

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Fasilitas pejalan kaki (*pedestrian*) merupakan suatu hal yang sangat penting bagi pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Para pejalan kaki dan pesepeda merupakan kelompok pengguna jalan yang rentan terhadap kecelakaan lalu lintas dibanding dengan kelompok pengguna jalan lain. Para pejalan kaki mudah terserang bahaya oleh karena itu pejalan kaki perlu mendapat perhatian, khususnya di daerah perkotaan. Karena pejalan kaki merupakan bagian dari arus lalu lintas, maka posisinya selalu dipihak yang lemah diantara arus lalu lintas lainnya, terutama dari aspek keselamatan (*safety*), dan keadilan (*equity*), oleh karena itu keberadaannya harus dilindungi oleh semua pihak.

Banyak sekali fasilitas untuk pejalan kaki berubah fungsi terutama di kota-kota yang penduduknya sudah cukup padat, contohnya : seperti, para pengguna kendaraan bermotor yang parkir sembarangan di bahu jalan sehingga dapat menghambat pergerakan pejalan kaki yang melewati jalan tersebut. Hal-hal inilah yang menyebabkan tidak berfungsinya prinsip-prinsip manajemen lalu lintas/transportasi di perkotaan

Salah satu hal yang dapat dilakukan adalah berusaha memisahkan pejalan kaki dengan kendaraan bermotor lainnya tanpa harus menimbulkan gangguan atau konflik pergerakan arus lalu lintas tersebut. Fasilitas yang dapat difungsikan untuk melindungi pejalan kaki dari campuran lalu lintas lainnya seperti Trotoar, *Pelican Crossing*, *Zebra Cross*, dan lain sebagainya.

Fasilitas pejalan kaki seperti Trotoar, *Pelican Crossing*, *Zebra Cross*, dan lain sebagainya sebelum dilakukan pembangunan haruslah direncanakan sedemikian rupa dan dilakukan studi kelayakan pendahuluan, agar semua yang direncanakan tepat pada sasaran dan berhasil.

Keamanan dan keselamatan berlalulintas, tercantum pada Pasal 2 ayat (2) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 20/PRT/M/2010 tentang pedoman

pemanfaatan dan penggunaan bagian-bagian jalan bertujuan untuk pengamanan fungsi jalan, menjamin kelancaran dan keselamatan pengguna jalan, dan keamanan konstruksi jalan. Saat ini tidak semua jalan di Kota Kupang memperhatikan keselamatan para penggunaan jalan dan pejalan kaki. Contohnya tidak semua menyediakan fasilitas jalan bagi para pejalan kaki padahal pejalan kaki mempunyai hak yang sama dengan kendaraan untuk menggunakan jalan.

Salah satu wilayah dengan permasalahan jalur pejalan kaki atau *pedestrian* yang ada di Kota Kupang adalah di Jalan H.R Koroh yang merupakan salah satu jalan dengan ketidak tersediannya fasilitas pejalan kaki sehingga pejalan kaki berjalan ditepi jalan dan adanya aktivitas dari pejalan kaki atau pun pengendara yang hendak berbelanja di pasar, toko bangunan dan kios yang berada di tepi jalan sehingga membuat para pengendara parkir di tepi jalan yang mengakibatkan para pejalan kaki berjalan disela-sela kendaraan yang sedang parkir. Lokasi pada penelitian ini di mulai dari depan Gereja GMT Jemaat Imanuel Oepura sampai depan Masjid Darusallam Sikumana. Dimana dengan bertambahnya jumlah kendaraan tiap tahun memungkinkan terjadinya konflik antara pejalan kaki dengan arus kendaraan terutama pada jam-jam sibuk sehingga dapat membahayakan para pemakai jalan.

Berdasarkan permasalahan di atas, maka diperlukan adanya suatu penelitian dengan judul "**ANALISIS KEBUTUHAN FASILITAS PEJALAN KAKI PADA RUAS JALAN H.R KOROH, KOTA KUPANG**".

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas, maka masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi jalur pergerakan pejalan kaki di ruas Jalan H.R Koroh ?
2. Berapa dimensi fasilitas jalan yang dibutuhkan bagi pejalan kaki di ruas Jalan H.R Koroh ?

## **1.3 Tujuan Penulisan**

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi kondisi jalur pejalan kaki di ruas Jalan H.R Koroh
2. Menganalisis kebutuhan fasilitas bagi pejalan kaki di ruas Jalan H.R Koroh

#### 1.4 Manfaat Penulisan

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui tentang kualitas pelayanan perkotaan
2. Mengetahui tentang model perencanaan fasilitas pejalan kaki yang terpadu

#### 1.5 Batasan Masalah

Pada penelitian memiliki batasan-batasan masalah antara lain:

1. Perencanaan Lokasi penelitian dilakukan di ruas Jalan H.R Koroh STA 0+000 – 1+100
2. Tidak melakukan struktur trotoar, jembatan penyebrangan, saluran drainase dan perhitungan pengolahan tempat parkir Untuk mengidentifikasi dan menganalisis terhadap persoalan tersebut maka di dasarkan pada Permentrian PU. No 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Kawasan Perkotaan dan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki No. 02/SE/M/2018.

#### 1.6 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu menjadi salah satu acuan dalam melakukan penelitian sehingga dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Adapun penelitian terdahulu yang menjadi acuan dan referensi adalah :

**Tabel 1.1 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu**

No	Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan
1.	Muhamad Ramadhan (2017)	Studi Tingkat Pelayanan Trotoar Dan Penyeberangan Jalan Arteri Sekunder Studi di Kasus Jalan	a) Berpedoman pada Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan 1995. b) Klasifikasi fungsi jalan sama yaitu	a) Penelitian terdahulu menganalisa kinerja fasilitas pejalan kaki, sedangkan penelitian sekarang

		Raya Darmo Dan JalanMayjen Sungkono	Jalan Arteri.	menganalisis tentang kebutuhan fasilitas pejalan kaki b) Klasifikasi hambatan samping tidak sepadat dengan lokasi penelitian sebelumnya.
2	Iqbal Maulana, dkk (2015)	Analisis Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan (Studi Kasus di Pasar Suradadi, Kabupaten Tegal)	a) Berpedoman pada Tata Cara Perencanaan FasilitasPejalan Kaki di Kawasan Perkotaan 1995 b) Klasifikasi fungsi jalan sama yaitu Jalan Arteri.	a) Lokasi penelitian sebelumnya dengan lokasipenelitian sekarang memiliki volumelalulintas dan hambatan samping yang berbeda. b) Kondisi lingkungan jalan pada penelitian sekarang berbeda dengan kondisi lingkungan jalan pada penelitian terdahulu.