

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Infrastruktur merupakan salah satu hal yang paling penting dalam upaya pembangunan. Tersedianya infrastruktur yang memadai tentunya akan sangat membantu terlaksanannya tujuan pembangunan. Infrastruktur merupakan akses dan jalan awal segala aktivitas ekonomi dilakukan. Pembangunan infrastruktur yang baik akan mendorong pertumbuhan ekonomi. Dan sebaliknya jika infrastruktur tidak tersedia dengan baik maka pembangunan dan pertumbuhan ekonomi tidak akan bisa berkembang.

Pembangunan infrastruktur seharusnya dapat dijadikan prioritas pembangunan di kabupaten yang sedang berkembang guna mendorong pembangunan dan mengejar ketertinggalan pertumbuhan ekonomi. salah satu infrastruktur penunjang aktivitas masyarakat yang masih belum terpenuhi di kabupaten Ponorogo ini adalah trotoar sebagai akses dari pejalan kaki. Trotoar sering kali dianggap sebelah mata dalam prioritas pembangunan di daerah-daerah. trotoar hanya dianggap sebagai infrastruktur penunjang dan pelengkap jalan. Sedangkan prioritas pembangunan lebih mengedepankan pada pembangunan moda transportasi kendaraan bermotor sehingga infrastruktur bagi pejalan kaki sering kali diabaikan. Padahal trotoar merupakan akses dan jembatan utama yang menghubungkan berbagai kegiatan dan aktivitas ekonomi, terutama di daerah perkotaan, kawasan perdagangan dan sekolah.

Kabupaten Ponorogo saat ini mengalami sedang perkembangan. Tentunya aktivitas dan mobilitas masyarakat juga akan meningkat, juga seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk dan kendaraan bermotor. Jalan Soekarno Hatta dan Jendral Soedirman yang merupakan jalan yang berada di daerah perkotaan, kawasan perdagangan dan sekolah. Dimana disepanjang jalan tersebut terdapat berbagai pusat perbelanjaan, pertokoan, hotel, sekolah dan kantor-kantor. Sehingga aktivitas pejalan kaki di daerah tersebut akan meningkat. Tentunya hal ini harus di imbangi dengan tersedianya akses yang baik bagi pejalan kaki agar segala aktivitas yang dilakukan dapat berjalan dengan baik.

Kondisi trotoar di sepanjang jalan kawasan perkotaan di kabupaten Ponorogo masih sangat memprihatinkan. Mulai dari kondisi fisik trotoar yang tidak layak, tidak adanya sarana dan fasilitas penunjang sebagaimana semestinya dan juga penyalahgunaan fungsi trotoar oleh pedagang kaki lima dan parkir liar. Peran pemerintah terkait dengan penyediaan akses dan sarana bagi pejalan kaki terlihat masih kurang, Jaringan pejalan kaki yang aman, nyaman, dan manusiawi merupakan komponen penting yang harus disediakan untuk meningkatkan keefektifan mobilitas masyarakat dalam beraktivitas. Selain itu keterpaduan antarjalur pejalan kaki dengan tata bangunan, aksesibilitas antarlingkungan, dan sistem transportasi masih belum terwujud. Hal-hal tersebut tentunya perlu penanganan dari pemerintah daerah kabupaten Ponorogo agar potensi masalah yang tercipta dapat segera ditanggulangi dan hak-hak pejalan kaki kembali didapatkan.

Hal ini sejalan dengan Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas jalan dan angkutan yakni trotoar merupakan salah satu fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di antara fasilitas-fasilitas lainnya. Dan berdasarkan Peraturan Pemerintah nomor 34 tentang jalan yakni mengatur tentang bagian-bagian jalan yang meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan

Hakekatnya trotoar diperuntukan bagi lalu lintas pejalan kaki. Fasilitas yang disediakan di sepanjang jaringan pejalan kaki juga harus menjamin keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tahun 2014 pejalan kaki itu sendiri adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan, akses dan sarana bagi pejalan kaki merupakan hal penting dari lalu lintas jalan, sarana bagi pejalan kaki menjadi syarat utama terselenggaranya jalan. Ruas bagi pejalan kaki harus disediakan untuk menunjang segala aktifitas pejalan kaki. Buruknya konektivitas dan kualitas jalur pejalan kaki turut berperan menjadikan pejalan kaki menjadi segmen ketiga terentan mengalami kecelakaan lalu lintas

Trotoar sebagai jaringan pejalan kaki juga merupakan elemen penting dalam citra kota, di sepanjang jalur jalan dikawasan perkotaan semua elemen dan atribut kota ditata, diatur dan saling berhubungan. Orang akan mengamati dan membentuk imajinasi pada kawasan kota dengan melakukan pergerakan melalui jalur jalan (Kevin Lynch;1962). Begitu pentingnya keberadaan jalur jalan sebagai citra atau image di kawasan kota, maka

permbangunannya harus memenuhi persyaratan teknis yang baik serta memperhatikan segi estetika untuk kenyamanan pemakainya (Djefry W. Dana;1990).

Kelengkapan Jalan juga merupakan pendukung Perancangan Kota. Tujuan perancangan kota adalah mewujudkan bentuk terbaik dari seluruh lingkungan kota (lingkungan binaan yang dapat mewadai keinginan pemerintah, swasta serta masyarakat baik dari segi fungsi dan estetik arsitektur kota).

Tujuan arsitektur kota adalah perwujud fisik dan kesan visual. Elemen arsitektur perkotaan adalah elemen fisik dan visual. Elemen-elemen ini meliputi: keadaan geografis dan klimatologis, tata guna lahan dan ruang kota, infrastruktur, bentuk dan masa bangunan, sirkulasi, ruang terbuka, pedestrian way, kegiatan/aktivitas penunjang, tanda khas sebagai advertensi kawasan, serta konservasi bangunan, kawasan dan lingkungan. Secara menyeluruh elemen- elemen ini akan tampil dalam wujud tiga dimensi. Pada akhirnya, tatanan ini akan menentukan citra kota yang spesifik dan menunjukkan karakter kawasan yang bersangkutan (Sastrawan, 1992:22). Sehubungan dengan penataan elemem-elemen di atas, maka substansi yang terlingkup dalam perancangan kota adalah:

- a. Hubungan fungsional dan perwujudan antara ruang dan massa bangunan dan bangunan, antar massa bangunan, antara masa bangunan dan jaringan pergerakan, serta antara masa bangunan dengan lingkungan sekitar.

- b. Penataan keserasian antara pola kehidupan masyarakat dengan dengan lingkungan fisik kota dan kegiatan usahanya.
- c. Fungsi dan tampilan unsur-unsur penunjang kawasan fungsional seperti kelengkapan jalan, rambu-rambu dan petunjuk, papan reklame dan nama kawasan, berbagai unsur tipikal kota, peletakan unsur-unsur bernilai sejarah/seni, monumen, tetenger, ornamen dan pewarnaan.
- d. Penataan keserasian fungsi dengan unsur-unsur jaringan pergerakan, yaitu antara kepentingan pejalan kaki, kendaraan bermotor dan kendaraan tak bermotor.

Berdasarkan latar belakang masalah yang sudah ditulis di atas, maka peneliti mengambil judul tentang *“Upaya Pemerintah Kabupaten Ponorogo Dalam Menyediakan Trotoar Sebagai Akses Bagi Pejalan Kaki (Studi penelitian: Dinas Pekerjaan Umum dan Satuan Polisi Pamong Praja Kabupaten Ponorogo)”*

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas maka penulis menarik rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana upaya pemerintah kabupaten Ponorogo melalui Dinas Pekerjaan Umum sebagai penyedia dan Satuan Polisi Pamong Praja sebagai pemelihara ketertiban, dalam menyediakan trotoar sebagai akses bagi pejalan kaki?

C. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan Rumusan masalah yang telah ditulis di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui upaya pemerintah kabupaten Ponorogo dalam menyediakan akses bagi pejalan kaki.
2. Untuk mengetahui hambatan pemerintah Ponorogo dalam upaya menyediakan trotoar bagi pejalan kaki.

D. MANFAAT PENELITIAN

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak terkait.

1. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan bagi penulis dan dapat dijadikan referensi untuk kajian mengenai bidang terkait.
2. Secara praktis, penelitian ini dapat dijadikan referensi, kajian serta masukan terhadap pemerintah kabupaten Ponorogo khususnya dinas Pekerjaan umum dan SATPOL PP dalam upaya menyediakan trotoar bagi pejalan kaki di kabupaten Ponorogo.
3. Secara akademis penelitian ini diharapkan dapat menambah khasanah penelitian dibidang ilmu pemerintahan

E. PENEGASAN ISTILAH

Penegasan istilah merupakan istilah yang digunakan dalam penelitian ini, serta menghindari kesalahpahaman dalam menafsirkan hasil penelitian ini. Adapun beberapa istilah yang peneliti gunakan adalah sebagai berikut :

1. Upaya

Upaya merupakan suatu usaha dan ikhtiar yang dilakukan untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Dalam konteks penelitian ini, upaya yang dimaksud adalah upaya pemerintah kabupaten Ponorogo dalam menyediakan akses bagi pejalan kaki.

2. Trotoar

Dalam kamus besar bahasa Indonesia, trotoar tepi jalan besar yang sedikit lebih tinggi daripada jalan tersebut, tempat orang berjalan kaki. Menurut Gunawan wibowo (1998), Trotoar memiliki pengertian sebagai bagian jalan yang disediakan untuk pejalan kaki. Umumnya ditempatkan sejajar dengan jalur lalu lintas, dan harus terpisah dari jalur lalu lintas oleh struktur fisik

3. Pejalan Kaki

pejalan kaki itu adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan.

4. Pemerintah Kabupaten Ponorogo (Dinas Pekerjaan Umum dan Satuan Polisi Pamong Praja)

Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Ponorogo merupakan unsur pelaksana otonomi daerah di bidang pembangunan fisik yang dipimpin

oleh Kepala Dinas, yang berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Bupati Ponorogo melalui Sekretaris Daerah. Landasan yuridis Dinas Pekerjaan umum dalam menjalankan tugasnya adalah Undang – Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan Peraturan Daerah Kabupaten Ponorogo Nomor 10 Tahun 2008 tentang Organisasi dan tata kerja Dinas Daerah Kabupaten Ponorogo.

Sedangkan Satuan polisi Pamong Praja adalah Adalah perangkat pemerintah daerah dalam memelihara dan menyelenggarakan ketentraman dan ketertiban umum serta menegakan peraturan daerah dan peraturan dan/atau keputusan kepala daerah sebagai peraturan pelaksanaannya. (Peraturan Daerah Kabupaten Ponorogo Nomor 7 Tahun 2008 Tentang Satuan Polisi Pamong Praja Kabupaten Ponorogo Pasal 3).

F. LANDASAN TEORI

Dalam memecahkan masalah yang ditemukan di dalam penelitian ini, peneliti menggunakan bebrapa teori berdasarkan persoalaannya, teori tersebut akan membantu menghubungkan konsep yang ada dengan fakta yang ada dilapangan.

1. Upaya

Untuk melihat adanya upaya pemerintah kabupaten Ponorogo dalam menyediakan akses dan sarana bagi pejalan kaki, maka dalam penelitian ini peneliti menggunakan landasan hukum yang di ambil dari Peraturan Pemerintah, Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan

Daerah Kabupaten Ponorogo, yang kemudian dibandingkan dengan fakta yang ada di lapangan.

a. Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan

- Pasal 34 ayat 3

Ruang manfaat jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkap lainnya.

- Pasal 34 ayat 4

Trotoar sebagaimana dimaksud pada ayat (3) hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki.

- Pasal 38

Setiap orang dilarang memanfaatkan ruang manfaat jalan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan.

b. Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

- Pasal 25 ayat 1

Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:

- a. Rambu Lalu Lintas;
- b. Marka Jalan;
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;

- d. Alat penerangan Jalan;
- e. Alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan;
- f. Alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
- g. Fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat;
dan
- h. Fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.

- Pasal 28 ayat 1

Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan.

- Pasal 45 ayat 1 dan 2

1. Fasilitas pendukung penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan meliputi:

- a. Trotoar.
- b. Lajur sepeda.
- c. Tempat penyeberangan Pejalan Kaki.
- d. Halte.
- e. Fasilitas khusus bagi penyandang cacat dan manusia usia lanjut.

2. Penyediaan fasilitas pendukung sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh:

- a. Pemerintah untuk jalan nasional;
- b. pemerintah provinsi untuk jalan provinsi;

- c. pemerintah kabupaten untuk jalan kabupaten dan jalan desa;
- d. pemerintah kota untuk jalan kota; dan
- e. badan usaha jalan tol untuk jalan tol.

- Pasal 131 tentang hak Pejalan kaki

1. Pejalan Kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.
2. Pejalan Kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang Jalan di tempat penyeberangan.
3. Dalam hal belum tersedia fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pejalan Kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya.

- Pasal 274

1. Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).
2. Ketentuan ancaman pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku pula bagi setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi

perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2).

- Pasal 275

1. Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

2. Setiap orang yang merusak Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sehingga tidak berfungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2) dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).

c. Peraturan Daerah Kabupaten Ponorogo Nomor 5 Tahun 2011 tentang Ketertiban Umum

- Pasal 1 ayat 6

Satuan Polisi Pamong Praja yang selanjutnya di singkat Satpol PP adalah satuan kerja perangkat daerah di Kabupaten Ponorogo yang tugas dan fungsinya di bidang ketertiban umum dan ketentraman masyarakat.

- Pasal 4

1. Setiap orang berhak menikmati kenyamanan berjalan, berlalu lintas dan mendapat perlindungan dari Pemerintah Kabupaten.
2. Untuk melindungi hak setiap orang, badan hukum atau perkumpulan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Pemerintah Kabupaten melakukan penertiban penggunaan jalur lalu lintas, trotoar dan bahu jalan, jalur hijau jalan, jembatan, melindungi kualitas jalan serta mengatur lebih lanjut mengenai pelarangan kendaraan bus/truk besar ke jalan lokal/kolektor sekunder.

- Pasal 5 ayat 2

Jalur lalu lintas diperuntukan bagi lalu lintas umum, dan trotoar diperuntukan bagi pejalan kaki.

2. Akses

Akses merupakan hak untuk memasuki, memakai dan memanfaatkan kawasan atau zona-zona tertentu, Akses jalan merupakan sarana penghubung, pemersatu dan terpecahnya kawasan-kawasan. Apabila akses jalan berfungsi dengan baik maka aktivitas masyarakat akan hidup. Kawasan pejalan kaki merupakan bagian dari konsep sirkulasi kawasan perkotaan secara terpadu.

3. Pejalan Kaki

3.1. Pengertian

Pejalan kaki merupakan setiap orang yang berjalan Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tahun 2014 pejalan kaki itu sendiri adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan, akses bagi pejalan kaki merupakan hal penting dari lalu lintas jalan, sarana bagi pejalan kaki menjadi syarat utama terselenggaranya jalan. Ruas bagi pejalan kaki harus disediakan untuk segala aktifitas pejalan kaki. Dalam konteks penelitian ini pejalan kaki yang akan di bahas adalah pejalan kaki yang menggunakan ruas jalan dari lalu lintas pejalan kaki sebagai akses untuk kmelakukan kegiatannya.

Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan. (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat : SK.43/AJ 007/DRJD/97).

Pejalan kaki harus berjalan pada bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki, atau pada bagian pejalan kaki, atau pada bagian jalan yang paling kiri apabila tidak terdapat bagian jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki (PP No. 43 , 1993).

3.2. Jenis-Jenis Pejalan Kaki

Dalam Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan kaki di Kawasan Perkotaan dijelaskan jenis-jenis pejalan kaki yakni:

a. Kelompok pejalan kaki penuh yaitu mereka yang menggunakan moda angkutan berjalan sebagai moda utama dan digunakan sepenuhnya dari tempat asal ke tempat tujuan, sehingga jarak yang ditempuh relatif besar.

b. Kelompok pejalan kaki pemakai kendaraan umum yaitu mereka yang menggunakan moda angkutan jalan kaki sebagai moda antara pada jalur-jalur berikut:

1. dari tempat asal ke tempat perhentian kendaraan umum;
2. pada jalur perpindahan rute kendaraan umum;
3. di dalam terminal atau di dalam stasiun; dan
4. dari tempat perhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir bepergian.

c. Kelompok pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi yaitu mereka yang menggunakan moda berjalan sebagai moda antara dari.

1. tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat perhentian kendaraan umum;
2. di dalam terminal atau stasiun; dan

3. tempat perhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir bepergian.
- d. Kelompok pejalan pemakai kendaraan pribadi penuh yaitu mereka yang menggunakan atau memiliki kendaraan pribadi dan hanya menggunakan moda angkutan berjalan sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadinya ke tempat akhir bepergian yang hanya dapat ditempuh dengan berjalan.

Menurut Munawar (2009), pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan. Pejalan kaki terdiri dari :

- a. Mereka yang keluar dari tempat parkir mobil/motor menuju ke tempat tujuannya. Mereka yang menuju atau turun dari angkutan umum, sebagian besar masih memerlukan berjalan kaki.
- b. Mereka yang melakukan perjalanan kurang dari 1 km sebagian besar dilakukan dengan berjalan kaki.

Menurut Abubakar (1996) perlindungan terbaik terhadap pejalan kaki adalah dengan menyediakan jalur pejalan kaki (footway) yang terpisah dengan badan jalan dan tidak boleh digunakan sebagai tempat parkir. Para pejalan kaki berada dalam posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka akan memperlambat arus lalu lintas.

4. Berjalan Kaki Sebagai Kegiatan Transportasi

Aktivitas rutin yang dilakukan setiap hari seperti pergi ke sekolah, berbelanja, bekerja dan lain-lain. Pada dasarnya segala kegiatan tersebut sangat berhubungan dengan berjalan kaki. Agar dapat berjalan secara maksimal suatu jalan harus memenuhi kebutuhan dari segala aktivitas manusia dengan baik.

Aktivitas berjalan kaki merupakan suatu bagian integral dari aktivitas lainnya. Tindakan yang sederhana, yaitu berjalan kaki memainkan peranan penting dalam sistem transportasi setiap kota. Berjalan kaki adalah suatu kegiatan transportasi yang paling mendasar karena hampir semua aktivitas diawali dan diakhiri dengan berjalan kaki.

Puskarev dan Zupan (1975) dalam *Urban Space for Pedestrian* 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.

5. Trotoar Sebagai Akses Bagi Pejalan Kaki

Gunawan wibowo (1998), Trotoar memiliki pengertian sebagai bagian jalan yang disediakan untuk pejalan kaki. Umumnya ditempatkan sejajar dengan jalur lalu lintas, dan harus terpisah

dari jalur lalu lintas oleh struktur fisik. Pengertian tersebut mengatakan bahwa antara trotoar merupakan tempat berjalan kaki yang berada bersebalahan dengan jalan raya, keadaan trotoar dan jalan raya harus memiliki batas yang memisahkan keduanya. Pemisah yang dibuat tersebut digunakan untuk keamanan pejalan kaki agar pemakai jalan raya tidak memasuki wilayah trotoar dan dapat membahayakan pejalan kaki.

Menurut Iswanto (2006), Trotoar merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Trotoar juga dapat memicu interaksi sosial antar masyarakat apabila berfungsi sebagai suatu ruang publik.

6. Aturan Dan Ketentuan Trotoar

Gunawan wibowo (1998), Dalam membangun sarana trotoar dibutuhkan beberapa kriteria untuk tercapainya sarana berjalan kaki yang nyaman. Beberapa aturan dalam penempatan trotoar dan fasilitas penunjang lainnya:

1. Suatu ruas jalan dianggap perlu dilengkapi dengan trotoar apabila disepanjang jalan tersebut terdapat penggunaan lahan yang mempunyai potensi menimbulkan pejalan kaki. Penggunaan lahan tersebut antara lain perumahan, sekolah, pusat perbelanjaan, pusat

perdagangan, pusat perkantoran, pusat hiburan, pusat kegiatan sosial, daerah industri, terminal bus dan lain-lain.

2. Penempatan trotoar telah ditentukan seperti ditempatkan pada sisi kiri bahu jalan atau sisi kanan dari jalur lalu lintas (bila tersedia jalur parkir). Namun bila jalur tanaman tersedia dan terletak di sebelah bahu kiri jalan atau parkir, trotoar harus dibuat bersebelahan dengan jalur tersebut.
3. Penempatan perlengkapan jalan pada prinsipnya harus diletakan pada sisi dalam atau sisi kiri dari trotoar.
4. Bila trotoar bersebelahan langsung dengan tanah milik perorangan, maka sarana penghijauan kota (pohon, pot) haruslah ditanam di sisi dalam dari trotoar, namun bila terdapat ruang cukup antara trotoar dengan tanah milik perorangan tersebut maka sarana penghijauan kota dapat ditanam di sisi luar trotoar.
5. Selokan terbuka untuk drainase, jalan harus terletak pada bagian luar dari trotoar. Selokan tertutup dapat dianggap sebagai bagian dari trotoar bila tertutup dengan slab beton.
6. Trotoar harus ditinggikan.

Menurut Iswanto (2006), elemen-elemen pendukung yang harus terdapat pada jalur trotoar:

1. Lahan parkir kendaraan bermotor.

2. Saluran air baik yang tertutup maupun terbuka.
3. Sarana penghijauan jalan.
4. Tempat sampah
5. Halte bus
6. Telephone umum.

Adapula perlengkapan yang dibangun di sebelah kanan atau luar jalur trotoar seperti :

1. Rambu-rambu lalu lintas yang digunakan untuk mengatur kendaraan bermotor di jalan raya.
2. Traffic light untuk menghindari kemacetan di pertigaan dan perempatan jalan raya.
3. Hydrant merupakan kran air berkekuatan besar yang digunakan bila ada kebakaran.
4. Lampu kota yang digunakan sebagai penerangan jalan raya dan trotoar saat malam hari.
5. Serta pembatas yang digunakan untuk memisahkan antara jalur trotoar dengan jalur lalu lintas.

Menurut Transportation Research Board , 2000 (dalam Khisty,2003) dalam mendesain fasilitas pejalan kaki harus dipertimbangkan hal-hal berikut ini :

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, peta petunjuk, dan faktor-faktor lain yang menyumbang atas kemudahan gerak pejalan kaki.
3. Keselamatan : pemisahan lalu lintas pejalan kaki dari lalu lintas kendaraan, mal yang hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki, rambu-rambu lalu lintas yang melindungi nyawa pejalan kaki.
4. Keamanan : penerangan, garis pandang, lingkungan bebas kriminal.
5. Ekonomi : minimalisasi keterlambatan perjalanan.

Aspek yang perlu diperhatikan dalam perencanaan/desain trotoar:

1. Perbedaan tinggi trotoar dari muka jalan yang tidak terlalu rendah tetapi juga tidak terlalu tinggi karena akan mengurangi kapasitas jalan. Ketinggian dari perkerasan jalan yang disarankan adalah 150 mm.
2. Kelandaian pada akses jalan untuk memungkinkan penderita cacat yang menggunakan kursi roda untuk bisa menggunakan trotoar dengan gampang dan mudah.
3. Lintasan yang bisa dilewati oleh penderita cacat yang buta.
4. Lebar yang sesuai dengan jumlah pejalan kaki yang menggunakan trotoar

Dalam perencanaan trotoar di Indonesia terdapat beberapa standar perencanaan trotoar yaitu :

Tabel I.
Lebar minimum Trotoar

Klasifikasi kelas jalan		standar minimum (M)	Lebar minimum (pengecualian)
Tipe II	Kelas I	3.0	1.5
	Kelas II	3.0	1.5
	Kelas III	1.5	1.0

Sumber: *Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan. Direktorat jendral bina marga-Departemen Pekerjaan Umum (1988)*

Sedangkan dimensi trotoar menurut Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan Direktorat Jendral bina marga-Departemen Pekerjaan Umum (1988) adalah sebagai berikut:

a. Ruang Bebas Trotoar

Tinggi bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 meter dan kedalaman bebas trotoar tidak kurang dari satu meter dari permukaan trotoar. Kebebasan samping trotoar tidak kurang dari 0,3 meter. Perencanaan pemasangan utilitas selain harus memenuhi ketentuan ruang bebas trotoar, harus juga memenuhi ketentuan-ketentuan dalam buku petunjuk pelaksanaan pemasangan utilitas.

b. Lebar Trotoar

Lebar trotoar harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada. Trotoar yang sudah ada perlu ditinjau kapasitas (lebar), keadaan

dan penggunaanya apabila terdapat pejalan kaki yang menggunakan jalur lalu lintas kendaraan.

Tabel II
Lebar Minimum Trotoar Menurut Penggunaan Lahan

Penggunaan Lahan Sekitarnya	Lebar Minimum (Meter)
Perumahan	1,5
Perkantoran	2,0
Industri	2,0
Sekolah	2,0
Terminal/Stop Bus	2,0
Pertokoan/Perbelanjaan	2,0
Jembatan/Terowongan	1,0

Sumber: *Standart Perancangan Geometrik Jalan Perkotaan. Direktorat jendral bina marga-Departemen Pekerjaan Umum (1988)*

Tisnangingtyas (2002) mengungkapkan bahwa jalur pejalan kaki mempunyai kaitan antara asal dan tujuan pergerakan orang. Trotoar merupakan jalur pejalan kaki di luar bangunan dan merupakan bagian dari jalan berupa jalur terpisah yang khusus untuk pejalan kaki dan biasanya terletak di tepi jalan. Hal utama yang perlu dipertimbangkan dalam mengkaji trotoar adalah sirkulasi pejalan kaki tersebut. Sirkulasi pejalan kaki berkaitan dengan beberapa hal berikut (Tisnangingtyas, 2002):

1. Tempat asal dan tujuan.

Lokasi parkir dapat menjadi tempat asal pejalan kaki menuju tempat tujuan, sehingga peletakkan lokasi parkir akan mempengaruhi aktivitas pejalan kaki tersebut.

2. Karakteristik perjalanan.

Sebagian besar pejalan kaki melakukan perjalanan dari lokasi parkir atau pemberhentian umum yang tidak jauh sehingga perjalanan relative dekat.

Ada beberapa kriteria yang harus dimiliki Trotoar yakni:

1. Kenyamanan

Uterman dalam Tisnangingtyas (2002) menjelaskan bahwa kenyamanan dipengaruhi oleh jarak tempuh. Weisman dalam Tisnangingtyas (2002) mendefinisikan kenyamanan sebagai suatu keadaan lingkungan yang memberi rasa yang sesuai kepada panca indera disertai dengan fasilitas yang sesuai dengan kegiatan. Tingkat kenyamanan pejalan kaki dipengaruhi oleh kapasitas trotoar yang meliputi jumlah pejalan kaki per satuan waktu, penghentian, lebar jalur, ruang pejalan kaki, volume, tingkat pelayanan, harapan pemakai, dan jarak berjalan

2. Visibilitas

Wiesman dalam Tisnangingtyas (2002) mendefinisikan visibilitas sebagai jarak penglihatan dimana objek yang diamati dapat terlihat jelas. Jarak penglihatan tersebut tidak hanya

berkaitan dengan jarak yang dirasakan secara dimensional atau geometris saja, tetapi juga menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa tidak adanya halangan untuk mencapai objek yang dituju.

3. Waktu

Menurut Utermann dalam Indraswara dalam Tisnaningtyas (2007), berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu akan mempengaruhi jarak berjalan yang mampu ditempuh.

4. Ketersediaan transportasi publik

Transportasi publik sebagai moda pengantar sebelum dan sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh berjalan kaki, Indraswara dalam Tisnaningtyas (2007). Ketersediaan transportasi publik yang memadai akan mendorong orang berjalan kaki lebih jauh.

5. Pola tata guna lahan

Indraswara dalam Tisnaningtyas (2007) mengungkapkan bahwa perjalanan di daerah dengan penggunaan lahan mixed use seperti di pusat kota akan lebih cepat dilakukan dengan berjalan kaki dibandingkan dengan kendaraan bermotor.

6. Kenyamanan dan Keamanan Trotoar

Hakim dan Utomo (2003) mengemukakan bahwa faktor – faktor yang mempengaruhi kenyamanan yaitu :

1. Sirkulasi

2. Iklim atau Kekuatan Alam
3. Kebisingan
4. Aroma atau Bau-bauan
5. Bentuk
6. Keamanan

Menurut Transportation Research Board , 2000 (dalam Khisty,2003) dalam mendesain fasilitas pejalan kaki harus dipertimbangkan Kenyamanan berupa perlindungan terhadap cuaca, pengaturan ruangan, halte transit, jembatan penyebrangan.

Keamanan pejalan kaki juga harus diperhatikan terkait penerangan, garis pandang, lingkungan bebas kriminal dan keselamatan pejalan kaki seperti pemisahan lalu lintas pejalan kaki dari lalu lintas kendaraan, mal yang hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki, rambu-rambu lalu lintas yang melindungi nyawa pejalan kaki.

7. Kelengkapan Jalan Sebagai Pendukung Perencanaan Dan Tata Kota

Tujuan perancangan kota adalah mewujudkan bentuk terbaik dari seluruh lingkungan kota (lingkungan binaan yang dapat menjawab keinginan pemerintah, swasta serta masyarakat baik dari segi fungsi dan estetika arsitektur kota).

Tujuan arsitektur kota adalah mewujudkan fisik dan kesan visual. Elemen arsitektur perkotaan adalah elemen fisik dan visual. Elemen-elemen ini meliputi: keadaan geografis dan klimatologis, tata guna

lahan dan ruang kota, infrastruktur, bentuk dan masa bangunan, sirkulasi, ruang terbuka, pedestrian way, kegiatan/aktivitas penunjang, tanda khas sebagai advertensi kawasan, serta konservasi bangunan, kawasan dan lingkungan. Secara menyeluruh elemen- elemen ini akan tampil dalam wujud tiga dimensi. Pada akhirnya, tatanan ini akan menentukan citra kota yang spesifik dan menunjukkan karakter kawasan yang bersangkutan (Sastrawan, 1992:22). Sehubungan dengan penataan elemem-elemen di atas, maka substansi yang terlingkup dalam perancangan kota adalah:

1. Hubungan fungsional dan perwujudan antara ruang dan massa bangunan dan bangunan, antar massa bangunan, antara masa bangunan dan jaringan pergerakan, serta antara masa bangunan dengan lingkungan sekitar.
2. Penataan keserasian antara pola kehidupan masyarakat dengan dengan lingkungan fisik kota dan kegiatan usahanya.
3. Fungsi dan tampilan unsur-unsur penunjang kawasan fungsional seperti kelengkapan jalan, rambu-rambu dan petunjuk, papan reklame dan nama kawasan, berbagai unsur tipikal kota, peletakan unsur-unsur bernialai sejarah/seni, monumen, tetenger, ornamen dan pewarnaan.
4. Penataan keserasian fungsi dengan unsur-unsur jaringan pergerakan, yaitu antara kepentingan pejalan kaki, kendaraan bermotor dan kendaraan tak bermotor.

Menurut Uniaty (1992), jalur trotoar sebagai bagian ruang arsitektur kota merupakan prasarana penting dalam sistem transportasi kota dan menjadi bagian penting yang tidak terpisahkan dari transportasi kota. Penanganan jalur trotoar tidak sekedar menekankan pada penanganan secara kualitas dan kuantitas fisik saja, melainkan pula penanganan non fisik yang berkaitan dengan manusia sebagai pemakai jalur tersebut.

G. DEFINISI OPERASIONAL

Trotoar menjadi hal yang penting dalam pembangunan. Infrastruktur pendukung tersebut dapat menunjang berbagai aktivitas dasar masyarakat yakni dengan berjalan kaki. Segala aktivitas masyarakat dalam kehidupan sehari-hari seperti bekerja, sekolah, berjualan dan sebagainya tentunya memerlukan infrastruktur dan akses yang baik. Dengan tersedianya dan terpenuhinya akses tersebut, tentunya roda perekonomian yang ditimbulkan dari aktivitas masyarakat yang memanfaatkan aktivitas dasar masyarakat akan berjalan dengan baik. Trotoar merupakan akses yang menghubungkan berbagai kawasan dan kegiatan-kegiatan masyarakat.

Trotoar sebagai akses pejalan kaki sering kali dianggap sebelah mata dalam prioritas pembangunan di hampir seluruh daerah yang masih berkembang. Daerah-daerah juga masih sulit memenuhi kebutuhan tersebut. Kurangnya pengaturan penggunaan dan pemanfaatan trotoar jalan sebagai sarana pejalan kaki. Tidak tercukupinya ruang bagi pejalan kaki untuk

berjalan dengan nyaman, aman dan sesuai dengan standar ruang gerak manusia.

Trotoar seringkali difungsikan sebagai ruang kegiatan ekonomi seperti digunakan untuk berjualan pedagang kaki lima, parkir liar dan juga tempat menaruh barang milik pertokoan. Masih sulit untuk memenuhi akses bagi pejalan kaki. Penerapan perencanaan kota yang lebih mementingkan perolehan PAD bagi daerah, tanpa memperhatikan ruang yang ada, seringkali menjadi pemicu ketidakteraturan pemanfaatan ruang, khususnya di perkotaan. Di kabupaten Ponorogo akses bagi pejalan kaki masih belum dapat terpenuhi, mulai dari faktor internal pemerintahan mengenai tidak adanya prioritas pembangunan terhadap akses pejalan kaki dan fisik trotoar yang sudah ada masih belum memenuhi standar, faktor eksternal dari penyalahgunaan trotoar sebagai ruang kegiatan ekonomi seperti digunakan untuk berjualan pedagang kaki lima, untuk tempat parkir dan tempat menaruh barang.

Untuk itu peneliti menentukan Indikator-indikator yang digunakan dalam penelitian yakni:

1. Upaya yang dilakukan oleh pemerintah kabupaten Ponorogo melalui dinas Pekerjaan Umum dan Satuan Polisi Pamong Praja
 - Pembangunan akses yang dilakukan dinas Pekerjaan Umum
 - Pemeliharaan ketertiban akses bagi pejalan kaki atas pengalihfungsian dan penyalahgunaan yang dilakukan masyarakat oleh SATPOL PP.

2. Permasalahan yang dialami dalam upaya pemerintah kabupaten Ponorogo dalam menyediakan akses bagi pejalan kaki:
 - Kendala dari Dinas Pekerjaan Umum dan SATPOL PP
 - Kendala dari masyarakat.
3. Akses pejalan kaki sebagai infrastruktur yang menunjang pembangunan ekonomi yang berkaitan dengan aktivitas dasar manusia yakni berjalan.
4. Akses bagi pejalan kaki sebagai citra dan pendukung perencanaan tata kota yang baik

H. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian sebagai upaya untuk memperoleh kebenaran, harus disadari oleh proses berpikir ilmiah yang dituangkan dalam metode ilmiah. (Noor Juliansyah 2001:22). Penentuan suatu metode yang digunakan dalam suatu penelitian akan menentukan bagaimana hasil dari keabsahan dan tingkat kebenaran hasil penelitian.

Oleh karena itu dalam penelitian ini peneliti berusaha mengurai segala permasalahan mengenai upaya pemerintah kabupaten Ponorogo dalam menyediakan akses bagi pejalan kaki.

1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif. Menurut J. R. Raco dalam bukunya metode penelitian kualitatif. Metode penelitian secara umum diartikan sebagai suatu kegiatan ilmiah yang dilakukan secara bertahap dimulai dengan

penentuan topik, pengumpulan data dan menganalisis data, sehingga nantinya diperoleh suatu pemahaman dan pengertian atas topik tertentu.

Penelitian kualitatif adalah pengumpulan data pada suatu latar alamiah, dengan menggunakan metode alamiah, dan dilakukan oleh orang atau peneliti yang tertarik secara alamiah.

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Dinas Pekerjaan umum Kabupaten Ponorogo sebagai penyedia dan pembangun trotoar dan Satuan Polisi Pamong Praja Kabupaten Ponorogo sebagai pelaksana peraturan daerah yang meliputi ketertiban umum atas penyalahgunaan trotoar, selanjutnya peneliti mengambil sample rujukan lokasi trotoar yang berada di jalan Soekarno hatta dan jalan Jendral sudirman, peneliti mengambil lokasi tersebut merupakan jalan yang berada di daerah perkotaan, kawasan perdagangan dan sekolah. Dimana disepanjang jalan tersebut terdapat berbagai pusat perbelanjaan, pertokoan, hotel, sekolah dan kantor-kantor. Sehingga aktivitas pejalan kaki di daerah tersebut tinggi.

3. Informan

Informan dalam penelitian ini merupakan orang yang dapat memberikan informasi maupun keterangan mengenai fakta-fakta yang terjadi di lapangan. Dalam penentuan informan di dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik *Purposive Sampling*. Yakni dengan

cara sengaja karena alasan-alasan sifat yang diketahui dari sampel tersebut atau menetapkan informan yang dianggap tahu dalam masalah yang sedang diteliti secara mendalam. Oleh karena itu, dalam penelitian ini jumlah informan yang ditentukan adalah sebagai berikut:

- a. Sutrisno, ST selaku Kepala Binas Teknis sebagai Kepala Bina Teknis Jalan dan Jembatan (Dinas Pekerjaan Umum).
 - b. H. Seni S.Sos, MM selaku Kepala Seksi Pertamanan (Dinas Pekerjaan Umum)
 - c. Sumartuji SH selaku Ka Ops ketertiban Satuan Polisi Pamong Praja
 - d. Pejalan kaki
 - e. Pedagang kaki lima
4. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode Dokumentasi, Wawancara, dan Observasi.

- a) Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah suatu metode pengumpulan data dengan cara pengumpulan data-data sekunder yang diperoleh dari dinas Pekerjaan umum dan SATPOL. Metode ini dilakukan dengan cara melihat dan mempelajari dokumen-dokumen serta mencatat data tertulis yang ada hubungannya dengan obyek penelitian. Sehingga semua dokumen yang

berhubungan dengan penelitian yang bersangkutan dapat dicatat sebagai sumber informasi. (W. Gulo:2007:123).

b) Wawancara

Metode wawancara merupakan teknik pengumpulan data dengan cara tanya jawab secara lisan dan bertatap muka langsung dengan informan yang dipilih dalam penelitian. Yang dianggap paham dan tahu permasalahan yang diteliti dalam penelitian.

c) Observasi

Teknik dilakukan dengan cara peneliti terjun langsung kelapangan melakukan pengamatan langsung terhadap obyek penelitian, pengamatan harus dilakukan dengan berdasakan penelitian. Sehingga dengan mengamati, peneliti dapat secara langsung mengetahui kondisi dan kenyataan yang ada dilapangan. Dan dilanjutkan dengan pengaplikasian dalam tulisan.

d) Studi Pustaka

Merupakan teknik pengumpulan data yang didapat buku, jurnal, karya ilmiah dan berbagai pendapat dari para ahli yang terkait dengan penelitian ini.

5. Analisis Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik analisa data kualitatif. Dengan tujuan memberikan gambaran secara lengkap aktual, dan akurat mengenai fenomena yang diteliti. Gambaran tersebut didapat dari hasil pengumpulan data baik dengan observasi, wawancara, studi pustaka dan dokumentasi. Hasil tersebut kemudian dijabarkan dan dimasukkan ke dalam pola penelitian dan teori-teori yang digunakan dalam penelitian sehingga dapat ditarik kesimpulan dari penelitian.

