

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Pertumbuhan volume lalu lintas jalan khususnya di Kota Semarang terus meningkat dengan pesat akibat dari pertumbuhan dan perkembangan kota serta laju pertumbuhan penduduk. Kota Semarang sebagai ibukota provinsi dan sentra dari kegiatan ekonomi, industri, perdagangan, pendidikan maupun kebudayaan di Jawa Tengah yang letaknya berada di tengah-tengah Pulau Jawa sehingga menambah arus lalu lintas barang dan jasa dari daerah-daerah di sekitarnya. Struktur perkotaan kota Semarang mempunyai letak yang sangat strategis pada jalur utama transportasi yaitu Jakarta – Semarang - Surabaya, sehingga paling banyak dilalui untuk menghubungkan pusat-pusat kegiatan baik dalam Kota Semarang maupun kota-kota besar di Jawa dari arah barat dan atau selatan Kota Semarang menuju arah timur atau sebaliknya.

Bidang TI Subbid Tek Info Polda Jawa Tengah mencatat sebanyak 1.008 kejadian kecelakaan terjadi di Kota Semarang dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 189 korban, luka berat sebanyak 5 korban, luka ringan sebanyak 1.086 korban dengan kerugian mencapai Rp. 1.026.900.000,00. Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil mencatat jumlah penduduk di Kota Semarang pada tahun 2016 mencapai 1.648.278 penduduk, tahun 2017 mencapai 1.658.552 penduduk, kemudian pada tahun 2018 mencapai 1.668.578 penduduk dan tahun 2019 mencapai 1.815.729 penduduk. Hal ini menunjukkan adanya suatu pertumbuhan penduduk yang cukup pesat di Kota Semarang, diprediksi jumlah ini akan terus berkembang pesat mengingat potensi-potensi dan juga persebaran penduduk yang semakin meningkat. Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk dan semakin banyaknya pendatang yang menetap di Kota Semarang mengakibatkan semakin meningkatnya

aktifitas penduduk, sehingga pergerakan Kota Semarang menjadi meningkat.

Pejalan kaki adalah bagian dari setiap lingkungan jalan, dan perhatian harus dilakukan terhadap keberadaan mereka baik pada jalan antarkota sebagaimana pada jalan perkotaan (AASHTO, 2001). Berjalan kaki adalah bagian dari pergerakan pelaku perjalanan dan merupakan sarana transportasi yang paling sederhana. Pergerakan pejalan kaki meliputi pergerakan-pergerakan menyusuri jalan, memotong jalan dan persimpangan. Namun pejalan kaki berada pada posisi yang lemah dan rentan terhadap konflik atau kecelakaan saat mereka bercampur dengan moda transportasi lain. Berjalan kaki merupakan salah satu cara berlalu lintas dalam sistem transportasi, dan sangat dominan di daerah perkotaan atau lokasi yang memiliki permintaan tinggi dengan periode pendek.

Sebagaimana lazimnya di suatu perkotaan, karena tuntutan perkembangan ekonomi, perdagangan dan kemudahan jangkauan pelayanan bagi masyarakat, maka fasilitas-fasilitas umum, seperti hotel, pertokoan dan lain sebagainya biasanya mengelompok pada suatu daerah tertentu, karena letak bangunan yang menyebar ke seluruh kawasan, maka suatu pejalan kaki harus menyebrangi lalu lintas sampai tempat tujuan.

Lalu lintas campuran menyebabkan banyak masalah bagi kendaraan dan pejalan kaki dalam hal keterlambatan dan keamanan. Perilaku pejalan kaki untuk tidak menyeberang jalan di tempat yang tepat, namun di bagian jalan mana pun sangat berisiko dan dapat menyebabkan konflik dengan kendaraan yang melewati jalan (Hapsari dan Malkhamah, 2012). Kota pada umumnya berkarakter sebagai lingkungan yang nyaman bagi para pejalan kaki. Namun, kehadiran kendaraan bermotor menyebabkan terjadinya persaingan yang tidak seimbang dengan pejalan kaki (Arif Rahman, 2005) bahwa kurangnya fasilitas pejalan kaki yang memadai, terutama fasilitas berjalan dan penyebrangan, sangat berdampak pada keselamatan jiwa pejalan kaki, dimana 35%-nya adalah anak-anak.

Fasilitas penyeberang adalah suatu fasilitas pejalan kaki di jalan untuk mengkonsentrasikan pejalan kaki yang menyeberang (*Highway Capacity Manual*, 2000). Setiap pejalan kaki yang menyeberang pada fasilitas penyeberangan ini memperoleh prioritas beberapa saat untuk berjalan lebih dahulu.

Pesatnya pergerakan lalu lintas ini dirasakan juga pada ruas Jalan Prof. Dr. Hamka Kecamatan Ngaliyan yang merupakan kawasan pendidikan dan komersial seperti kompleks pertokoan, hal ini ditandai dengan banyaknya aktivitas pejalan kaki yang melintas di ruas tersebut membuat masalah antara pejalan kaki dengan arus kendaraan bermotor semakin kompleks ditambah dengan geometri jalan yang menikung dan menurun mengindikasikan kendaraan bermotor dapat melaju dengan kecepatan tinggi, tepatnya di depan Kampus 3 UIN Walisongo Semarang. Konflik yang melibatkan antara pejalan kaki dengan arus kendaraan beresiko terjadinya kecelakaan, terutama apabila kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki maka tingkat cedera dan fatalitasnya tinggi, karena pejalan kaki merupakan pengguna jalan yang rentan.



**Gambar I.1** Kondisi Aktivitas Pejalan Kaki di Ruas Prof. Dr. Hamka Depan Kampus 3 UIN Walisongo, Semarang (Dokumentasi Peneliti, 2020)

Gambar diatas menunjukkan banyak pejalan kaki yang menyeberang bukan pada fasilitas penyeberangan yang disediakan sehingga membahayakan bagi penyeberang yang akan melintas oleh karena itu diperlukan upaya peningkatan keselamatan bagi pengendara kendaraan bermotor dan pejalan kaki melalui perbaikan prasarana jalan harus dipertimbangkan di sini seperti penyediaan fasilitas pejalan kaki yang sesuai.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas penelitian ini peneliti mengangkat penelitian skripsi yang berjudul "EVALUASI FASILITAS PENYEBERANGAN MENGGUNAKAN ANALISIS *GAP ACCEPTANCE* DI RUAS JALAN PROF. DR. HAMKA (DEPAN KAMPUS 3 UIN WALISONGO, SEMARANG)".

## **I.2 Rumusan Masalah**

Dengan melihat latar belakang penelitian, maka disusun sebuah rumusan masalah seperti dibawah ini:

- a. Bagaimana kondisi eksisting lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki pada fasilitas penyeberangan di ruas Jalan Prof. Dr. Hamka depan Kampus 3 UIN Walisongo Semarang?
- b. Berapa nilai *gap acceptance* / penerimaan celah kendaraan bagi pejalan kaki untuk menyeberang dengan aman?
- c. Bagaimana desain fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang dibutuhkan di ruas Jalan Prof. Dr. Hamka Depan Kampus 3 UIN Walisongo Semarang?

## **I.3 Batasan Masalah**

Penelitian ini dititik beratkan sesuai dengan tujuan agar pembahasan tidak meluas, maka diberikan ruang lingkup sebagai berikut:

- a. Lokasi studi adalah ruas Jalan Prof Dr. Hamka di depan Kampus 3 UIN Walisongo Semarang
- b. Untuk mengetahui tingkat keselamatan pada lokasi studi, penulis menganalisis kondisi eksisting lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki

pada ruas Jalan Prof. Dr. Hamka Depan Kampus 3 UIN Walisongo Semarang

- c. Lokasi penelitian dilakukan di ruas Jalan Prof Dr. Hamka di depan Kampus 3 UIN Walisongo Semarang sejauh 50 m diukur sebelum dan setelah fasilitas penyeberangan.
- d. *Gap Acceptance* diukur tanpa ada perbedaan jenis kendaraan.
- e. Pengukuran *Gap* yang digunakan adalah ketersediaan gap /celah antar kendaraan pada arus lalu lintas utama yang cukup bagi pejalan kaki untuk menyeberang dengan aman.
- f. Dalam penelitian ini penulis menyusun desain fasilitas penyebrangan pejalan kaki dengan mengutamakan faktor keselamatan dan keamanan bagi semua pengguna jalan.

#### **I.4 Tujuan Penelitian**

- a. Mengetahui kondisi eksisting lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki pada fasilitas penyeberangan di ruas Jalan Prof. Dr. Hamka depan Kampus 3 UIN Walisongo Semarang.
- b. Mencari nilai *gap acceptance*/penerimaan celah kendaraan bagi pejalan kaki untuk menyeberang dengan aman.
- c. Menentukan perancangan fasilitas pejalan kaki dan desain fasilitas penyebrangan pejalan kaki yang berkeselamatan di ruas Jalan Prof Dr. Hamka Depan Kampus 3 UIN Walisongo Semarang.

#### **I.5 Manfaat Penelitian**

- a. Manfaat Teoritis  
Dapat meningkatkan pengetahuan dibidang keselamatan jalan dan meningkatkan kualitas pelayanan pada masyarakat
- b. Manfaat Praktis
  - 1) Bagi Penulis  
Sebagai penerapan ilmu yang telah didapatkan selama pendidikan di kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.

2) Bagi Pemerintah

Khususnya kepada instansi yang terkait dalam melakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas khususnya manajemen kecepatan dan penyediaan fasilitas penyebrangan pejalan kaki secara komprehensif, terpadu dan terencana guna meningkatkan keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

3) Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Sebagai bahan referensi dan tambahan informasi untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan permasalahan yang sama dengan penelitian ini dan dapat digunakan sebagaimana mestinya.