

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Universitas saat ini merupakan miniatur dari penataan dan pengelolaan kota. Besarnya jumlah populasi, ukuran luasan kampus dan kompleksnya aktivitas menyebabkan ada dampak langsung dan tidak langsung terhadap lingkungan. Berbagai isu dan kesadaran yang timbul terhadap dampak lingkungan di lingkup kampus kemudian menyebabkan muncul tren yaitu penataan kampus berbasis kampus hijau (*Green Campus*). Berbagai universitas di luar negeri dan universitas ternama di Indonesia (UNAIR, UI, UII, UNPAD, UMB) sudah mulai menerapkan penataan kampus berbasis *Green Campus* (Indonesia Green Award, 2014). Banyak aspek yang ditinjau dalam mencapai predikat kampus dengan konsep *Green Campus*. Aspek-aspek tersebut bervariasi mulai dari penataan lahan, manajemen operasional kampus hingga pada penataan sirkulasi-transportasi di dalam kampus.

Berdasarkan standar dari UI Greenmetric (greenmetric.ui.ac.id, 2015), salah satu indikator *Green Campus* terdapat pada aspek sirkulasi-transportasi kampus. Lingkungan yang memiliki sarana prasarana jalur pejalan kaki, jalur pesepeda, dan mengakomodasi aktivitas berjalan kaki atau bersepeda dapat mengurangi emisi karbon dan semakin membuat kampus ramah lingkungan.

Sebagai kampus yang mencanangkan diri menuju *Green Campus*, Universitas Brawijaya (UB) pada tahun 2015 memiliki jumlah mahasiswa lebih dari 64.000 orang dan jumlah dosen/staff pengajar sekitar 2.000 orang. Menurut standar klasifikasi ukuran kampus, populasi civitas akademika lebih dari 42.000 tergolong sebagai kampus besar. Di sisi lain, standar klasifikasi menurut luasan area kampus, luas lahan Universitas Brawijaya sebesar 58 hektar ternyata tergolong sempit. Jumlah dan kondisi kepadatan civitas akademika di UB ini nyatanya tidak sebanding dengan luasan lahan yang tersedia.

Berdasarkan indikator standar UI Greenmetric tahun 2014, Universitas Brawijaya menempati posisi 330 dari 361 universitas di seluruh dunia yang bersedia memberikan informasi terkait dengan penilaian *Green Campus*. Skor angka dalam indikator pada

bagian sirkulasi-transportasi berada di bawah rata-rata, yaitu 375, dari rata-rata 967,52 poin (greenmatric.ui.ac.id, 2015). Total skor yang diberikan pada indikator tersebut adalah 1800. Dari skor tersebut dapat dilihat bahwa sirkulasi-transportasi di area kampus UB masih banyak yang perlu diperbaiki.

Dalam penerapannya, jalur pedestrian memegang peran penting dalam alur sirkulasi civitas akademika. Lingkungan kampus yang menggunakan konsep *Green Campus* harus memiliki jalur pejalan kaki yang berkualitas, langsung, mudah diakses, dan memiliki hubungan sirkulasi yang jelas antar pusat kegiatan civitas akademika (Edwards, 2000). Menurut standar *Green Campus*, lingkungan kampus seharusnya mengaplikasikan jalur pedestrian sebagai jalur sirkulasi utama di dalam kampus. Faktanya, lingkungan kampus saat ini masih didominasi oleh sirkulasi jalur kendaraan bermotor. Tersedianya jalur pedestrian masih menjadi pelengkap alur sirkulasi di dalam kampus.

Di lingkungan kampus UB, kecenderungan penggunaan kendaraan bermotor masih tinggi. Kecenderungan ini membuat berjalan kaki menjadi pilihan terakhir dalam sirkulasi di lingkup kampus UB. Kendaraan bermotor mudah keluar-masuk di dalam kampus sehingga jumlah sirkulasi kendaraan bermotor di kampus tinggi. Ruang-ruang hijau, termasuk ruang untuk jalur pedestrian kemudian dirubah menjadi ruang parkir. Civitas akademika pada akhirnya tidak nyaman menggunakan jalur pedestrian karena mayoritas sirkulasi diperuntukkan bagi kendaraan bermotor. Tidak jarang pula terjadi ancaman terhadap keamanan civitas akademika yang berjalan kaki di dalam area kampus akibat harus berbagi ruang jalan dengan menggunakan jalur untuk kendaraan bermotor.

Kondisi jalur pedestrian yang ada di area kampus UB memiliki persebaran yang bervariasi dan mayoritas tersebar pada area barat gedung Rektorat dibandingkan dengan area timur gedung Rektorat. Pada jalur-jalur jalan dengan lebar jalan lebih dari 5 meter, sudah terdapat jalur pejalan kaki, namun belum sepenuhnya jalur tersebut memenuhi standar. Masih terdapat jalur yang belum memiliki alur keterhubungan yang jelas, tidak nyaman dan memiliki kualitas perkerasan yang buruk. Kondisi jalur semakin menjadi parah akibat banyaknya kendaraan bermotor yang diparkir di sisi jalur pejalan kaki sehingga menutup akses jalur pejalan kaki. Kondisi area barat kampus *crowded* dan tidak ramah untuk aktivitas berjalan kaki, terutama antar gedung perkuliahan

Jalur pejalan kaki di kampus UB menempati posisi vital dalam sirkulasi mahasiswa di dalam kampus dan pada saat keluar-masuk kampus. Persebaran mahasiswa yang beraktivitas berjalan kaki menuju ke kampus mayoritas berada di perkampungan sisi barat

UB yaitu di daerah jalan Watugong, jalan Kerto serta daerah Summersari. Tersedianya dua pintu resmi dan satu jalan pintas pada area barat Kampus UB membuat adanya aktivitas berjalan kaki yang cukup signifikan pada hari-hari aktif perkuliahan, terutama bagi mahasiswa yang berkuliah pada area barat kampus UB (Fak. Pertanian, Fak. Perikanan, Fak. Peternakan, Fak. FISIP). Pada lingkungan kampus di sisi Utara, Selatan, dan Timur, aktivitas berjalan kaki tidak cukup signifikan akibat jalur kendaraan yang lebar, sehingga menyebabkan lebih banyak aktivitas menggunakan kendaraan bermotor keluar-masuk kampus.

Dalam pemenuhan jalur pejalan kaki yang memenuhi standar dan mendorong aktivitas berjalan kaki di dalam kampus, banyak aspek yang perlu diperhatikan oleh kampus UB. Ketersediaan jalur pedestrian yang sesuai standar dan *walkable* harus menjadi pertimbangan utama sirkulasi di lingkup kampus. Pentingnya lingkungan kampus menjadi lingkungan yang *walkable* adalah untuk menarik minat civitas akademika untuk berjalan kaki. Terwujudnya lingkungan yang *walkable*, yaitu lingkungan yang bersahabat bagi segala aktivitas berjalan kaki, merupakan salah satu kunci tercapainya lingkungan kampus yang sehat dan aktif. Interaksi yang dapat timbul selama berjalan kaki dengan civitas akademika dari lintas jurusan ataupun fakultas, dapat pula menjadi titik awal pertemuan diskusi ilmiah yang pada akhirnya dapat menghasilkan ide-ide akademik baru. Lingkungan yang mendukung kegiatan berjalan kaki juga akan mengurangi permasalahan kemacetan, polusi dan kepadatan yang berlebihan dari sirkulasi kendaraan bermotor di dalam kampus. Selain itu, peletakan jalur pedestrian yang tepat sesuai *masterplan* lingkungan kampus dapat menjadi solusi mengurangi kepadatan sirkulasi civitas akademika di lingkungan fakultas yang padat aktivitas.

Berbagai macam kelebihan dapat diperoleh dengan menerapkan kaidah-kaidah *walkability* pada lingkungan kampus. Kelebihan-kelebihan tersebut sayangnya tidak akan tercapai selama lingkungan kampus UB masih belum memenuhi kaidah *walkability* yaitu keterhubungan jalur, kenyamanan jalur, keamanan jalur dan kondisi infrastruktur yang berkualitas. Oleh karena itu, perlu dikaji aspek *walkability* pada lingkungan kampus UB untuk mewujudkan lingkungan yang *walkable* dan aktif bagi civitas akademika.

1.2 Identifikasi Masalah

Pada lingkup pengamatan dan laporan penelitian ini, ada beberapa masalah yang teridentifikasi yaitu:

1. Kedekatan area kampus sisi bagian barat dengan lingkungan indekost (daerah Ketawanggede) menimbulkan kecenderungan aktivitas berjalan kaki lebih banyak dibandingkan zona lain di lingkungan kampus. Di sisi lain sarana dan prasarana di area kampus bagian barat untuk menunjang aktivitas berjalan kaki belum sepenuhnya terpenuhi. Pada sirkulasi utama di area barat kampus, banyak dijumpai jalur pedestrian yang tidak sesuai dengan standar ketersediaan jalur pejalan kaki. Beberapa dijumpai rusak dan membuat kegiatan berjalan kaki tidak menyenangkan. Selain itu muncul kecelakaan-kecelakaan kecil sering terjadi seperti tersandung, terpeleset, terperosok, yang diakibatkan oleh jalur pedestrian yang tidak memenuhi standar.
2. Pada bagian barat kampus UB, kemungkinan-kemungkinan terjadinya *accident* akibat akses menuju jalur pejalan kaki sering tertutup kendaraan bermotor cukup tinggi karena civitas akademika terpaksa berjalan kaki pada bagian luar yang dekat dengan jalur kendaraan bermotor.
3. Pada beberapa area, jalur pedestrian yang tersedia belum memenuhi standar pelayanan jalur pedestrian yang baik. Dapat dijumpai aktivitas berjalan kaki sangat tersebar dan terkesan tidak teratur. Pejalan kaki menyeberang jalan sembarangan, jalur tidak terawat dan terdapat penghalang di sepanjang jalur. Pada beberapa titik, civitas akademika juga terpaksa berjalan mencari jalan pintas tercepat padahal tidak tersedia jalur pejalan kaki pada area tersebut. Hal ini diakibatkan jalur pejalan kaki yang ada letak lokasinya dirasa terlalu jauh dan kondisinya belum sesuai standar yang ada.

1.3 Rumusan Masalah

Bagaimana pemenuhan aspek *walkability* pada jalur pedestrian di lingkungan kampus Universitas Brawijaya?

1.4 Batasan Masalah

Dalam pembahasan laporan ini, adapun batasan masalah yang digunakan sebagai adalah sebagai berikut:

1. Lingkungan pengamatan dibatasi pada area barat kampus dengan batasan Fakultas Pertanian, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan, Fakultas Peternakan, dan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik karena memiliki tingkat aktivitas berjalan kaki yang tinggi selain pada poros utama jalan MT.Haryono – jalan Veteran. Batasan amatan kemudian dilakukan dari pintu masuk

sekunder (*origin*) yaitu di Watugong (Gerbang Teknik, Gerbang dekat Fak. MIPA – Fak. Peternakan), jalan pintas dari daerah Sumpersari, pada sirkulasi antar gedung di area barat kampus UB, dan pada area lingkungan kampus Barat UB sebagai tujuan (*destination*).

2. Banyak aktivitas berjalan kaki yang terjadi di kampus didominasi oleh mahasiswa sehingga objek amatan yang digunakan dalam penelitian untuk pengguna ini dibatasi pada mahasiswa saja. Untuk objek amatan pada jalur pejalan kaki dibatasi hanya pada objek fisik saja.

1.5 Tujuan

Untuk mengetahui pemenuhan aspek *walkability* pada jalur pedestrian di lingkungan kampus Universitas Brawijaya.

1.6 Manfaat

Dengan adanya penelitian Jalur Pedestrian di Area Kampus Universitas Brawijaya ini, diharapkan akan didapat manfaat bagi beberapa kalangan, antara lain,

1. Bagi Akademisi

Dapat menjadikan penelitian ini sebagai tambahan teori dan ilmu mengenai aspek kenyamanan pada jalur pedestrian di area kampus.

2. Bagi Praktisi

Untuk masukan terkait pertimbangan aspek *walkability* dalam perancangan jalur pedestrian khususnya di area kampus.

1.7 Kerangka Pemikiran

Berikut adalah kerangka pemikiran,

Latar Belakang:

- Kampus UB mencanangkan diri menuju *Green Campus* kelas dunia
- Berdasarkan standar Greenmetric UI, aspek sirkulasi dan transportasi Kampus UB memiliki skor di bawah rata-rata untuk memenuhi standar *Green Campus*.
- Jalur pedestrian merupakan salah satu parameter pada aspek sirkulasi dan transportasi.
- Jalur pedestrian di kampus UB belum sepenuhnya tertata dengan baik, terutama pada area barat kampus.
- Perlu penataan dan penyediaan jalur pedestrian di area barat kampus untuk memenuhi kaidah *walkability* karena area barat kampus dekat dengan permukiman penduduk dan area indekost mahasiswa.

Identifikasi Masalah :

- Area barat kampus dekat dengan area permukiman indekost mahasiswa sehingga karena kedekatan jarak dengan lingkungan kampus UB area barat aktivitas berjalan kaki cukup signifikan, namun tidak semua lingkungan barat kampus memiliki jalur pejalan kaki yang baik dan sesuai standar.
- Pejalan kaki di sisi barat kampus harus berbagi jalur sirkulasi dengan kendaraan bermotor sehingga membahayakan keselamatan pejalan kaki dan pengendara.
- Sering dijumpai aktivitas berjalan kaki menggunakan jalur jalan pintas dan tidak menggunakan jalur pejalan kaki yang ada karena kondisi jalur pejalan kaki belum sesuai standar.

Rumusan Masalah:

Bagaimana pemenuhan aspek *walkability* pada jalur pedestrian di lingkup kampus Universitas Brawijaya?

Tujuan:

Mengetahui pemenuhan aspek *walkability* pada jalur pedestrian di lingkup kampus Universitas Brawijaya?

Manfaat:

Mengetahui pemenuhan aspek *walkability* pada jalur pedestrian di lingkup kampus Universitas Brawijaya?

Gambar 1.1 Diagram Kerangka Pemikiran