

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pejalan Kaki

Menurut Pratama (2014) pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam berlalu lintas, pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki. Perjalanan pejalan kaki dilakukan dipinggir jalan. Permasalahan utama ialah karena adanya konflik antara pejalan kaki dan kendaraan, sehubungan permasalahan tersebut perlu kiranya jangan beranggapan, bahwa para pejalan kaki itu diperlakukan sebagai penduduk kelas dua, dibandingkan dengan para pemilik kendaraan. Oleh sebab itu prioritas pertama adalah, melihat apakah tersedia fasilitas untuk para pejalan kaki yang mencukupi, kedua bahwa fasilitas-fasilitas tersebut mendapat perawatan sewajarnya.

WHO, (2013) dengan judul *Pedestrian Safety* yang diterjemahkan dan diterbitkan oleh *Global Road Safety Partnership* Indonesia (2015), mengatakan bahwa di seluruh dunia, lebih dari 270.000 pejalan kaki meninggal di jalan setiap tahun. Secara global, pejalan kaki berkontribusi sebanyak 22% dari total kematian di jalan, dan di beberapa negara proporsi tersebut mencapai 67%. Kecelakaan lalu

lintas jalan membunuh sekitar 1,24 juta orang pertahun. Lebih dari seperlima dari kematian tersebut menimpa pejalan kaki. Kecelakaan pejalan kaki, seperti halnya kecelakaan lalu lintas jalan lainnya, tidak bisa dianggap sebagai sesuatu yang tidak bisa dihindari karena sebenarnya kecelakaan bisa diprediksi dan dicegah. Faktor-faktor resiko utama kecelakaan lalu lintas jalan yang melibatkan pejalan kaki adalah kecepatan kendaraan, penggunaan alkohol oleh pengemudi dan pejalan kaki, kurangnya infrastruktur yang berkeselamatan bagi pejalan kaki dan buruknya *visibility* pejalan kaki. Pengurangan atau peniadaan resiko-resiko yang dihadapi oleh pejalan kaki merupakan sebuah tujuan kebijakan yang penting dan dapat dicapai. Sudah ada intervensi-intervensi yang terbukti telah berhasil, tetapi di banyak lokasi keselamatan pejalan kaki masih diabaikan.

2.2 Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki

Menurut Henrile (2014) dalam Evaluasi Fasilitas Pejalan Kaki dengan lokasi penelitian yang bertempat di Jl. Laksada Adisucipto Yogyakarta, dimana dalam penelitian ini membahas mengenai kebutuhan fasilitas pejalan kaki seperti trotoar dan jalur penyebrangan (*zebra croos*) yang perlu ditingkatkan agar kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki dapat dijaga. Hasil penelitian tersebut mendapat kesimpulan bahwa fasilitas penyebrangan *zebra croos* harus dilengkapi pelican croosing dengan lapak tugu, kemudian beberapa trotoar di lokasi tersebut harus dilakukan penambahan lebar trotoar.

Puskarev dan Zupan 1975 (dalam Prasetyaningsih, 2010) menyatakan bahwa pemilihan moda berjalan kaki sangat mungkin terjadi, karena sebagian besar perjalanan dilakukan dengan berjalan kaki. Orang pergi ke pusat pertokoan

dan menggunakan kendaraan pribadi ataupun angkutan umum maka dia perlu berjalan kaki menuju toko yang dituju, apalagi orang yang hendak pergi ke pusat pertokoan hanya dengan berjalan kaki.

Menurut Goncalves (2010) dalam Analisis Kelayakan Transportasi Khususnya Trotoar dengan lokasi penelitian yang bertempat di Pasar Pakem Jl. Kaliurang KM. 17, dimana dalam penelitian ini membahas mengenai perencanaan jalur pejalan kaki dengan menghitung volume pejalan kaki sehingga diketahui lebar efektif trotoar yang sesuai. Hasil penelitian tersebut mengatakan bahwa lebar trotoar pada lokasi tersebut tidak perlu pelebaran akan tetapi terdapat permasalahan lain yang mengganggu kenyamanan pejalan kaki yaitu keberadaan kendaraan parkir dan pedagang kaki lima.

Menurut Iswanto (2006) ada terdapat beberapa macam fasilitas yang disediakan bagi pedestrian, antara lain:

1. Jalur pedestrian terpisah dengan jalur kendaraan, yaitu dengan membuat permukaan, serta ketinggian yang berbeda.
2. Jalur pedestrian untuk menyeberang, yaitu dapat berupa zebra cross, jembatan penyeberangan, atau jalur penyeberangan bawah tanah.
3. Jalur pedestrian yang rekreatif, yaitu terpisah dengan jalur kendaraan bermotor serta disediakan bangku-bangku untuk istirahat.
4. Jalur pedestrian dengan sisi untuk tempat berdagang, biasanya di komplek pertokoan.

Selain dari fasilitas pejalan kaki yang ditetapkan oleh pemerintah seperti trotoar dan penyeberangan, masih ada beberapa fasilitas yang dibutuhkan pejalan

kaki yaitu pepohonan, pelindung terhadap cuaca, penerangan, dan sebagainya untuk lebih meningkatkan keinginan orang untuk berjalan kaki (Pratama, 2014).

Menurut TRB 2000 (dalam Khisty dan Lall, 2003) terdapat beberapa faktor lingkungan yang harus dipertimbangkan dalam mendesain fasilitas-fasilitas pedestrian, antara lain:

1. Kenyamanan: berupa perlindungan terhadap cuaca, pengaturan ruangan, halte transit, jembatan penyebrangan.
2. Kemudahan: jarak jalan, rambu petunjuk, kemiringan pada rampa, tangga yang sesuai untuk lanjut usia, petapetunjuk, dan faktor faktor lain yang yang menyumbang atas kemudahan gerak pedestrian.
3. Keselamatan: pemisah lalu lintas pedestrian dari lalu lintas kendaraan, mal yang hanya diperuntukan bagi pedestrian, rambu rambu lalu lintas yang melindungi nyawa pedestrian.
4. Keamanan: penerangan, garis pandang, lingkungan bebas kriminal.
5. Ekonomi: minimalisasi keterlambatan perjalanan.

2.3 Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan keputusan Direktur Jenderal Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 tanggal 20 Desember 1999, jalur pejalan kaki merupakan lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki. Jalur pejalan kaki dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang (penyeberangan zebra atau penyeberangan pelikan), dan penyeberangan tak sebidang (jembatan penyebrangan dan terowongan).

Perencanaan dan perancangan jalur pejalan kaki yang baik akan mendukung kegiatan yang dilakukan oleh penggunaanya dengan aman dan nyaman. Jalur pejalan kaki juga merupakan ruang bagi manusia melakukan kegiatan seperti berbelanja, berinteraksi, dan menjadi ciri khas dari suatu lingkungan (Pratama, 2014).

Jalur Pejalan Kaki dan perlengkapannya harus direncanakan sesuai ketentuan. Ketentuan tersebut secara umum adalah sebagai berikut:

1. Pada hakekatnya pejalan kaki untuk mencapai tujuannya ingin menggunakan lintasan sedekat mungkin, dengan nyaman, lancar dan aman dari gangguan.
2. Adanya kontinuitas Jalur Pejalan Kaki, yang menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan, dan begitu juga sebaliknya.
3. Jalur Pejalan Kaki harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitasnya seperti: rambu-rambu, penerangan, marka, dan perlengkapan jalan lainnya, sehingga pejalan kaki lebih mendapat kepastian dalam berjalan, terutama bagi pejalan kaki penyandang cacat.
4. Fasilitas Pejalan Kaki tidak dikaitkan dengan fungsi jalan.
5. Jalur Pejalan Kaki harus diperkeras dan dibuat sedemikian rupa sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air, serta disarankan untuk dilengkapi dengan peneduh.
6. Untuk menjaga keselamatan dan kekeluasaan pejalan kaki, sebaiknya dipisahkan secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan.

7. Pertemuan antara jenis Jalur Pejalan Kaki yang menjadi satu kesatuan harus dibuat sedemikian rupa sehingga memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

2.2.1 Trotoar

Fungsi utama dari trotoar adalah memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki baik dari segi keamanan maupun kenyamanan. Selain itu, trotoar juga berfungsi untuk meningkatkan kelancaran lalulintas (kendaraan), karena tidak terganggu atau terpengaruh oleh lalu lintas pejalan kaki. Terutama daerah perkotaan (urban), ruang dibawah trotoar dapat digunakan sebagai ruang untuk mendapatkan utilities dan pelengkap jalan lainnya.

Menurut Direktur Jenderal Bina Marga No: 011/T/Bt/1995, trotoar dapat dipasang dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur Daerah Manfaat Jalan (DAMAJA). Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tempat Trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila keadaan topografi atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan.
2. Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau di atas saluran drainase yang telah ditutup.
3. Trotoar pada tempat pemberhentian bus harus ditempatkan secara berdampingan/sejajar dengan jalur bus.

2.2.2. *Zebra Cross*

Menurut Direktur Jenderal Bina Marga Direktorat Jendral Bina Marga, 1999 tentang Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum, *Zebra Cross* merupakan fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki sebidang yang dilengkapi marka untuk memberi ketegasan/batas dalam melakukan lintasan *Zebra Cross* dipasang dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. *Zebra Cross* harus dipasang pada jalan dengan arus lalu lintas, kecepatan lalu lintas dan arus pejalan kaki yang relatif rendah.
- b. Lokasi *Zebra Cross* harus mempunyai jarak pandang yang cukup, agar tundaan kendaraan yang diakibatkan oleh penggunaan fasilitas penyeberangan masih dalam batas yang aman.

2.2.3 *Pelican Cross*

Pelican Cross adalah fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang dilengkapi dengan lampu lalu lintas untuk menyeberang jalan dengan aman dan nyaman.

Pelican Crossing harus dipasang pada lokasi-lokasi sebagai berikut :

- a. Pada kecepatan lalu lintas kendaraan dan arus penyeberang tinggi
- b. Lokasi pelikan dipasang pada jalan dekat persimpangan.
- c. Pada persimpangan dengan lampu lalu lintas, dimana *pelican cross* dapat dipasang menjadi satu kesatuan dengan rambu lalu lintas (*traffic signal*)