

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Peningkatan arus lalu lintas kendaraan dan pergerakan orang pada sarana transportasi pada suatu kota sangat tergantung pada pesatnya pertumbuhan ekonomi suatu daerah atau wilayah kota. Hal ini dapat dengan mudah dipahami karena transportasi sendiri merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*).

Peningkatan pergerakan ini ditandai dengan meningkatnya volume lalu lintas kendaraan maupun pejalan kaki pada suatu ruas jalan perkotaan. Berdasarkan buku Statistik Transportasi Jakarta tahun 2016 pertumbuhan kendaraan bermotor di Jakarta selama 5 tahun terakhir mencapai 5,35 persen per tahun. Jika di rinci menurut jenis kendaraan, mobil penumpang mengalami kenaikan tertinggi yaitu sebesar 6,48 persen per tahun, diikuti oleh sepeda motor sebesar 5,3 persen per tahun mobil beban tumbuh 5,25 persen per tahun dan terakhir mobil bus yang mengalami penurunan sebesar 1,44 persen per tahun.

Sedangkan untuk data jumlah penduduk di Jakarta berdasarkan Badan Pusat Statistik 2017 jumlah penduduk Jakarta pada tahun 2015 mencapai 10,18 juta jiwa, kemudian meningkat pada tahun 2016 menjadi 10,28 jiwa dan bertambah menjadi 10,37 juta jiwa pada 2017. Dimana wilayah dengan populasi terbanyak adalah Jakarta Timur sebesar 2,89 juta jiwa, diikuti oleh Jakarta Selatan sebesar 2,23 juta jiwa, lalu Jakarta Utara sebesar 1,78 juta jiwa, Jakarta Pusat 921 ribu jiwa dan Kepulauan Seribu sebesar 24 ribu jiwa.

Data statistik jumlah kendaraan dan jumlah penduduk tersebut menunjukkan bahwa pertumbuhan jumlah kendaraan maupun penduduk Jakarta cukup tinggi.

Dalam hal ini tentunya dibutuhkan sarana dan prasarana yang memadai untuk mengimbangi jumlah pertumbuhan tersebut. Namun kebijakan yang dilakukan untuk mengantisipasi volume lalu lintas ini biasanya lebih menitik beratkan pada prasarana lalu lintas kendaraan saja. Sementara prasarana untuk pejalan kaki minim mendapatkan perhatian.

Kondisi seperti ini memberikan kesan bahwa keselamatan pejalan kaki di perkotaan cenderung terabaikan dan kebijakan yang diambil cenderung berpihak pada pemilik kendaraan. Berdasarkan data dari *Federation Internationale De L'Automobile* di 89 negara kecelakaan lalu lintas memakan korban 1,3 juta jiwa per tahun atau 1 korban jiwa setiap 30 detik, dimana 50 persen korban jiwa merupakan pejalan kaki.

Berdasarkan peraturan mengenai pejalan kaki yang tertuang dalam Undang-undang NO. 22 tahun 2009 pasal 131 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain. Pejalan kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan.

Undang-undang tersebut serta data statistik kecelakaan yang telah disebutkan sebelumnya menunjukkan bahwa pejalan kaki berhak mendapatkan prioritas karena pejalan kaki berada pada posisi paling lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan.

Jalan Asia Afrika, Senayan, Jakarta, merupakan salah satu jalan protokol di tengah kota Jakarta. Jalan ini cukup strategis karena diapit oleh tiga pusat perbelanjaan yaitu Senayan City, Plaza Senayan dan ITC Senayan. Hal tersebut

menjadikan jalan ini sebagai tarikan yang besar baik itu kendaraan maupun pejalan kaki.

Berdasarkan berita di laman *websites* Merdeka.com disebutkan bahwa telah terjadi kecelakaan pada 22 September 2013 yang melibatkan 4 buah mobil dan mengakibatkan 2 orang pejalan kaki meninggal dunia dan 9 orang mengalami luka serius.


Berdasarkan hasil pengamatan bahwa terdapat dua fasilitas penyeberangan di Jalan Asia Afrika, satu berupa *zebra cross* dan satu lagi berupa jembatan penyeberangan orang (JPO) dimana fasilitas berupa *zebra cross* lebih ramai digunakan pejalan kaki karena akses yang lebih dekat sebagai penghubung tiga buah pusat perbelanjaan.

Adanya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki menekankan bahwa bentuk fasilitas penyeberangan sebidang yang ada di jalan Asia Afrika berupa *zebra cross* sudah tidak dapat memberikan rasa aman bagi pejalan kaki. Oleh karena itu dibutuhkan jenis fasilitas penyeberangan tak sebidang baik berupa jembatan maupun terowongan yang sesuai dengan persyaratan DPU Direktorat Jenderal Bina Marga untuk memfasilitasi pejalan kaki dalam menyeberang di jalan Asia Afrika Senayan Jakarta.

Berikut hasil survei pendahuluan yang di lakukan pada lokasi penelitian di jalan Afrika, Senayan Jakarta dapat dilihat pada tabel 1.1 berikut ini:

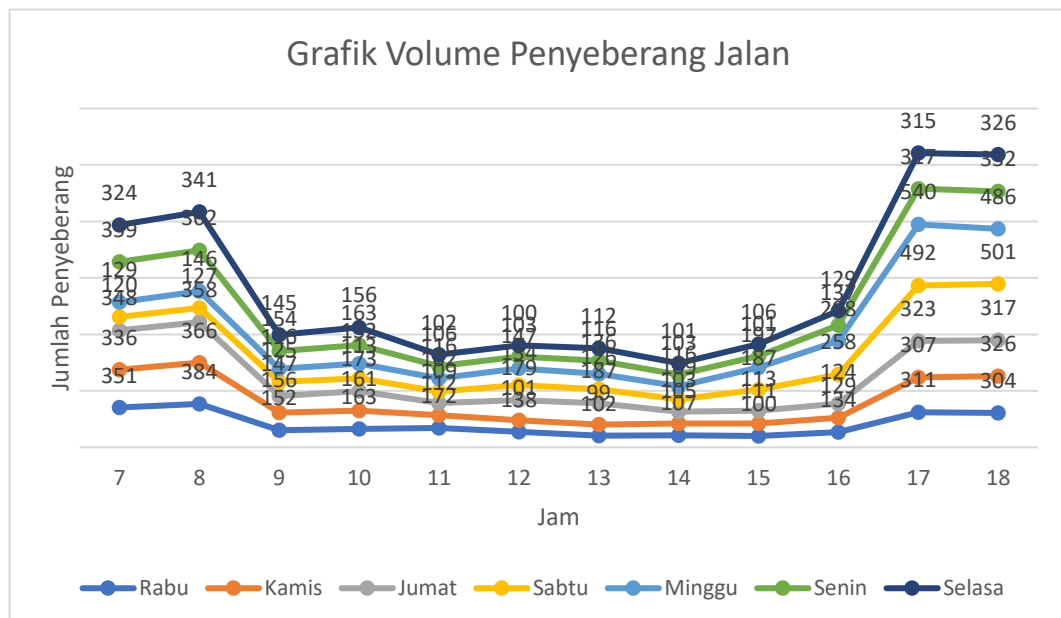
Tabel 1. : Kondisi lalu lintas dan fisik fasilitas penyeberangan

	Gambar	Keterangan
1		Konflik pejalan kaki dengan kendaraan
2		Tidak adanya garis <i>zebra cross</i> akibat pengaspalan
3		Dua orang pejalan kaki terlihat tidak menyeberang pada tempat nya
4		Terdapat JPO 280 meter dari lokasi penelitian, namun tidak ada terlihat pengguna seorang pun
5		Tidak ada ramp untuk penyandang disabilitas pada JPO

	Gambar	Keterangan
6		Kerusakan di beberapa bagian serta adanya bau kurang sedap di setiap bagian sudut JPO

Berdasarkan *Pedestrian Streetscape Guide* pemilihan bentuk fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki di tinjau dari volume kendaraan dan volume penyeberang jalan juga dipengaruhi oleh karakteristik penyeberang. Sebagai contoh usia penyeberang jalan akan berpengaruh terhadap kondisi fisik penyeberang dan kebutuhan penyeberang itu sendiri.

Survei pendahuluan terkait jumlah penyeberang jalan yang diambil pada hari Rabu 16 Mei 2018 – Selasa 22 Mei 2018 bisa dilihat pada gambar 1.1 berikut:



Gambar 1.1 : Grafik Jumlah Penyeberang Jalan

Dari grafik 1.1 bisa dilihat bahwa jumlah pejalan kaki paling banyak berada pada saat pagi antara pukul 07.00-09.00 dan pada sore hari antara pukul 16.00-18.00. Hal ini dikarenakan lokasi penelitian yang dikelilingi banyak kantor dan perusahaan swasta yang mana pada jam tersebut merupakan jam berangkat kerja dan pulang kerja.

Untuk jumlah penyeberang pada siang hari antara pukul 11.00-13.00 lebih sedikit mungkin disebabkan karena pengamatan dilakukan pada saat bulan Ramadan sehingga terjadi anomali pada jumlah penyeberang jalan. Oleh karena itu pengamatan akan dilakukan pada 4 jam sibuk, yaitu pada pagi hari antara jam 07.00-09.00 dan pada sore hari pada pukul 16.00-18.00.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya maka akan dibuat penelitian dengan judul “Analisa Kapasitas Penyeberangan Sebidang di Jalan Asia Afrika Senayan Jakarta”.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan pada latar belakang masalah yang diuraikan diatas, maka didapat identifikasi sebagai berikut :

1. Volume arus penyeberang jalan di jalan Asia Afrika tergolong tinggi.
2. Pemilihan fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki berupa *zebra cross* di Jl. Asia Afrika depan Mall Senayan City mengakibatkan konflik antara pejalan kaki dan kendaraan.
3. Adanya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki sebagai korban.

1.3. Pembatasan Masalah

Pembatasan masalah dimaksudkan agar pembahasan masalah lebih terfokus dan terarah pada sasaran yang diinginkan. Sehubungan luasnya permasalahan tersebut maka penelitian ini dibatasi hanya kepada:

1. Analisa pemilihan jenis fasilitas penyeberangan yang digunakan berdasarkan tabel pemilihan jenis fasilitas penyeberangan sebidang dan tak sebidang oleh DPU Direktorat Jenderal Bina Marga.
2. Data penyeberang jalan yang ditinjau dari usia, jenis kelamin, pekerjaan, tujuan perjalanan dan jenis fasilitas penyeberangan yang diinginkan sebagai data pendukung.
3. Penelitian akan dilakukan pada rata-rata 4 jam sibuk pada hari kerja dan hari libur yaitu pada pukul 07.00-09.00 dan 16.00-18.00.
4. Analisa kapasitas jalan dan fasilitas penyeberangan yang ditinjau berdasarkan volume pejalan kaki dan volume kendaraan.
5. Lokasi penelitian akan fokus pada fasilitas penyeberangan sebidang yaitu *zebra cross* di depan Mall Senayan City.

1.4. Perumusan Masalah

Berdasarkan kajian latar belakang masalah dan identifikasi masalah diatas, maka didapatkan rumusan masalah sebagai berikut:

Bagaimana analisa kapasitas penyeberangan sebidang *zebra cross* di Jl. Asia Afrika depan Mall Senayan City, Jakarta berdasarkan volume kendaraan dan volume penyeberang jalan?

1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Memberikan informasi bagi masyarakat dan pihak – pihak yang terkait untuk penyadaran perlunya ruang untuk pejalan kaki bagi masyarakat perkotaan khususnya di jalan Asia Afrika, Senayan Jakarta.
2. Mengetahui alternatif fasilitas penyeberangan yang sesuai dengan kebutuhan bagi pejalan kaki saat menyeberang jalan serta sesuai dengan standar persyaratan olehh DPU Direktorat Jenderal Bina Marga.
3. Memberikan sumbangan pemikiran serta bahan pertimbangan untuk dijadikan dasar perancangan dan perencanaan untuk fasilitas pejalan kaki.

1.6. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Memberikan rekomendasi pemilihan fasilitas penyeberangan untuk pejalan kaki yang sesuai dengan standar DPU Direktorat Jenderal Bina Marga.
2. Memberikan pertimbangan dan sumbangan pemikiran untuk pembangunan fasilitas penyeberangan di masa yang akan datang, khususnya di jalan Asia Afrika.