

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

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

Perkembangan kota-kota besar di Indonesia senantiasa diiringi dengan pertumbuhan populasi penduduk. Akibatnya timbul berbagai dampak dan permasalahan baik aspek sosial, ekonomi dan lingkungan. Dewasa ini di Indonesia gencar mewujudkan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan (Rahmatiani & Kameswara, 2021). Terdapat 17 tujuan pembangunan berkelanjutan yang mencakup beberapa aspek yang dicapai seperti pengurangan tingkat kemiskinan, kesehatan, pendidikan dan perlindungan lingkungan ([THE 17 GOALS | Sustainable Development](#)). Salah satu tujuan pada poin 11 yaitu kota dan komunitas berkelanjutan, memberikan penjelasan mengenai pentingnya menciptakan kota yang berkelanjutan ramah lingkungan dan layak huni (*livable*).

Sebuah kota dikatakan *livable city* atau layak dihuni apabila masyarakat merasa nyaman untuk menempati, menghuni dan beraktivitas di kota tersebut (Suwarlan, 2020). Beberapa upaya guna mewujudkan kota yang layak huni yaitu dengan menyediakan ruang publik yang berfungsi sebagai ruang sosialisasi dan interaksi antar masyarakat serta mendorong kemudahan mobilitas dengan berjalan kaki. Berjalan kaki memiliki arti sebagai salah satu moda transportasi utama bagi masyarakat perkotaan untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya yang dapat dilakukan dengan mudah dan efisien (W. Kurniawati, 2019). Kota yang memprioritaskan berjalan kaki sebagai mobilitas utama warga akan menciptakan lingkungan yang lebih ramah dikarenakan berkurangnya penggunaan kendaraan bermotor yang biasanya menimbulkan polusi udara dan suara serta tingginya kecepatan kendaraan (ITDP Indonesia, 2023). Sehingga penyediaan fasilitas pejalan kaki menjadi penting dan perhatian bagi pemerintah dalam perencanaan wilayah kota untuk mengakomodasi pejalan kaki dengan memerhatikan fungsi semestinya (Ardiansah et al., 2020).

Berjalan kaki di lingkungan yang minim infrastruktur untuk pejalan kaki dan memiliki karakteristik kecepatan tinggi mengurangi minat berjalan kaki dan meningkatkan resiko cedera pejalan kaki (Lestari & Pramita, 2020).

Berdasarkan riset yang dilakukan oleh Stanford University terhadap 717.627 orang dari 111 negara menyatakan bahwa Indonesia menjadi negara paling malas berjalan kaki dengan kalkulasi hanya 3.513 langkah perhari lebih rendah dibanding warga hongkong yang mencapai 6.880 langkah perharinya (Halimah, 2024). Hal ini sebagai akibat masih banyak ditemukannya berbagai fenomena permasalahan pada jalur pejalan kaki di Indonesia seperti adanya alih guna pedestrian untuk PKL, minimnya fasilitas penyeberangan, kurangnya *street furniture* yang memadai dan sedikitnya ketersediaan lampu penerangan yang memengaruhi keamanan dan kenyamanan pejalan kaki untuk beraktivitas (Wardiana et al., 2024). Maka dari itu, perlu perencanaan dan perancangan fasilitas pejalan kaki yang sesuai dengan karakteristik pejalan kaki dan wilayahnya salah satunya dengan konsep *walkability* (Fahlen & Weishaguna, 2022).

*Walkability* didefinisikan sebagai sejauh mana lingkungan fisik dapat mendukung aktivitas berjalan kaki (Wowor et al., 2019). *Walkability* tidak hanya berdampak pada peningkatan kesehatan masyarakat, kualitas lingkungan, tetapi juga dapat menaikkan minat masyarakat untuk melakukan aktivitas berjalan kaki (Suminar & Sari, 2021). Dengan meningkatkan nilai *walkability* menjadi salah satu aspek penting dalam perwujudan kota yang berkelanjutan (Agustin, 2017). Cerminan keseluruhan kondisi berjalan suatu area dapat diketahui melalui *walkability* sehingga bisa dilakukan evaluasi pada skala lokasi, ruas jalan, ataupun skala lingkungan (Agradiana, 2020).

*Walkability Index* menjadi salah satu metode untuk menilai kondisi kelayakan berjalan yang dikembangkan oleh Krambeck tahun 2006 dalam bentuk *Global Walkability Index* yang kemudian dijadikan pedoman dalam penelitian "*Walkability and Facilities in Asian Cities*" yang ditulis oleh Leather, Fabian, Gota, dan Meija tahun 2011 yang meneliti kualitas lingkungan dan fasilitas pejalan kaki kota-kota di Asia. Hasil menunjukkan bahwa Jakarta sebagai salah satu kota yang *not walkable* dibanding kota-kota lain di Asia karena masih minimnya fasilitas pejalan kaki dalam suatu kawasan dimana kepentingan perlu dicapai dengan kendaraan bermotor bukan berjalan kaki (Leather et al., 2011).

Banyak kota-kota di Indonesia yang mulai melakukan penataan kota dan membenahi wajah kota dengan konsep kota ramah pejalan kaki untuk

mewujudkan kota yang lebih manusiawi dan untuk mendukung pergerakan penduduk dengan lebih dinamis. Termasuk Jakarta, sejak 2016 pemerintah provinsi DKI Jakarta mengubah paradigma kebijakan transportasi yang semula *Car Oriented Development (COD)* menjadi *Transit Oriented Development (TOD)* sebagai upaya mengatasi permasalahan transportasi dan lingkungan dengan tujuan menekan jumlah penggunaan kendaraan bermotor dengan mendorong aktivitas berjalan kaki dan penggunaan transportasi umum (Mulyadi, 2020). Perubahan paradigma ini menempatkan hak pejalan kaki pada prioritas pertama dengan penyediaan jalur pejalan kaki sebagai pendukungnya, hal ini sejalan dengan visi DKI Jakarta mewujudkan Jakarta sebagai Kota *Walkable* dengan menciptakan ruang pejalan kaki yang lengkap, aman, nyaman dan humanis serta mendukung transportasi publik (Mulyadi & Santosa, 2022). Penyediaan jalur pejalan kaki yang ada didesain tidak hanya layak, namun ideal untuk digunakan oleh pejalan kaki (Jakarta Smart City, 2018). Pemprov DKI Jakarta mulai menata trotoar atau jalur pejalan kaki DKI Jakarta dengan konsep *complete street*, konsep ini mengalokasikan ruang dan desainnya dapat mengakomodir kebutuhan mobilitas dan aktivitas seluruh pengguna jalan secara inklusif (ITDP Indonesia, 2017). Konsep *complete street* menerapkan sejumlah prinsip ramah bagi pejalan kaki dengan penambahan *street furniture, signage, dan wayfinding* sehingga membuat trotoar memberikan pengalaman berkesan dan memicu orang untuk beraktivitas dengan berjalan kaki (Tuwo & Herasmaranindar, 2022). Penataan terus dilakukan secara konsisten mengingat rasio panjang jalan yang memiliki trotoar di DKI Jakarta hanya sebesar 8,71% atau 545 km dari 7000 km total keseluruhan panjang jalan (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI, 2024).

Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) Jakarta 2030, penyediaan prasarana pejalan kaki, diprioritaskan pada pusat-pusat kegiatan. Dijelaskan lebih lanjut pada pasal 119 ayat 3 poin b pembangunan kembali fasilitas perdagangan dan jasa disertai dengan peningkatan sarana dan prasarana pejalan kaki pada terutama kawasan Tanah Abang dan Senen. Salah satu yang menjadi perhatian yaitu Jalan K.H Mas Mansyur. Berdasarkan Keputusan Gubernur No 312 tahun 2022 tentang penetapan status jalan DKI Jakarta, Jalan K.H Mas Mansyur merupakan jalan dengan status jalan Provinsi

yang memiliki fungsi jalan sebagai jalan arteri sekunder. Jalan K.H Mas Mansyur memiliki keberagaman tata guna lahan mulai dari kawasan perdagangan, perkantoran, permukiman, dan pendidikan menjadikan jalan ini banyak dilalui oleh pejalan kaki (Prayogi et al., 2020). Tingginya aktivitas berjalan kaki pada ruas jalan K.H Mas Mansyur tidak diimbangi dengan penyediaan fasilitas pejalan kaki dimana jalur pejalan kaki dirasa kurang ramah untuk mengakomodasi pergerakan pejalan kaki dikarenakan adanya pengalihfungsian trotoar oleh PKL untuk berjualan dan adanya parkir kendaraan di sembarang tempat membuat trotoar makin sempit dan tidak nyaman sehingga pejalan kaki seringkali menggunakan bahu jalan sewaktu-waktu yang dapat menurunkan keamanan dan keselamatan pejalan kaki (Th Salean & Sinaga, 2020). Selain itu, minimnya pemeliharaan fasilitas pejalan kaki pada jalan K.H Mas Mansyur terlihat beberapa bagian trotoar yang rusak, muncul aroma, tidak adanya fasilitas infrastruktur berkebutuhan khusus serta pudarnya marka zebra *cross*.

Isu keselamatan mengenai kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki juga menjadi perhatian penting pada jalan K.H Mas Mansyur. Berdasarkan data Polda Metro Jaya Jakarta pada periode 3 tahun terakhir yaitu 2021-2023, tercatat terdapat 44 kejadian kecelakaan di jalan K.H Mas Mansyur dimana kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki berada pada angka yang cukup tinggi yaitu berada pada angka 23% atau 10 kejadian kecelakaan. Salah satu kejadian terjadi pada tanggal 19 april 2023, sebuah kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki A (27) dengan pengguna mobil yang dikendarai D (64) di ruas jalan K.H Mas Mansyur yang melaju dari arah selatan ke utara mengalami hilang kendali menabrak sisi belakang pejalan kaki yang berjalan di bahu jalan dan selanjutnya menabrak 3 unit kios/lapak penjual kurma dan kendaraan minibus Toyota Fortuner B-1750-PJH yang sedang terparkir di pinggir jalan (Noviansyah, 2023). Kecelakaan pejalan kaki yang disebabkan berjalan tidak pada tempatnya menguatkan bahwa ruas jalan K.H Mas Mansyur belum menjadi ramah bagi keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.

Berdasarkan uraian kondisi yang ada pada jalur pejalan kaki jalan K.H Mas Mansyur, penulis tertarik mengadakan penelitian yang berjudul "**Kajian Penilaian Kualitas Jalur Pejalan Kaki dengan Metode Indeks Kelayakan Berjalan (Studi Kasus: Jalan K.H Mas Mansyur, Jakarta**

**Pusat)**". Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan penilaian dan bahan evaluasi terhadap penyediaan dan pemenuhan fasilitas pejalan kaki melalui peningkatan indeks kelayakan berjalan di wilayah perkotaan yang berkualitas sehingga nantinya dapat memberikan rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki.

### **I.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah ada, dapat dirumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi eksisting fasilitas jalur pejalan kaki dan tingkat pelayanan pejalan kaki pada Jalan K.H Mas Mansyur?
2. Bagaimana tingkat *walkability* (indeks kelayakan berjalan) jalur pejalan kaki pada Jalan KH Mas Mansyur?
3. Bagaimana tingkat kepuasan dan kepentingan pejalan kaki terhadap jalur pejalan kaki pada Jalan K.H Mas Mansyur?
4. Bagaimana rekomendasi kebutuhan fasilitas pejalan kaki untuk meningkatkan indeks kelayakan berjalan pada Jalan KH. Mas Mansyur?

### **I.3. Batasan Masalah**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah untuk memberikan ketegasan dalam cakupan penulisan ini, maka perlu ditetapkan batasan penulisan sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian berada Ruas Jalan K.H Mas Mansyur segmen utara dimulai dari *underpass* tanah abang – simpang stasiun karet.
2. 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 Perkotaan.
3. Kajian permasalahan berupa penilaian indeks aksesibilitas pejalan kaki dari penilaian kualitas dan lingkungan untuk melakukan aktivitas berjalan kaki (*walkability index*).
4. Pengamatan dilakukan pada hari kerja (*weekdays*) dan hari libur (*weekend*) dengan *peak hour* yang ditentukan berdasarkan LHR.

5. Pedoman penilaian mengenai tingkat *walkability* menggunakan pedoman Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga Nomor 15/SE/Db/2023 tentang penentuan Indeks Kelayakan Berjalan di Kawasan Perkotaan.
6. Perhitungan tingkat kepuasan dan kepentingan pejalan kaki menggunakan metode *Customer Satisfaction Index (CSI)* dan *Importance Performance Analysis (IPA)*.
7. Penyebaran kuesioner mengenai tingkat kepuasan dan kepentingan jalur pejalan kaki dilakukan di luar jam *peak hour*.
8. Visualisasi rekomendasi dilakukan dengan menggunakan aplikasi *SketchUp*.

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

Sesuai dengan rumusan masalah diatas, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Menganalisis kondisi eksisting fasilitas pejalan kaki dan tingkat pelayanan pejalan kaki pada Jalan K.H Mas Mansyur.
2. Menganalisis tingkat *walkability* (indeks kelayakan berjalan) pada jalur pejalan kaki pada jalan KH. Mas Mansyur.
3. Menganalisis tingkat kepuasan dan kepentingan pejalan kaki terhadap jalur pejalan kaki pada jalan K.H Mas Mansyur.
4. Memberikan rekomendasi peningkatan kualitas pejalan kaki berdasarkan indeks kelayakan berjalan.

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

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini berkontribusi pada pengembangan teori terkait kualitas fasilitas pejalan kaki. Selain itu, penelitian ini juga memberikan nilai tambah dalam menguji validitas atau kebenaran konsep Indeks Kelayakan Berjalan, yang dapat memperkuat kerangka kerja evaluasi kualitas fasilitas jalur pejalan kaki untuk digunakan oleh peneliti dan praktisi di masa mendatang.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan kepada pemerintah dan perencana kota terkait area yang memerlukan perbaikan

fasilitas jalur pejalan kaki bagi pejalan kaki. Hal ini akan mendukung pengembangan rencana tindak lanjut untuk meningkatkan kualitas fasilitas jalur pejalan kaki, khususnya di kawasan Jalan K.H Mas Mansyur, serta kawasan lainnya secara umum. Pada akhirnya, penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi nyata dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat dengan menciptakan lingkungan yang lebih ramah bagi pejalan kaki melalui penyediaan fasilitas yang memperhitungkan kondisi aksesibilitas dan kemudahan, keselamatan serta kelengkapan fasilitas bagi pejalan kaki di kawasan Jalan K.H Mas Mansyur.

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

### **BAB I: PENDAHULUAN**

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

### **BAB II: TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini menjabarkan mengenai tinjauan pustaka penelitian. Bagian ini berisi tentang teori landasan konseptual yang akan dijadikan literatur dan acuan untuk mendukung penelitian, analisis yang dilakukan dengan membaca buku, jurnal dan website serta disertasi yang mendukung dalam penyusunan skripsi. Pada bab ini juga disertakan penelitian terdahulu yang masih mendukung penelitian.

### **BAB III: METODE PENELITIAN**

Bab ini menjelaskan gambaran terstruktur tahap demi tahap proses pelaksanaan penelitian dalam bentuk *flow chart*, menguraikan teori-teori dan ketentuan–ketentuan umum yang digunakan dalam menganalisis.

### **BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini menjelaskan mengenai data yang diperoleh berupa data geomterik jalur pejalan kaki, volume pejalan kaki, volume kendaraan, analisis indeks kelayakan berjalan, analisis tingkat kepuasan pejalan kaki pada Jalan K.H Mas Mansyur.

## **BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini menguraikan mengenai kesimpulan akhir berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dianalisis dan saran yang dapat diimplimentasikan dalam meningkatkan kualitas jalur pejalan kaki pada daerah lain.

### **DAFTAR PUSTAKA**

Bagian ini memuat mengenai sumber – sumber atau referensi yang digunakan pada penelitian ini.

### **LAMPIRAN**

Bagian ini berupa dokumen tambahan seperti formulir survei dan data – data yang mengacu pada penelitian.