

## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pada hakikatnya pejalan kaki dalam lalu lintas memiliki tingkat biaya yang paling rendah, namun keberadaannya sering tidak dihiraukan oleh pengguna jalan yang lain, dan hal ini sangat banyak dijumpai di daerah perkotaan (Keegan & O'Mahony, 2003). Pejalan kaki seringkali merasa kurang aman dan nyaman dalam melakukan pergerakannya di jalan dikarenakan padatnya arus lalu lintas kendaraan bermotor serta kecepatannya yang cukup tinggi. Disamping itu, faktor personal dan faktor situasional juga berpengaruh terhadap perilaku pejalan kaki. Faktor personal yang dimaksud adalah preferensi masyarakat untuk memutuskan berjalan kaki atau berkendara, sedangkan faktor situasional adalah situasi dan kondisi dari jalur pejalan kaki akan sangat mempengaruhi perilaku pejalan kaki. Semakin aman, nyaman, dan efisien terkait waktu yang dibutuhkan pejalan kaki tiba di tempat tujuan, maka sangat memungkinkan kuantitas pejalan kaki akan meningkat (Harvard & Wilis, 2011). Analisis yang dilakukan untuk mengamati perilaku pejalan kaki di daerah perkotaan dapat mempermudah untuk memahami cara pejalan kaki berinteraksi dengan lingkungan dan lalu lintas sehingga dapat menyeimbangkan kebutuhan terkait kenyamanan dan keamanan pejalan kaki dalam peraturan lalu lintas yang ada (Papadimitriou, 2011).

Di Kota Malang, tingkat kemacetan sudah semakin meningkat yang diakibatkan oleh banyaknya pergerakan kendaraan bermotor. Seiring pesatnya pembangunan Kota Malang, maka pesat pula kebutuhan akan mobilitas penduduk. Untuk memenuhi mobilitas tersebut, masyarakat membutuhkan alat transportasi, sehingga jumlah pengguna kendaraan pribadi di Kota Malang bertambah banyak. Berdasarkan data Dinas Perhubungan Kota Malang yang terdapat pada Profil Kota Malang Tahun 2005, jumlah sepeda motor di Kota Malang pada tahun 2005 lalu mencapai 173.000 unit, sedangkan pemilik mobil pada tahun yang sama mencapai 63.000 unit. Hal tersebut mengakibatkan kemacetan pada ruas-ruas jalan Kota Malang. Terjadinya kemacetan ini disebabkan karena kapasitas jalan yang ada sudah tidak dapat lagi menampung

jumlah kendaraan (volume) yang semakin bertambah sehingga ruas jalan semakin sempit (RTRW Kota Malang 2001-2011). Akhir-akhir ini telah ada kebijakan baru dari Pemerintah Kota Malang untuk mengganti beberapa ruas jalan dua arah menjadi satu arah untuk mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas. Hal tersebut tentunya menimbulkan dampak positif maupun negatif yang dialami oleh berbagai macam pihak. Kemacetan semakin berkurang di beberapa ruas jalan tertentu, namun pejalan kaki semakin sulit untuk menyebrang jalan dikarenakan kecepatan kendaraan bermotor yang juga semakin tinggi.

Mayoritas guna lahan di Jalan MT.Haryono adalah perdagangan dan jasa serta pendidikan berupa Kampus Universitas Brawijaya sehingga banyak dijumpai pejalan kaki di koridor Jalan MT.Haryono. Berdasarkan penelitian terdahulu mengenai studi karakteristik dan model pemilihan moda angkutan mahasiswa menuju kampus di Kota Malang, tercatat bahwa lebih dari 70.000 mahasiswa Universitas Brawijaya bertambah setiap tahunnya, hal tersebut tentunya juga akan berpengaruh terhadap kuantitas aktivitas pejalan kaki di Jalan MT.Haryono (Djakfar, L.,dkk, 2010). Arus lalu lintas yang sangat ramai di Jalan MT.Haryono dengan volume 3811 smp/jam untuk moda sepeda motor dan 2165 smp/jam untuk moda mobil pribadi berdasarkan data penelitian mengenai pemetaan daerah kemacetan lalu lintas di Kota Malang (Amalia, 2011) dan didukung dengan adanya kebijakan pemerintah Kota Malang mengenai perubahan jalur menjadi satu arah menuju arah timur di lokasi tersebut, menyebabkan pejalan kaki seringkali mengalami kesulitan dalam menyeberang jalan. Berdasarkan hasil perhitungan statistik pada penelitian analisa efektifitas fasilitas *zebra cross* pada Jalan MT.Haryono disebutkan bahwa kecepatan kendaraan pada jarak 30 meter dari *zebra cross* adalah 38,63 km/jam sedangkan kecepatan kendaraan pada jarak 50 meter dari *zebra cross* adalah 37,03 km/jam (Arifin, Z., dkk, 2007). Hal tersebut menunjukkan bahwa pengendara kendaraan bermotor tidak mau toleransi untuk mengurangi kecepatannya guna memberi kesempatan bagi pejalan kaki yang hendak menyeberang.

Pada kondisi di lapangan, studi kasus serupa yang dijumpai di Kota Malang adalah di Jalan Merdeka Timur dimana mayoritas guna lahan di lokasi tersebut adalah perkantoran serta perdagangan dan jasa sehingga banyak sekali

dijumpai pejalan kaki. Berdasarkan RTRW Kota Malang Tahun 2001 – 2011, selama sepuluh tahun terakhir ini perkembangan swalayan dan plaza yang ada di Kota Malang sangat pesat diantaranya adalah Plaza Malang, Plaza Gajahmada, Sarinah, dan Alun-alun. Swalayan dan plaza tersebut khususnya Alun-alun berada di sekitar Jalan Merdeka Timur. Berdasarkan data studi terdahulu mengenai usulan penanganan transportasi di Jalan Merdeka Timur Kota Malang, disebutkan bahwa permasalahan yang dihadapi oleh kawasan Jalan Merdeka Timur sebagai pusat kegiatan perdagangan dan jasa di Kota Malang diantaranya adalah padatnya arus pergerakan dengan volume kendaraan mencapai 2984,5 smp/jam. Hal ini tidak sebanding dengan kapasitas Jalan Merdeka Timur yaitu 2806,69 smp/jam (Apriliani, 2010). Perkembangan yang cukup pesat di kawasan pusat Kota Malang tersebut tentunya akan menimbulkan tarikan pergerakan kendaraan yang cukup besar. Dari tarikan pergerakan yang cukup besar, maka hal tersebut akan menimbulkan potensi pergerakan pejalan kaki yang cukup besar pula. Pada kondisi eksisting di Jalan Merdeka Timur telah terdapat *zebra cross* guna memudahkan pejalan kaki untuk menyeberang, namun kenyataannya banyak dijumpai pejalan kaki yang mengalami kesusahan dalam menyeberang dikarenakan ramainya pengguna kendaraan bermotor. Sehingga dapat disimpulkan bahwa intensitas kegiatan di kawasan tersebut terus bertambah, sedangkan prasarana pergerakan yang disediakan relatif tidak bertambah khususnya fasilitas untuk pejalan kaki.

Berdasarkan Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Perkotaan (2008) dijelaskan bahwa dalam proses perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan ruang pejalan kaki dilakukan oleh pemangku kepentingan yaitu antara lain pemerintah kota, perencana maupun pihak-pihak lain dan juga melibatkan masyarakat. Wujud keikutsertaan masyarakat adalah bantuan pemikiran atau pertimbangan berkenaan dengan kebijakan penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana ruang pejalan kaki.

Maka dari itu dibutuhkan penelitian terkait penentuan jenis penyeberangan jalan yang memfasilitasi pejalan kaki yang sesuai berdasarkan standar perencanaan dan persepsi pengguna di Jalan MT.Haryono dan Jalan Merdeka Timur.

## 1.2 Identifikasi Masalah

1. Jalan MT.Haryono dan Jalan Merdeka Timur merupakan dua lokasi di Kota Malang yang memiliki keragaman aktivitas penggunaan lahan dimana Jalan MT.Haryono dikelilingi oleh guna lahan pendidikan serta perdagangan dan jasa sedangkan Jalan Merdeka Timur dikelilingi oleh guna lahan perkantoran, perdagangan dan jasa, serta ruang terbuka publik berupa alun-alun Kota Malang. Namun di kedua lokasi tersebut masih minim fasilitas untuk pejalan kaki (Survei pendahuluan, 2014);
2. Jalan MT.Haryono dan Jalan Merdeka Timur merupakan kawasan budidaya yang memiliki potensi pariwisata, yaitu untuk Jalan MT.Haryono berupa objek wisata belanja Kota Malang dengan objek industri rumah tangga kerajinan keramik dan untuk Jalan Merdeka Timur berupa objek wisata buatan dan taman rekreasi Kota Malang dengan objek Taman Alun-Alun Merdeka (RTRW Kota Malang Tahun 2010–2030). Berdasarkan potensi wisata yang dimiliki oleh kedua lokasi studi yaitu Jalan MT.Haryono dan Jalan Merdeka Timur, maka kedua lokasi tersebut sangat berpotensi banyak dijumpai aktivitas pejalan kaki namun pada kondisi eksisting masih minim fasilitas untuk pejalan kaki;
3. Berdasarkan Rencana Induk Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Malang Tahun 2013 mengenai rencana kebutuhan ruang lalu lintas kota disebutkan bahwa rencana penambahan *traffic light* akan diadakan di Jalan MT.Haryono. Kemudian, berdasarkan Rancangan Peraturan Daerah (Ranperda) Kota Malang Tengah Tahun 2011, menyebutkan bahwa terdapat rencana di Jalan Merdeka Timur berupa pengembangan *zebra cross* mengingat di sekitarnya terdapat fasilitas perkantoran, dan kawasan strategis lainnya. Namun hingga sejauh ini belum ada kajian mengenai jenis penyeberangan jalan yang sesuai di kedua lokasi tersebut;
4. Jalan MT.Haryono merupakan lokasi rawan kecelakaan dimana sisi ruas jalan banyak digunakan untuk berbagai macam kegiatan seperti pedagang kaki lima, parkir mobil, becak, dan lalu lintas pejalan kaki yang tidak teratur (Profil Kota Malang, 2005);

5. Meski sudah terdapat *zebra cross* di Jalan MT.Haryono khususnya di depan Program Kedokteran Hewan (PKH), Universitas Brawijaya, masyarakat dan mahasiswa sering mengalami kesulitan saat menyeberang jalan dikarenakan kecepatan kendaraan yang sangat tinggi dan jumlah kendaraan yang sangat banyak akibat perubahan jalan dua arah menjadi satu arah, (Hasil wawancara, pukul 12.35 WIB, tanggal 26 Mei 2014);
6. Sebagian orang yang akan menyeberang di *zebra cross* Jalan Merdeka Timur, memilih menunggu orang yang akan menyeberang hingga bergerombol agar mempermudah mereka untuk menyeberang. Hal tersebut dikarenakan arus kendaraan yang cukup tinggi dan *zebra cross* yang terletak di ujung persimpangan, (Hasil wawancara, pukul 14.50 WIB, tanggal 26 Mei 2014);
7. Banyak penyeberang jalan yang kesulitan menyeberang jalan di Jalan MT.Haryono dan Jalan Merdeka Timur, Kota Malang, kondisi tersebut dapat dilihat pada gambar 1.1 dan gambar 1.2, (Survei pendahuluan, 2014):



a. Penyeberang jalan harus menunggu dalam waktu tertentu untuk dapat menyeberang dengan aman



b. Penyeberang jalan tetap menyeberang walaupun arus kendaraan tinggi, kendaraan cenderung kurang bertoleransi terhadap penyeberang jalan



c. Terdapat banyak pejalan kaki yang menyeberang tidak pada zebra cross yang telah disediakan meskipun arus kendaraan cukup tinggi

**Gambar 1. 1** Penyeberang Jalan di Jalan MT.Haryono

Sumber: Survei pendahuluan, 2014



a. Penyeberang jalan memilih menyeberang bersama agar kendaraan mau mengurangi kecepatannya



b. Penyeberang jalan tetap menyeberang walaupun arus kendaraan tinggi

**Gambar 1. 2** Penyeberang Jalan di Jalan Merdeka Timur

Sumber: Survei pendahuluan, 2014

### 1.3 Rumusan Masalah

“Apa jenis penyeberangan jalan yang sesuai dengan kondisi di Jalan MT.Haryono dan Jalan Merdeka Timur berdasarkan standar perencanaan dan berdasarkan persepsi pengguna?”

### 1.4 Tujuan Penelitian

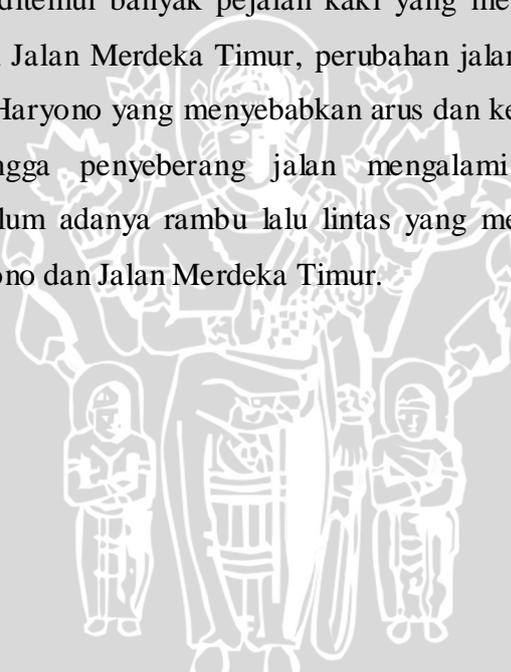
Menganalisis jenis penyeberangan jalan yang sesuai di Jalan MT.Haryono dan Jalan Merdeka Timur berdasarkan standar perencanaan dan persepsi pengguna.

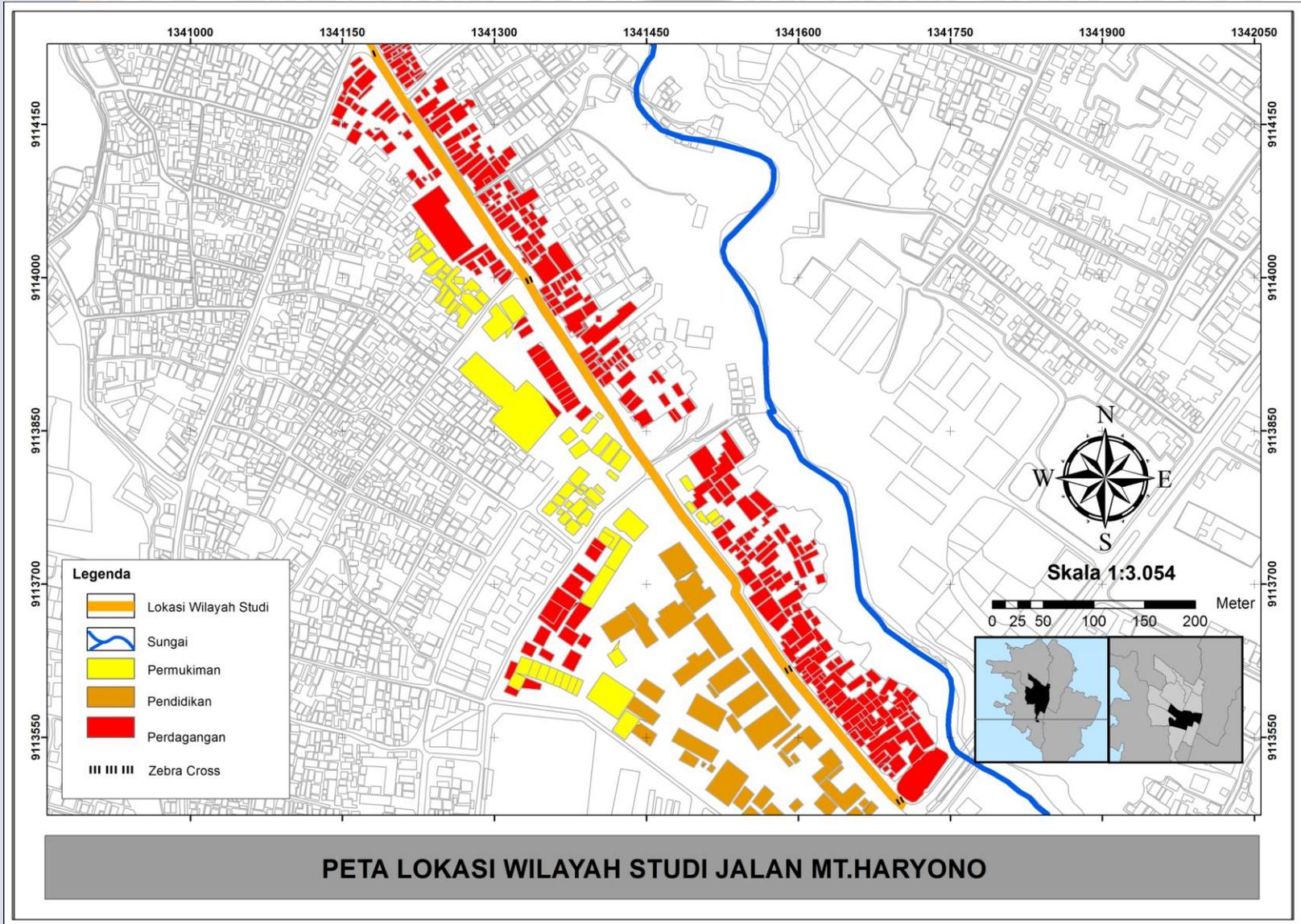
## 1.5 Ruang Lingkup Studi

Pembatasan ruang lingkup studi agar arah penelitian lebih terfokus sehingga hasil yang diharapkan lebih teliti dan mudah diselesaikan.

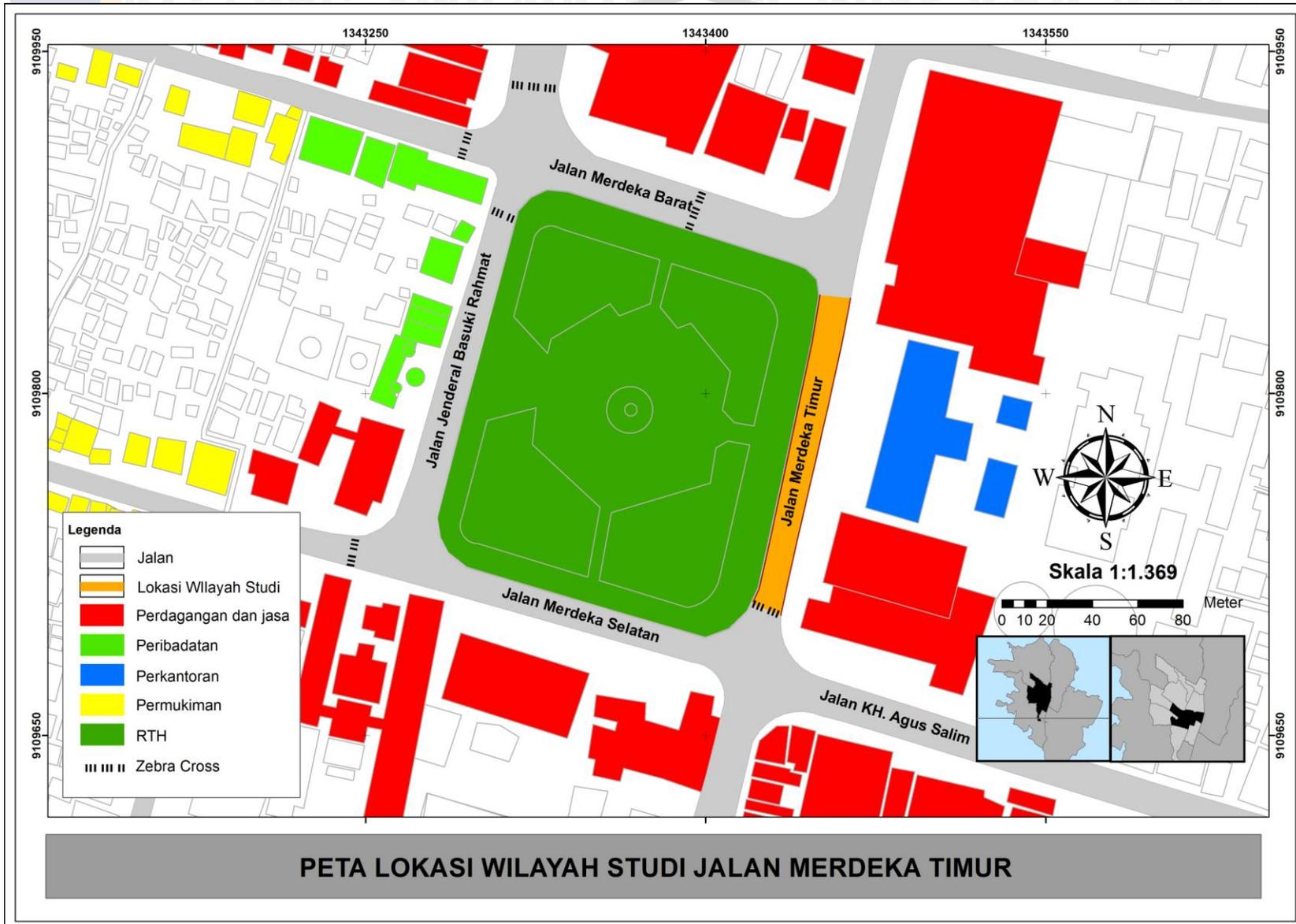
### 1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah yang menjadi objek penelitian kali ini akan dilaksanakan pada kawasan dimana mayoritas pergerakan yang ditimbulkan yakni terkait pengaruh guna lahan pendidikan, yakni Universitas Brawijaya dan guna lahan perdagangan dan jasa yakni Alun-alun Kota Malang dan pusat perbelanjaan yang mengelilinginya. Koridor Jalan MT.Haryono (Gambar 1.3) dan Jalan Merdeka Timur (Gambar 1.4) merupakan kawasan yang terpilih menjadi kawasan penelitian dikarenakan telah memenuhi beberapa aspek yang akan dikaji yakni jalan yang berpotensi ditemui banyak pejalan kaki yang menyeberang jalan di Jalan MT.Haryono dan Jalan Merdeka Timur, perubahan jalan dua arah menjadi satu arah di Jalan MT.Haryono yang menyebabkan arus dan kecepatan kendaraan semakin tinggi sehingga penyeberang jalan mengalami kesulitan dalam menyeberang, serta belum adanya rambu lalu lintas yang memfasilitasi pejalan kaki di Jalan MT.Haryono dan Jalan Merdeka Timur.





Gambar 1. 3 Peta Wilayah Studi Jalan MT.Haryono



Gambar 1. 4 Peta Wilayah Studi Jalan Merdeka Timur

### 1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi secara umum terkait dengan pembatasan lingkup materi yang akan dibahas dalam penelitian kali ini, yaitu:

1. Pejalan kaki meliputi pejalan kaki yang berjalan di tepi jalan baik itu di trotoar ataupun tidak di trotoar, dan pejalan kaki yang menyeberang dan yang tidak menyeberang dengan karakteristik yang diukur:
  - a. Umur;
  - b. Jenis kelamin;
  - c. Tingkat kesehatan fisik;
    - Sehat fisik: Pejalan kaki yang sehat secara fisik dan mampu melakukan aktivitas berjalan kaki maupun menyeberang dengan lancar tanpa bantuan alat guna mempermudahnya dalam melakukan aktivitas;
    - *Difable (different ability)*: Diartikan sebagai orang atau pejalan kaki yang memiliki keterbatasan kemampuan dalam melakukan aktivitas berjalan kaki maupun menyeberang, yang dapat berarti penyandang cacat, lanjut usia, ibu hamil, ataupun anak-anak.
2. Kondisi geometrik jalur kendaraan dan jalur pejalan kaki:
  - a. Ukuran geometrik jalur kendaraan yang meliputi:
    - Panjang jalan;
    - Lebar jalan;
    - Fungsi jalan;
    - Jumlah lajur;
    - Jumlah jalur.
  - b. Ukuran geometrik jalur pejalan kaki yang meliputi panjang, lebar, tinggi, dan fasilitas pejalan kaki;
3. Lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki:
  - a. Lalu lintas kendaraan:
    - Volume lalu lintas atau jumlah arus lalu lintas kendaraan dalam satuan kendaraan/jam;
  - b. Lalu lintas pejalan kaki:

- Arus pejalan kaki yang menyeberang jalan dalam satuan pejalan kaki/jam;
4. Jenis penyeberangan jalan:
    - Penyeberangan sebidang (*Zebra Cross, Pelican Crossing*);
    - Penyeberangan tidak sebidang (Jembatan, terowongan)
  5. Tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan pejalan kaki terhadap fasilitas penyeberangan yang terdiri dari variabel:
    - Keamanan;
    - Kenyamanan;
    - Kelancaran;
    - Peran Pemerintah

## **1.6 Manfaat Penelitian**

### **1. Bagi Peneliti:**

Mengetahui permasalahan dan solusi yang seharusnya dilakukan terkait jenis penyeberangan pejalan kaki yang sesuai untuk kondisi Jalan MT.Haryono dan Jalan Merdeka Timur tidak hanya berdasarkan perhitungan standar perencanaan, tetapi juga berdasarkan persepsi pejalan kaki;

### **2. Bagi Masyarakat:**

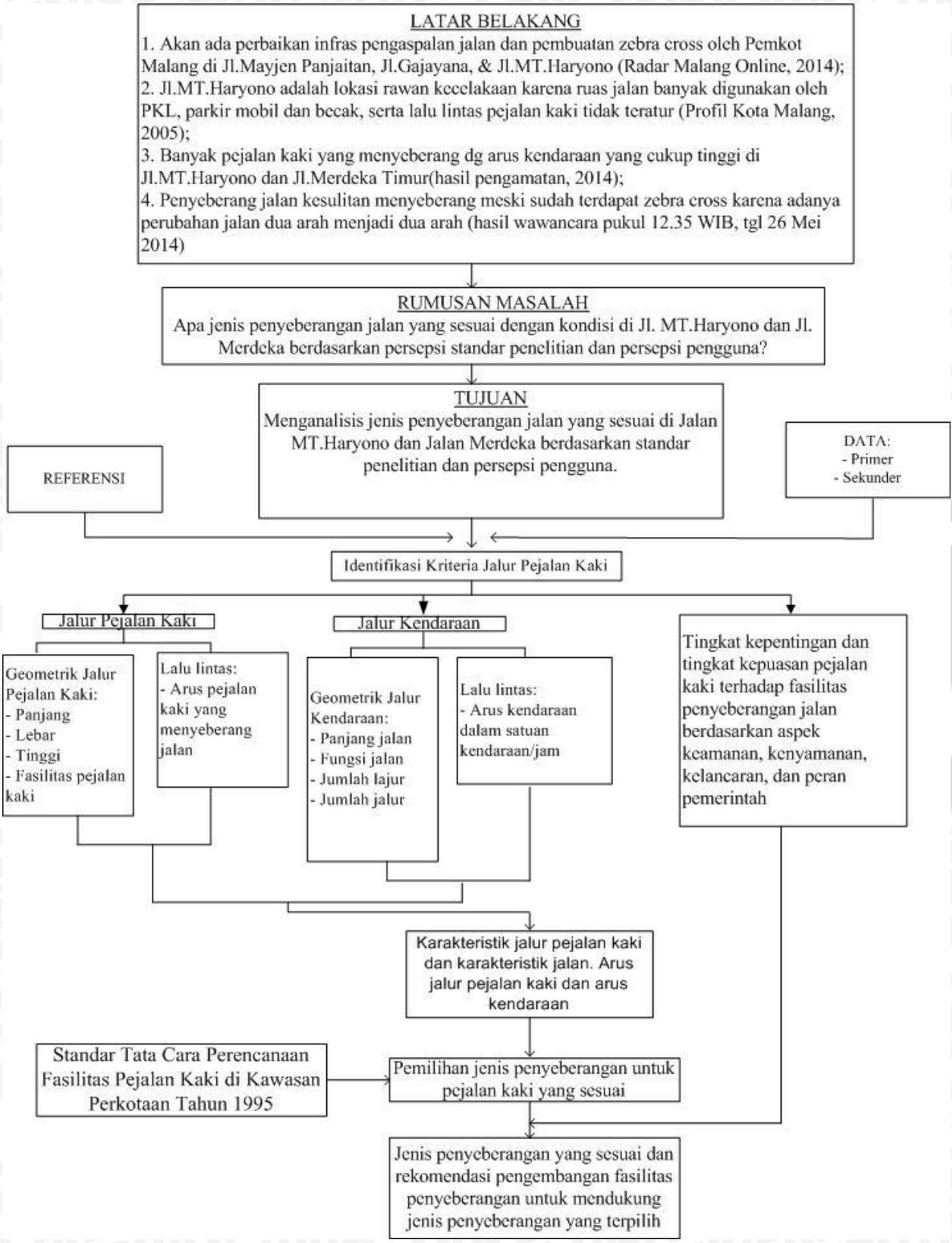
Memberikan gambaran dan pengetahuan mengenai kondisi yang sesungguhnya di lingkungan mereka terkait jenis penyeberangan pejalan kaki;

### **3. Bagi Pemerintah:**

Sebagai rekomendasi untuk pertimbangan dalam pengadaan jenis penyeberangan yang sesuai untuk diterapkan di Jalan MT.Haryono dan Jalan Merdeka Timur

## **1.7 Kerangka Penelitian**

Berikut adalah kerangka penelitian yang mencakup pembahasan dalam penelitian terkait penentuan jenis penyeberangan pejalan kaki:



Gambar 1. 5 Kerangka Penelitian Penentuan Jenis Penyeberangan Jalan

## 1.8 Sistematika Pembahasan

Adapun sistematika pembahasan secara keseluruhan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### 1. BAB I PENDAHULUAN

Berisi mengenai latar belakang penelitian, identifikasi masalah yang ditemui hingga pada kerangka penelitian yang digunakan sebagai batasan-batasan penelitian.

### 2. BAB II TINJAUAN TEORI

Berisi tentang teori-teori yang mendukung dan memperkuat penelitian agar dapat berjalan sesuai dengan ilmu yang ada.

### 3. BAB III METODE PENELITIAN

Berisi mengenai metode-metode yang digunakan untuk melakukan penelitian sehingga didapatkan hasil penelitian secara ilmiah.

### 4. BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi gambaran umum wilayah studi yang dapat diperoleh dari survey primer maupun survey sekunder serta pembahasan mengenai penelitian berdasarkan teori dan metode yang telah digunakan.

### 5. BAB V PENUTUP

Berisi tentang kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan saran untuk perbaikan penelitian selanjutnya.