

EVALUASI PEMENUHAN STANDAR TROTOAR DI *CENTRAL BUSINESS DISTRICT* (STUDI KASUS KOTA BANDUNG)

EVALUATION COMPLIANCE SIDEWALK STANDARDS AT CENTRAL BUSINESS DISTRICT (CASE STUDY: BANDUNG CITY)

Evy Fitriani

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat
[email: Evyfitriani@yahoo.co.id](mailto:Evyfitriani@yahoo.co.id)

Diterima: 10 September 2014, Revisi 1: 30 September 2014, Revisi 2: 14 Oktober 2014, Disetujui: 23 Oktober 2014

ABSTRAK

Pertumbuhan pejalan kaki meningkat terutama di daerah pusat perekonomian atau perbelanjaan *Central Business District*, (*CBD*). Pejalan kaki menuntut disediakan prasarana utama dengan jalur pejalan kaki tersendiri dan fasilitas pendukungnya. Pengembangan fasilitas perlu terus dilakukan untuk mencapai kondisi yang diharapkan oleh pejalan kaki, yaitu situasi aman, nyaman, lancar dan ekonomis. Tujuan dari kajian ini adalah memberi rekomendasi Pemanfaatan trotoar di *Central Business district* di Kota Bandung yang sesuai dengan pedoman yang sudah ada. Berdasarkan analisis metode observasi di lapangan, bahwa pemanfaatan trotoar di ruas jalan Kota Bandung masih dapat dikatakan belum sesuai dengan standar pemanfaatan trotoar pada umumnya, yaitu masih banyaknya permintaan dari para pengendara motor untuk menjadikan trotoar sebagai lahan parkir yang disebabkan tarif parkir di kawasan bisnis tersebut masih dirasakan cukup mahal dibandingkan dengan tarif parkir di trotoar dan masih adanya pedagang yang berjualan di trotoar dengan alasan tempat berdagang mereka di trotoar dekat dengan pembeli, sehingga dikhawatirkan jika mereka pindah ke tempat lain maka tidak akan ada pembeli.

Kata kunci: evaluasi, trotoar, *central business district*

ABSTRACT

The city pedestrian growth increased especially in the area of the economy or the shopping center Central Business District (CBD). Pedestrians require the provision of major infrastructure with separate pedestrian paths and facilities. Facility development needs to be done to achieve the expected conditions by pedestrians, namely the situation safe, comfortable, smooth and economical. The purpose of this study is to recommend utilization of sidewalks in the Central Business district in the city that is in accordance with existing guidelines. Based on the analysis of observational methods in the field, that the used sidewalks in the city of Bandung 4 roads can still be said to be not in accordance with the standards of use of the sidewalk in general, are still many request from the riders to make the sidewalks as parking lots due to parking rates in the business district still felt quite expensive compared to rates in the parking lot pavement and the persistence of the merchants who sell on the side walk with a reason to trade them on the sidewalk close to the buyers, so feared if they move to another place then there will be no buyers.

Keywords: evaluation, sidewalk, *central business district*

PENDAHULUAN

Transportasi yang paling dasar dilakukan oleh manusia adalah berjalan kaki. Kegiatan berjalan kaki umumnya terjadi pada perjalanan jarak dekat, hal ini disebabkan karena perkembangan alat transportasi yang dapat memudahkan mobilitas manusia. Pada hakekatnya, aktivitas pejalan kaki bertujuan untuk menempuh jarak sesingkat mungkin antara satu tempat ke tempat yang lain dengan nyaman dan aman dari gangguan (kriminalitas/kejahatan, kepadatan lalu-lintas, dan lain-lain). Di kota-kota besar saat ini pertumbuhan pejalan kaki semakin meningkat terutama di daerah pusat perekonomian atau perbelanjaan *Central Business District*, (*CBD*). Pejalan kaki menuntut disediakan prasarana utama dengan jalur pejalan kaki tersendiri dan fasilitas pendukungnya. Pengembangan fasilitas perlu terus dilakukan untuk mencapai kondisi yang diharapkan oleh pejalan kaki, yaitu situasi aman, nyaman, lancar dan ekonomis. Fasilitas pejalan kaki (*pedestrian*) sering terabaikan oleh pihak-pihak penentu kebijakan yang seharusnya mendapat perhatian, khususnya di daerah perkotaan. Banyak sekali fasilitas untuk pejalan kaki berubah fungsi terutama di kota-kota yang penduduknya sudah cukup padat.

Pembangunan *Central Business District* dewasa ini meningkat pesat. Hal ini merefleksikan pertumbuhan dan perkembangan kebutuhan barang dan jasa. Kenyataannya, banyak *Central Business District* yang dibangun tidak sesuai dengan tata guna lahan. Pembangunan yang sesuai pun masih kurang memperhatikan masalah sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki. Banyak *Central Business District* tidak menyediakan fasilitas pejalan kaki. Mereka menggantungkan penyediaan fasilitas pejalan kaki pada trotoar dan tepi jalan. Trotoar dan tepi jalan di pusat pertokoan diisi oleh para pedagang kaki lima dan kendaraan-kendaraan parkir, akibatnya pejalan kaki berjalan di tepi jalan dan menyelinap di sela-sela kendaraan yang sedang parkir. Kondisi tersebut diatas menimbulkan beberapa masalah, ketidaknyamanan, hambatan,

bahkan kecelakaan. Oleh karena itu, kebutuhan fasilitas pejalan kaki *Central Business District* sebaiknya dirancang dengan mempertimbangkan keselamatan, kelancaran dan kenyamanan pejalan kaki. Tujuan dari kajian ini adalah memberi rekomendasi Pemanfaatan trotoar di *Central Business District* di Kota Bandung yang sesuai dengan pedoman yang sudah ada.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Peraturan dan Perundang-undangan

Acuan normatif terkait dengan pedoman penggunaan trotoar adalah sebagai berikut:

1. Undang-Undang No 14 Tahun 1992 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan;
2. Undang-Undang No. 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat;
3. Undang-Undang No. 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung;
4. Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang jalan
5. Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

B. Pedoman Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki

1. Kaidah Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki

Prinsip umum perencanaan penyediaan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki harus memenuhi kaidah sebagai berikut:

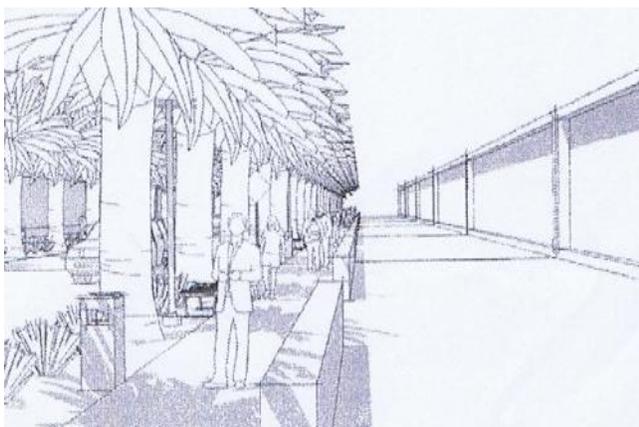
- a. Prinsip teknis penataan sistem sirkulasi dan jalur penghubung mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 tentang pedoman teknis fasilitas dan aksesibilitas pada bangunan gedung dan lingkungan;
- b. Ruang yang direncanakan harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk oleh pengguna dengan keterbatasan fisik;
- c. Lebar jalur pejalan kaki harus sesuai dengan standar prasarana;

- d. Harus memberikan kondisi aman, nyaman, ramah lingkungan dan mudah untuk digunakan, sehingga pejalan kaki tidak harus merasa terancam dengan lalu lintas atau gangguan dari lingkungan sekitarnya;
- e. Jalur yang direncanakan mempunyai daya tarik atau nilai tambah lain diluar fungsi utama;
- f. Terciptanya ruang sosial sehingga pejalan kaki dapat beraktifitas secara aman di ruang publik;
- g. Terwujudnya keterpaduan sistem, baik dari aspek penataan lingkungan atau dengan sistem transportasi atau aksesibilitas antar kawasan;
- h. Terwujudnya perencanaan yang efektif dan efisien sesuai dengan tingkat kebutuhan dan perkembangan kawasan.

2. Tipe Ruang Pejalan Kaki

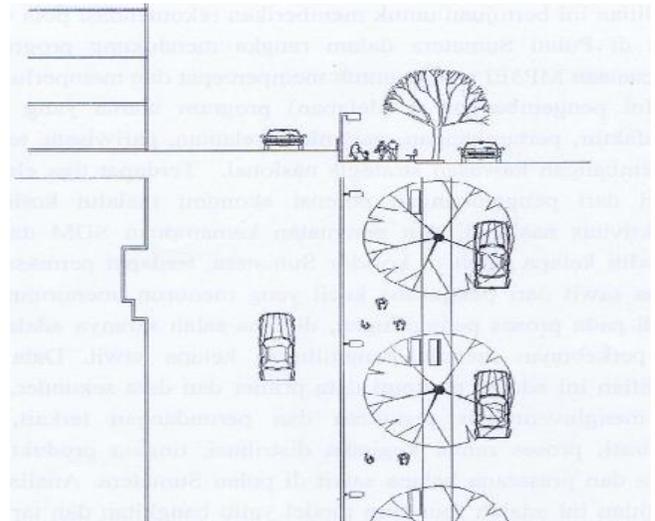
- a. Ruang Pejalan Kaki di Sisi Jalan (*Sidewalk*)

Ruang pejalan kaki di sisi jalan (*sidewalk*) merupakan bagian dari sistem jalur pejalan kaki dari tepi jalan raya hingga tepi terluar lahan milik bangunan.



Sumber: RSNI, Standar Trotoar dan Pedestrian tahun 2011

Gambar 1. Perspektif *Sidewalk*

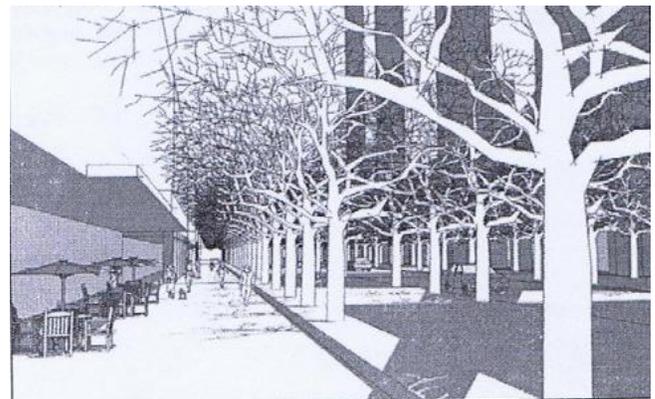


Sumber: RSNI, Standar Trotoar dan Pedestrian tahun 2011

Gambar 2. Tampak Atas dan Potongan *Sidewalk*

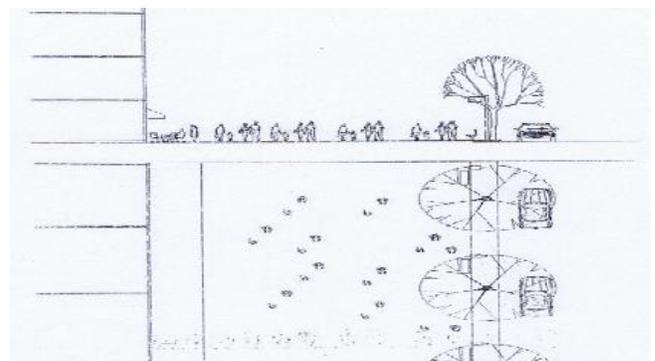
- b. Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Komersial/Perkantoran (*Arcade*)

Ruang pejalan kaki yang berdampingan dengan bangunan pada salah satu atau kedua sisinya.



Sumber: RSNI, Standar Trotoar dan Pedestrian tahun 2011

Gambar 3. Pespektif *Arcade*



Sumber: RSNI, Standar Trotoar dan Pedestrian tahun 2011

Gambar 4. Potongan dan Tampak Atas *Arcade*

Ruang pejalan kaki di pusat kawasan bisnis dan pusat kota ini adalah area yang harus dirancang untuk mengakomodir volume yang lebih besar dari para pejalan kaki dibanding di area-area di kawasan pemukiman. Batas jalanan (jalur transportasi) pada area ini dapat dimanfaatkan untuk berbagai tujuan yang beragam dan secara umum terdiri dari berbagai zona, antara lain zona bagian depan gedung, zona bagi pejalan kaki, zona bagi tanaman/perabot dan zona untuk pinggiran jalan. Pembagian zona ini dimaksudkan agar ruang pejalan kaki yang melintasi area ini dapat melintas dengan nyaman.

3. Pengembangan Zona Pejalan Kaki di pusat Kota

Kawasan pusat kota adalah kawasan yang mengakomodir volume pejalan kaki yang lebih besar dibanding kawasan pemukiman. Ruang pejalan kaki di area ini dapat berfungsi untuk berbagai tujuan yang beragam dan terdiri dari berbagai zona yang dapat dimanfaatkan antara lain: zona bagian depan gedung, zona bagi pejalan kaki, zona bagi tanaman/perabotan jalan, dan zona untuk pinggiran jalan.

a. Zona Bagian Depan Gedung

- 1) Zona bagian depan gedung adalah antara dinding gedung dan pejalan kaki. Pejalan kaki biasanya akan tidak merasa nyaman bila berjalan kaki secara langsung berdekatan dengan dinding gedung atau pagar. Untuk itu jarak minimum setidaknya 0,6 meter dari jarak sisi gedung atau tergantung pada penggunaan area ini.
- 2) Bagi orang yang memiliki keterbatasan indera penglihatan dan sering berjalan di zona ini, dapat menggunakan suara dari gedung yang berdekatan sebagai orientasi atau bagi tuna netra pengguna tongkat dapat berjalan dengan jarak antara 0,3 meter hingga 1,2 meter dari bangunan.

- 3) Bagian depan harus bebas dari halangan atau berbagai objek yang menonjol. Zona bagian depan juga harus dapat dideteksi oleh tuna netra yang menggunakan tongkat yang panjang.

b. Zona Penggunaan Bagi Pejalan Kaki

- 1) Zona ini adalah area dari koridor sisi jalan yang secara khusus digunakan untuk area pejalan kaki. Area ini harus dibebaskan dari seluruh rintangan, berbagai objek yang menonjol dan penghalang vertikal yang berbahaya bagi pejalan kaki dan bagi yang memiliki keterbatasan indera penglihatan.
- 2) Zona pejalan kaki ini setidaknya berukuran 1,8 hingga 3,0 meter atau lebih luas untuk memenuhi tingkat pelayanan yang diinginkan dalam kawasan yang memiliki intensitas pejalan kaki yang tinggi. Kondisi ini dibuat untuk memberikan kesempatan bagi para pejalan kaki yang berjalan berdampingan atau bagi pejalan kaki yang berjalan berlawanan arah satu sama lain.
- 3) Zona yang digunakan untuk pejalan kaki di jalan lokal dan jalan kolektor adalah 1,2 meter dan jalan arteri dan jalan utama 1,8 meter. Ruang tambahan diperlukan untuk tempat pemberhentian dan halte bus dengan luas 1,5 meter X 2,4 meter.
- 4) Zona pejalan kaki tidak boleh kurang dari 1,2 meter yang merupakan lebar minimum yang dibutuhkan untuk orang yang membawa seekor anjing, pengguna alat bantu jalan dan pejalan kaki.

c. Zona Pinggir Jalan

Zona ini merupakan bagian integral dari jalan dan sistem saluran air, dan juga berfungsi sebagai pembatas antara zona lalu-lintas (jalan-*raya*) dengan zona tanaman/perabot jalan atau zona pejalan kaki.

4. Fasilitas Pejalan Kaki

a. Pengertian Umum

- 1) Fasilitas Pejalan Kaki adalah seluruh bangunan pelengkap yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan demi kelancaran, keamanan dan kenyamanan, serta keselamatan bagi pejalan kaki.
- 2) Jalur Pejalan Kaki adalah lintasan yang diperuntukan untuk berjalan kaki, dapat berupa trotoar, penyeberangan sebidang (penyeberangan zebra atau penyeberangan pelikan), dan penyeberangan tak sebidang.
- 3) Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak pada daerah milik jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan.
- 4) Penyeberangan Zebra adalah (fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki sebidang yang dilengkapi marka untuk memberikan ketegasan/batas dalam melakukan lintasan.
- 5) Penyeberangan Pelikan adalah fasilitas untuk menyeberang pejalan kaki sebidang yang dilengkapai dengan marka dan lampu pengatur lalu lintas.
- 6) Arus Pejalan Kaki adalah jumlah pejalan kaki yang melewati suatu penampang tertentu, yang biasanya dinyatakan dengan jumlah pejalan kaki per satuan waktu (pejalan/menit).
- 7) Lapak Tunggu adalah fasilitas untuk berhenti sementara pejalan kaki dalam melakukan penyeberangan, Penyeberangan dapat berhenti sementara sambil menunggu kesempatan melakukan penyeberangan berikutnya. Fasilitas tersebut diletakan pada median jalan.

5. Trotoar

a. Pengertian

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1996:1073) trotoar adalah tepi jalan besar yang sedikit lebih tinggi dari pada jalan tersebut, tempat orang berjalan kaki. Sebagai jalur bagi pejalan kaki maka salah satu fungsi trotoar menurut Danisworo (1991:2) adalah sebagai jalur untuk melihat-lihat jenis barang dagangan dalam etalase yang dijual oleh toko, pejalan kaki atau pembeli diharapkan dapat melihat dengan jelas dan selanjutnya tertarik untuk membeli.

Pengertian Trotoar menurut Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum adalah Jalur Pejalan Kaki yang terletak pada Daerah Milik Jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan.

b. Ketentuan Penempatan Trotoar

- 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.
- 4) Geometrik Trotoar harus mengikuti pedoman teknik tentang spesifikasi trotoar

- 5) tinggi ruang bebas tidak kurang dari 2,2 meter dan kedalaman bebas tidak kurang dari 1 meter, yang diukur dari permukaan trotoar, kebebasan samping tidak kurang dari 0.3 meter.
- 6) Pemasangan utilitas harus mempertahankan ruang bebas trotoar

c. Pemanfaatan Trotoar

Pemanfaatan trotoar sebagai ruang publik salah satunya sebagai ruang pergerakan aktivitas sosial maupun ekonomi warga kota. Fungsinya dapat memberikan ciri khas bagi suatu kota dan pada umumnya memiliki fungsi interaksi sosial bagi masyarakat dan kegiatan ekonomi. Darmawan (2003:1) menjelaskan salah satu fungsi-fungsi ruang publik adalah sebagai tempat kegiatan pedagang kaki lima yang menjajakan makanan, minuman, pakaian, *souvenir*, dan jasa entertainment seperti tukang sulap, tarian kera, ular dan sebagainya terutama di malam hari. Ruang publik yang menarik akan selalu dikunjungi oleh masyarakat luas dengan berbagai tingkat kehidupan sosial, ekonomi dan budaya, tingkat pendidikan, perbedaan umur, motivasi atau tingkat kepentingan yang berlainan. Lebih jauh Darmawan (2003:2) menyebutkan kriteria ruang publik secara esensial yang dapat juga diterapkan pada trotoar, sebagai berikut :

- 1) Tanggap terhadap semua keinginan pengguna dan dapat mengakomodir kegiatan yang ada pada ruang terbuka tersebut (*responsive*).
- 2) Dapat menerima kehadiran berbagai lapisan masyarakat dengan bebas tanpa ada diskriminasi (*democratic*).
- 3) Dapat member makna atau arti bagi masyarakat setempat secara

individual maupun kelompok (*meaningful*).

Jadi warga kota dapat memanfaatkan trotoar untuk aktivitas baik secara individu maupun berkelompok, namun kebebasan dalam memanfaatkan trotoar ini yang seringkali menimbulkan permasalahan, *democratic* tidak diartikan sebagai kebebasan yang tanpa aturan untuk itu diperlukan pengendalian dalam pemanfaatan trotoar tersebut.

C. *Central Business District*

Menurut Teori Konsentris (Burgess, 1925) DPK atau CBD adalah pusat yang letaknya tepat ditengah kota dan berbentuk bundar yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik, serta merupakan zona dengan drajat aksesibilitas tinggi dalam suatu kota. DPK atau CBD tersebut terbagi atas dua bagian, yaitu: *pertama*, bagian paling inti atau RBD (*Retail Business District*) dengan kegiatan dominan pertokoan, perkantoran dan jasa; *kedua*, bagian diluarnya atau WBD (*Wholesale Business District*) yang ditempati oleh bangunan dengan peruntukan kegiatan ekonomi skala besar, seperti pasar, pergudangan (*warehouse*), dan gedung penyimpanan barang supaya tahan lama (*storage buildings*).

Menurut Teori Sektoral (Hoyt, 1939) DPK atau CBD memiliki pengertian yang sama dengan yang diungkapkan oleh Teori Konsentris.

Menurut Teori Pusat Berganda (Harris dan Ullman, 1945) DPK atau CBD adalah pusat kota letaknya relatif di tengah-tengah sel-sel lainnya dan berfungsi sebagai salah satu "*growing points*". Zona ini menampung sebagian besar kegiatan kota, berupa pusat fasilitas transportasi dan di dalamnya terdapat distrik spesialisasi pelayan, seperti "*retailing*" distrik khusus perbankan, teater dan lain-lain (Yunus, 2000:49). Namun, ada perbedaan dengan dua teori yang disebutkan diatas, yaitu bahwa pada Teori Pusat Berganda terdapat banyak DPK atau CBD dan letaknya tidak persis di tengah kota dan tidak selalu berbentuk bundar.

Teori lainnya mendasari struktur ruang kota adalah Teori Ketinggian Bangunan; Teori Konsektoral; dan Teori Historis. Dikaitan dengan perkembangan DPK atau CBD, maka berikut ini adalah penjelasan masing-masing teori mengenai pandangannya terhadap DPK atau CBD:

1. Teori Ketinggian Bangunan (Bergel, 1955). Teori ini menyatakan bahwa perkembangan struktur kota dapat dilihat dari variabel ketinggian bangunan. DPK atau CBD secara garis besar merupakan daerah dengan harga lahan yang tinggi, aksesibilitas sangat tinggi dan ada kecenderungan membangun struktur perkotaan secara vertikal. Dalam hal ini, maka di DPK atau CBD paling sesuai dengan kegiatan perdagangan (*retail activities*), karena semakin tinggi aksesibilitas suatu ruang maka ruang tersebut akan ditempati oleh fungsi yang paling kuat ekonominya.
2. Teori Konsektoral (Griffin dan Ford, 1980). Teori Konsektoral dilandasi oleh struktur ruang kota di Amerika Latin. Dalam teori ini disebutkan bahwa DPK atau CBD merupakan tempat utama dari perdagangan, hiburan dan lapangan pekerjaan. Di daerah ini terjadi proses perubahan yang cepat sehingga mengancam nilai historis dari daerah tersebut. Pada daerah-daerah yang berbatasan dengan DPK atau CBD di kota-kota Amerika Latin masih banyak tempat yang digunakan untuk kegiatan ekonomi, antara lain pasar lokal, daerah-daerah pertokoan untuk golongan ekonomi lemah dan sebagian lain dipergunakan untuk tempat tinggal sementara imigran.
3. Teori Historis (Alonso, 1964). DPK atau CBD dalam teori ini merupakan pusat segala fasilitas kota dan merupakan daerah dengan daya tarik tersendiri dan aksesibilitasnya yang tinggi.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Lokasi dan Penelitian

Penelitian ini mengambil lokasi di Kota Bandung, dengan mengambil sampel

kawasan *Central Business District* di daerah Jl. Braga, Jl. Asia Afrika, Jl. Merdeka dan Dago.

B. Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah sekelompok orang yang menggunakan trotoar pada lokasi penelitian. Sementara sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 30 orang pengguna trotoar di lokasi penelitian seperti para pedagang, tukang parkir dan pejalan kaki.

C. Metode Pengumpulan Data

Data Primer yang digunakan dalam kajian ini adalah data yang diambil langsung melalui survai dan wawancara kepada para pihak yang menjadi subjek dalam penelitian ini yaitu dishub terkait, pedagang kaki lima, pejalan kaki, pengelola *Central Business District* dan pengelola parkir. Data Sekunder yang digunakan dalam kajian ini adalah, literatur mengenai pedoman dan standar trotoar.

D. Metode Pengolahan Data

Penelitian ini merupakan penelitian lapangan (*field research*) untuk menjawab pertanyaan "Apakah Trotoar di kota Bandung sudah memenuhi standar?". Pendekatan yang digunakan untuk mencapai tujuan penelitian ini adalah pendekatan dengan metode deskriptif yang bertujuan untuk mendeskriptifkan atau menjelaskan tentang sesuatu hal seperti apa adanya (Mukhtar dan Widodo, 2000:28). Pendekatan ini bertujuan untuk memperoleh deskriptif atau gambaran tentang pemenuhan standar trotoar di kota Bandung, yang selain mengevaluasi berdasarkan pedoman yang sudah ada juga menjangring opini pengguna trotoar di lokasi penelitian, hal ini dilakukan agar pemenuhan standar trotoar di Kota Bandung yang sesuai pedoman dapat di penuhi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Acuan Normatif Standar Pedoman Trotoar

Standar pedoman perencanaan trotoar baik pada jalan baru maupun pada jalan lama

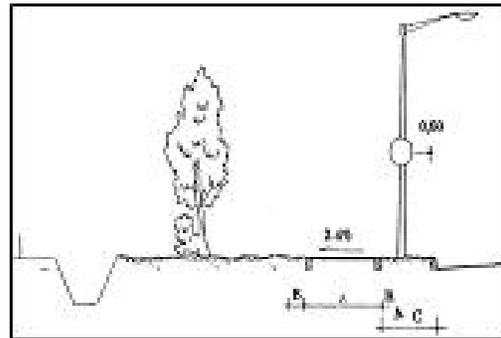
yang mengacu pada: UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, U No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, PP No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, PP No. 34 tahun 2006 tentang Jalan, KM Perhubungan No. 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan LLAJ, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan dan *Pedestrian Facilities Guidebook*, WSDOT, 1997.

B. Penempatan Trotoar

- 1) Suatu ruas jalan dianggap perlu dilengkapi dengan trotoar apabila di sepanjang 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) Secara umum trotoar dapat direncanakan pada ruas jalan yang terdapat volume pejalan kaki lebih besar dari 300 orang per 12 jam (06.00 - 18.00) dan volume lalu lintas lebih besar dari 1000 kendaraan per 12 jam (06.00 - 18.00).
- 3) Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur lalu lintas (bila telah tersedia jalur parkir). Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tetapi trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila keadaan topografi atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan.
- 4) Trotoar sedapat mungkin ditempatkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau di atas saluran drainase yang telah ditutup dengan plat beton yang memenuhi syarat.
- 5) Trotoar pada pemberhentian bus harus ditempatkan berdampingan/sejajar dengan jalur bus. Trotoar dapat

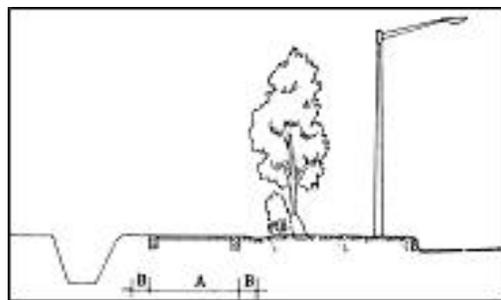
ditempatkan di depan atau di belakang halte.

Contoh Penempatan Trotoar



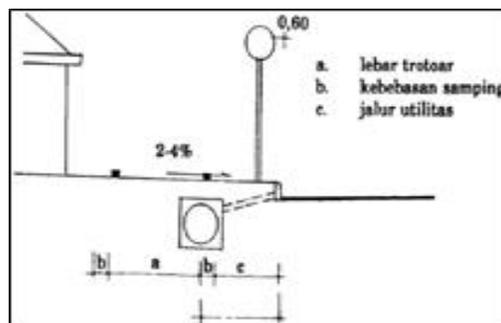
Sumber: RSNI, Standar Trotoar dan Pedestrian tahun 2011

Gambar 5. Trotoar di tepi luar jalur utilitas



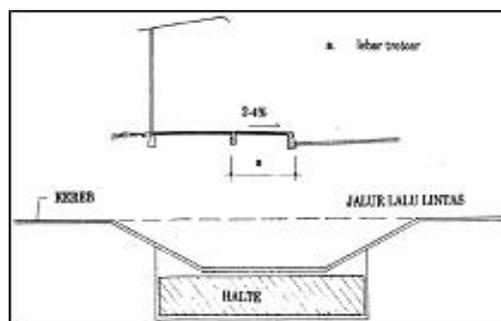
Sumber: RSNI, Standar Trotoar dan Pedestrian tahun 2011

Gambar 6. Trotoar di tepi dalam saluran drainase



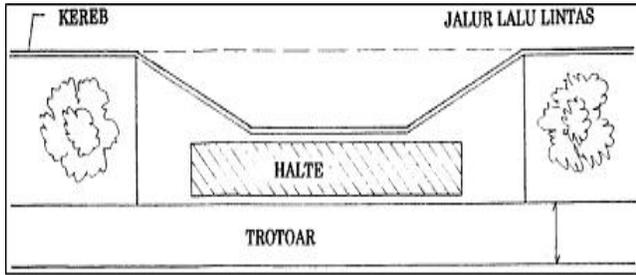
Sumber: RSNI, Standar Trotoar dan Pedestrian tahun 2011

Gambar 7. Trotoar di daerah bangunan/pertokoan



Sumber: RSNI, Standar Trotoar dan Pedestrian tahun 2011

Gambar 8. Trotoar di depan halte



Sumber: RSNI, Standar Trotoar dan Pedestrian tahun 2011

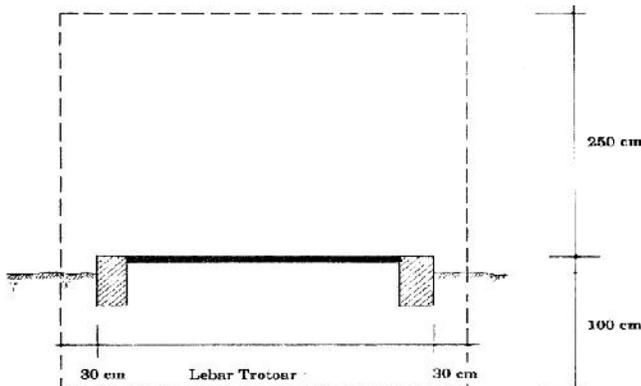
Gambar 9. Trotoar di belakang halte

C. Ketentuan Teknis Trotoar

Dimensi Trotoar

a. Ruang Bebas Trotoar

- 1) Tinggi ruang bebas trotoar tidak kurang dari 2,5 meter dan kedalaman bebas trotoar tidak kurang dari 1,0 meter yang diukur dari permukaan trotoar.
- 2) Kebebasan samping trotoar tidak kurang dari 0,3 meter.
- 3) Perencanaan pemasangan utilitas selain harus mempertahankan ruang bebas trotoar, harus juga memenuhi ketentuan-ketentuan dalam petunjuk pelaksanaan pemasangan utilitas.



Sumber: RSNI, Standar Trotoar dan Pedestrian tahun 2011

Gambar 10. Ruang bebas Trotoar

b. Lebar Trotoar

Kebutuhan lebar trotoar dihitung berdasarkan volume pejalan kaki rencana (P). Volume pejalan kaki rencana (P) adalah volume rata-rata per menit pada interval puncak. P dihitung berdasarkan survai penghitungan pejalan kaki yang dilakukan setiap interval 15 menit selama

6 jam paling sibuk dalam 1 hari untuk 2 arah. Lebar trotoar (W) dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$W = P/35 + 1,5$$

Keterangan: P = volume pejalan kaki (orang/menit/meter)

W = lebar trotoar.

Lebar trotoar harus ditambah, bila pada trotoar tersebut terdapat perlengkapan jalan seperti patok rambu lalu lintas, kotak surat, pohon peneduh atau fasilitas umum lainnya. Penambahan lebar trotoar apabila dilengkapi fasilitas dapat dilihat seperti pada tabel 1.

Tabel 1. Penambahan Lebar Trotoar

Jenis Fasilitas	Lebar Tambahan (cm)
Kursi roda	100 - 120
Tiang lampu penerang	75 - 100
Tiang lampu lalu lintas	100 - 120
Rambu lalu lintas	75 - 100
Kotak surat	100 - 120
Keranjang sampah	100
Tanaman peneduh	60 - 120
Pot bunga	150

Sumber: RSNI, Standar Trotoar dan Pedestrian tahun 2011

Lebar trotoar disarankan tidak kurang dari 2 (dua) meter. Pada keadaan tertentu lebar trotoar dapat direncanakan sesuai dengan batasan lebar minimum pada tabel 2.

Tabel 2. Lebar minimum trotoar menurut penggunaan lahan sekitarnya

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

Sumber: RSNI, Standar Trotoar dan Pedestrian tahun 2011

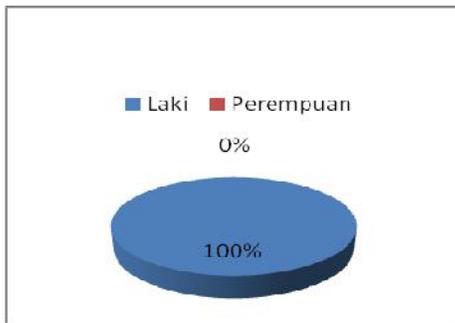
c. Struktur

Untuk dapat memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki maka trotoar harus diperkeras, diberi pembatas (dapat berupa kerb atau batas penghalang/barrier) dan diberi elevasi lebih tinggi dari permukaan perkerasan

Tabel 3. Kondisi Eksisting Trotoar di Kota Bandung

No	Nama Jalan	Lebar Trotoar	Tinggi Trotoar	Keadaan Trotoar	Jumlah Pedagang	Lampu Penerangan	Prasarana Yang	Rambu-rambu	Jumlah Pejalan Kaki Permenit
							Ada	Yang Ada	
1	Asia Afrika	4 m	15 cm	Baik	4	Ada	Lampu Jalan, taman kecil, pot	Dilarang berhenti	20 orang
2	Braga	2,5 m	15 cm	Cukup	6	Ada	Lampu jalan, pot	Tidak ada rambu	25 orang
3	Dago	2,9 m	15 cm	Kurang Baik	8	Jarang	Pot	Dilarang berhenti, dilarang belok kanan, di larang parkir	35 orang
4	Merdeka	1,6 m	10 cm	Kurang Baik	6	Jarang	Taman Kecil, pot	Dilarang putar balik	15 orang

Sumber: Pengamatan lokasi studi



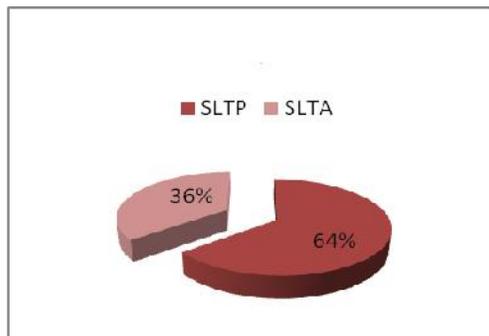
Sumber: Data Primer, diolah
Gambar 15. Jenis Kelamin Responden



Sumber: Data Primer, diolah
Gambar 16. Pengguna Trotoar

3) Pendidikan

Untuk pendidikan, responden yang terjaring di lokasi studi yang mempunyai pendidikan SLTA sebesar 64% dan yang berpendidikan SLTP sebesar 36%. Dapat dilihat pada gambar 17.

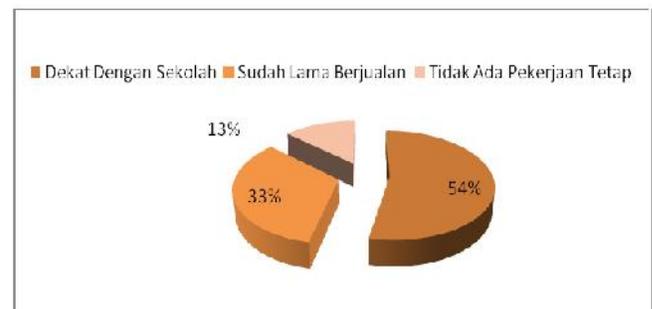


Sumber: Data Primer, diolah
Gambar 17. Pendidikan Responden

3. Alasan Pemanfaatan Trotoar

a. Pedagang

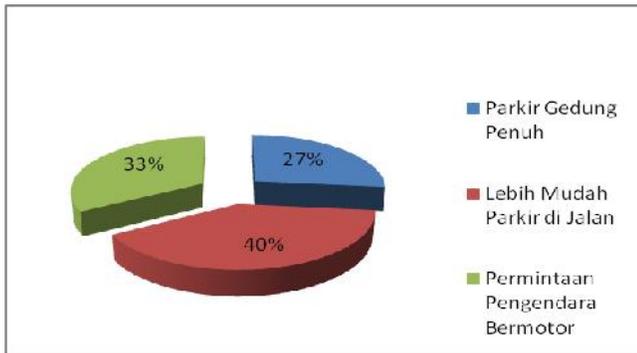
Alasan responden yang berprofesi sebagai pedagang dalam hal pemanfaatan trotoar adalah dikarenakan 13% tidak ada pekerjaan tetap, 33% sudah lama berjualan di lokasi trotoar dan 54% dekat dengan sekolah. Dapat dilihat pada gambar 18



Sumber: Data Primer, diolah
Gambar 18. Alasan Pemanfaatan Trotoar Menurut Pedagang

2) Tukang Parkir

Alasan responden yang berprofesi sebagai tukang parkir dalam hal pemanfaatan trotoar dikarenakan 27% parkir gedung penuh, 33% permintaan pengendara bermotor dan 40% lebih mudah parkir di jalan. Dapat dilihat pada gambar 19.

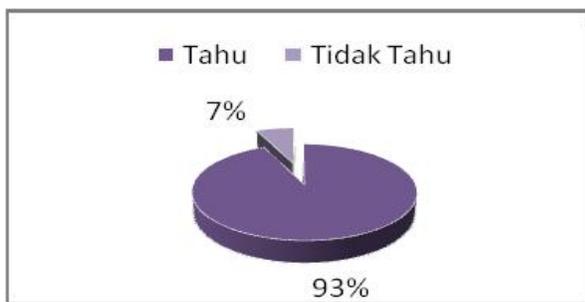


Sumber: Data Primer, diolah

Gambar 19. Alasan Pemanfaatan Trotoar Menurut Tukang Parkir

4. Pengetahuan Terhadap Peraturan dan Sanksi pemanfaatan Trotoar

Dalam hal pengetahuan terhadap sanksi dan peraturan pemanfaatan trotoar baik pedagang dan tukang parkir berpendapat 7% tidak tahu terhadap sanksi tersebut dan 93% mengetahui sanksi tersebut. Dapat dilihat pada gambar 20.



Sumber: Data Primer, diolah

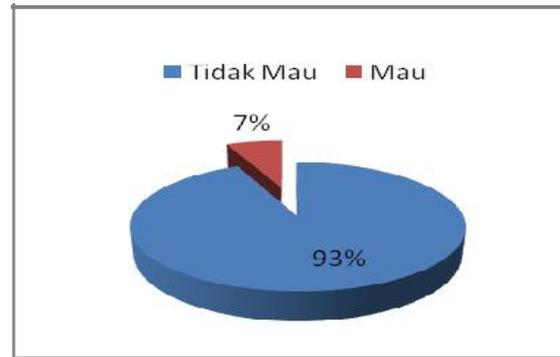
Gambar 20. Pengetahuan Terhadap Sanksi dan Peraturan Pemanfaatan Trotoar

5. Pemindahan Lokasi

a. Pedagang

Responden yang berprofesi sebagai pedagang berpendapat dalam hal pindah

lokasi berdagang, 7% menjawab mau pindah lokasi dagang dan 93% menjawab tidak mau pindah lokasi dagang. Dapat dilihat pada gambar 21.

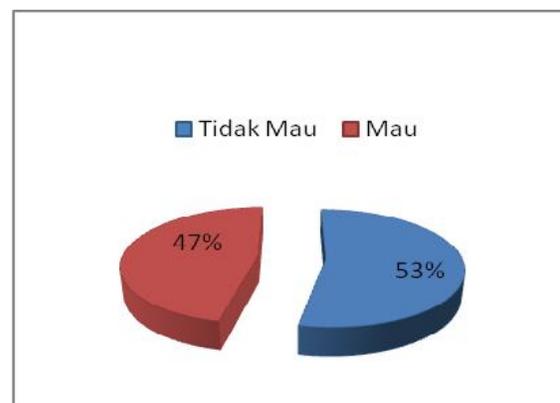


Sumber: Data Primer, diolah

Gambar 21. Pemindahan Lokasi Dagang

b. Tukang Parkir

Responden yang berprofesi sebagai tukang parkir berpendapat dalam hal pindah lokasi parkir, 47% menjawab tidak mau pindah lokasi parkir dan 53% menjawab mau pindah lokasi parkir. Dapat dilihat pada gambar 22.

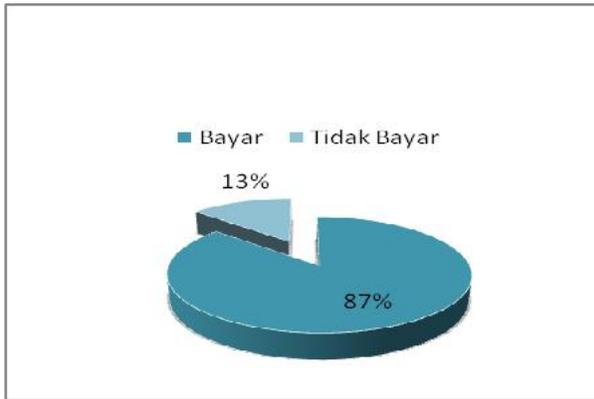


Sumber: Data Primer, diolah

Gambar 22. Pemindahan Lokasi Parkir

6. Pembayaran Uang Keamanan

Dalam hal pembayaran uang keamanan, baik responden yang berprofesi sebagai tukang parkir maupun pedagang menyatakan bahwa 13% menyatakan bahwa mereka tidak membayar, dan 87% responden lainnya menyatakan bahwa mereka membayar.



Sumber: Data Primer, diolah

Gambar 23. Pembayaran Uang Keamanan

Berdasarkan hasil penelitian di lokasi studi terkait dengan kondisi eksisting trotoar di kota Bandung dan kondisi eksisting pemanfaatan trotoar adalah sebagai berikut:

1. Analisis Kondisi eksisting trotoar kota Bandung

Rumus perencanaan lebar trotoar,:

$$W = \frac{P}{3.5} + 1.5$$

Ket : W = Lebar Trotoar

P = Jumlah orang yang melewati trotoar (Orang/ Menit/Meter)

Berdasarkan rumus diatas dapat dihitung apakah lebar trotoar di Kota Bandung sudah sesuai dengan standar. Dapat dilihat pada tabel 4.

Dari tabel 4 dapat dikatakan bahwa lebar trotoar di 4 ruas jalan di Kota Bandung, masih dikatakan belum sesuai dengan standar pedoman perencanaan trotoar.

2. Analisis Pemanfaatan Trotoar

Dari data yang didapat, dihasilkan bahwa pemanfaatan trotoar di 4 ruas jalan kota Bandung masih dapat dikatakan belum sesuai dengan standar pemanfaatan trotoar pada umumnya. Hal itu dikarenakan banyaknya permintaan dari para pengendara motor untuk menjadikan trotoar sebagai lahan parkir, hal ini disebabkan tarif parkir di kawasan bisnis tersebut masih dirasakan cukup mahal dibandingkan dengan tarif parkir di trotoar. Untuk pedagang di trotoar mereka beralasan karena tempat berdagang mereka di trotoar dekat dengan pembeli, sehingga dikhawatirkan jika mereka pindah ke tempat lain maka tidak akan ada pembeli.

Alasan para pengelola parkir dan pedagang untuk memanfaatkan trotoar sebagai lahan usaha mereka juga dibarengi dengan kewajiban mereka untuk membayar iuran kepada oknum aparat, walaupun mereka mengetahui peraturan yang berlaku tetapi mereka sudah merasa nyaman untuk berusaha di lahan trotoar tersebut.

Melihat kenyataan di atas, maka perlu dilakukan kerjasama antara instansi terkait dalam hal ini, Pemkot Bandung, Dinas Perhubungan, Dinas PU, dan pengelola CBD untuk melakukan sosialisasi dengan para pengguna lahan trotoar dan menyediakan lahan yang nyaman, aman, dan tertib sehingga para pedagang dan tukang parkir tersebut mempunyai keinginan untuk pindah lokasi usaha. Selain itu untuk prasarana seperti lampu penerangan, rambu-rambu,

Tabel 4. Kesesuaian Lebar Eksisting Trotoar dengan Standar

No	Nama Jalan	Lebar Eksisting Trotoar	Jumlah Pejalan Kaki Pemenit	Standar	Sesuai/Tidak Sesuai
				Lebar Trotoar $W = \frac{P}{3.5} + 1.5$	
1	Asia Afrika	4 m	15 orang	5,7 m	Tidak sesuai
2	Braga	2,5 m	10 orang	4,3 m	Tidak sesuai
3	Dago	2,9 m	15 orang	5,7 m	Tidak sesuai
4	Merdeka	1,6 m	15 orang	5,7 m	Tidak sesuai

Sumber: Data Primer, Diolah

dan penghijauan harus diperhatikan agar para pengguna trotoar khususnya pejalan kaki dan penyandang cacat menjadi lebih nyaman dan aman dalam memanfaatkan trotoar sebagai sarana mobilisasi mereka.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan sebelumnya, maka kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

Pemanfaatan trotoar di Kota Bandung belum sepenuhnya memenuhi standar pedoman yang telah ditetapkan, masih terdapat trotoar yang kondisinya jauh dari layak.

Prasarana yang terdapat di trotoar masih belum menunjang kenyamanan pejalan kaki.

Masih terdapat oknum-oknum yang memanfaatkan trotoar untuk bisnis pribadi, seperti memungut bayaran dari para pedagang.

SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan, maka saran yang diberikan oleh penulis kepada instansi terkait dalam hal ini Pemerintah Kota Bandung adalah sebagai berikut:

Pemerintah Daerah Kota Bandung harus terlebih dahulu menyediakan tempat yang layak untuk para pedagang di trotoar. Melakukan sosialisasi kepada para pedagang dan tukang parkir tentang pemanfaatan trotoar.

Memberikan sanksi kepada para pedagang yang melakukan aktivitas di trotoar. Memberikan sanksi tegas kepada oknum-oknum aparat yang memungut bayaran kepada para pedagang dan tukang parkir

UCAPAN TERIMA KASIH

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada Kepala Puslitbang Perhubungan Darat, sebagai pengarah dan Bapak Ir. Mutharudin, M.MTr, sebagai Pembimbing, serta kepada semua pihak yang telah banyak membantu dalam penulisan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Alonso, W.1964. *location and Use toward A General theory of Lanf Rent*. Harvard University Press. Cambridge, Massachusetts.
- Burgess, e.w., 1925. *The Growth of the city, in R.E. Park:E.W.Burgess and R.D.McKenzie (eds), the City*, Universitas of chicago Press, Chicago.
- Daniswor, Muhammad, 1991. *Perancangan Urban, Perancangan Arsitek*. Diktat Kuliah Bandung:Pasca Sarjana ITB
- Darmawan, Edy, 2003. *Teori dan Kajian Ruang Publik Kota*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Griffin, E.,& Ford, L, 1980. *A model of Latin American sity structure*, Geographical Review
- Harris, C.D. and Ullman, E.L.,1945. *The Naturs of Cities*, in the Ann. Am. Acad. Pol. Sci. 7,p.242
- Hoyt, Homer, 1939. *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Washington, DC., U.S. Federal Housing Administration
- Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kedua. 1996. Jakarta: Balai Pustaka 3685
- Undang-undang No. 14 Tahun 1992 tentang *Lalulintas dan Angkutan Jalan*;
- Undang-Undang No. 4 Tahun 1997 tentang *penyandang cacat*;
- Undang-undang No. 28 Tahun 2002 tentang *Bangunan Gedung*;
- Undang-undang No 38 Tahun 2004 tentang *jalan*;
- Undang-undang No. 26 Tahun 2007 tentang *penataan ruang*;
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 30/PRT/M/2006 tentang *pedoman teknis fasilitas dan aksesibilitas pada bangunan gedung dan lingkungan*;
- Washington State Departement of Transportation, *Pedestrian Facilities Guidebook*. Washington: Otak.
- Widodo, erna dan Mukhtar, 2000. *Konstruksi Kearah Penelitian Deskriptif.*, Yogyakarta: Avyrouz.
- Yunus, Hadi S., 2000. *Struktur Tata Ruang Kota*, Pustaka Pelajar Offset Yogyakarta
- Vergel, 1955. *Urban Soctology*,109 New York