

**ANALISIS KESELAMATAN DAN KENYAMANAN PEMANFAATAN
TROTOAR BERDASARKAN PERSEPSI DAN PREFERENSI
PEJALAN KAKI DI PENGGAL JALAN M.T. HARYONO
KOTA SEMARANG**

TUGAS AKHIR

Oleh :

Arif Rahman Hakim

L2D 303 283



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2005**

ABSTRAK

Jalan M.T. Haryono merupakan kawasan yang dikembangkan sebagai kawasan pengembangan pusat kegiatan perdagangan dan jasa dengan skala pelayanan kota maupun regional yang didukung oleh tingkat aksesibilitas yang cukup tinggi dan kemudahan pencapaian menuju kawasan. Tingginya arus pergerakan di kawasan studi terjadi karena pengumpulan aktivitas perdagangan dan jasa yang beranekaragam. Belum adanya pengaturan pergerakan kendaraan dan kendaraan tidak bermotor, dan pejalan kaki menimbulkan efek yang negatif terhadap perkembangan fisik, sosial budaya, dan lingkungan di kawasan tersebut. Padatnya pergerakan mengakibatkan pejalan kaki sebagian besar menggunakan badan jalan dan bahu jalan sebagai media berjalan. Hal tersebut jelas mengganggu arus lalu lintas dan membahayakan keselamatan dan mengurangi kenyamanan bagi pejalan kaki. Keselamatan berjalan menurut Unterman (1984;26) berhubungan dengan besar kecilnya konflik antara pejalan dan kendaraan yang menggunakan jalan yang sama. Sedangkan kenyamanan pejalan kaki menurut Pignataro (1976 dalam Widiani Ani 1997:19) dapat dicapai dengan adanya perlindungan dari cuaca dan adanya tempat bernaung bagi pejalan kaki dalam melakukan perjalanannya. Keberadaan trotoar yang tidak memiliki rintangan atau bebas hambatan dan tidak terdapat Jebakan-Jebakan yang bisa membuat pejalan kaki terperosok, tempat peneduh yang melindungi dari panas dan air hujan menjadi penting bagi suatu kawasan apalagi kawasan perdagangan dan jasa yang sebagian aktivitas pengunjung dilakukan dengan berjalan kaki. Fasilitas penunjang dan Street furniture yang kurang serta belum tertata dirasa mengganggu bagi pejalan kaki. Tegasnya, trotoar tidak hanya menjamin keselamatan melainkan juga kenyamanan bagi pejalan kaki.

Studi ini bertujuan untuk menilai keselamatan dan kenyamanan berdasarkan persepsi dan preferensi pejalan kaki. Untuk mencapai tujuan tersebut sasaran yang ingin dicapai adalah mengidentifikasi karakteristik pejalan kaki, mengidentifikasi kondisi trotoar, kondisi fasilitas penunjang, dan kondisi street furniture, merumuskan variabel-variabel yang berpengaruh terhadap keselamatan dan kenyamanan, menganalisis keselamatan dan kenyamanan berdasarkan persepsi dan preferensi pejalan kaki, serta memberikan rekomendasi berdasarkan persepsi dan preferensi pejalan kaki.

Analisis yang diterapkan dalam studi adalah analisis kuantitatif (tabulasi silang) dan kualitatif (deskriptif). Dalam tabulasi silang variabel-variabel yang digunakan yaitu keselamatan, kenyamanan, dimensi, tempat penyeberangan, pandangan bebas, lampu penerangan, permukaan trotoar, dan tempat istirahat. Hasil yang diperoleh dari analisis yang dilakukan pada trotoar dengan fungsi guna lahan perdagangan dan jasa (blok 1) antara lain diketahui keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki belum tercapai. Pejalan kaki 68,8% menilai belum aman dan 31,3% menilai sudah merasa aman pada saat melakukan kegiatan berjalan, berdiri, dan duduk. Sedangkan dari aspek kenyamanan blok 1, 68,8% pejalan kaki tidak merasa nyaman dan 31,3% sudah merasa nyaman. Disamping itu juga diketahui keterkaitan yang erat antara keselamatan pejalan kaki dengan dimensi trotoar, tempat penyeberangan, dan lampu penerangan. Keterkaitan yang erat juga terjadi pada kenyamanan dengan permukaan trotoar dan tempat istirahat. Hasil yang diperoleh dari analisis keselamatan dan kenyamanan di terminal transit (blok 2) yang dirasakan pelaku perpindahan moda diketahui 64,3% belum merasa aman dan 35,7% sudah merasa aman. Responden yang belum merasa aman disebabkan karena fasilitas yang ada seperti halte kapasitasnya sudah tidak representatif pada saat berkumpulnya calon penumpang, dan tidak tersedianya tempat penyeberangan yang aman. Sedangkan dari kenyamanan diketahui 78,6% menilai tidak nyaman, dan 21,4% merasa nyaman.

Berdasarkan hasil analisis, kesimpulan yang diambil yaitu bahwa rasa tidak aman yang dirasakan oleh pejalan kaki pada blok 1 cenderung disebabkan karena tidak tercapainya ukuran dimensi yang diinginkan, tidak tersedianya tempat penyeberangan, pandangan bebas yang terganggu, dan pencahayaan lampu penerangan yang masih redup. Sedangkan kenyamanan blok 1 yang tidak tercapai disebabkan banyak hambatan permukaan trotoar, dan tidak tersedianya tempat istirahat. Dari blok 2 dapat disimpulkan keselamatan ditentukan oleh tersedianya fasilitas halte dan tempat penyeberangan. Sedangkan kenyamanan pada blok 2 ditentukan oleh kondisi permukaan trotoar, dan tempat istirahat. Dari kesimpulan tersebut dapat dirumuskan rekomendasi dengan didasarkan pada persepsi dan preferensi keselamatan dan kenyamanan, yang diharapkan berguna bagi pencapaian rasa aman dan nyaman perjalanan pejalan kaki di kawasan.

Kata Kunci: Trotoar, Pejalan Kaki, Keselamatan, dan Kenyamanan

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota merupakan ruang terkonsentrasinya manusia dengan aktivitasnya yang plural. Tempat tinggal dan tempat kegiatan penduduk kota menyebar pada lokasi-lokasi yang berbeda sehingga timbul jaringan interaksi di dalamnya. Interaksi yang intens menyebabkan mobilitas mereka menjadi tinggi.

Dalam konteks ini, eksistensi sarana dan prasarana transportasi menjadi sangat penting. Transportasi tidak lagi sebatas pada memindahkan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lainnya. Lebih jauh lagi, transportasi merupakan unsur utama pembentuk kota yang berkaitan erat dengan banyak hal, termasuk dengan kegiatan perekonomian, kesehatan manusia, bahkan lingkungan hidup. Disadari atau tidak, pengaruh kualitas lingkungan terhadap terjadinya *outdoor activities* secara umum mendasari penciptaan area pejalan di perkotaan.

Kota-kota pada masa lalu pada umumnya berkarakter sebagai lingkungan yang nyaman bagi para pejalan kaki. Namun dengan semakin maraknya kehadiran kendaraan yang semakin bertambah dan beraneka ragam, karakter lingkungan kota berubah bukan lagi diperuntukkan bagi pejalan kaki, tetapi untuk lalu lintas kendaraan bermotor maupun tidak bermotor. Kehadiran terutama kendaraan bermotor menyebabkan terjadinya persaingan yang tidak seimbang dengan pejalan kaki untuk menggunakan ruang kota yang semakin langka. Kecepatan lajunya membahayakan keselamatan, gas buangnya mengotori udara, dan kebisingannya menyebabkan ketidaknyamanan pejalan kaki. Kondisi lingkungan pejalan kaki secara cepat menurun kualitasnya. Kawasan pusat kota menderita masalah penurunan kualitas yang paling berat dibanding kawasan lain di kota. Daya tariknya menurun dan berangsur-angsur berubah menjadi lingkungan yang tidak nyaman dan mulai ditinggalkan oleh para pejalan kaki, dan fungsinya mulai terganggu. Bila suatu pusat kota terganggu fungsinya sebagai pusat kegiatan dan pelayanan kota, maka terancam pula citranya sebagai tempat yang nyaman untuk bertempat tinggal dan bekerja yang berarti kampanye yang tidak baik bagi kegiatan produktivitas dan perekonomian kota.

Pada prinsipnya ada tiga fungsi utama yang harus dilakukan oleh pemerintah kota, yaitu fungsi pelayanan, pembangunan dan perlindungan masyarakat. Dari ketiga fungsi tersebut, fungsi yang terpenting adalah fungsi pelayanan umum perkotaan yang bertujuan untuk memperlancar kegiatan yang dilakukan oleh masyarakat (Samijono, 1995). Salah satu pelayanan yang diberikan berupa pelayanan terhadap kelancaran transportasi yang berupa penyediaan fasilitas transportasi.

Perencanaan transportasi yang selama ini dibuat, lebih berpihak pada para pengguna kendaraan bermotor, terbukti dari banyaknya rekomendasi pelebaran jalan raya, pembangunan jalan tol, *fly over*, *underpass* dan sebagainya. Sementara penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki, seperti trotoar, tempat penyeberangan, pohon peneduh, lampu penerangan, maupun *street furniture* lainnya masih sangat kurang diperhatikan.

Kurangnya fasilitas pejalan kaki yang memadai, terutama fasilitas berjalan dan penyeberangan, sangat berdampak pada keselamatan jiwa pejalan kaki. Terbukti bahwa 65% kecelakaan di jalan raya melibatkan kematian pejalan kaki, dimana 35%-nya adalah anak-anak. Sayangnya hal ini tidak pernah menjadi sorotan pemerintah (Andi Rahmah, 2003).

Khasnabis, et.al. (di dalam Dewar, 1992) meneliti aktivitas pejalan kaki, apabila aktivitasnya terganggu, maka akibatnya tidak hanya dirasakan oleh si pejalan kaki yang bersangkutan saja, tetapi akan mempengaruhi juga pada orang lain dan kendaraan-kendaraan disekitarnya. Antoniou (1982) meneliti perencanaan fasilitas pejalan kaki dengan cara mengelompokkan karakteristik arus pejalan kaki berdasarkan kondisi tempat penelitian dan berdasarkan pada maksud-tujuan pejalan kaki, tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki dan kecepatannya sangat bergantung pada alinyemen fasilitas pejalan kaki.

Berjalan kaki merupakan media transportasi bebas polusi dan terjangkau bagi semua lapisan masyarakat, namun keberadaannya dalam sebuah sistem transportasi perkotaan, terutama di negara berkembang seringkali dipandang sebelah mata sehingga pembangunan fasilitas pejalan kaki masih tidak seimbang dibandingkan dengan pembangunan fasilitas kendaraan bermotor. Keberadaan pejalan kaki pada tingkat tertentu akan mengakibatkan konflik yang tajam dengan arus kendaraan yang pada gilirannya berakibat permasalahan lalu lintas dan tingginya tingkat kecelakaan. Selain itu juga akan mempengaruhi kapasitas jalan. Sehingga pergerakan pejalan kaki serta karakteristiknya dan arus kendaraan perlu dipelajari untuk mendapatkan suatu rancangan perencanaan yang dapat meminimalkan konflik antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, menambah keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran berjalan kaki, serta meminimalisasi permasalahan lalu lintas.

Sirkulasi pejalan kaki adalah ekspresi elemen transportasi yang penting dari pusat kota dan akan melibatkan berbagai aktivitas lainnya. Semua aktivitas transportasi akan saling mempengaruhi satu sama lain (Dewar, 1992). Sedangkan besar kecilnya potensi akan timbulnya pejalan kaki sangat tergantung pada faktor lokasi penggunaan lahan sekitar trotoar. Timbulnya potensi pejalan kaki di suatu lokasi akan berdampak pada berkembangnya aktivitas-aktivitas baru di antaranya adalah pedagang kaki lima (untuk selanjutnya disebut PKL) dan mobilitas kendaraan.

Kota Semarang seperti pada umumnya kota-kota di negara berkembang mempunyai kecenderungan pertumbuhan penduduk relatif tinggi yang mengakibatkan kepadatan penduduk

yang tinggi. Hal ini berdampak terhadap kebutuhan akan adanya fasilitas untuk memperlancar kegiatan manusia saat pertumbuhan fisik dan kehidupan sosial ekonomi di perkotaan meningkat. Salah satu kebutuhan fisik yang penting untuk daerah perkotaan adalah pemenuhan fasilitas transportasi yang merupakan penghubung berbagai kegiatan manusia, di antaranya adalah pembangunan trotoar sebagai bagian dari jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*) untuk menghubungkan antar blok maupun ruang di kawasan. Trotoar merupakan fasilitas yang disediakan untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan, mencegah kelambatan pejalan kaki, mencegah kelambatan lalu lintas lainnya (Malkhamah, 1995).

Kawasan studi sebagai pusat perdagangan dan jasa juga menggantungkan sepenuhnya kebutuhan fasilitas pejalan kaki pada trotoar dan tepi jalan. Meskipun trotoar merupakan pelengkap prasarana jalan, namun pelengkap ini mutlak dibutuhkan di jalan-jalan urban apalagi yang memiliki karakteristik perdagangan dan jasa, sebab pelengkap ini mampu mewedahi sirkulasi pejalan kaki. Kenyataan di lapangan, fasilitas pejalan kaki ini tidak hanya digunakan oleh pejalan kaki, tetapi juga oleh sektor informal (PKL, penjual majalah, dsb.) dan toko-toko untuk menggelar barang dagangan. Bahkan penggunaan oleh sektor informal dan toko-toko menyita banyak lebar trotoar, sehingga lebar efektifnya tinggal beberapa sentimeter, pejalan kaki harus berjalan lambat dan mengalah untuk berjalan di tepi jalan. Pergerakan tersebut sangat berbahaya, karena pejalan kaki dapat menimbulkan konflik dengan kendaraan-kendaraan yang melaju pada jalan yang sama (BUS, 2004).

Pejalan kaki merupakan moda transportasi yang menyangkut semua pergerakan manusia. Sebagai bagian dari moda transportasi dan elemen perencanaan kota, pejalan kaki di Jalan M.T. Haryono Kota Semarang kurang mendapat porsi yang memadai padahal pada kawasan ini merupakan pusat aktivitas perdagangan dan jasa yang ramai dan memiliki nilai strategis bagi daerah sekitarnya, sehingga kawasan ini membutuhkan penanganan dan manajemen yang baik untuk lebih mengembangkan potensi kawasan. Kawasan perdagangan ini meliputi pertokoan, pasar tradisional, sektor informal maupun pusat perbelanjaan modern yang merupakan suatu potensi untuk dapat mengembangkan perekonomian sehingga dapat mempercepat perkembangan kawasan pada khususnya dan wilayah Kota Semarang pada umumnya.

Trotoar di Jalan M.T. Haryono yang kurang unsur spesifik dikalahkan oleh unsur tambahan di antaranya adalah: sektor informal yang menempati trotoar di sepanjang jalan jalur sirkulasi pejalan kaki, parkir kendaraan bermotor, aktivitas pertokoan dan sebagainya. Dengan adanya *supply* yang sudah sangat terbatas sebagai akibat bercampurnya aktivitas perdagangan dan jasa yang heterogen di kawasan ini, banyak ruang-ruang publik kota termasuk jalur pejalan kaki, memiliki tingkat pelayanan yang semakin lama cenderung semakin menurun.