

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Peningkatan lalu-lintas baik kendaraan maupun pejalan kaki pada suatu daerah sangat dipengaruhi oleh pertumbuhan ekonomi disekitarnya. Semakin maju dan berkembang suatu daerah akan ekonominya semakin padat pula lalu-lintas kendaraan dan pejalan kaki pada daerah tersebut. Seiring peningkatan lalu-lintas kendaraan dan pejalan kaki, akan terjadi konflik yang besar di antara keduanya yakni kebutuhan menggunakan jalan bagi kendaraan untuk melintas dan pejalan kaki untuk menyeberangi ruas jalan tersebut. Masalah antara kendaraan dan pejalan kaki yang sudah sering terjadi adalah kemacetan dan kecelakaan yang tidak sedikit memakan korban. Biasanya masalah seperti ini disebabkan fasilitas penyeberangan yang tidak sesuai dengan perkembangan wilayahnya. Menurut *Departemental Advice Note TA/10/80* dalam Idris Zilhardi (2007) menyatakan ketika  $PV^2 > 5 \times 10^9$  (dengan P = volume penyeberang jalan ; V = volume kendaraan) maka ruas jalan tersebut tinggi arus lalu-lintasnya dan tidak layak menggunakan *zebra cross* maupun *pelican crossing* sebagai fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Situasi ini tidak bisa menyalahkan pada salah satu pihak saja karena pada dasarnya kendaraan ingin berjalan dengan kondisi lancar tanpa halangan sedangkan pejalan kaki ingin menyeberang jalan dengan situasi yang aman dan nyaman.

Di kota besar Yogyakarta saat ini, jembatan penyeberangan orang sudah menjadi kebutuhan yang mendesak bagi kelancaran lalu-lintas. Sekitar 30 tahun silam sebenarnya kota Yogyakarta sudah mempunyai 2 jembatan penyeberangan orang yakni di Jl. Diponegoro (menghubungkan langsung dengan lantai 2 pasar Kranggan) dan Jl. Urip Sumoharjo (dekat pasar atau sekarang *Gardena Department Store*). Soni. A. (2014) menyatakan karena situasi saat itu masih relatif sepi, maka penggunaannya pun tidak efektif. Seperti jembatan penyeberangan pada Jl. Urip Sumoharjo dibongkar karena disalahgunakan untuk membuang kotoran sedangkan jembatan penyeberangan pada Jl. Diponegoro dibongkar karena tertabrak truk dan tidak bisa diperbaiki. Akan tetapi untuk saat ini, titik-titik tertentu kota Yogyakarta sudah terjadi kemacetan yang disebabkan arus penyeberang jalan yang tinggi.

Seperti yang terjadi di Jl. Laksda Adisutjipto, semenjak dibangun pusat perbelanjaan Ambarukmo Plaza, pertumbuhan ekonomi disekitarnya berkembang pesat. Pertumbuhan ekonomi tersebut didominasi oleh 3 unsur yakni hotel, toko pakaian, dan kuliner. Persaingan perdagangannya pun memiliki kelas yang berbeda mulai dari pedagang kaki lima sampai pedagang menengah atas, sehingga konsumen yang membeli pun beragam pula. Melihat 3 unsur yang mendominasi perkembangan ekonomi tersebut menjadi kombinasi yang saling menguntungkan karena membuat konsumen cenderung untuk menetap di wilayah ini selama waktu kunjungan mereka di Yogyakarta. Dampak lain seiring menetapnya penduduk ini adalah peningkatan pergerakan/mobilisasi pejalan kaki yang signifikan. Perilaku ini terjadi karena konsumen cenderung untuk tidak

menggunakan kendaraan bermotor mengingat efektifitas waktu dan efisiensi biaya.

Selain itu Jl. Laksda Adisutjipto merupakan jalur utama untuk mengakses tempat-tempat penting seperti kampus : Atma Jaya Yogyakarta, STiPRAM (Sekolah Tinggi Pariwisata Ambarukmo), dan Sekolah Tinggi Teknologi Nasional dari arah kota Yogyakarta sekaligus sebagai jalur utama keluar kota seperti Solo, Klaten, dan Sragen. Hal ini membuat karakteristik jalan pada hari kerja terlihat tidak pernah sepi dan memiliki volume kendaraan tinggi yang cenderung tetap. Begitu juga pada akhir pekan atau libur nasional, kendaraan dari luar maupun dalam kota memadati jalan ini.

Selain Jl. Laksda. Adisutjipto, terdapat jalan yang tinggi kepadatannya yakni Jl. Diponegoro (depan pasar Kranggan). Faktor utama kepadatan arus lalu-lintas pada jalan ini adalah pasar Kranggan. Pasar Kranggan adalah pasar tua yang terkenal di Yogyakarta. Sejak dulu pasar ini menjadi pusat perdagangan bagi masyarakat Yogyakarta. Sehingga, pada waktu tertentu aktifitas pejalan kaki di pasar ini meningkat dengan signifikan, begitu juga dengan kebutuhan penggunaan jalan sebagai penyeberangan yang sering menimbulkan konflik dengan kendaraan. Karakteristik arus lalu-lintas khususnya kendaraan pada wilayah ini cenderung tetap, karena meskipun aktifitas pasar ramai pada waktu-waktu tertentu saja tetapi Jl. Diponegoro juga menjadi jalan arteri untuk mengakses banyak tempat dan jalan penting seperti : Malioboro, Keraton Yogyakarta, Jl. Magelang, dan Jl. Godean.

Dengan demikian, dapat dikatakan seiring peningkatan volume kendaraan dan pejalan kaki di Jl. Laksda Adisutjipto dan Jl. Diponegoro telah menimbulkan konflik besar dalam hal kebutuhan menyeberang jalan. Namun sangat disayangkan, selama ini yang menjadi fokus evaluasi hanya pada prasarana kendaraan saja, sehingga prasarana pejalan kaki menjadi sangat minim keamanan dan kenyamanannya. Oleh karena itu, penting untuk direncanakan fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang akan meminimalisasi konflik langsung antara kendaraan dengan pejalan kaki yang menyeberang.

### **1.2. Rumusan Masalah**

1. Apakah jalan Laksda. Adisutjipto dan jalan Diponegoro membutuhkan Jembatan Penyeberangan Orang?
2. Bagaimana analisis kebutuhan Jembatan Penyeberangan Orang di Jl. Laksda. Adisutjipto dan Jl. Diponegoro?
3. Bagaimana desain Jembatan Penyeberangan Orang di Jl. Laksda Adisutjipto dan Jl. Diponegoro yang memperhatikan aspek keamanan, kenyamanan, serta kemudahan?

### **1.3. Tujuan**

1. Menganalisis kebutuhan Jembatan Penyeberangan Orang di Jl. Laksda Adisutjipto dan Jl. Diponegoro.
2. Memperkirakan kebutuhan fasilitas jembatan penyeberangan orang apabila pada ruas jalan yang ditinjau saat ini belum membutuhkan.

3. Mendesain Jembatan Penyeberangan Orang di Jl. Laksda. Adisutjiptodan Jl. Diponegoro dengan memperhatikan aspek keamanan, kenyamanan, dan kemudahan.

#### **1.4. Batasan Masalah**

1. Pengamatan dilakukan di Jl. Laksda. Adisutjipto (depan Ambarukmo Plaza) dan Jl. Diponegoro (depan Pasar Kranggan) dengan bentang jalan pengamatan  $\pm 100$  m.
2. Penentuan kebutuhan dibangun Jembatan Penyeberangan Orang hanya dari aspek volume penyeberang jalan (P) dan kendaraan 2 arah (V).
3. Desain Jembatan Penyeberangan Orang berorientasi pada dimensi struktur berdasarkan volume penyeberang dan tidak pada hitungan kekuatan strukturnya.