

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Hasil Penelitian Yang Pernah Dilakukan

Menurut Harlambang, (2008), dalam Evaluasi Perubahan Fungsi Trotoar Di Jalan Mataram Kota Yogyakarta, yang mengambil lokasi penelitian di ruas Jalan Mataram Yogyakarta, dalam penelitian ini membahas tentang perubahan fungsi trotoar untuk aktifitas lain yang mengganggu pejalan kaki. Metode yang dipakai adalah metode kuantitatif deskriptif menggunakan program excel. Dari hasil penelitian ini lebar trotoar penggal Jalan Mataram masih kurang memenuhi persyaratan (standar minimum 1,5 meter), dan terdapat alih fungsi trotoar untuk aktivitas lain yang mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Aktivitas yang paling mengganggu kenyamanan pejalan kaki adalah PKL, disusul aktivitas parker dan aktivitas tambal ban.

Menurut Goncalves, (2010), dalam Analisis Kelayakan Sarana Transportasi Khususnya Trotoar (Studi Kasus Pasar Pakem, Sleman Yogyakarta), yang mengambil lokasi penelitian penggal Jalan Pasar Pakem, Jalan Kaliurang KM. 17 Sleman, Yogyakarta, dalam penelitian ini mengukur tentang kelayakan trotoar dengan melihat kepadatan jumlah pejalan kaki yang melalui trotoar, sehingga dapat dilihat lebar efektif trotoar untuk berfungsi ideal. Dari hasil penelitian ini menggambarkan bahwa lebar trotoar yang ada sudah layak dan tidak membutuhkan pelebaran trotoar, tetapi masih ada yang mengganggu kenyamanan pejalan kaki antara lain keberadaan parkir di trotoar dan PKL.

Menurut Wibowo, (2006), dalam Studi Tentang Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar Di Jalan Protokol Semarang, yang mengambil lokasi penelitian di Jalan Protokol MT. Haryono, Semarang, dalam penelitian ini kenyamanan yang akan dianalisis adalah tingkat kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan trotoar jalan, dari hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan jalur trotoar berada pada taraf kriteria kurang baik untuk itu diperlukan pengaturan kembali penyediaan fasilitas jalur trotoar di sepanjang Jalan MT. Haryono Semarang dan dalam penataan trotoar harus memperhatikan berbagai aspek kepentingan masyarakat, baik itu aspek kenyamanan pejalan kaki, aktifitas perdagangan (area PKL dan pasar), maupun aspek sirkulasi kendaraan bermotor.

2.2. Trotoar

Menurut Tatacara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di kawasan perkotaan No. 011/T/Bt/1995 menetapkan trotoar sebagai 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.

Menurut Kep. Menteri Perhubungan tentang fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan Angkutan Jalan No. 65. tahun 1993 menyatakan trotoar yang memenuhi persyaratan adalah :

1. lebar yang sesuai dengan kondisi atau jumlah pejalan kaki yang melalui atau menggunakan trotoar tersebut,

2. memiliki ruang bebas di atasnya sekurang-kurangnya 2,5 m dari permukaan trotoar.

Fungsi trotoar menurut Peraturan Pemerintah Indonesia No. 26. Tahun 1985 tentang jalan, fungsi dari trotoar untuk menjamin keamanan 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.

Trotoar dalam bahasa Inggris disebut dengan *footway* yang artinya bagian jalan yang dikhususkan untuk pejalan kaki (Kamus Lengkap Teknik Sipil, 2001). Dalam pengertian yang lain Trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan, yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki (Sutono, 2003).

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 *kereb*. Perlu atau tidaknya trotoar disediakan sangat tergantung bagi volume *pedestrian* dan volume lalu lintas pemakai jalan

tersebut, lebar trotoar yang digunakan pada umumnya berkisar antara 1,5 – 3,0 Meter (Sukoco, 2002).

2.3. Pejalan Kaki

Pejalan kaki adalah orang yang berjalan kaki. Dalam pengertian lain, pejalan kaki adalah orang-orang yang melakukan aktifitas perjalanan dengan berjalan kaki (KBBI Dep. P&K, 1995). Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan pejalan kaki adalah orang-orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki di kawasan sepanjang Jalan Babarsari.

Dirjen Perhubungan Darat (1993), menyatakan bahwa pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan. Pejalan kaki merupakan kegiatan yang cukup esensial dari sistem angkutan dan harus mendapatkan tempat yang selayaknya. Pejalan kaki pada dasarnya lemah, mereka terdiri dari anak-anak, orang tua, dan masyarakat yang berpenghasilan rata-rata kecil. Perjalanan dengan angkutan umum selalu diawali dan diakhiri dengan berjalan kaki. Apabila fasilitas pejalan kaki tidak disediakan dengan baik, maka masyarakat akan kurang berminat menggunakan angkutan umum. Hal yang perlu diperhatikan dalam masalah fasilitas adalah kenyamanan dan keselamatan, serta harus diingat bahwa para pejalan kaki bukan warga masyarakat kelas dua.

Sukoco (2002) berpendapat, masalah pejalan kaki juga merupakan masalah utama dalam lalu lintas. Kemacetan dan kecelakaan bisa terjadi disebabkan oleh pejalan kaki, karena sering terjadi alih fungsi salah satu fasilitas pejalan kaki menjadi tempat kegiatan lain atau fasilitas pejalan kaki yang kurang

bermanfaat, seperti trotoar untuk areal perdagangan dan sejenisnya. Pejalan kaki sering dijumpai, baik hanya untuk jalan-jalan maupun untuk suatu kebutuhan dengan pertimbangan untuk menghemat biaya transportasi ataupun pertimbangan jarak yang dekat. Oleh karena itu pemerintah membuat prasarana jalan untuk kendaraan bermotor maupun untuk pejalan kaki.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1993) melihat pentingnya sarana untuk pejalan kaki, maka perlu disediakan fasilitas untuk keselamatan pejalan kaki. Karena adanya hubungan yang erat ataupun konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor, maka fasilitas yang diberikan kepada pejalan kaki terletak di pinggir jalur jalan kendaraan. Pejalan kaki adalah bentuk transportasi yang penting di perkotaan. Pejalan kaki terdiri dari :

1. mereka yang keluar dari tempat parkir mobil menuju tempat tujuan,
2. mereka yang menuju atau turun dari angkutan umum sebagian besar masih memerlukan kegiatan berjalan kaki,
3. mereka yang melakukan perjalanan kurang dari 1 kilometer (km), sebagian besar dilakukan dengan berjalan kaki.

2.4. Kenyamanan

Menurut Burton and Mitchell (2006), kenyamanan mengacu pada kemungkinan pejalan kaki dapat mengunjungi tempat-tempat tanpa mengalami gangguan fisik maupun mental. Jalan-jalan yang nyaman, ramah dan menjangkau layanan dan fasilitas publik baik orang tua maupun yang mengalami ketidakmampuan sementara dan permanen. Kenyamanan dapat pula dikatakan

sebagai kenikmatan atau kepuasan manusia dalam melaksanakan kegiatannya. Suatu hubungan yang harmonis merupakan integralitas dalam keragaman melalui pemenuhan keinginan dan kebutuhan yang harusnya tersedia, sehingga kenyamanan merupakan suatu kepuasan psikis manusia dalam melakukan aktifitasnya. Selain itu, karena kenyamanan pada dasarnya juga sangat terkait dengan faktor yang mendukung keamanan dan keselamatan diri manusia di dalam suatu ruang. Penataan sistem sirkulasi antar ruang, terutama dalam hal penempatan serta penggunaan fungsi yang tepat, sangat mempengaruhi kenyamanan pola pergerakan antar ruang itu sendiri. Hubungan sirkulasi antar ruang yang tidak komprehensif serta tanpa koordinasi yang menyeluruh dapat mengakibatkan sirkulasi antar ruang yang kurang nyaman bagi penggunanya terutama pada pencapaian atau akses yang tidak terencana dengan baik. Pola penataan sepotong-potong dan tumpang tindihnya suatu fungsi fasilitas sosial, menyebabkan sirkulasi antar ruang menjadi kurang nyaman sehingga mengakibatkan berjalan kaki dari satu lokasi ke lokasi lain, sungguh sangat terganggu dan bahkan dapat menciptakan pola penataan yang tidak lagi memperhatikan manfaat sosial atau kepentingan masyarakat umum.

Bentley (1988) menyatakan bahwa hampir semua jalan dirancang untuk penggunaan gabungan dari kendaraan bermotor dan pejalan kaki. Jalan hendaknya dirancang terperinci sehingga kendaraan bermotor tidak akan mengalahkan pejalan kaki. Karena fungsi jalan cukup berpengaruh terhadap proses aktifitas pergerakan manusia, maka sarana dan prasarana jalan harus benar-benar memadai dan tersistem demi mendukung kelancaran aktifitas masyarakat pada umumnya.

Aktifitas masyarakat yang berjalan akseleratif dan sinergis menuntut efektifitas serta fasilitas-fasilitas pendukung yang terkonsep dengan memperhatikan kenyamanan, sehingga para pejalan kaki biasa melakukan kerja-kerja yang lebih produktif.

