permasalahan global dan bukan semata-mata masalah transportasi saja tetapi sudah menjadi permasalahan sosial kemasyarakatan (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2012). Keselamatan jalan raya merupakan suatu bagian yang tak terpisahkan dari konsep transportasi berkelanjutan yang menekankan pada prinsip transportasi yang aman, nyaman, cepat, bersih (mengurangi polusi/pencemaran udara) dan dapat diakses oleh semua orang dan kalangan, baik oleh para penyandang cacat, anak-anak, ibu maupun para lanjut usia (Reinaldy Modanggu, Azis Rachman, 2020).

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya KLLAJ melalui Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan 2021-2040. Program Nasional KLLAJ terdiri atas 5 (lima) pilar keselamatan meliputi: Pilar 1 (satu) yaitu sistem yang berkeselamatan; pilar 2 (dua) yaitu jalan yang berkeselamatan; pilar 3 (tiga) yaitu kendaraan yang berkeselamatan; pilar 4 (empat) yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan; dan pilar 5 (lima) yaitu penanganan korban kecelakaan. Sasaran Pilar 2 jalan yang berkeselamatan, pada tahun 2030 seluruh jalan baru memenuhi standar untuk semua pengguna jalan. Salah satu strategi untuk mencapai kebijakan RUNK adalah penyediaan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan keselamatan. Pilar 2 (dua) jalan yang berkeselamatan, meliputi kegiatan penyediaan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan melakukan perbaikan pada tahap perencanaan, desain, konstruksi dan operasional jalan, sehingga infrastruktur jalan yang disediakan mampu mereduksi dan mengakomodir kesalahan dari pengguna jalan.

Program dan kegiatan pada pilar 2 (dua) indikator 7 (tujuh) Rencana Umum Nasional Keselamatan adalah penyelenggaraan fasilitas bagi pejalan

kaki dan pesepeda terutama di jalan perkotaan. Untuk program pada pilar 2 (dua) indikator 7 (tujuh) poin ke-2 merupakan perencanaan prasarana bagi pejalan kaki dan pesepeda di jalan perkotaan dan program yang selanjutnya tentang penyediaan prasarana bagi pejalan kaki dan pesepeda di jalan perkotaan (Perpres Nomor 1 Tahun 2022). Pasal 25 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menjelaskan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa fasilitas untuk pejalan kaki dan penyandang cacat (disabilitas). Berdasarkan ketentuan legal tersebut, maka terdapat keharusan untuk menyediakan fasilitas pejalan kaki yang memadai.

Pedestrian berasal dari bahasa latin "*pedester/pedesters*" ialah pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Jalur pedestrian adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya sepanjang sisi jalan, baik yang sudah direncanakan maupun yang terbentuk dengan sendirinya, menghubungkan dari suatu tempat ke tempat yang lain Ambarwati (2018). Keberadaan jalur pedestrian juga mempunyai fungsi tertentu yaitu untuk menjamin keamanan dan kenyamanan bagi para pejalan kaki yang menyusuri jalan dengan kondisi ramai dan padat sehingga tidak bercampur dengan kendaraan bermesin maupun kendaraan tidak bermesin, baik yang beroda dua, maupun lebih (Mirsa, 2012).

Pejalan kaki sebagai bagian primer dari pedestrian menjadi pihak yang rentan dan lemah terhadap berbagai jenis kecelakaan di jalan, oleh karenanya pejalan kaki tidak secara aktif terlindungi seperti halnya dengan pengguna jalan lain yang menggunakan moda transportasi. Perlakuan khusus harus diberikan kepada pejalan kaki berupa jalur khusus tersebut. Berjalan kaki awalnya merupakan bagian penting dalam sirkulasi, namun dalam perkembangannya seolah terlupakan, hal ini dapat dilihat dari bagaimana pelayanan di jalan yang mulai memprioritaskan pengguna kendaraan bermotor dan beroda empat yang menyisihkan pejalan kaki. Penataan jalur pejalan kaki sampai saat ini belum menjadi prioritas utama yang dipertimbangkan pemerintah Edityo (2014:1).

Kabupaten Tegal merupakan salah satu daerah yang sedang dalam proses pertumbuhan dan perkembangan, beberapa pusat perbelanjaan

yang modern, pertokoan, terminal angkutan kota, pabrik, dan pasar yang saat ini hadir menandakan bahwa Kabupaten Tegal mengalami perubahan yang signifikan. Sama halnya dengan daerah yang lain, Kabupaten Tegal juga tidak terlepas dari permasalahan transportasi jalan seperti kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan yang terjadi tidak hanya melibatkan antara kendaraan tetapi juga melibatkan pejalan kaki. Berdasarkan data dari Kepolisian Resor Kabupaten Tegal, kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki mengalami fluktuasi dari tahun 2017-2021. Pada tahun 2017 ada 68 kejadian yang melibatkan pejalan kaki, kemudian mengalami kenaikan pada tahun 2018 dengan jumlah kejadian 74, mengalami penurunan pada tahun 2019 dengan total kejadian 66, kemudian terjadi kenaikan pada tahun 2020 dengan total kejadian 67, dan pada akhirnya pada tahun 2021 mengalami penurunan dengan total kejadian 60.

Pasar Banjaran merupakan salah satu pusat perbelanjaan yang ada di Kabupaten Tegal, berdampingan dengan sekolah SMP Negeri 1 Adiwerna Kabupaten Tegal yang terletak di Jalan Raya Banjaran Kabupaten Tegal. Jalan Raya Banjaran merupakan jalan nasional yang menjadi akses utama untuk menjangkau tempat-tempat penting seperti tempat wisata Guci dan lainnya. Selain itu terdapat perkantoran, pertokoan dan sekolah yang lokasinya tepat berada di pinggir jalan.

Fasilitas pejalan kaki yang tersedia di jalan Raya Banjaran adalah trotoar dan *Zebra Cross*. Trotoar yang baik akan memudahkan mobilitas penduduk terutama bagi pejalan kaki yang berpengaruh pada arus lalu lintas (Widiyanti, 2018). Pada kenyataannya, trotoar banyak disalahgunakan oleh masyarakat untuk kegiatan diluar fungsi utama trotoar. Keberadaan pedagang yang menawarkan barang dagangannya di trotoar, mengakibatkan fasilitas publik lain menjadi tidak terawat dan berpotensi menimbulkan sampah yang berasal dari konsumen. Pejalan kaki lebih sering turun ke bahu jalan untuk menghindari para pedagang. Keadaan tersebut mengancam keselamatan bagi para pejalan kaki.

Permasalahan terdapat juga pada perilaku pejalan kaki yang setelah berbelanja dan keluar melalui pintu kanan pasar, pejalan kaki langsung menyeberang jalan di pintu keluar pasar disebelah kanan tersebut sedangkan untuk fasilitas *Zebra Cross* berada di pintu masuk bagian tengah

pasar. Selain itu masih banyak ditemukan pejalan kaki yang menyebrang tidak menggunakan fasilitas penyeberangan karena pejalan kaki yang memilih menyebrang di depan pintu keluar sisi samping kanan kiri pasar pasar. Terdapat dua mulut simpang di Jalan Raya Banjaran yang menjadi alternatif pengendara mengambil jalan tersebut menuju ke pasar. Hal ini dapat membahayakan karena laju kecepatan kendaraan dari arah Slawi melaju dengan kecepatan tinggi dan pejalan kaki yang akan menyebrang dari salah satu mulut simpang tersebut menjadi konflik lalu lintas.

Dengan demikian, penelitian terkait analisis kebutuhan fasilitas pejalan kaki diperlukan untuk mengidentifikasi masalah dan kebutuhan yang ada pada fasilitas pejalan kaki di depan pasar Banjaran, serta untuk mengembangkan solusi yang sesuai untuk meningkatkan kenyamanan, aksesibilitas pejalan kaki dan diharapkan dapat meminimumkan angka kecelakaan terutama terhadap pejalan kaki.

I.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi eksisting pejalan kaki di jalan raya depan pasar Banjaran?
2. Bagaimana analisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di jalan raya depan pasar Banjaran?
3. Bagaimana analisis kebutuhan fasilitas pejalan kaki baik yang menyusuri maupun menyeberang di jalan raya depan pasar Banjaran?
4. Bagaimana rekomendasi desain fasilitas pejalan kaki baik yang menyusuri maupun menyeberang berdasarkan hasil analisis kebutuhan fasilitas pejalan kaki di jalan raya depan pasar Banjaran?

I.3. Batasan Masalah

Untuk memberikan ketegasan dalam cakupan penulisan ini, maka perlu ditetapkan batasan penulisan sebagai berikut :

1. Penelitian hanya dilakukan pada ruas Jalan Raya Banjaran di sekitar Pasar Banjaran. Pengamatan dilakukan sepanjang 100 m dengan titik awal simpang depan pasar banjaran ke arah Slawi;

2. Kondisi eksisting pejalan kaki dalam hal ini adalah karakteristik pejalan kaki yang ditinjau dari arus (*flow*), kepadatan (*density*), kecepatan (*speed*), dan ruang (*space*);
3. Standar tingkat pelayanan LOS (*Level Of Service*) berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat nomor : 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan⁶;
4. Penentuan kebutuhan fasilitas penyeberangan pejalan kaki hanya dari aspek volume penyeberang jalan (P) dan volume kendaraan dari 2 arah (V);
5. Pengambilan data dilakukan berdasarkan survei data primer dan sekunder;
6. Re-desain hanya dibatasi pada fasilitas trotoar dan penyeberangan jalan;
7. Visualisasi rekomendasi dilakukan dengan menggunakan aplikasi *SketchUp*.

I.4. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah :

1. Menganalisis kondisi eksisting pejalan kaki di jalan raya depan pasar Banjaran;
2. Menganalisis tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di jalan raya depan pasar Banjaran;
3. Menganalisis kebutuhan fasilitas pejalan kaki baik yang menyusuri maupun menyeberang di jalan raya depan pasar Banjaran;
4. Rekomendasi desain fasilitas pejalan kaki baik yang menyusuri maupun menyeberang berdasarkan analisis kebutuhan fasilitas pejalan kaki di jalan raya depan pasar Banjaran.

I.5. Manfaat Penelitian

Manfaat peneliti

1. Manfaat Teoritis

Meningkatkan pengetahuan di bidang keselamatan jalan dan sebagai pengaplikasian dari ilmu yang sudah diperoleh penulis selama

menempuh Pendidikan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Kota Tegal.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Instansi Terkait Pemerintah

Memberikan saran rekomendasi kepada instansi terkait penyelesaian masalah berkaitan dengan fasilitas Pejalan kaki di Jalan Raya Banjaran terutama di depan pasar Banjaran Kabupaten Tegal.

b. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Sebagai sumber referensi dan tambahan informasi untuk penelitian selanjutnya terkait dengan permasalahan yang sama dengan penelitian dan dapat digunakan sebagaimana mestinya.

I.6. Sistematika Penulisan

Penulisan hasil penelitian dalam tugas akhir ini mengikuti uraian yang diberikan pada setiap bab yang berurutan guna mempermudah pembahasannya. Sistematika penulisan tugas akhir ini meliputi :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini berisikan terkait pendahuluan yang meliputi latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisi terkait landasan teori yang mendukung dan terkait langsung dengan penelitian yang akan dilakukan dari kutipan buku, serta beberapa ulasan literatur jurnal penelitian.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab ini berisikan terkait lokasi penelitian, uraian langkah-langkah penelitian yang dilakukan, selain itu juga merupakan gambaran kerangka berpikir penulisan yang melakukan penelitian dari awal sampai penelitian selesai.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini berisikan terkait hasil pembahasan berupa karakteristik lalu lintas, karakteristik pejalan kaki, tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki,

hasil analisis kebutuhan fasilitas pejalan kaki, dan memberikan rekomendasi dari hasil analisisnya.

BAB V : PENUTUP

Pada bab ini berisikan kesimpulan dari hasil analisis dan pembahasan berupa kondisi eksisting dan rekomendasi fasilitas pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN