

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

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

Dewasa ini transportasi modern menjadi sarana untuk memenuhi kebutuhan pergerakan manusia sehingga berjalan kaki hanya dilakukan untuk menempuh pergerakan jarak pendek. Meskipun pejalan kaki dianjurkan untuk berjalan kaki dalam menempuh perjalanan pendek, namun pejalan kaki dianggap sebagai moda transportasi yang memiliki risiko tinggi (Prabhu & Sarkar, 2016). Seiring dengan pertumbuhan kendaraan bermotor yang jumlahnya semakin meningkat dan berinteraksi dengan jalur pejalan kaki menyebabkan meningkatnya risiko-risiko bahaya terhadap aktivitas berjalan. Kecelakaan yang dialami pejalan kaki sebagian besar terjadi saat mereka menyeberang (Lestari, 2020). Aktivitas penyeberangan pejalan kaki yang dilakukan bukan di fasilitas pejalan kaki dapat mempengaruhi kelancaran lalu lintas (Kurniasari et al., 2023). Angka kecelakaan lalu lintas jalan yang menyebabkan kematian pada pejalan kaki di negara miskin dan berkembang lebih tinggi dibandingkan negara-negara berpenghasilan tinggi (Lestari, 2020). Jalur pejalan kaki di negara-negara berkembang banyak beralih fungsi digunakan sebagai tempat berdagang dan parkir kendaraan sampai menutup trotoar sebagian bahkan keseluruhan lebar jalur berjalan seperti yang terjadi di Indonesia (N. Hidayat, 2016). Pejalan kaki seringkali menggunakan badan jalan bersama kendaraan bermotor untuk melakukan pergerakan ke titik tujuan sebagai pilihan terakhir karena tidak mendapatkan hak berjalan dengan baik di trotoar. Menjadi lumrah jika pemilihan moda berjalan kaki menjadi tidak menarik dan masyarakat cenderung menggunakan kendaraan bermotor pribadi untuk menempuh jarak dekat. Dari permasalahan tersebut maka perlu adanya peningkatan aksesibilitas moda berjalan kaki pada fasilitas yang sesuai.

Fasilitas pejalan kaki merupakan seluruh bangunan pada ruang milik jalan yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kelancaran, keamanan, keselamatan, dan kenyamanan pejalan kaki (Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga No. 18/SE/Db/ 2023 tentang Pedoman

Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, 2023). Berjalan kaki mudah dilakukan jika keamanan dan kenyamanan dapat dirasakan pejalan kaki, selain itu fasilitas pejalan kaki dapat menjadi penghubung ke tempat tujuan dalam jangkauan yang masuk akal (Southwort, 2005) . Menurut *WHO* (2021) dalam *decade of action for road safety 2021-2030* upaya yang dilakukan dalam menciptakan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan peningkatan penyediaan fasilitas pejalan kaki terukur berdasarkan hasil pemeriksaan. Jalur berjalan bagi pejalan kaki dapat memberikan kemudahan bagi pergerakan lalu lintas di daerah perkotaan. Jalur pejalan kaki yang disesuaikan terhadap kebutuhan pengguna akan mempengaruhi minat individu dalam memilih berjalan dibandingkan dengan menggunakan moda lainnya (Tanan, 2011). Fasilitas pejalan kaki dengan kualitas lingkungan aktivitas berjalan sesuai akan memiliki peranan penting dalam menunjang kelancaran kegiatan dan kepentingan masyarakat. Daerah perkotaan dituntut untuk menjadi kota yang memberikan kemudahan bagi pergerakan orang dari satu tempat ke tempat lainnya salah satunya dengan berjalan. Konsep gagasan pengembangan fasilitas pejalan kaki salah satunya dengan menerapkan konsep *walkable city*. Konsep *walkable city* merupakan pengembangan dalam menciptakan sebuah kawasan berjalan kaki terjangkau dengan fasilitas yang lengkap dan memadai (Wowor et al., 2019). Konsep tersebut dikembangkan dalam pengukuran Indeks Kelayakan Berjalan yang menilai sejauh mana kondisi lingkungan dapat memberikan kesan yang ramah untuk berjalan kaki (Christiana, 2017).

Indeks Kelayakan Berjalan merupakan dukungan lingkungan pejalan kaki secara keseluruhan. Kalimat ini mencerminkan kondisi berjalan menyeluruh pada suatu daerah. Kelayakan berjalan memperhitungkan kondisi aksesibilitas dan kemudahan, keselamatan, serta kelengkapan fasilitas bagi pejalan kaki. Hasil penghitungan nilai Indeks Kelayakan Berjalan selanjutnya akan menjadi input bagi kepentingan penyusunan program dan anggaran, perancangan, pengembangan jaringan, perbaikan, pelaksanaan konstruksi, serta pemeliharaan fasilitas pejalan kaki (Surat Edaran Direktur Jenderal Bina Marga Nomor: 05/P/BM/2023 tentang Penentuan Indeks Kelayakan Berjalan di Kawasan Perkotaan, 2023).

Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan oleh Rahmatiani dan Kameswara (2021) menyatakan bahwa dengan menggunakan *Global Walkability Index* kawasan perdagangan di Kota Bandung lebih *walkable* dengan nilai 60,0 (*waiting to walk*) dibandingkan dengan kawasan pendidikan Jatinangor yang memiliki nilai 45,5 (*not walkable*). Hal ini mengindikasikan kedua fasilitas pejalan kaki yang perlu dibenahi menjadi kawasan yang ramah pejalan kaki dan mendukung tercapainya *Walkable City*. Sedangkan dalam penelitian Tanan dkk (2017) memperoleh hasil kawasan pendidikan lebih *walkable* dibandingkan kawasan perbelanjaan, perkantoran, dan peribadatan di Indonesia dengan indeks 70,64 berarti cukup baik untuk berjalan. Penelitian yang sejenis juga dilakukan oleh Agustin (2017) di Kota Malang yang memperoleh nilai parameter *buffer* dan aksesibilitas kelayakan berjalan masih rendah sehingga Jalan Merdeka Kota Malang dianggap *walkable* dengan indeks cukup antara 40 - 69, dilakukan peningkatan menjadi lebih *walkable* dengan penambahan *buffer* dan jalur difabel.

Selain penilaian tentang indeks kelayakan berjalan, fasilitas pejalan kaki perlu dikaji dalam hal risiko bahaya yang dapat diterima oleh pengguna. Dalam mobilitas pejalan kaki menggunakan fasilitas pejalan kaki tidak dapat terlepas dari adanya risiko bahaya. Risiko utama yang dapat muncul dari kegiatan berjalan pada fasilitas pejalan kaki yang bersinggungan dengan jalan raya adalah kecelakaan. *Hazard Identification and Risk Assessment (HIRA)* dinilai cukup sederhana dalam upaya untuk memudahkan identifikasi bahaya serta tingkat risiko sehingga dapat menurunkan tingkat potensi bahaya yang dapat terjadi (Prasetyo et al., 2018).

Kota Semarang memiliki karakteristik sama dengan kota kajian kelayakan berjalan penelitian sebelumnya sebagai kota yang berkembang. Beberapa kawasan di Kota Semarang mengalami perkembangan dalam hal peningkatan volume lalu lintas secara signifikan salah satunya Jalan Pandanaran. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang Peraturan Daerah Kota Semarang No. 5 Tahun 2021, jalan protokol ini merupakan jalan penghubung antara kawasan Tugu Muda dengan kawasan Simpang Lima sehingga cenderung memiliki volume lalu lintas yang tinggi. Kemacetan lalu lintas terjadi pada waktu-waktu tertentu di Jalan Pandanaran dikarenakan ramai pengunjung yang akan berbelanja di salah satu tempat

pusat oleh-oleh khas Kota Semarang ini. (Dewi et al., 2019). Sejak awal penyediaan fasilitas jalur pejalan kaki tahun 2013 kawasan ini merupakan kawasan yang banyak dilalui pejalan kaki namun kurang memberikan kenyamanan bagi pengguna karena digunakan pedagang untuk menjajakan dagangannya dan menjadi tempat parkir bagi kendaraan secara sembarangan (Indira & Suwandono, 2020).

Berdasarkan uraian maka penulis melakukan penelitian dengan judul "ANALISIS INDEKS KELAYAKAN BERJALAN DAN POTENSI BAHAYA FASILITAS PEJALAN KAKI JALAN PANDANARAN KOTA SEMARANG"

## **I.2 Rumusan Masalah**

Dari latar belakang penelitian, maka permasalahan yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana indeks kelayakan berjalan (IKB) pada fasilitas pejalan kaki ruas Jalan Pandanaran Kota Semarang ?
2. Bagaimana persepsi pejalan kaki mengenai kualitas kelayakan berjalan pada ruas Jalan Pandanaran Kota Semarang ?
3. Bagaimana nilai risiko dari hasil identifikasi bahaya pada fasilitas pejalan kaki ruas Jalan Pandanaran Kota Semarang?
4. Bagaimana rekomendasi kebutuhan fasilitas pejalan kaki pada Jalan Pandanaran Semarang ?

## **I.3 Batasan Masalah**

Batasan permasalahan pada penelitian ini yaitu:

1. Lokasi penelitian berada di Jalan Pandanaran Kota Semarang.
2. Kajian permasalahan berupa penilaian indeks aksesibilitas pejalan kaki dari penilaian kualitas dan lingkungan untuk melakukan berjalan kaki (*walkability index*).
3. Observasi lokasi penelitian menggunakan pengamatan secara langsung terhadap objek dan dokumentasi.
4. Pengukuran Indeks Kelayakan Berjalan berdasarkan pedoman yang terdapat pada Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga Nomor 15/SE/Db/2023 tentang Pedoman Penentuan Indeks Kelayakan Berjalan (*walkability index*) di Kawasan Perkotaan.

5. Analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi *hazard* dan menilai risiko bahaya dilakukan dengan metode *HIRA (Hazard Identification and Risk Assessment)*.

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

Tujuan dalam penyusunan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis nilai indeks kelayakan berjalan pada fasilitas pejalan kaki ruas Jalan Pandanaran Kota Semarang.
2. Menganalisis persepsi pejalan kaki mengenai kualitas kelayakan berjalan pada ruas Jalan Pandanaran Kota Semarang.
3. Menganalisis nilai risiko dari hasil identifikasi bahaya pada fasilitas pejalan kaki ruas Jalan Pandanaran Kota Semarang.
4. Merumuskan rekomendasi kebutuhan fasilitas pejalan kaki pada ruas Jalan Pandanaran Kota Semarang.

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

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Penelitian ini dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah maupun instansi terkait dalam menyusun rencana penataan maupun perbaikan terhadap fasilitas jalur pejalan kaki Jalan Pandanaran Kota Semarang.
2. Penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi untuk penyusunan penelitian berikutnya terkait kajian fasilitas pejalan kaki sesuai dengan prinsip *walkability* dalam peningkatan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pengguna jalan pada ruas Jalan Pandanaran Kota Semarang.
3. Memberikan pengetahuan dan wawasan serta dapat mengaplikasikan serta mengembangkan pengetahuan yang didapatkan selama masa perkuliahan.

#### **I.6 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan bertujuan untuk mempermudah penyusunan tahapan penelitian pada setiap bab secara beruntun. Secara garis besar sistematika penyusunan penelitian yang berjudul "ANALISIS INDEKS KELAYAKAN BERJALAN DAN POTENSI BAHAYA FASILITAS PEJALAN KAKI JALAN PANDANARAN KOTA SEMARANG" terdiri dari lima bab yang meliputi :

## **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menjelaskan latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisi dasar teori dan informasi dari literatur yang digunakan untuk mendukung penelitian, sehingga perhitungan dan analisis dilakukan secara teoritis mengenai penelitian serta kutipan dari buku yang berkaitan dengan penyusunan skripsi.

## **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini berisikan penjelasan lokasi penelitian dan prosedur yang akan dilakukan dengan cara memperoleh data - data yang relevan dengan penelitian.

## **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisikan penyajian data - data yang diperoleh dan hasil analisis di analisis yang dibahas untuk mendapatkan beberapa kesimpulan.

## **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini berisi kesimpulan dari permasalahan yang ada, serta saran untuk merekomendasikan tempat penelitian tersebut.