

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Ponorogo merupakan salah satu Kabupaten di provinsi Jawa Timur yang dalam proses pertumbuhan dan perkembangan, dengan hadirnya pusat perbelanjaan, tempat pariwisata dan wisata kuliner telah menandai perubahan yang signifikan. Kegiatan perekonomian yang dilakukan di sekitar pasar legi ponorogo akan banyak mengundang pelaku-pelaku aktivitas pada ruang publik, pelaku aktivitas ruang publik tersebut menempati badan jalan sebagai tempat parkir kendaraan, berjualan pedagang kaki lima, pangkalan tukang becak untuk menunggu para pedagang.

Dalam Perekonomian Kabupaten Ponorogo Tahun 2019 tumbuh sebesar 5,01 persen. Dari sisi produksi, semua lapangan usaha mengalami pertumbuhan positif kecuali lapangan usaha Pertanian, Kehutanan dan Perikanan yang mengalami kontraksi sebesar -0,17 persen. Sementara pertumbuhan tertinggi terjadi pada Lapangan Usaha Transportasi dan Pergudangan sebesar 8,99 persen, diikuti Jasa Lainnya sebesar 8,66 persen; dan Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum sebesar 8,11 persen. Peningkatan pertumbuhan ekonomi yang cukup signifikan pada Lapangan Usaha Transportasi dan Pergudangan dipengaruhi oleh masih bergairahnya angkutan berbasis online dan jasa kurir sebagai dampak maraknya perdagangan online, (BPS Ponorogo, 2019).

Salah satunya di Jalan Soekarno Hatta atau tepatnya di utara perempatan Pasar Legi sebelah barat hingga perempatan Jalan Sumatra, trotoar dibangun menjadi lebih lebar dan bersih serta ditambah bangku-bangku jalan yang bisa dimanfaatkan pengguna jalan untuk beristirahat. Selain itu juga ditanami pohon yang nantinya berfungsi sebagai peneduh dan penambah nilai estetika yang ramah akan penyandang difabel, (<https://ponorogo.go.id/2019/12/18>, diakses pada tgl 30 desember 2019). Akan tetapi jalur pedestrian yang di sekitar kawasan pasar songgolangit belum sepenuhnya dioptimalkan untuk para pejalan kaki.

Jalan Soekarno-Hatta di kawasan pasar legi songgolangit dengan dimulainya relokasi pasar yang baru mengalami penurunan aktivitas perdagangan di sekitar pertokoan yang semulanya ramai oleh para pembeli. Oleh karena itu perlu dilakukan suatu usaha penataan kawasan yang tidak hanya mengatasi permasalahan yang ada tetapi dapat memberikan nilai tambah bagi peningkatan kualitas ruang kawasan. Usaha penataan kawasan diarahkan pada perencanaan kawasan perdagangan dengan penerapan konsep pedestrian trotoar. Penataan ruang menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomor 26 tahun, (2007), adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.

Pedestrian ways merupakan jalur pejalan kaki, yang biasa orang sebut sebagai trotoar. Pedestrian ways berfungsi sebagai tempat ataupun area aman bagi para pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya. Pedestrian ways merupakan salah satu kelengkapan fasilitas dalam sebuah kota. Keberadaan

pedestrian ways sangat dibutuhkan oleh para pejalan kaki untuk dapat bergerak dengan mudah, aman dan nyaman dari satu tempat ke tempat lainnya. Permasalahan yang sering terjadi di trotoar adalah banyaknya kendaraan bermotor yang parkir pada bahu jalan soekarno-hatta sehingga menimbulkan kemacetan.

Angka penambahan jumlah kendaraan di Indonesia tiap tahun semakin meningkat. Hal ini menjadikan kondisi kota kian akrab dengan kemacetan terlebih di kota-kota besar. Sedangkan disisi lain, masih banyak juga masyarakat yang melakukan aktivitasnya dengan berjalan kaki di sepanjang jalan raya. Seperti misalnya akan menuju ke kantor, sekolah, atau pun melakukan perjalanan menuju ke tempat pemberhentian transportasi umum. Dengan kondisi jalan raya yang penuh kendaraan bermotor, menjadikan lalu lintas semakin padat. Hal ini pun tentunya menjadikan lingkungan jalan tersebut menjadi area yang berbahaya bagi pejalan kaki. Maka dari itu, pemerintah telah menyediakan fasilitas bagi pejalan kaki dalam bentuk jalur khusus yang bebas dari aktivitas kendaraan bermotor yang disebut dengan trotoar.

Namun kenyataannya, hampir selalu ditemukan masalah dalam pemanfaatan trotoar. Trotoar yang seharusnya menjadi “karpas merah” bagi para pejalan kaki, masih saja dialihfungsikan oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab. Hingga tak jarang para pejalan kaki justru mengalah demi kepentingan individu nan egois yang merampas jalur trotoar. Padahal hak-hak pejalan kaki secara jelas dilindungi oleh Undang-Undang No. 22 Tahun 2009

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Yakni pada pasal 45 ayat (1), dimana pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain.

Terlebih fungsi trotoar pun ditegaskan kembali dalam pasal 34 ayat (4) Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang jalan yang berbunyi “Trotoar sebagaimana dimaksud pada ayat (3) hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki”. Hal ini berarti, fungsi trotoar tidak boleh diselewengkan dengan cara dan bentuk apapun. Seperti dimiliki secara pribadi, dijadikan lahan parkir dan tempat berdagang, dan lain sebagainya dengan alasan karena trotoar hanya memang diperuntukkan bagi pejalan kaki.

Untuk mewujudkan kondisi lalu lintas yang kondusif, yang nyaman dan aman bagi seluruh pengguna jalan dalam hal ini khusus bagi pejalan kaki. Tentu saja selain dengan upaya pemerintah menyediakan fasilitas trotoar yang sesuai standar, diperlukan juga kesadaran diri dari masyarakat mengenai pemanfaatan trotoar. Selain itu, pemerintah juga perlu melakukan sosialisasi yang akan mengedukasi masyarakat mengenai pentingnya fungsi trotoar untuk para pejalan kaki berdasarkan hukum yang berlaku di Indonesia.

Berdasar permasalahan diatas, menarik untuk dicermati pendesrian trotar jalan soekarno hatta, kawasan pasar pertokoan pasar dalam mendukung penataan ruang publik. untuk itu peneliti terdorong untuk melakukan penelitian dengan judul “Analisis Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Ponorogo dalam Pemanfaatan Pedestrian (Studi Kritis Penataan Bangku Pada Trotoar Jalan Soekarno-Hatta)”.

## **B. Rumusan Masalah**

Penelitian ini akan memfokuskan pada dua pokok bahasan pertanyaan yaitu:

1. Bagaimanakah Kinerja Dinas PU dalam melakukan perdestrian terkait penataan bangku pada trotoar jalan Soekarno-Hatta?
2. Faktor-faktor apakah yang melatarbelakangi Dinas PU dalam penataan bangku pada trotoar jalan Soekarno-Hatta?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan Penelitian yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah

1. Untuk mengetahui bagaimanakah Kinerja Dinas PU dalam melakukan perdestrian terkait penataan bangku pada trotoar jalan Soekarno-Hatta.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor apakah yang melatarbelakangi Dinas PU dalam penataan bangku pada trotoar jalan Soekarno-Hatta.

## **D. Manfaat Penelitian**

Hasil dari riset ini diharapkan bisa membagikan khasiat bagaikan pengetahuan secara akademik untuk mahasiswa serta publik pada biasanya baik secara teoritis ataupun secara praktis, ialah:

1. Manfaat Teoritis

Secara akademis hasil riset ini diharapkan bisa digunakan selaku rujukan kajian, khususnya dalam bidang yang berhubungan dengan pedestrian. Tidak hanya itu, riset ini diharapkan bisa digunakan sebagai

bahan pengembangan ilmu pengetahuan serta sumbangan pemikiran untuk kenaikan serta pertumbuhan di bidang ilmu pemerintahan, khususnya penataan ruang publik.

## 2. Manfaat Praktis

Hasil riset ini diharapkan bisa berikan masukan untuk bermacam pihak baik akademisi, praktisi pemerintah, serta anggota warga yang membutuhkan data dibidang penyusunan ruang publik.

Riset ini pula diharapkan bisa memberikan masukan dan catatan pengetahuan untuk para pihak yang terikat dalam pekerjaan umum.

## E. Penegasan Istilah

Untuk mempermudah memahami konsep dalam penelitian ini akan di jelaskan beberapa istilah sebagai berikut:

### 1. Analisis

Analisis menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah Penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan lainnya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab musabab, duduk perkara, dan sebagainya).Aktivitas penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antarbagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

### 2. Pedestrian

Jalan pedestrian merupakan jalan pergerakan ataupun perputaran maupun perpindahan orang ataupun manusia dari satu tempat ke titik asal(origin) ketempat lain selaku tujuan (destination) dengan berjalan kaki, (Muslihun, Skripsi, 2013: 4).

## **F. Landasan Teori**

### **1. Kinerja**

“Keberhasilan suatu organisasi dipengaruhi oleh kinerja (*job performance*) sumber daya manusia, untuk itu setiap perusahaan akan berusaha untuk meningkatkan kinerja pegawai dalam mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan. Budaya organisasi yang tumbuh dan terpelihara dengan baik akan mampu memacu organisasi ke arah perkembangan yang lebih baik. Disisi lain, kemampuan pemimpin dalam menggerakkan dan memberdayakan pegawainya akan mempengaruhi kinerja. Istilah kinerja dari kata *job performance* atau *actual performance* (prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang dicapai oleh seseorang). Prestasi kerja pada umumnya dipengaruhi oleh kecakapan, keterampilan, pengalaman dan kesungguhan kerja dari tenaga kerja yang bersangkutan”.

Secara etimologi, kinerja berasal dari kata prestasi kerja (*performance*). Sebagaimana dikemukakan oleh Mangkunegara (2007) kalau istilah kinerja dari kata kata *job performance* ataupun *actual performance* (prestasi kerja ataupun prestasi sebetulnya yang dicapai oleh seorang) ialah hasil kerja secara mutu serta kuantitas yang dicapai oleh seseorang pegawai

dalam melakukan tugasnya cocok dengan tanggung jawab yang diberikan padanya. Lebih lanjut Mangkunegara (2007) melaporkan kalau pada biasanya kinerja dibedakan jadi 2, ialah kinerja orang serta kinerja organisasi.

## 2. Pedestrian

“Istilah pejalan kaki atau pedestrian berasal dari bahasa Latin *pedesterpedestris* yaitu orang yang berjalan kaki atau pejalan kaki. Pedestrian juga berasal dari kata *pedos* bahasa Yunani yang berarti kaki sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki”.

“Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke titik asal (*origin*) ketempat lain sebagai tujuan (*destination*) dengan berjalan kaki, (Rubenstein, 1992). Jalur pedestrian merupakan daerah yang menarik untuk kegiatan sosial, perkembangan jiwa dan spiritual, misalnya untuk bernostalgia, pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa dan sebagainya. Jadi jalur pedestrian adalah tempat atau jalur khusus bagi orang berjalan kaki. Jalur pedestrian pada saat sekarang dapat berupa trotoar, *pavement*, *sidewalk*, *pathway*, *plaza* dan *mall*”.

“Di era modern sekarang, dalam tata ruang kota jalur pejalan kaki merupakan elemen yang sangat penting. Selain karena memberikan ruang yang khusus bagi pejalan kaki, jalur pejalan kaki juga memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki yang melintasi jalur tersebut.

Oleh karena itu, ruang pejalan kaki sangat berperan dalam menciptakan lingkungan yang manusiawi”.

“Pedestrian juga dimaksud selaku pergerakan ataupun perputaran perpindahan manusia/ pengguna dari satu tempat asal (origin) mengarah ke tempat yang ditujunya(destination) dengan berjalan kaki. Bagi Iswanto (2006), sesuatu ruas jalur butuh dilengkapi dengan terdapatnya jalan pedestrian apabila disepanjang jalur ada pemakaian lahan yang mempunyai kemampuan memunculkan pejalan kaki. Tetapi jalan pedestrian dalam konteks perkotaan umumnya dimaksudkan bagaikan ruang spesial buat pejalan kaki yang berperan bagaikan fasilitas pencapaian yang bisa melindungi pejalan kaki dari bahaya yang tiba dari kendaraan bermotor. Di Indonesia sendiri lebih diketahui sebagai trotoar, yang berarti jalan jalur kecil selebar 1, 5 m hingga 2 m ataupun lebih memanjang sepanjang jalur umum”.

Sarana suatu jalan pedestrian diperlukan pada: 1) Pada wilayah perkotaan yang jumlah penduduknya banyak. 2) Pada jalan- jalan pasar. 3) Pada daerah- daerah yang mempunyai kegiatan yang besar. 4) Pada wilayah yang mempunyai kebutuhan serta permintaan yang besar. 5) Pada wilayah yang memiliki kebutuhan yang besar pada hari- hari tertentu, 6) Pada wilayah hiburan ataupun rekreasi.

### 3. Karakteristik Pedestrian

“Jalur pedestrian bukan saja berfungsi sebagai tempat Bergeraknya manusia atau menampung sebagian kegiatan sirkulasi manusia untuk

memenuhi kebutuhan hidupnya, namun juga merupakan ruang (*space*) tempat beraktivitasnya manusia itu sendiri, seperti kegiatan jual beli, media interaksi sosial, pedoman visual ataupun ciri khas suatu lingkungan kawasan”. Di kota-kota besar Negara-Negara maju, aktivitas jalan kaki didukung oleh fasilitas kawasan yang lengkap dan menjadi suatu aktivitas yang populer, bahkan menjadi hobi sebagian masyarakatnya. Hal ini karena pedestrian disana dilandasi oleh hal- hal yang positif, antara lain:

- 1) Jalanbisa menumbuhkan aktivitas yang sehat, sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas.
- 2) Jalanbisa memberikan suasana lingkungan yang spesifik, unik dan dinamis di tengah kota.
- 3) Jalandaerah yang menarik untuk berbagai kegiatan sosial, seperti pertemuan mendadak, berekreasi, bertegur sapa, dan sebagainya.
- 4) Jalan berfungsi untuk penurun tingkat pencemaran udara dan polusi suara, karena berkurangnya kendaraan yang lewat dan vegetasi yang tumbuh dengan baik.
- 5) Jalandapat berkembang menjadi kawasan bisnis yang menarik, juga sebagai tempat kegiatan promosi, pameran, periklanan, kampanye, dan sebagainya.

Menurut Iswanto, kebanyakan pejalan pejalan kaki relatif dekat jarak yang ditempuhnya, (Iswanto, 2006). Terdapat 3 tipe perjalanan pedestrian, yaitu:

- 1) Perjalanan dari dan ke terminal: jalur pedestrian dirancang dari suatu tempat ke lokasi terminal transportasi dan sebaliknya seperti halte shelter dan tempat parkir.
- 2) Perjalanan fungsional: jalur pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu seperti menuju tempat kerja tempat belajar berbelanja kerumah makan dan sebagainya.
- 3) Perjalanan dengan tujuan rekreasi: jalur pedestrian dirancang dalam kaitannya digunakan pada waktu luang pemakainya, seperti ke gedung bioskop, ke galeri, ke konser musik ke gelanggang olah raga dan sebagainya.

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 kompleks pertokoan.

Titik simpul merupakan tempat yang penting bagi pejalan kaki dan pedestriannya itu sendiri, karena berfungsi sebagai daerah strategis di mana arah atau aktivitas saling bertemu dan dapat diubah kearah atau aktivitas

lain, misalnya persimpangan, stasiun ataupun lapangan terbang dalam kota secara keseluruhan dalam skala makro besar, pasar, taman, square dan lain-lain.

#### 4. Trotoar

“Trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki (pedestrian). Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar ini harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa kerb. Kerb adalah batas yang ditinggikan yang terbuat dari bahan yang kaku, terletak antara pinggir jalur lalu lintas dan trotoar yang berpengaruh terhadap dampak hambatan samping pada kapasitas dan kecepatan”.

Trotoar ialah “bagian daripada rekayasa jalur raya, dengan maksud untuk membagi jalan yang tertib antara jalan kendaraan serta jalan pejalan kaki. Trotoar wajib disediakan pada bagian jalur raya, dimana dengan syarat terdapatnya jumlah minimum 300/ 12 jam pejalan kaki, serta jumlah minimum 1000/ 12 jam kendaraan yang melintas jalur tersebut”. Mengingat guna trotoar merupakan jalan jalur yang spesial dipergunakan buat kemudian lintas pejalan kaki (pedestrian), sehingga bisa diartikan jika trotoar ialah hak jalan lalu lintas yang dipergunakan cuma buat pejalan kaki. Sebagian besar dari jalan-jalan perkotaan mempunyai volume pejalan kaki yang besar dan harus mempunyai trotoar, kecuali alternatif-alternatif sistem pengaturan yang lain telah dilakukan untuk mengalihkan pejalan kaki agar

jauh dari sisi jalan, seperti pada jalan tol, (Munawar, 2004). Perlu tidaknya trotoar dapat diidentifikasi oleh:

- 1) volume pejalan kaki yang berjalan,
- 2) volume arus lalu lintas pada ruas jalan,
- 3) tingkat kecelakaan,
- 4) pengaduan/permintaan masyarakat.

Kenyamanan ialah salah satu nilai vital yang selayaknya wajib dinikmati oleh manusia pada saat melaksanakan aktifitas- aktifitas di dalam sesuatu ruang. Bagi Rustam Hakim dan Hardi Utomo, kenyamanan merupakan seluruh suatu yang memperlihatkan pemakaian ruang secara cocok serta harmonis, baik dengan ruang itu sendiri ataupun dengan bermacam wujud, tekstur, corak, simbol maupun ciri, suara serta bunyi kesan, keseriusan serta corak sinar maupun bau, ataupun yang lain, (Hakim, 2003). Kenyamanan bisa pula dikatakan selaku kenikmatan ataupun kepuasan manusia dalam melakukan kegiatannya. Sesuatu ikatan yang harmonis ialah integralitas dalam keragaman lewat pemenuhan kemauan serta kebutuhan yang harusnya ada, sehingga kenyamanan ialah sesuatu kepuasan psikis manusia dalam melaksanakan aktifitasnya. Tidak hanya itu, sebab kenyamanan pada dasarnya serta sangat terikat dengan aspek yang menunjang keamanan serta keselamatan diri manusia di dalam sesuatu ruang.

Penyusunan sistem perputaran antar ruang, paling utama dalam perihal penempatan dan pemakaian peranan yang pas, sangat mempengaruhi

kenyamanan pola pergerakan antar ruang itu sendiri. Ikatan perputaran antar ruang yang tidak komprehensif dan tanpa koordinasi yang merata bisa menyebabkan perputaran antar ruang yang kurang aman untuk penggunanya paling utama pada pencapaian ataupun akses yang tidak terencana dengan baik. Pola penyusunan sepotong- potong serta tumpang tindihnya sesuatu guna sarana sosial, menimbulkan perputaran antar ruang jadi kurang aman sehingga menyebabkan berjalan kaki dari satu posisi ke posisi lain, sangat sangat tersendat serta apalagi bisa menghasilkan pola penyusunan yang tidak lagi mencermati arti sosial ataupun kepentingan warga umum.

Guna jalur lumayan mempengaruhi terhadap proses kegiatan pergerakan manusia, hingga fasilitas serta prasarana jalur wajib betul- betul mencukupi serta tersistem demi menunjang kelancaran kegiatan warga pada biasanya. Kegiatan warga yang berjalan akseleratif serta sinergis menuntut efektifitas dan fasilitas- fasilitas pendukung yang terkonsep dengan mencermati kenyamanan, sehingga para pejalan kaki dapat melaksanakan kerja- kerja yang lebih produktif. **Aktivitas di Jalur Pejalan Kaki**

Jalur pejalan kaki merupakan bagian dari sistem sirkulasi perkotaan secara keseluruhan yang sekaligus merupakan elemen penting dalam perancangan kota. Adanya jalur pedestrian membuat kota tidak hanya berorientasi pada keindahan semata, karena kenyamanan merupakan pertimbangan utama dalam perencanaan jalur pejalan kaki. Di dalam jalur pejalan kaki tidak hanya aktivitas para pejalan kaki yang ditemukan tetapi terdapat aktivitas-aktivitas lain, yaitu:

a. Penggunaan Lahan Parkir

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996). Fasilitas lahan parkir dibangun bersamaan dengan pembangunan gedung untuk memfasilitasi kendaraan pengguna gedung. Pemilihan lahan parkir yang dibuat menurut penempatannya dikelompokkan sebagai berikut:

- 1) Parkir di badan jalan (*On street parking*) Tempat yang biasanya paling jelas dan biasanya paling cocok bagi pengemudi kendaraan bermotor untuk memarkirkan kendaraannya ialah di tepi jalan, akan tetapi parkir seperti ini mempunyai banyak kerugian, pertama arus lalu lintas sepanjang jalan menjadi terhambat yang akhirnya menimbulkan kemacetan dan kelambatan pada seluruh kendaraan. Pada kondisi parkir yang berhimpit akan lebih terlihat penurunan kelancaran lalu lintasnya. Parkir di jalan juga mengakibatkan peningkatan jumlah kecelakaan akibat gerakan membuka pintu mobil, tingkah pengendara sepeda motor yang tidak menentu, dan pejalan kaki yang muncul diantara kendaraan parkir. Penggunaan jalur pejalan kaki sebagai lahan parkir juga sering terjadi akibat badan jalan yg tidak dapat menampung kendaraan bermotor yang parkir.
- 2) Parkir di luar badan jalan (*Off street parking*) Dikebanyakan kawasan pusat kota, parkir di pinggir jalan sangat dibatasi sehingga

diperlukan penyediaan fasilitas di luar daerah jalan. Ada beberapa klasifikasi parkir di luar daerah jalan yaitu, pelataran parkir dipermukaan tanah, garasi bertingkat, garasi bawah tanah, gabungan, garasi mekanis dan *drive in* (F.D. Hoobs, 1995). Pedoman perencanaan untuk parkir *off street* didasarkan pada ukuran kendaraan rencana, luas lahan parkir, kapasitas parkir, serta tata letak kendaraan untuk memudahkan kendaraan masuk dan keluar parkir.

#### 5. *Street Furniture*

“*Street furniture* ataupun perabot jalur merupakan seluruh elemen yang ditempatkan secara kolektif pada sesuatu lanskap jalur buat kenyamanan, kesenangan, data, control perputaran proteksi serta kenikmatan pengguna jalur”. Elemen ini wajib merefleksikan karakter dari area setempat serta menyatu dengan kondisi dekat. Bagi Kementerian Pekerjaan Universal Dirjen Bina Marga tahun 1995 *street furniture*/ perabot jalur merupakan sarana yang diletakkan sejauh jalur yang ialah aksesoris ataupun pendukung untuk jalan. Persedianyadisamakan dengan tipe wilayah yang memakai jalan pedestrian.

“Kriteria elemen yang digunakan meliputi bahan yang mudah didapat, kuat terhadap cuaca, mudah dalam perawatan, mudah dalam perbaikan, kuat dan aman bagi pengguna jalan maupun lingkungan sekitarnya” (Harris dan Dines, 1998). Prasaranatambahanpedestrianamatdiperlukanguna melengkapi fungsi sebagai berikut:

- a. Kegunaan kenyamanan ialah lampu, halte, jalan penyebrangan, rambu-rambu lalu lintas, unsure tanaman sebagai peneduh, fire hydran, dan jalur pedestrian.
- b. Kegunaan fungsi pelengkap yaitu tempat duduk, tempat sampah, telepon, kotak surat, wadah tanaman, informasi dan lain-lain.
- c. Kegunaan estetik bisa didapatkan dari bermacam-bagian yang digunakan baik soft maupun hard material dilihat dari bentuk tekstur dan warnanya.

#### 1) Rambu Jalan

Menurut Dirjen Bina Marga tahun 1990 “rambu merupakan alat utama yang mengatur, member peringatan, dan mengarahkan terhadap pengguna jalan agar pengguna jalan dapat dengan mudah terarah pada suatu tempat yang dituju”. “Rambu yang efektif yakni memenuhi ketentuan yang dapat dipenuhi oleh pengguna. Rambu yang efektif yakni memenuhi kebutuhan, menarik perhatian dan mendapat respek pengguna jalan, memberikan pesan yang sederhana dan mudah dimengerti, dan juga menyediakan waktu yang cukup bagi pengguna jalan dalam memberikan respon”. (Dirjen Bina Marga, 1990).

#### 2) Halte

Harris dan Denis (1988) mengemukakan bahwa “persyaratan untuk halte bis adalah memiliki kebebasan pandangan ke arah kedatangan kendaraan baik dalam posisi berdiri maupun duduk di halte dan zona perhentian bis harus merupakan bagian dari jaringan akses pejalan kaki”.

“Di dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993 juga menyebutkan bahwa fasilitas halte harus dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyeberangan pejalan kaki”. Halte bisa ditempatkan pada trotoar atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1-meter dari tepi jalur lalu lintas. “Persyaratan struktur bangunan memiliki lebar minimal 2 meter, panjang 4 meter dan tinggi bagian atap yang paling bawah minimal 2,5 meter dari lantai”.

### 3) Lampu Jalan

Menurut Harris dan Dines (1988), “penerangan jalan bertujuan untuk mengakomodasikan pergerakan yang aman bagi pejalan kaki dan kendaraan. Dalam pergerakan, pemakai jalan dapat dibantu orientasinya untuk mengenai zona yang berbeda dari penggunaan suatu tapak melalui hirarki efek penerangan yang tepat”. “Hirarki penerangan nampak dari perbedaaan jarak, ketinggian serta corak sinar lampu yang digunakan. Penerangan pula wajib sesuai secara fungsional serta dalam skala yang cocok baik untuk pejalan kaki ataupun jalan kendaraan”. Buat penerangan jalan pejalan kaki bisa digunakan lampu dengan ketinggian yang relatif rendah supaya membagikan skala manusia serta menerangi kanopi dasar dari tumbuhan tepi jalur. Watak penerangan buat pedestrian walk hendaknya tidak seragam sejauh jalur, kebalikannya buat jalan kendaraan wajib seragam secara totalitas. Lampu penerangan jalur rata- rata mempunyai ketinggian 6- 15, 2 m, sebaliknya buat jalan pejalan kaki, distribusi pencahayaan vertikal wajib

menggapai 2 m supaya penglihatan ke arah pejalan kaki lain senantiasa jelas.

#### 4) Bangku Jalan

“Bangku jalan merupakan bangku yang ditempatkan dipinggir jalan bagaikan bagian dari perabot jalur, yang ditempatkan di kawasan pejalan kaki khususnya di kawasan wisata ataupun pertokoan, ataupun halaman kota. Tipe bangku bisa dikelompokkan jadi bangku duduk buat sendiri serta bangku duduk buat berkelompok. Pemilihan wujud, bahan, serta corak disesuaikan dengan ketersediaan, guna serta atmosfer area”. Pertimbangan dalam perencanaan bangku merupakan memenuhi kriteria aman, wujudnya simpel, gampang pemeliharaannya, tahan terhadap vandalisme serta mempunyai ketahanan yang besar. Penempatan bangku wajib memikirkan sebagian perihal antara lain, posisinya terlindung dari angin, letaknya strategis, serta ditempatkan di luar jalan jalur (Harris serta Dines, 1988). Bangku halaman yang aman pula memikirkan standar ukuran, ialah besar bangku dari permukaan tanah +37, 5 centimeter, lebar bangku antara 37, 5–45 centimeter, serta panjang bangku bermacam-macam bergantung kebutuhan. Bangku bisa dilengkapi pula dengan sandaran tangan serta sandaran balik yang wujud serta ukurannya bisa divariasikan cocok kebutuhan (Harris dan Dines 1988).

#### 5) Tempat Sampah

“Tempat sampah (waste kontainer) merupakan tempat buat menampung sampah secara sedangkan, yang umumnya dibuat dari logam ataupun plastic”. Buat melindungi area hendaknya tempat sampah ditempatkan dalam jumlah yang banyak. Pertimbangan merancang tempat sampah merupakan gampang di amati, wujudnya gampang dikenali, terjangkau, ditempatkan lebih banyak pada titik- titik yang ada banyak kegiatan manusia. Tempat buat menampung sampah pula hendaknya mempunyai dimensi yang lumayan lebar buat menampung jumlah sampah, bahan yang langsung memegang sampah sebaiknya tahan air serta dilengkapi dengan penutup. Dimensi buat satu tempat sampah merupakan besar+91, 5-centimeter serta diameter optimal 76 centimeter (Harris serta Dines, 1988).

## **G. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Menurut Bogdan dan Taylor, penelitian kualitatif adalah penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati, (Moelong, 2011).

### **2. Lokasi Penelitian**

Penelitian ini akan dilakukan pada Dinas Pekerjaan Umum dan sepanjang Jalan Soekarno-Hatta Kabupaten Ponorogo. Studi kasus pemanfaatan bangku pada pedestrian di kawasan lingkungan pasar legi songgolangit Ponorogo.

### **3. Informan Penelitian**

Informan dalam penelitian kualitatif yaitu informan penelitian yang memahami informasi tentang objek penelitian. Informan yang dipilih harus memiliki kriteria agar informasi yang didapatkan bermanfaat untuk penelitian yang dilakukan. Terdapat kriteria-kriteria untuk menentukan informan penelitian yang dikatakan oleh para ahli.

Berhubungan dengan hal ini Moleong menyatakan bahwa seorang informan berkewajiban secara sukarela menjadi tim penelitian, walaupun hanya bersifat normal. Adapun pemanfaatan informan bagi peneliti adalah agar dapat menemukan informasi dari informan yang satu dengan informan yang lain.

Penelitian mengenai analisis kinerja Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Ponorogo dalam pemanfaatan pedestrian memerlukan informan yang mempunyai pemahaman yang berkaitan langsung dengan masalah penelitian guna memperoleh data dan informasi yang lebih akurat. Oleh sebab itu, informan yang dimaksud adalah sebagai berikut:

1. Pimpinan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Ponorogo, karena Dinas inilah yang merupakan pembuat serta pelaksana proses kebijakan ini.
2. Staf Bagian Bina Marga, Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Ponorogo.
3. Pemilik pertokoan dan pengguna jalan di Jalan Soekarno-Hatta

### **4. Sumber Data**

a. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

1. Data primer, yaitu data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya atau lapangan/ dari sumber asli (tidak melalui perantara). Data primer dalam penelitian ini adalah data yang berasal dari jawaban informan dari hasil dan wawancara yang dilakukan pada dinas terkait (UPT Bina Marga/Dinas PU Kabupaten Ponorogo).
2. Data sekunder adalah laporan yang diperoleh dalam bentuk sudah jadi, sudah diolah oleh lembaga/instansi/perusahaan atau referensi lainya seperti internet dan data lainnya yang berhubungan langsung dengan objek yang diteliti. Data sekunder dalam penelitian ini antara lain data pedestrian Kabupaten Ponorogo.

b. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini diperoleh dari UPT Bina Marga/Dinas PU Kabupaten Ponorogo.

**5. Teknik Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Studi Pustaka

Studi pustaka merupakan metode pengumpulan data dengan cara membaca buku-buku yang berkaitan dengan bahasan penelitian, literatur, jurnal, referensi, browsing materi lewat internet yang berkaitan

dengan penelitian ini dan penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang sedang dilakukan.

b. Observasi

Studi lapangan dalam pengumpulan data dengan mengadakan pengamatan langsung terhadap objek yang diinginkan guna memperoleh data yang diharapkan. Dalam hal ini, peneliti mengamati dan mencari informasi tentang Trotoar Jalan Soekarno-Hatta Kabupaten Ponorogo. Observasi merupakan kegiatan pemuatan penelitian terhadap suatu objek, (Sugiyono, 2015). Dalam melakukan observasi, peneliti memilih hal-hal yang diamati dan mencatat hal-hal yang berkaitan dengan penelitian. Observasi yang dilakukan pada penelitian ini adalah pada proses analisis kinerja Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Ponorogo dalam Pemanfaatan Pedestrian.

c. Wawancara

Metode wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti. Wawancara dapat dilakukan secara terstruktur maupun tidak terstruktur, dan dapat dilakukan melalui tatap muka (*face to face*) maupun dengan menggunakan telepon, (Sugiyono, 2015).

Peneliti menggunakan wawancara interview terstruktur, karena dengan interview terstruktur dapat dipersiapkan sedemikian rupa pertanyaan-pertanyaan yang diperlukan agar hanya fokus mengulas

pokok-pokok permasalahan yang akan diteliti. Metode ini untuk menjawab rumusan masalah dengan tujuan peneliti dapat memperoleh data tentang Trotoar Jalan Soekarno-Hatta Kabupaten Ponorogo.

## **6. Analisis Data**

Dalam hal ini peneliti menggunakan teknik analisis data deskriptif kualitatif yaitu analisis data dilakukan dengan menata dan menelaah secara sistematis semua data yang diperoleh. Deskriptif kualitatif merupakan suatu teknik yang menguraikan dan mendeskripsikan data-data yang telah terkumpul secara menyeluruh tentang keadaan yang sebenarnya, (Moleong, 2011).

Milles dan Huberman mengemukakan tahap kegiatan dalam analisis data kualitatif, yaitu: reduksi data, penyajian data dan menarik simpulan, (Miles&Huberman, 2014).

### **1) Pengumpulan Data**

Mengolah serta mempersiapkan informasi buat dianalisis. Langkah ini mengaitkan transkrip wawancara, men-scanning modul, menetik informasi lapangan ataupun memilah-milah serta menyusun informasi tersebut kedalam jenis-jenis yang berbeda bergantung pada sumber data.

### **2) Reduksi data**

Reduksi informasi ialah sesuatu wujud analisis yang menggolongkan, memusatkan, membuang yang tidak butuh serta

mengorganisasikan data- data yang sudah di reduksi membagikan cerminan yang lebih tajam tentang hasil pengamatan jadi tema.

### 3) Penyajian Data

Penyajian data merupakan analisis dalam bentuk matrik, network, cart, atau grafis. Pada penelitian kualitatif, penyajian data dilakukandalam bentuk uraian singkat, tabel, bagan dan hubungan antar kategori.

### 4) Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan ialah penarikan kesimpulan serta verifikasi. Kesimpulan dini yang dikemukakan masih bertabiat sedangkan, serta hendak berganti apabila tidak ditemui bukti- bukti kokoh yang menunjang sesi pengumpulan selanjutnya. Kesimpulan dalam riset kualitatif bisa menanggapi rumusan permasalahan yang diformulasikan semenjak dini.

## 7. Keabsahan Data

Selain menganalisis data, peneliti juga harus menguji keabsahan data agar memperoleh data yang valid. Untuk menguji validitas data atau keabsahan data, peneliti menggunakan metode triangulasi. Metode ini adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan suatu yang lain di luar data itu dan keperluan pengecekan atau sebagai perbandingan terhadap data itu, (Miles&Huberman, 2014).Untuk menetapkan keabsahan data tersebut diperlukan teknik pemeriksaan. Adapun teknis pemeriksaan keabsahan data adalah sebagaiberikut:

a) Ketekunan Pengamatan

Metode ini artinya merupakan metode pengujian derajat keyakinan informasi dengan jalur melaksanakan pengamatan secara teliti serta berkesinambungan. Lewat metode ini pula, dimaksudkan buat menciptakan identitas serta unsur- unsur dalam suasana yang sangat relevan dengan perkara ataupun isu yang lagi kita cari serta setelah itu memusatkan diri pada hal- hal tersebut secara rinci, (Miles&Huberman, 2014).

Pengujian kredibilitas dengan meningkatkan ketekunan ini dilakukan dengan cara peneliti membaca seluruh catatan hasil penelitian secara cermat, sehingga dapat diketahui kesalahan dan kekurangannya. Sebagai bekal peneliti untuk meningkatkan ketekunan adalah dengan cara membaca berbagai referensi buku maupun hasil penelitian buku atau dokumentasi- dokumentasi yang terkait dengan penemuan yang diteliti.

b) Triangulasi

Triangulasi merupakan “metode pengecekan keabsahan informasi yang menggunakan suatu yang lain diluar itu buat keperluan pengecekan ataupun bagaikan pembanding terhadap informasi itu” (Miles& Huberman, 2014).

Metode Triangulasi yang digunakan dalam riset ini ialah:

- 1) Triangulasi sumber merupakan menyamakan serta mengecek balik derajat keyakinan sesuatu data yang diperoleh lewat waktu serta perlengkapan yang berbeda dalam tata cara kualitatif. Dalam perihal ini,

periset berupaya menyamakan informasi dari hasil wawancara dengan pimpinan serta staf UPT Bina Marga/Dinas PU Kabupaten Ponorogo.

- 2) Triangulasi metode merupakan triangulasi metode buat menguji kredibilitas informasi yang dicoba dengan metode mengecek informasi dengan sumber yang sama. Dalam riset ini, periset berupaya meyakinkan informasi hasil observasi serta dokumentasi.
- 3) Kecukupan refensial, alat untuk menampung dan menyesuaikan dengan masukan tertulis untuk keperluan evaluasi. *Handpone* misalnya dapat digunakan sebagai alat perekam yang pada saat senggang dapat dimanfaatkan untuk membandingkan hasil yang diperoleh dengan masukan yang telah terkumpul.

