

EVALUASI PEMANFAATAN TROTOAR SEBAGAI RUANG BAGI PEJALAN KAKI (STUDI KASUS JALAN MOH. TOHA KOTA TANGERANG)

Fikri Hidayat¹⁾

1) Program Studi Arsitektur, Institut Teknologi Indonesia
E-mail: fikrihidayat12@gmail.com

Abstrak

Dalam penerapan jalan umum terdapat beberapa aspek yang harus di penuhi yaitu rambu lalu lintas, marka jalan, alat penerangan, alat pengendali, pengaman pengguna jalan, serta fasilitas pejalan kaki dan pesepeda, dalam UU No.22 Tahun 2009 semua aspek wajib ada untuk menjamin ketertiban di jalan. Pada penerapan di lapangan banyak sekali aspek yang tidak dipenuhi atau sudah terpenuhi namun tidak di terapkan dengan baik. Seperti kasus di Jl. Moh. Toha di depan PT. Panarub Industry dalam hal ini trotoar untuk fasilitas pejalan kaki dijadikan lahan untuk pedagang kaki lima sehingga pada saat jam masuk dan pulang karyawan sering kali terjadi kemacetan yang panjang karena hak pejalan kaki di ambil alih oleh pedagang kaki lima, yang menyebabkan pejalan kaki berjalan di jalan lalu lintas kendaraan bermotor. Dengan adanya Penelitian ini bertujuan agar instansi terkait seperti Dinas Perhubungan, Polisi Lalu Lintas, dan pihak dari PT. Panarub Industry dapat menertibkan terhadap pemanfaatan trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki dan lebih peduli kepada seluruh pengguna jalan di Jl. Moh. Toha Kota Tangerang, khususnya di depan PT. Panarub Industy.

Kata Kunci : Trotoar, Fasilitas Pejalan Kaki, Jl. Moh. Toha

Pendahuluan

Jalan umum sebagai sarana dan prasarana bagi masyarakat yang diperuntukkan sebagai moda transportasi darat dan dapat digunakan oleh siapa saja. Jalan umum ini sebagai jaringan jalan penghubung berbagai pusat pelayanan. Sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan, sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan [1].

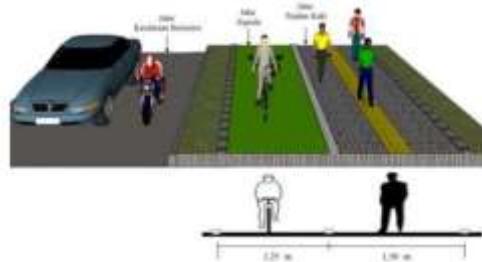
Fasilitas jalan umum sebagai alat utama bagi masyarakat baik untuk kendaraan bermotor maupun pejalan kaki, setiap pengguna jalan memiliki hak yang sama dan harus mendapatkan fasilitas yang setara serta mendapatkan kenyamanan. Kondisi jalan umum menjadi sangat tidak terkendali terutama fasilitas bagi pejalan kaki. Menurut (Inayah Hidayati dan Irfan Rifani, 2021) fungsi trotoar adalah sebagai jalur pejalan kaki yang aman, meningkatkan kelancaran lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki, serta memberikan ruang untuk utilitas jalan seperti saluran air dan rambu lalu lintas. Namun pada kenyataannya, penggunaan trotoar tidak sesuai dengan fungsi nya Menurut beberapa jurnal terdahulu menyimpulkan bahwa trotoar telah menjadi tempat berjualan umum, meskipun ada perbedaan pendapat [2]. Menurut (Aotama, Reynaldo Christian Rosaline, Deavy Klavert, Henny, 2021) PKL merasa mendapatkan keuntungan dan kenyamanan yang baik ketika berjualan di trotoar, meskipun ada masalah minimnya prasarana seperti MCK dan kurangnya lahan parkir [3]. Namun menurut (Khosasi et al., 2018) menyatakan bahwa keuntungan dan kenyamanan pelanggan membuat PKL enggan meninggalkan trotoar.[4]

Trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki menjadi faktor penunjang masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Dalam hal ini yang menjadi fokus adalah wilayah Jl. Moh. Toha di depan PT. Panarub Industry Kota Tangerang, di jalan ini memiliki 2 ruas jalan kendaraan bermotor dan pembatas jalan di tengahnya serta terdapat trotoar pada bahu jalan lebar 3m serta

dilengkapi JPO (Jembatan Penyebrangan Orang) yang terhubung dari PT. Panarub Industry ke terminal bus khusus karyawan.

Pada kenyataannya terdapat beberapa temuan masalah bagi pengguna trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki yaitu, menjadi lahan bagi pedagang kaki lima dan dijadikan lahan parkir motor, sehingga seringkali terjadi kemacetan di area tersebut, terutama pada jam masuk dan jam pulang karyawan.

Meskipun Jl. Moh Toha berstatus jalan primer namun pemanfaatan ruang jalan dan trotoar belum sepenuhnya mencerminkan standart desain seperti: bagi pejalan kaki, kurangnya rambu bagi pejalan kaki, kurangnya penerangan dan akses untuk penyandang disabilitas.



Gambar 1. Perspektif dan dimensi jalur

Sumber : Kementerian PUPR (Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki)

Dengan adanya penelitian ini bertujuan memberikan gambaran kondisi mengenai evaluasi pemanfaatan trotoar di Jl. Moh Toha sebagai ruang umum pejalan kaki.

Studi Pustaka

Trotoar didefinisikan sebagai jalur untuk pejalan kaki yang terletak pada sisi kiri dan/atau kanan jalan, biasanya lebih tinggi dari permukaan jalan kendaraan, dan dapat dilengkapi dengan fasilitas pendukung. Trotoar berfungsi untuk menyediakan ruang aman, nyaman, dan teratur bagi pejalan kaki.[5]. Trotoar memiliki fungsi sebagai fasilitas bagi pejalan kaki, yaitu:

1. Menyediakan ruang gerak aman bagi pejalan kaki

Tabel 1. Penentuan Dimensi Trotoar Berdasarkan Arus Pejalan Kaki Maksimum

Lokasi	Arus pejalan kaki maksimum	Zona				Dimensi Total (pembulatan)
		Kerb	Jalur fasilitas	Lebar efektif	Bagian depan gedung	
Jalan Arteri	Pusat kota (CBD)	80 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75 – 3,75 m	5 – 6 m
	Separanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya				0,75 m	
Jalan Kolektor	Pusat kota (CBD)	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,9 m	2 – 2,75 m	3,5 – 4 m
	Separanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya				0,35 m	
Jalan Lokal	50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m
Jalan lokal dan lingkungan (wilayah perumahan)	35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m

Sumber: Kementerian PUPR (Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, 2018)

2. Memberikan kenyamanan dalam berjalan



Gambar 2. Pedestrian platform di ruas jalan

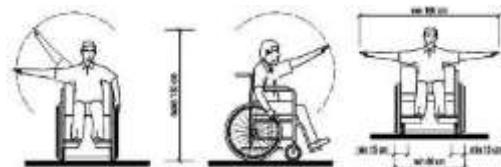
Sumber : Kementerian PUPR (Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki)

3. Meningkatkan aksesibilitas, termasuk bagi difabel



Gambar 3. Ruang gerak bagi pengguna kruk

Sumber : Kementerian PUPR (Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki)



Gambar 4. Ruang gerak bagi pengguna kursi roda

Sumber : Kementerian PUPR (Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki)

Gambar diatas menjadi acuan dimensi dalam menentukan aksesibilitas terhadap disabilitas.

4. Menjadi bagian dari jaringan pergerakan non-motorized [5].

Aspek perencanaan trotoar :

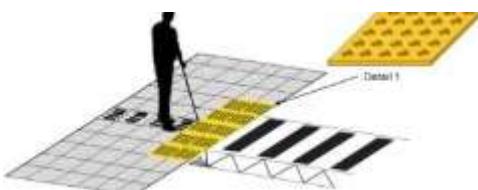
1. Lebar minimum Trotoar.
2. Ketinggian trotoar dari permukaan jalan.
3. Kemiringan memanjang dan melintang.
4. Lebar ruang bebas hambatan.

Tabel 2. Kriteria Desain Pedestrian Platform

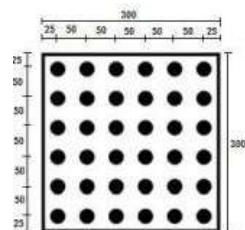
Elemen	Yang perlu diperhatikan	Informasi tambahan
ramp pendekat kendaraan	Pelandaian (ramp) 5% - 10%	
	Tepi pelandaian utama harus rata dengan permukaan jalan	Nilai pelandaian yang lebih besar akan lebih efektif menurunkan kecepatan kendaraan
	Pelandaian harus diberi marka dengan jelas	
Ukuran	Tinggi pedestrian platform 7,5 - 10 cm	Pedestrian platform harus cukup tinggi untuk "memaksa" kendaraan menurunkan kecepatannya, dan dapat disambung serta disesuaikan dengan ketinggian kerb yang berdekatan
	Lebar 2 - 6 m	Gunakan platform yang lebih lebar bila terdapat jumlah kendaraan atau penyeberang yang tinggi
Penempatan	Bukan pada tikungan yang tajam	
	Lebar jalan sebaiknya tidak lebih dari dua jalur lalu lintas, satu lajur untuk masing-masing arah	
	Mundur sekitar 5 m atau lebih dari mulut persimpangan	

Sumber : Kementerian PUPR (Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki, 2018)

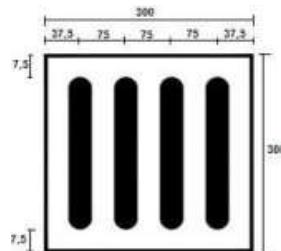
5. Guiding block untuk tuna netra



Gambar 5. Penempatan ubin peringatan pada ujung lapang penyebrangan
Sumber : Kementerian PUPR (Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki)



Gambar 6. Tipe blok peringatan



Gambar 7. Tipe blok pengarahan

6. Rambu, marka, dan pencahayaan

7. Ketentuan ramp kursi roda :

- Tingkat kelandaian tidak melebihi 8%.
- Jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan setidaknya untuk satu sisi.

- Pegangan tangan harus di buat dengan ketinggian 0,8meter diukur dari permukaan tanah dan panjangnya harus melebihi anak tangga terakhir.
- Area landai harus memiliki penerangan yang cukup [5].

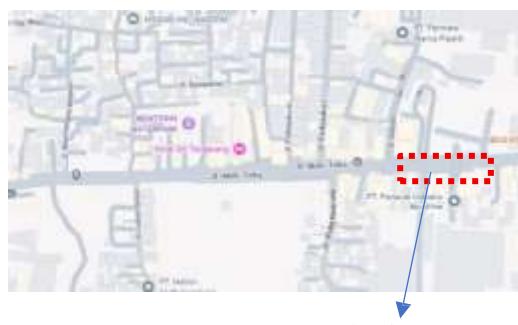
Mengutip dari jurnal terdahulu, trotoar di koridor jalan komersial adalah trotoar yang pemanfaatan ruangnya untuk kegiatan komersial [6]. Kriteria keberhasilan pada jalan dalam Kawasan komersial diliat dari beberapa aspek, yaitu sebagai berikut:

1. Terbuka, mudah dicari dan bebas diakses oleh masyarakat (accessible).
2. Memberikan rasa aman dan nyaman bagi penggunanya terutama pejalan kaki (safety and comfort).
3. Hidup sepanjang hari, siang, dan malam (multifungsi and liveable).
4. Kemampuan menarik pengunjung dalam jumlah besar (attractiveness).
5. Menjadi tempat yang kondusif untuk interaksi sosial budaya, komunikasi (fungsi sosial).
6. Representatif dengan nuansa arsitektural yang berkualitas (identitas daerah). [7]

Metodologi

Penelitian dengan pendekatan deskriptif kualitatif sebagai bahan evaluasi pemanfaatan trotoar di Jl. Moh Toha Kota Tangerang. Metode ini dipilih untuk menjadi gambaran yang mendalam terkait kondisi aktual trotoar, berbagai pemanfaatan ruang yang terjadi di atasnya, dan pengalaman pengguna jalan. Penelitian ini juga sebagai identifikasi fenomena sosial masyarakat terhadap ruang jalan secara langsung sehingga hasil penelitian lebih dapat menggambarkan situasi sebenarnya.

Penelitian di Jl. Moh Toha ini, terfokus di depan PT. Panarub Industry Kota Tangerang yang termasuk jalan primer dengan mobilitas tinggi. Wilayah yang berdekatan juga dengan pasar, terminal, dan pemukiman, sehingga kepadatan aktivitas ruang jalan sangat produktif.



Gambar 8. Peta lokasi Jl. Moh Toha

Sumber : Google Maps, 2025

Data yang dikumpulkan dari penelitian ini melalui observasi secara langsung terhadap kondisi trotoar di Jl. Moh. Toha, Kota Tangerang seperti adanya pedagang kaki lima, fasilitas yang ada di trotoar, serta identifikasi hambatan yang mengganggu fungsi trotoar. Data sekunder juga diperoleh dari peraturan pemerintah, Standard Nasional Indonesia terkait perencanaan trotoar, dan artikel ilmiah terkait ruang bagi pejalan kaki. Data sekunder untuk memperkuat analisis sebagai pembanding kondisi aktual, serta mencari aspek-aspek yang seharusnya terpenuhi dalam penataan trotoar.

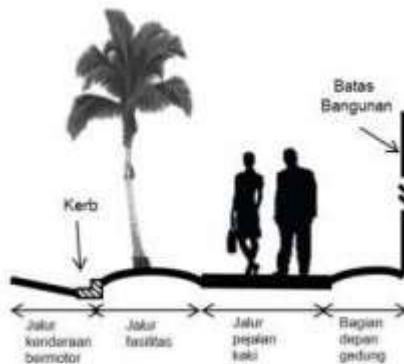
Penelitian ini di Batasi oleh beberapa aspek yaitu, data jumlah perjalanan kaki yang diperoleh melalui pengamatan mata langsung, bukan data resmi keseluruhan. Penelitian berfokus pada aspek ruang, bukan aspek sosial ekonomi detail Pedagang Kaki Lima.

Hasil Pembahasan

Hasil pengamatan menunjukkan Temuan terhadap pelanggaran pada pemanfaatan trotoar, sebagai berikut:

1. Menjadi tempat berjualan pedagang kaki lima.
2. Parkir kendaraan di atas trotoar, menyebabkan pejalan kaki turun ke badan jalan.
3. Tidak adanya guiding block untuk tuna netra.
4. Trotoar menjadi rusak akibat akar pohon.
5. Adanya tiang Listrik di tengah-tengah trotoar.
6. Adanya sampah di Tengah trotoar
7. Menjadi tempat nongkrong/istirahat para pedagang

Berdasarkan hasil dari temuan-temuan yang ada di Lokasi, bahwa hasilnya masih jauh dari kelayakan/standar yang ada. Kenyamanan suatu ruang akan berkurang akibat dari sirkulasi yang tidak tertata dengan baik. Untuk itu perlu penataan ruang yang fungsionalitas demi terciptanya kelancaran aktivitas sirkulasi, baik sebagai ruang transisi maupun ruang beraktivitas.[8]



Gambar 9. Contoh pembagian zona pada trotoar

Sumber: Kementerian PUPR (Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki)

Pada Gambar 9 menjadi contoh pembagian zona pada trotoar. Dari gambar di tersebut terdapat jalur kendaraan bermotor, lalu kerb(pembatas), jalur fasilitas yang biasanya berisi (pohon, bangku, rambu lalu lintas, dll), jalur pejalan kaki yang tentunya lengkap dengan ubin pengarah untuk disabilitas, dan bagian depan gedung sebagai teras dari gedung.

Penerapan pada koridor jalan komersial harus melihat dari sirkulasi jalur pejalan kaki, elemen furniture dan elemen *furniture* pelengkap, kenyamanan, aksesibilitas, *land use*, aktivitas, dan fungsi sosial. Faktor keberhasilan tercipta keamanan dan kenyamanan jalan, multifungsi dan meningkatkan daya tarik, sosio kultural dan sebagai identitas kawasan.[6]

Prinsip umum perencanaan fasilitas pejalan kaki sekurang-kurangnya memenuhi kaidah sebagai berikut: a) memenuhi aspek keterpaduan sistem, dari penataan lingkungan, sistem transportasi, dan aksesibilitas antar kawasan; b) memenuhi aspek kontinuitas, yaitu menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan, dan sebaliknya; c) memenuhi aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan; d) memenuhi aspek aksesibilitas, dimana fasilitas yang direncanakan harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk oleh pengguna dengan berbagai keterbatasan fisik.[5]

Untuk keamanan pejalan kaki, maka trotoar harus dibuat terpisah dari jalur kendaraan bermotor, dengan lebar trotoar yang dibutuhkan oleh volume pejalan kaki, tingkat pelayanan pejalan kaki dan fungsi jalan adalah dengan lebar 1,5 – 3,0 meter. Antara zona pejalan kaki dengan ruang kendaraan harus disediakan daerah untuk fasilitas pejalan kaki, seperti pohon

peneduh, shelter, tempat duduk dan fasilitas lainnya.[8]

Faktor kemungkinan penyebabkan di sebabkan oleh pengawasan dan penegakan hukum yang lemah. Diduga adanya “oknum” yang menyewakan area trotoar untuk berjualan. Kurangnya kesadaran Masyarakat akan fungsi trotoar juga menjadi penyebab penyalahgunaan trotoar. Dengan adanya aktifitas ekonomi yang tinggi dan lahan yang kurang menjadikan trotoar sebagai lapak jualan adalah pilihan satu satunya. Perancangan trotoar yang terkesan “seadanya” juga terbukti dari banyak nya pohon dan tiang listrik di tengah area trotoar.

Menurut Pasal 28 ayat (1) dan (2) serta Pasal 25 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009: Melarang setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan atau gangguan fungsi jalan, termasuk trotoar sebagai fasilitas pejalan kakak serta Pasal 274 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009: Mengatur sanksi bagi perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan, yaitu pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp24 juta.[9]

Beberapa upaya yang mungkin bisa dilakukan ialah penataan dan relokasi PKL ke zona yang sesuai, Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negri Republik Indonesia No. 41 Tahun 2012 tentang Pedoman Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima yaitu pendataan, pendaftaran, penetapan lokasi, pemindahan dan penghapusan lokasi, serta peremajaan lokasi PKL yang berdampak pada kegiatan relokasi yang tidak optimal dan berkesinambungan.[10] Pemerintah harus menyiapkan lahan untuk para pedagang bisa tetep berjualan namun tidak mengganggu pejalan kaki. Penegakan aturan harus ditegaskan, larangan berjualan di trotoar harus di tetapkan dan tindak tegas para pelanggar aturan. Edukasi para pengguna ruang publik, baik itu pedagang, pejalan kaki, pengendara motor atau mobil, fungsi trotoar yang seharusnya seperti apa. Terakhir perbaiki area trotoar dan sediakan penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas.

Kesimpulan

Trotoar di jalan Moh Toha Kota Tangerang belum berfungsi dengan optimal sebagai ruang bagi pejalan kaki. Banyaknya aktivitas dari bukan penggunaan trotoar menyebabkan gangguan kenyamanan dan keselamatan. Kondisi fisik trotoar sebagian besar tidak terawat menunjukkan kerusakan dan lubang sehingga diperlukan penataan dan pembangunan fasilitas fisik serta pengawasan yang berkelanjutan. Penegakan aturan yang lemah menjadi celah bagi para pedagang kaki lima bisa membuka lapak nya di area trotoar. Tugas besar pemerintah untuk bisa menertibkan dan menyosialisasikan kepada masyarakat terutama di kawasan industri atau kawasan padat lalu lintas. Banyaknya oknum- oknum yang tidak bertanggung jawab membuat wilayah tersebut menjadi kacau, serta kurangnya tanggung jawab dan kolaborasi antar instansi serta perwakilan dari masyarakat, untuk menjadikan lingkungan yang berkelanjutan, aman, fungsional, dan nyaman.

Daftar Pustaka

- [1] Undang-undang Republik Indonesia No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
- [2] Amanatin, Elsa Lutmilarita, Fedryansyah, M., Nurwati, N., 2021, Mewujudkan Kota Ramah Pejalan Kaki: Kasus Kota Yogyakarta, Resiprokal Vol. 5 No.2 Desember 2023
- [3] Aotama, Christian, Raynaldo, Klavert, Deavy R.H., 2021, Dampak Sosial Relokasi Pedagang Kaki Lima di Kawasan Wisata Kuliner Kota Tomohon, , Socia: Jurnal Ilmu-ilmu Sosial Vol. 18, No. 1, Juni, 2021 (1–9)
- [4] Khosasi, Amos Mario, Kusumaningtyas, Dita Mawar, Halsted, Theodore, Sasongko, Gatot,

2018, Dilema Trotoar, Studi Kasus Dampak Pembangunan Trotoar terhadap Pedagang Kaki Lima di Salatiga, Tahun 2018. KRITIS, Jurnal Studi Pembangunan Interdisiplin, Vol. XXVII No. 2, 2018: 150-162.

- [5] Kementerian PUPR Pedoman Bahan Konstruksi Bangunan dan Rekayasa Sipil. Perencaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, Tahun 2018.
- [6] Handayani, Risky, Hambali, Rizki, Winayanti, Lana, 2025, Konsep Berbagi Ruang di Jalur Pejalan Kaki (Trotoar), Jurnal Ikrath-Teknologi, Volume 9, No.2, 2025; 1-5
- [7] Setyowati, Marcelina Dwi, 208, Faktor- Faktor Shared Space Street di Koridor Komersial di Jalan Pemuda, Kota Magelang, Arsitektur, Jurnal Ilmiah Arsitektur dan Lingkungan Binaan, Vol.16 No. 1, 2018;
- [8] Saraswaty, Rina, 2017, Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Trotoar di Jalan Brigjen Katamso Medan, Jurnal Education Building, Volume 3, Nomor 1, Juni 2017: 9-14
- [9] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
- [10] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2012 Tentang Alat Dan Mesin Peternakan Dan Kesehatan Hewan.