

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Pembangunan suatu Negara sangat berkorelasi dengan aspek transportasi, mengingat transportasi pada hakekatnya menyangkut dinamika pergerakan sekaligus perpindahan manusia dan barang dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dengan berbagai fasilitas moda yang ada. Tidak mungkin perjalanan orang dan perpindahan barang terjadi dengan sendirinya tanpa maksud dan alasan yang jelas. Hal ini terjadi agar manusia dapat mempertahankan hidup dan kehidupannya secara berkesinambungan, menyangkut aspek ekonomi, social, budaya serta aspek eksistensi diri lainnya. Perpindahan itu harus difasilitasi oleh ketersediaan berbagai sarana dan prasarana (infrastruktur) yang memadai dan handal yang ditopang oleh ketersediaan sumberdaya manusia, sumberdaya alam dan sumber daya financial serta factor-faktor pendukung lainnya yang memadai pula (Zil Hardi Idris, 2012)

Peningkatan sistem transportasi memerlukan penanganan yang menyeluruh, mengingat bahwa transportasi timbul karena adanya perpindahan manusia dan barang. Semakin tingginya lalu-lintas baik kendaraan maupun pejalan kaki pada suatu daerah sangat dipengaruhi oleh pertumbuhan ekonomi disekitarnya. Perekonomian suatu daerah akan membuat pertumbuhan lalu lintas dan pejalan kaki bertambah. Masalah antara kendaraan dan pejalan kaki yang sudah sering terjadi adalah kemacetan dan kecelakaan yang tidak sedikit memakan korban (Malkamah, 1995:58). Dari beberapa studi yang lain (Pasanen 1993, DETR 1998, Rosen dan Sanders 2009, dan Tefft 2011) menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara kecepatan laju kendaraan dan tingkat risiko kematian pejalan kaki di area perkotaan. Kendaraan yang melaju kurang dari 20 km/jam dapat menyebabkan 0-1% risiko kematian pejalan kaki. Sementara kendaraan dengan kecepatan 40 km/jam dapat menyebabkan 25% risiko kematian pejalan kaki. Sementara risiko kematian bisa menjadi 60% bila orang berjalan tertabrak kendaraan yang melaju 50 km/jam. Di atas 70km/jam, risiko

kematian meningkat menjadi 100%. Berjalan kaki dapat menjadi ciri dari kehidupan masyarakat urban yang modern. Beberapa orang memilih berjalan kaki dari asal ke tujuan. Beberapa orang yang memilih berjalan kaki untuk menuju titik-titik transit, dan terdapat sejumlah orang yang memilih menjadikan kegiatan berjalan kaki untuk berwisata, berkeliling kota. Berjalan kaki menjadi opsi pertama orang untuk ragam keuntungan lainnya. Keuntungan bagi kesehatan, kualitas hidup, keberlanjutan lingkungan, ekonomi dan keadilan sosial (Institute for Transportation and Development Policy, 2017).

Menurut Manual keselamatan jalan bagi pengambil keputusan dan praktisi, Resiko pejalan kaki menjadi semakin tinggi ketika rancangan jalan dan perencanaan tata guna lahan tidak merencanakan dan menyediakan fasilitas seperti trotoar, atau perhatian yang memadai terhadap akses pejalan kaki di persimpangan (4,62-64). Fasilitas infrastruktur dan mekanisme kontrol lalu lintas yang memisahkan pejalan kaki dari kendaraan bermotor dan membantu pejalan kaki menyeberang jalan dengan aman merupakan mekanisme penting untuk menjamin keselamatan pejalan kaki, yang melengkapi kecepatan kendaraan dan manajemen sistem jalan.

Transportasi berkelanjutan didefinisikan sebagai suatu sistem transportasi yang penggunaan bahan bakar, emisi kendaraan, tingkat keamanan, kemacetan serta akses sosial dan ekonominya tidak menimbulkan dampak negative yang tidak menimbulkan dampak negatif yang tidak dapat diantisipasi generasi yang akan datang (Richardson, 2000). Pengertian lain dari transportasi berkelanjutan adalah transportasi harus memiliki tiga aspek yang dipenuhi (OECD, 1996) dan NRTEE, 1996 dalam Brotodewo, 2010) diantaranya Lingkungan, transportasi yang tidak menimbulkan polusi udara, air dan tanah serta tidak menggunakan sumber daya yang berlebihan. Ekonomi, transportasi yang terjangkau oleh masyarakat dan dapat memenuhi kebutuhan biaya operasional transportasi perkotaan yang produktif. Sosial, transportasi yang dapat mendukung terwujudnya lingkungan sosial yang sehat, meminimalisasi kebisingan, kemacetan dan tingkat kesehatan. Transportasi berkelanjutan juga dapat menunjang Non-Motorized Transport yang dapat mendorong transportasi yang aman dan nyaman.

Non-Motorized Transport (NMT) adalah elemen penting untuk mendorong transportasi urban. NMT merupakan aspek penting dalam menciptakan sistem transportasi yang nyaman, aman dan efisien serta terintegrasi antar moda transportasi. Bentuk NMT yang populer adalah berjalan kaki dan bersepeda. NMT merupakan bagian integral dari pengembangan sistem BRT. Dimana semakin banyaknya NMT yang masuk dalam sistem BRT akan menjadikan lingkungan urban yang berkesinambungan. Penyediaan fasilitas NMT seperti trotoar yang lebih luas dibanding jalan raya sudah dituntut sejak pembangunan koridor 1 BRT Jakarta dimulai. Meski ada beberapa perkembangan NMT di daerah-daerah yang terpencar, integrasi antara BRT dan trotoar serta sepeda sebagai moda utama transportasi NMT dirasa masih sangat kurang (Institute for Transportation and Development Policy, 2017). Non-Motorized Transportation (NMT) mencakup semua bentuk perjalanan yang tidak bergantung pada mesin atau motor untuk pergerakan. Berjalan, sepeda dan transportasi roda kecil (sepatu roda, skateboard, skuter dan kursi roda termasuk dalam NMT. Moda transportasi ini dapat menyediakan rekreasi dan transportasi. Maksud dari rekreasi, beberapa orang memilih untuk berjalan atau bersepeda daripada mengemudi karena mereka ingin menikmati perjalanan. NMT menyediakan transportasi dengan maksud sebagai tidak bermotor memiliki kinerja lingkungan yang baik, non-motorized merupakan moda transportasi murah (M.R Mat Yazid, 2011)

Kabupaten Wonogiri merupakan salah satu daerah yang sedang dalam proses perkembangan dan pertumbuhan, dengan hadirnya pertokoan, pusat pembelanjaan modern, terminal angkot dan pasar telah menandai perubahan yang signifikan. Salah satu pusat pembelanjaan yang ada di Kabupaten Wonogiri adalah Pasar Kota Wonogiri yang berdampingan dengan terminal angkutan kota dan stasiun yang terletak di Jalan Jenderal Sudirman, Kabupaten Wonogiri. Jalan Jenderal Sudirman merupakan jalan kabupaten yang menjadi jalur akses menuju kota. Selain itu Jalan Jenderal Sudirman terdapat pusat pembelanjaan modern, pertokoan, perkantoran, pasar, terminal angkutan kota dan stasiun yang lokasinya tepat di pinggir jalan Jenderal Sudirman. Lokasi tersebut tidak adanya parkir off street bagi pusat pembelanjaan modern dan pertokoan, maka dari itu lokasi sekitar Jalan

Jenderal Sudirman menggunakan parkir on street untuk kendaraan roda empat dan dua, hal ini tentu saja menjadi faktor utama kepadatan arus lalu lintas. Keadaan lalu lintas yang padat dan kecepatan tinggi merupakan hal yang membahayakan apabila fasilitas pejalan kaki khususnya di Jalan Jenderal Sudirman tidak memadai.

Permasalahan terdapat juga pada perilaku pejalan kaki. Perilaku pengguna jalan setelah berbelanja dan keluar melalui pintu tengah pasar pejalan kaki langsung menyeberang di pintu tengah tersebut sedangkan fasilitas zebra cross berada pada pintu masuk pasar sebelah kanan pasar. Di Jalan Jenderal Sudirman terdapat zebra cross di depan pintu masuk sebelah kanan dari pasar tetapi keadaannya cat sudah memudar. Selain itu masih banyak ditemukan pejalan kaki yang tidak menyebrang menggunakan fasilitas penyebrangan karena pejalan kaki yang memilih menyebrang di pintu masuk tengah yang tepat berada di pintu masuk utama ke pasar. Pada Jalan Jenderal Sudirman terdapat tiga mulut simpang yang menjadi alternatif pengendara mengambil jalan tersebut untuk menuju ke pasar. Hal tersebut membahayakan karena laju kecepatan pengendara dari APILL Gudang Seng (Jalan Raya Wonogiri) melaju dengan kecepatan tinggi dan pejalan kaki yang akan menyebrang dari salah satu mulut simpang tersebut menjadikan konflik lalu lintas.

Dengan demikian, dapat dikatakan dengan tingginya volume kendaraan dan pejalan kaki di Jalan Jenderal Sudirman khususnya di depan Pasar Kota Wonogiri telah menimbulkan konflik besar dalam hal kebutuhan fasilitas pejalan kaki. Selama ini prasarana pejalan kaki tidak menjadi fokus utama dalam peningkatan fasilitas transportasi, sehingga prasarana pejalan kaki sangat minim keamanan dan keselamatannya. Oleh karena itu, penting untuk menganalisis kebutuhan fasilitas penyebrangan pejalan kaki, yang diharapkan dapat meminimalisir konflik langsung antara kendaraan dengan pejalan kaki yang menyebrang.

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka peneliti membuat suatu rumuan masalah :

- I.2.1 Bagaimana karakteristik pejalan kaki di Jalan Jenderal Sudirman khususnya di depan Pasar Kota Wonogiri?
- I.2.2 Bagaimana analisis kebutuhan fasilitas pejalan kaki yang menyeberang dan menyusuri di Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Wonogiri?
- I.2.3 Bagaimana desain fasilitas pejalan kaki di kawasan Pasar Kota Wonogiri?

I.3 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini dilakukan untuk memudahkan dalam pengumpulan data, analisis data dan pengolahan data lebih lanjut. Adapun batasan masalah dalam penulisan ini sebagai berikut.

- I.3.1 Lokasi penelitian ini berada di Jalan Jenderal Sudirman khususnya depan Pasar Kota Wonogiri, Kabupaten Wonogiri.
- I.3.2 Karakteristik pejalan kaki yang ditinjau adalah arus (flow), kecepatan (speed), kepadatan (density) dan ruang.
- I.3.3 Penentuan kebutuhan fasilitas pejalan kaki hanya dari aspek volume penyeberangan jalan (P) dan kendaraan 2 arah (V) dan t
- I.3.4 Mengenai tingkat kebutuhan fasilitas pejalan kaki yang kemudian dikaitkan dengan desain perencanaan fasilitas pejalan kaki.

I.4 Tujuan Penelitian

- I.4.1 Mengetahui karakteristik pejalan kaki di Jalan Jenderal Sudirman khususnya di depan Pasar Kota Wonogiri.
- I.4.2 Menganalisis kebutuhan fasilitas pejalan kaki yang menyeberang dan menyusuri di Jalan Jenderal Sudirman Kabupaten Wonogiri.
- I.4.3 Memberikan rekomendasi desain fasilitas pejalan kaki di kawasan Pasar Kota Wonogiri.

I.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian perancangan kebutuhan fasilitas penyeberangan jalan ini berguna untuk pengembangan ilmu dari mata

kuliah Teknik Perlengkapan jalan program studi DIV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan.

1.5.2 Manfaat Praktis

- a. Bagi penulis, sebagai penerapan ilmu yang telah didapatkan selama pendidikan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.
- b. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan sebagai bahan referensi dan tambahan informasi untuk penelitian selanjutnya.
- c. Bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Wonogiri, memberikan sumbangan pemikiran mengenai desain fasilitas penyeberangan di kawasan pasar.
- d. Bagi masyarakat, memberikan gambaran dan informasi kepada pembaca mengenai kajian perencanaan kebutuhan fasilitas pejalan kaki.

I.6 Keaslian Penelitian

Tabel I. 1 Keaslian Penelitian

No	Judul	Metode	Penulis
1.	Studi Karakteristik Pejalan Kaki dan Pemilihan Jenis Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki di Kota Palu	Metode penelitian yang digunakan untuk menentukan fasilitas menggunakan PV^2 dan menentukan karakteristik menggunakan penyebaran kuisisioner.	Penelitian ini dilakukan oleh Mashuri dan Muh. Ikbal
2.	Analisis Kebutuhan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Depan Lippo Plaza	Metode penelitian yang digunakan untuk menentukan fasilitas menggunakan PV^2 dan menentukan karakteristik menggunakan penyebaran kuisisioner.	Penelitian ini dilakukan oleh Muh. Thahir Azikin, Rudi Balaka, Al Amin Andi Mala

3.	Efektifitas dan Kepuasan Pengguna Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Pasar Induk Kramat Jati	Penelitian efektifitas dan kepuasan ini menggunakan metode SPSS untuk mengetahui kepuasaan dan LOS untuk menentukan tingkat pelayanan Jembatan Penyeberangan Orang	Penelitian ini dilakukan oleh Achmad Nadjam, Mohamad Ferdiansyah, Hendrik Jonathan Sitorus
4.	Analisa Kebutuhan Jalur Pedestrian Pada Pasar Kota Baru Kabupaten Tanah Datar	Metode yang digunakan kebutuhan jalur pedestrian atau pejalan kaki yaitu lebar trotoar sesuai Petunjuk Direktorat Jendral Bina Marga Nomor 007/T/BNKT/1990 dan Direktorat Jenderal Bina Marga (1995), serta rekomendasi kebutuhan fasilitas penyebrangan berdasarkan Direktorat Jenderal Bina Marga (1995) dan Departemen Pekerjaan Umum (1999).	Penelitian dilakukan oleh Helga Yermadona
5.	Perencanaan Desain Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan (Studi Kasus Pada Ruas Jalan Trunojoyo dan M.T Haryono Kota Malang)	Metode penelitian yang digunakan dengan membandingkan 3 ruas jalan dan untuk menentukan fasilitas pejalan kaki menggunakan PV^2 dan menentukan tingkat pelayanan	Penelitian ini dilakukan oleh taruna PKTJ pada tahun 2015

		menggunakan penyebaran LOS.	
6.	Studi Pemanfaatan Lampu Lalu Lintas Untuk Penyeberang Jalan dan Pengaruhnya Terhadap Panjang Antrian Kendaraan (Studi kasus: Pelican Depan Manado Town Square)	Metode yang digunakan dalam penelitian ini untuk perhitungan menggunakan MKJI dan selanjutnya menggunakan model Greenshield, Greenberg, dan Underwood.	Penelitian dilakukan oleh Belinda Septiani Pesik, Samuel Y. R. Rompis, Sisca V. Pandey