



Universitas Katolik Parahyangan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Administrasi Publik

Terakreditasi A

SK BAN-PT NO : 468/SK/BAN-PT/Akred/S/XII/2014

*Kepatuhan Masyarakat Terhadap Fungsi Trotoar di Kota Bandung Berdasarkan
Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan
Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan*

Skripsi

Oleh

Bagus Hadi Prasetyo

2013310010

Bandung

2019



Universitas Katolik Parahyangan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Administrasi Publik

Terakreditasi A

SK BAN-PT NO : 468/SK/BAN-PT/Akred/S/XII/2014

***Kepatuhan Masyarakat Terhadap Fungsi Trotoar di Kota Bandung Berdasarkan
Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan
Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan***

Skripsi

Oleh

Bagus Hadi Prasetyo

2013310010

Pembimbing

Maria Rosarie Harni Triastuti S.IP, M.Si

Bandung

2019

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi Ilmu Administrasi Publik



Tanda Pengesahan Skripsi

Nama : Bagus Hadi Prasetyo
Nomor Pokok : 2013310010
Judul : Kepatuhan Masyarakat Terhadap Fungsi Trotoar di Kota Bandung Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan

Telah diuji dalam Ujian Sidang jenjang Sarjana
Pada Senin, 29 Juli 2019
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji

Ketua sidang merangkap anggota

Pius Suratman Kartasasmita, Ph.D : _____

Sekretaris

Maria Rosarie Harni T., S.IP., M.Si : _____

Anggota

Trisno Sakti Herwanto, S.IP., MPA : _____

Mengesahkan
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dr. Pius Sugeng Prasetyo

Pernyataan

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Bagus Hadi Prasetyo

NPM : 2013310010

Jurusan/Prodi : Ilmu Administrasi Publik

Judul : Kepatuhan Masyarakat Terhadap Fungsi Trotoar di Kota Bandung Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Pasal 5 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini merupakan hasil karya tulis ilmiah sendiri dan bukanlah merupakan karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar akademik oleh pihak lain. Adapun karya atau pendapat pihak lain yang dikutip, ditulis sesuai dengan kaidah penelitian akademik yang berlaku

Penyataan ini saya buat dengan penuh tanggung jawab dan bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Bandung, 16 Juli 2019

Bagus Hadi Prasetyo

ABSTRAK

Nama : Bagus Hadi Prasetyo

NPM : 2013310010

Judul : Kepatuhan Masyarakat Terhadap Fungsi Trotoar di Kota Bandung
Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Tahun 2005 Tentang
Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan

Aturan fungsi trotoar di Kota Bandung seringkali dilanggar oleh masyarakat, hal ini tidak sesuai dengan ketentuan Peraturan Daerah Kota Bandung No. 03 Pasal 5 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan. Pelanggaran fungsi trotoar terjadi karena kebiasaan masyarakat dalam melanggar peraturan seperti berdagang di trotoar, pengendara kendaraan yang menggunakan trotoar untuk dijadikan alternatif jalan, menggunakan badan trotoar untuk dijadikan tempat parkir. Peneliti menganalisis faktor-faktor ketidakpatuhan masyarakat terhadap fungsi trotoar ditinjau dari 3 aspek pada teori OECD yaitu *knowledge to comply* (pengetahuan untuk mematuhi), *willingness to comply* (kesediaan untuk mematuhi), dan *ability to comply* (kemampuan untuk mematuhi).

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Berdasarkan jenisnya, penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif dengan menggunakan teknik pengumpulan data yang diperoleh melalui wawancara, observasi, dan studi dokumen. Objek wawancara berjumlah 47 orang yang terdiri dari Pedagang Kaki Lima, Pengendara Kendaraan, Juru Parkir dan Masyarakat lalu dengan Dinas Perhubungan dan Satpol PP, Wawancara dilakukan di Jalan Diponegoro, Jalan Otista, Jalan Dalam Kaum, Jalan Purnawarman dan Jalan Wastukencana. Analisis data dilakukan secara deskriptif agar menghasilkan informasi yang holistik dan komprehensif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa *knowledge to comply* (pengetahuan untuk mematuhi) dan *willingness to comply* (kesediaan untuk mematuhi) masyarakat Kota Bandung terhadap peraturan fungsi trotoar cukup tinggi. Namun, masyarakat Kota Bandung kurang memiliki *ability to comply* (kemampuan untuk mematuhi peraturan masyarakat) untuk mentaati peraturan fungsi trotoar berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Pasal 5 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan.

Kata kunci: Implementasi Kebijakan, Fungsi Trotoar, Kepatuhan Masyarakat

ABSTRACT

Name : Bagus Hadi Prasetyo

NPM : 2013310010

Tittle : Community Compliance with Sidewalk Functions in Bandung City Based on Bandung City Regulation No. 03 2005 concerning Order, Cleanliness and Beauty

Rules regarding usage of sidewalk were often times violated by citizens of Bandung City, this is not consistent with the Bandung City's local regulations No. 03 Clause 5 of 2005 regarding the execution/enforcement of order, cleanliness, and beauty of the City. This violation of the rules regarding usage of sidewalk happened because the citizen's habits such as street vendors open up shop and selling on the sidewalk, rider and/or driver using sidewalk while riding their vehicle, and using sidewalk as a place to park their vehicle. Researcher in this journal aim to analyze factors of non-compliance in Bandung's citizens towards the usage of sidewalk, using 3 aspect from OECD theory which is knowledge to comply, willingness to comply and ability to comply.

Methods used in this research is qualitative. Based on the type, this research belong to the descriptive type of research, with interview, observation, and document study/literature review as the main sources of data. Subject of this research was a mixture of street vendors, drivers/riders, parking officers, citizens of Bandung, members of Department of Transportation and also members of Municipal Police of Bandung City for a total of 47 people. Interviews were done in Diponegoro Street, Otista Street, Dalam Kaum Street, Purnawarman Street and Wastukencana Street. Data analysis were done descriptively, so that it produced information which is holistic and comprehensive.

Result of this research showed that citizens of Bandung's knowledge to comply, and willingness to comply to Bandung City's local regulations No. 03 Clause 5 of 2005 regarding the execution/enforcement of order, cleanliness, and beauty of the City were high enough. But, the citizens of Bandung's ability to comply to Bandung City's local regulations No. 03 Clause 5 of 2005 regarding the execution/enforcement of order, cleanliness, and beauty of the City was quite low.

Key words: Policy Implementation, Sidewalk's Function, Citizens Compliance

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul **“Kepatuhan Masyarakat Terhadap Fungsi Trotoar di Kota Bandung Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan”** dengan lancar.

Dalam penulisan skripsi ini tidak lepas dari hambatan dan kesulitan yang dialami, namun berkat bimbingan, nasihat, dan saran serta kerjasama berbagai pihak, khususnya pembimbing, segala hambatan dan kesulitan tersebut dapat diatasi.

Pertama-tama peneliti ingin mengucapkan terimakasih sebesar-besarnya kepada kedua orang tua atas doa, kasih sayang dan juga sudah memberikan motivasi yang tak terbatas kepada peneliti. Peneliti juga ingin mengucapkan terimakasih kepada Ibu Maria Rosarie Harni Triastuti S.IP, M.Si yang telah membantu dalam membimbing skripsi peneliti dan mendukung secara moral untuk tetap semangat dalam menyelesaikan skripsi secara maksimal.

Dalam kesempatan ini pula peneliti ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar-besaryanya kepada:

1. Bapak Dr.Pius Sugeng Prasetyo, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Katolik Parahyangan.

2. Ibu Tutik Rachmawati Ph.D selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Publik Universitas Katolik Parahyangan.
3. Seluruh dosen Program Studi Ilmu Administrasi Publik yang telah memberikan ilmu yang sangat bermanfaat bagi peneliti.
4. Kepala Perwakilan beberapa bidang terkait dan seluruh staf Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP) dan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bandung atas bantuan dan kerjasamanya dalam membantu peneliti untuk menyusun penelitian ini.
5. Keluarga tercinta, mamah, papah dan kakak adik saya yang telah mendukung dalam menyelesaikan skripsi ini, tanpa kalian saya tidak akan bisa menyelesaikan skripsi ini.
6. Teman-teman Antapani yang tidak henti-hentinya menghibur dan saling memberikan motivasi untuk menyelesaikan perkuliahan. Aldi, Mufqi, Ojan, Domas, Fauzi, Ghifari, Rendy, Harits dan Ama. Terimakasih telah memberikan segala bantuan dan hiburan.
7. Teman-teman Semble Chintya, Arip, Ijat, Misel, Yuan, Jivan, Kiki. Terimakasih telah memberikan dukungan dan juga kenangan yang menyenangkan.
8. Teman-teman komunitas Sudut Bandung, a Agung, Ghifari, Firda, Awang, Gita, Nisma, Ucup, Ismi, Arsa, Alya, Dewi, Riska dan lain-lain. Terimakasih telah memberikan dorongan motivasi dan saling belajar untuk berbagi kebahagiaan.

9. Teman-teman kompleks Griya Caraka, Decky, Alvin, Bang Echa, Epan, Reza, Dika, Kiwil, Ojan, Eka, Rama, Umes, Tante. Terimakasih telah memberikan mentalitas yang tinggi untuk tetap bertahan dalam mengerjakan skripsi.
10. Teman-teman angkatan 2013, Bram, Karisa, Sybil, Laras, Monic, Tasya, Anly, Vano, Hari, Alvin, Dika, Tommy, dan teman-teman angkatan 2013 lainnya yang telah memberikan semangat dan hiburan semasa perkuliahan.
11. Teman-teman Administrasi Publik angkatan 2012,2014,2015 dan 2016. Terimakasih telah memberikan cerita dan pengalaman yang baru.
12. Semua pihak yang tidak bisa disebutkan yang telah membantu dan mendukung peneliti untuk menyelesaikan skripsi ini. Sekali lagi Terimakasih, tanpa kalian skripsi ini sulit untuk diselesaikan.

Peneliti menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu kepada semua pihak diharapkan saran dan kritik tentang skripsi ini.

Bandung, 16 Juli 2019

Bagus Hadi Prasetyo

DAFTAR ISI

ABSTRAK	iii
ABSTRACT	iv
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR	xii
Bab I.....	1
Pendahuluan	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	18
1.3 Rumusan Masalah	25
1.4 Tujuan Penelitian	25
1.5 Manfaat Praktis	26
Bab II.....	28
Kajian Pustaka.....	28
2.1 Pengertian Kebijakan.....	28
2.2 Perspektif Kebijakan Publik.....	29
2.3 Pendekatan <i>Top-down, Bottom-up dan Hybrid</i>	33
2.4 Implementasi Kebijakan	44
2.5 Deskripsi Kepatuhan	45
2.6 Teori Kepatuhan	49
2.6.2.1 Insentif dan Sanksi	50
2.6.2.2 Pengawasan	51
2.6.2.3 Sumberdaya	51
2.6.2.4 Masalah Otonomi	52
2.6.2.5 Masalah Informasi	52

2.6.2.6	Perilaku dan Nilai	52
2.6.2.1	Knowledge to Comply.....	53
2.6.2.2	Willingness to Comply	54
2.6.2.3	Ability to Comply	60
2.7	Model Penelitian.....	64
Bab III	65
Metode Penelitian.....		65
3.1	Tipe Penelitian	65
3.2	Peran Peneliti	67
3.3	Lokasi Penelitian	68
3.3.1	Objek Penelitian	68
3.3.2	Alasan memilih Lokasi Penelitian.....	68
3.4	Sumber Data.....	69
3.5	Metode Pengumpulan Data	70
3.5.1	Wawancara.....	70
3.5.2	Observasi.....	71
3.5.3	Studi Dokumen	72
3.6	Analisis Data	74
3.7	Pengecekan Keabsahan Temuan	76
3.8	Operasional Variabel.....	78
4.1	Peraturan dan Perundang-Undangan.....	83
4.1.1	Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 83	
4.1.2	Peraturan Pemerintah No 34. Tahun 2006 tentang Jalan	84
4.1.3	Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan	84
4.2	Kota Bandung.....	85
4.2.1	Profile Kota Bandung	85
4.2.2	Wilayah Kota Bandung	86

4.2.3	Kependudukan.....	87
4.2.5	Data Pelanggaran.....	88
4.3	Dinas Perhubungan	92
4.3.1	Sejarah Dinas.....	92
4.1.4	Tugas Pokok dan Fungsi	93
4.3.2	Issue Strategis.....	93
4.3.3	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung	95
4.4	Dinas Satpol PP.....	96
4.4.1	Sejarah Dinas.....	96
4.4.2	Visi dan Misi	97
4.4.3	Tugas Pokok dan Fungsi	98
4.4.4	Struktur Organisasi Satuan Polisi Pamong Praja.....	100
4.5	Pedagang Kaki Lima	101
4.5.1	Sejarah PKL.....	101
	Bab V	104
	Analisis.....	104
5.1	Rekapitulasi Data Instansi.....	105
5.1.1	Rekapitulasi Data Pelanggaran PKL terhadap fungsi trotoar di KotaBandung Tahun 2017.....	106
5.1.2	Pelanggaran PKL terhadap fungsi trotoar di Kota Bandung 2018	110
5.1.3	Perbandingan pelanggaran PKL pada fungsi trotoar Kota Bandung Tahun 2017 dan 2018.....	112
5.1.4	Pelanggaran Gakkum di Kota Bandung Tahun 2017	115
5.1.5	Pelanggaran Gakkum di Kota Bandung Tahun 2018	117
5.1.6	Data Rekapitulasi Bentuk Penindakan Unit Gakkum 2018	119
5.1.7	Observasi Peneliti di Lapangan	120
5.1.8	Analisis kepatuhan terhadap fungsi trotoar	131
5.2	<i>Knowledge to Comply</i> (pengetahuan untuk mematuhi)	133

5.2.1	Syarat Kepatuhan yang Dibutuhkan Terlalu Kompleks Untuk Diketahui dan Dimengerti.....	134
5.3	<i>Willingness to Comply</i> (kesediaan untuk patuh)	171
5.3.1	Kepatuhan yang terlalu memakan biaya.....	172
5.3.2	Peraturan yang terlalu rumit	189
5.3.3	Gagal atau tidak adanya pemberitahuan sebelumnya pada kelompok sasaran 193	
5.3.4	Kegagalan dalam pengawasan.....	200
5.3.5	Kegagalan Pencegahan	208
5.4	<i>Ability to Comply</i> (kemampuan untuk patuh)	218
5.4.1	Hasil yang diinginkan tidak dapat dicapai dengan cara yang dibutuhkan	218
Bab VI		232
Kesimpulan dan Rekomendasi		232
6.1	Kesimpulan	232
6.2	Rekomendasi	234
DAFTAR PUSTAKA		236
LAMPIRAN		239

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1-1 Standar Lebar Trotoar	6
Gambar 1-2 Kemiringan Jalur Pejalan Kaki	7
Gambar 1-3 Jarak Jalur Ruas Pejalan Kaki	8
Gambar 1-4 Trotoar tidak ideal	14
Gambar 1-5 Pedagang Kaki Lima berjualan di trotoar Jalan Cicadas.....	18
Gambar 1-6 Pedagang Kaki Lima berjualan di trotoar Jalan Otista.....	19
Gambar 1-7 Mobil toko menggunakan sebagian trotoar untuk berjualan.....	20
Gambar 1-8 Mobil toko memanfaatkan trotoar untuk tempat berjualan.....	21
Gambar 1-9 Sepeda Motor parkir di trotoar	22
Gambar 1-10 Mobil diparkirkan di trotoar.....	23
Gambar 4-1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandung.....	96
Gambar 4-2 Struktur Organisasi Satpol PP Kota Bandung.....	101
Gambar 5-1 Rekapitulasi Penindakan Unit Gakkum Tahun 2018	120
Gambar 5-2 Pedagang Kaki Lima berjualan di trotoar Jalan Otista.....	122
Gambar 5-3 Sepeda Motor parkir di trotoar di Jalan Otista	123
Gambar 5-4 Pedagang Kaki Lima berjualan di trotoar di Jalan Dalam Kaum.....	125
Gambar 5-5 Sepeda Motor parkir di trotoar di Jalan Dalam Kaum	126
Gambar 5-6 Kendaraan Parkir di trotoar di Jalan Purnawarman	127
Gambar 5-7 Mobil toko menghalangi aktivitas pejalan kaki di Jalan Purnawarman	128
Gambar 5-8 Pedagang Kaki Lima berjualan di trotoar di Jalan Diponegoro	129
Gambar 5-9 Pedagang Kaki Lima berjualan di trotoar di Jalan Wastukencana.....	131

Gambar 5-10 Spanduk larangan berjualan di trotoar	141
Gambar 5-11 Peraturan Daerah No 04 Pasal 24 Tahun 2011 Tentang Pembinaan dan Penataan PKL	143
Gambar 5-12 Undang Undang LLAJ No 22 Tahun 2009.....	151
Gambar 5-13 Surat Edaran Dinas Perhubungan Tentang Penindakan terhadap Pelanggaran Parkir di Kota Bandung	153
Gambar 5-14 Gambaran Umum Zonasi Parkir Kota Bandung dan Biayanya	155
Gambar 5-15 Sanksi Administratif terhadap Pedang Kaki Lima.....	160
Gambar 5-16 Trotoar diperuntukan bagi pejalan kaki	161
Gambar 5-17 Trotoar diperuntukan bagi pejalan kaki	169

DAFTAR TABEL

Tabel 3-1 Operasional Variabel	77
Tabel 4-1 Kecamatan Kota Bandung	87
Tabel 4-2 Data Pelanggaran Pedagang Kaki Lima di trotoar Tahun 2017 di Kota Bandung.....	89
Tabel 4-3 Data Pelanggaran Pedagang Kaki Lima di trotoar Tahun 2018 di Kota Bandung.....	90
Tabel 4-4 Data Pelanggaran Pengendara Kendaraan di trotoar Tahun 2017 di Kota Bandung.....	91
Tabel 4-5 Data Pelanggaran Pengendara Kendaraan di trotoar Tahun 2018 di Kota Bandung Tahun 2018.....	92
Tabel 4-6 Daftar PKL di Kecamatan Kota Bandung Tahun 2015	103
Tabel 5-1 Rekapitulasi Pelanggaran PKL tertinggi terhadap fungsi trotoar di Kota Bandung Bulan Juni - Desember 2017	107
Tabel 5-2 Rekapitulasi Pelanggaran PKL terhadap fungsi trotoar di Kota Bandung Tahun 2018	111
Tabel 5-3 Rekapitulasi Pelanggaran Gakkum di Kota Bandung Tahun 2017	116
Tabel 5-4 Rekapitulasi Pelanggaran Parkir di Trotoar Gakkum Tahun 2018 di Kota Bandung.....	118

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1-1 Jumlah Data Pelanggaran PKL di Kota Bandung.....	12
Grafik 1-2. Jumlah Data Pelanggaran Parkir di trotar di Kota Bandung	13
Grafik 5-1 Jumlah Pelanggaran di titik jalan di Kota Bandung 2017... ..	108
Grafik 5-2 Total Pelanggaran pada bulan Juni – Desember di Kota Bandung 2017.....	110
Grafik 5-3 Jumlah Pelanggaran di titik jalan di Kota Bandung Juni – Desember Tahun 2018.....	112
Grafik 5-4 Perbandingan total pelanggaran PKL di trotoar di Kota Bandung Juni – Desember Tahun 2017- 2018	113
Grafik 5-5 Pelanggaran parkir di trotoar tahun 2018	119

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I :Panduan Wawancara	241
Lampiran II :Dokumentasi Penelitian... ..	248
Lampiran III: Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor : 03 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban , Kebersihandan Keindahan	249

Bab I

Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Dewasa ini, kita melihat bahwa proses kegiatan atau aktivitas masyarakat membutuhkan akses infrastruktur yang memadai merata di wilayah Indonesia. Infrastruktur juga menjadi salah satu komponen penting dalam kegiatan publik untuk memudahkan aktivitas masyarakat dan untuk meningkatkan perekonomian.

Basis sektor infrastruktur di Indonesia sendiri dalam perkembangannya dituntut untuk meningkatkan sarana dan prasarana serta memberikan pelayanan yang baik dan bertanggung jawab atas bidang infrastruktur. Pada perkembangan di era globalisasi, masyarakat harus lebih kritis dan kreatif dalam mempergunakan trotoar. Trotoar adalah salah satu bagian pendukung dari infrastruktur transportasi, penggunaan trotoar dengan bijak dan bertanggung jawab akan memberikan dampak terhadap keperluan masyarakat dan juga menjadikan tempat yang aman dan nyaman bagi masyarakat pengguna. Salah satunya dengan mentaati peraturan fungsi trotoar, menjaga dan merawat bersama-sama dan memberikan edukasi terhadap masyarakat mengenai pentingnya untuk mematuhi peraturan trotoar.

Bina Marga menjelaskan bahwa jalur pejalan kaki yang terletak pada Daerah Milik Jalan, diberi lapisan permukaan, diberi elevasi yang lebih tinggi dari permukaan

perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan¹. Pengertian tersebut menyatakan bahwa trotoar merupakan tempat berjalan kaki yang berada bersebelahan dengan jalan raya, keadaan trotoar dan jalan raya harus memiliki batas yang memisahkan keduanya. Pemisah yang dibuat tersebut digunakan untuk keamanan pejalan kaki agar pemakai jalan raya tidak memasuki wilayah trotoar dan dapat membahayakan pejalan kaki.

Menurut Iswanto, trotoar merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki.² Trotoar juga dapat memicu interaksi sosial antar masyarakat apabila berfungsi sebagai suatu ruang publik. Oleh karena itu pengertian ini dapat disampaikan sebagai segala sesuatu bangunan yang berada di trotoar tidak diperkenankan karena tidak sesuai dengan fungsi dan tempatnya.

Menurunnya aktivitas masyarakat dalam penggunaan trotoar diakibatkan oleh kelalaian masyarakat dalam menggunakan trotoar sebagaimana fungsinya. Fungsi jalur trotoar disesuaikan dengan perkembangan kota sebagai fasilitas pejalan kaki, sebagai

¹M. Anas Aly, *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan*, (NO.: 011/T/Bt/1995) Hal 2.

²D. Iswanto, Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki (Studi Kasus : Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda), *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, 5 No 1 (2006), hal. 21-29.

unsur keindahan kota, sebagai media interaksi sosial, sebagai sarana konservasi kota dan sebagai tempat bersantai serta bermain.

Menurut Sirvan, jalur pejalan kaki harus dipertimbangkan sebagai salah satu perancangan kota. Jalur pejalan kaki adalah bagian dari kota dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya disepanjang sisi jalan. Fungsi jalur trotoar adalah untuk keamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat lain.³ Menurut jurnal *movedc*, bahwa trotoar berfungsi dalam meningkatkan jumlah pejalan kaki dan juga memiliki potensi untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, menambah kemandirian kota dan meningkatkan keindahan lingkungan juga kesehatan masyarakat. Dalam meningkatkan hubungan pejalan kaki dan keselamatan dimaksud untuk lebih banyak perjalanan dilakukan dengan berjalan kaki untuk bersekolah, pergi ke kantor dan berbelanja. Pejalan kaki berkontribusi pada berkurangnya kemacetan, memberi bantuan pada sesama pejalan kaki dan menambah komunitas pejalan kaki.⁴

Dapat disimpulkan bahwa fungsi trotoar digunakan sebagai pembatas antara jalur kendaraan dengan pejalan kaki dimana pejalan kaki mendapatkan haknya seperti keselamatan, keamanan dan merasa nyaman juga mendapatkan manfaat untuk pejalan kaki, antar pejalan kaki dan lingkungannya.

³E Yulitriani, Tesis Magister "*fungsi jalur pedestrian di kawasan simpang lima semarang pada malam hari ditinjau dari aspek kenyamanan dan visibilitas penggunaanya*" (Semarang, Univesitas Dipenogoro, 2002), 19.

⁴Movedc, *Pedestrian Element* (Washington DC, District Department of Transportation Policy, Planning & Sustainability Administration, October 2014) 1.

Realita di lapangan dihadapkan pada situasi yang berbeda. Masyarakat menggunakan fungsi trotoar untuk kepentingan pribadi dan berdampak pada pejalan kaki yang tidak mendapatkan haknya. Pelanggaran yang sering terjadi seperti Pedagang Kaki Lima yang berdagang di trotoar, kendaraan yang melintasi trotoar untuk memotong jalan ketika sedang macet dan penggunaan trotoar sebagai sarana parkir liar. Pejalan kaki yang menjadi korban tidak berani memberontak karena orang selalu menghindari konflik dan pihak berwajib berperan sebagai penegak hukum tidak memberikan tindakan sanksi yang tegas terhadap para pelanggar.

Kecelakaan yang terjadi akibat pelanggaran tersebut terbilang cukup besar. Nirwono menyebut, berdasarkan data penelitiannya setiap minggu ada satu pejalan kaki yang meninggal. “Di Jakarta setiap 6 hari selalu ada 1 pejalan kaki yang meninggal. Kalau ditambahkan kota-kota lainnya jumlah pejalan kaki yang jadi korban mencapai 18 orang,”⁵ Pelanggaran terjadi karena kelalaian dan ketidakpedulian masyarakat terhadap aturan fungsi trotoar.

Bagaimanapun, aturan-aturan yang telah diimplementasikan oleh pemerintah seharusnya kita patuhi terutama mengenai fungsi trotoar karena trotoar memberikan banyak manfaat seperti manfaat kesehatan yang besar bagi populasi secara keseluruhan, memberikan peluang untuk interaksi dan keterlibatan sosial, yang merupakan faktor penting yang berkontribusi pada peningkatan kesehatan mental dan

⁵ <https://www.jawapos.com/jpg-today/06/09/2018/18-pejalan-kaki-tewas-di-jalur-pedestrian/> diakses pada hari Kamis, 08 Agustus 2019, 07.13.

kesejahteraan, memberikan rasa aman dan nyaman kepada pejalan kaki khususnya pejalan kaki yang “berkebutuhan khusus”, mengurangi kemacetan dan mengurangi polusi udara karena masyarakat beralih dari pengguna kendaraan menjadi pejalan kaki, dan meningkatkan ketertarikan masyarakat terhadap kendaraan umum karena masyarakat akan dipaksa untuk menggunakan kendaraan umum ketika mereka sedang berada di perjalanan jauh dan tidak memungkinkan untuk berjalan kaki. Karena itu masyarakat kota Bandung membutuhkan kesadaran dan kepatuhan terhadap aturan fungsi trotoar.

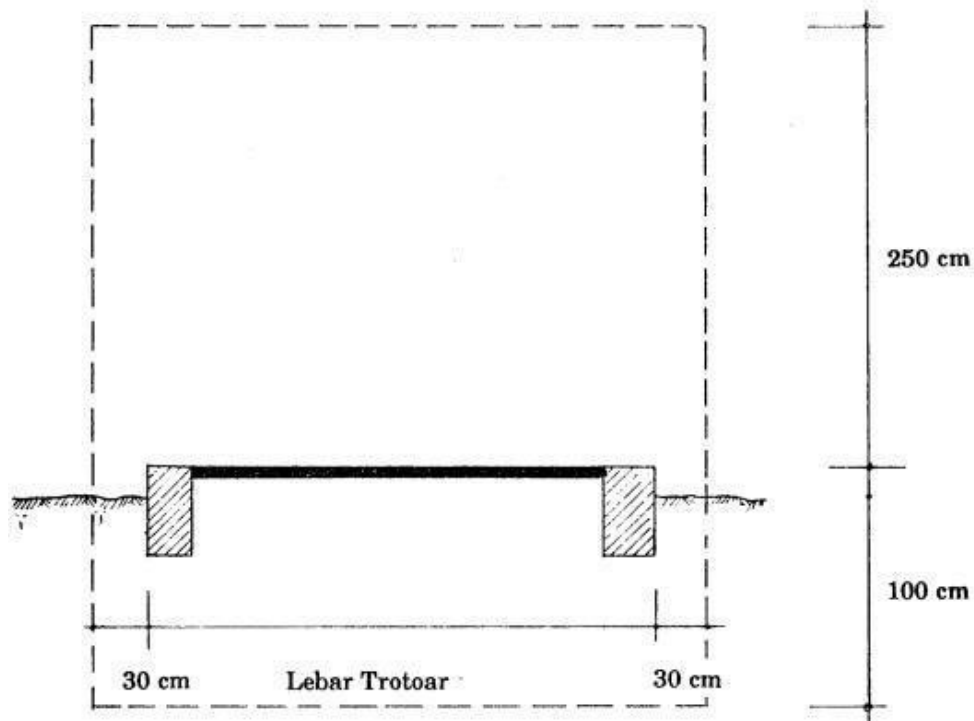
Trotoar mempunyai bentuk fisik, lebar dan tinggi diatur sedemikian rupa agar pejalan kaki dapat berjalan dengan nyaman. Adanya kendaraan bermotor yang parkir di atas trotoar akan menjadikan lebar trotoar semakin sempit. Karena lebar trotoar dihitung dari rating pejalan kaki yang melintas di daerah tersebut. Jumlah pejalan kaki yang melintas harus disertai dengan lebar yang memadai, akan menjadikan pejalan kaki lebih aman dan nyaman.

Kebutuhan pejalan kaki untuk mempergunakan trotoar ada beberapa ketentuan dalam penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana jalur pejalan kaki. Dalam dimensinya trotoar ditentukan oleh ;

- a) Dibutuhkan ruang pejalan kaki berdasarkan dimensi yang tepat untuk tubuh manusia. Trotoar harus memiliki ruang bebas yaitu tidak ada gangguan yang menghalangi dan jalur pejalan kaki disarankan memiliki lebar minimal 2 meter.

Pada keadaan tertentu lebar trotoar dapat direncanakan sesuai dengan batasan lebar minimum.

Gambar 1-1 Standar Lebar Trotoar⁶



Sumber: pu.go.id

- b) Trotoar mempunyai kemiringan jalur pejalan kaki Pada kemiringan memanjang, kemiringan maksimal sebesar 8% dan disediakan bagian yang mendatar dengan panjang minimal 1,2 m pada setiap jarak maksimal 9 m. Sedangkan pada kemiringan melintang kemiringan minimal sebesar 2% dan

⁶Sumber: pu.go.id

kemiringan maksimal sebesar 4%. Dalam kondisi tidak memungkinkan untuk menyediakan kemiringan memanjang, kemiringan dimaksud dapat digantikan dengan penyediaan anak tangga.

- c) Dapat digunakan untuk berkebutuhan khusus/difabel. Kaum difabel perlu diperhatikan kemudahannya dalam mengakses fasilitas umum termasuk trotoar. Agar ramah bagi difabel, trotoar harus dibangun dengan permukaan kasar dan keramik berulir atau keramik bertanda khusus (*guidance block*) sehingga memudahkan difabel dalam menggunakan trotar.

Gambar 1-2 Kemiringan Jalur Pejalan Kaki⁷



Sumber: PMPU NOMOR : 03/PRT/M/2014

Kemiringan jalur pejalan kaki terdiri atas:

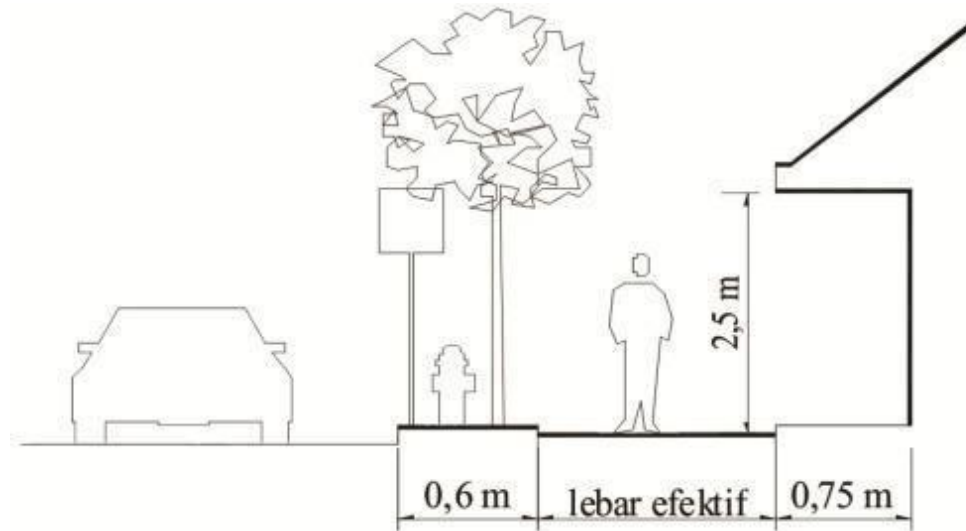
- 1) Kemiringan memanjang yang kriterianya ditentukan berdasarkan kemampuan berjalan kaki dan tujuan desain; dan
- 2) Kemiringan melintang yang kriterianya ditentukan berdasarkan kebutuhan untuk drainase serta material yang digunakan pada jalur pejalan kaki.

Pada kemiringan memanjang, kemiringan maksimal sebesar 8% dan disediakan bagian yang mendatar dengan panjang minimal 1,2 m pada setiap jarak maksimal 9 m.

⁷Sumber: PMPU NOMOR : 03/PRT/M/2014

Sedangkan pada kemiringan melintang kemiringan minimal sebesar 2% dan kemiringan maksimal sebesar 4%.

Gambar 1-3 Jarak Jalur Ruas Pejalan Kaki⁸



Sumber: PMPU NOMOR : 03/PRT/M/2014

Mempunyai jarak minimum jalur kaki dengan bangunan. Jaringan pejalan kaki memiliki perbedaan ketinggian baik dengan jalur kendaraan bermotor ataupun dengan jalur perabot jalan. Perbedaan tinggi maksimal antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor adalah 0,2 meter, sementara perbedaan ketinggian dengan jalur hijau 0,15 meter.

Tidak hanya dalam teknis struktur bangunan saja tetapi juga jalur trotoar perlu dipasang tiang pembatas agar kendaraan bermotor tidak bisa menorebos melewati trotoar. Selain itu, trotoar juga perlu ditanam popohonan yang rindang agar pejalan kaki

⁸Sumber: PMPU NOMOR : 03/PRT/M/2014

tidak kepanasan. Sebagai contoh, Kota Bandung mempunyai program bernama ‘panca trotoar’ yang menjadi standar pedestrian di kota Bandung. Ada lima dasar yang menjadi standar pembuatan trotoar yaitu;

- Setiap trotoar jika memungkinkan harus ada kursi sebagai tempat duduk.
- Terdapat bola batu yang berfungsi sebagai pengamanan.
- Setiap trotoar wajib dihiasi bunga yang ditanam di dalam pot berukuran besar.
- Menjaga kebersihan, di setiap trotoar juga wajib disediakan tempat sampah.
- Trotoar dilengkapi lampu penerangan jalan umum (PJU).⁹

Namun pada kenyataannya, saat ini trotoar sudah banyak disalahgunakan dan banyak mengalami perubahan, baik secara fisik maupun fungsi. Karena perubahan tersebut pada saat ini berkembang dengan pesat sehingga beberapa trotoar di kota Bandung jarang digunakan atau dapat dikatakan tidak lagi dilewati. Karena pejalan kaki sering harus turun ke jalan raya sebagai pengganti trotoar.

Pemerintah Kota Bandung menerapkan peraturan tentang fungsi trotoar seperti pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 mendefinisikan trotoar sebagai jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan sumbu jalan dan lebih tinggi

⁹A,Nurmatari, 'Ridwan Kamil Cetuskan 'Panca Trotoar' Jadi Standar Pedestrian di Bandung.' <https://news.detik.com/berita-jawa-barat/3105694/ridwan-kamil-cetuskan-panca-trotoar-jadi-standar-pedestrian-di-bandung>.(Senin 28 Desember 2015)

dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keselamatan pejalan kaki yang bersangkutan¹⁰.

Adapun yang dimaksud dengan Perda adalah peraturan daerah yang dikeluarkan oleh Pemerintah Daerah kota Bandung untuk mengatur suatu hal di lingkungan pemerintahannya. Pada Perda 03 Tahun 2005 Pasal 1 menjelaskan bahwa trotoar adalah jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keamanan pejalan kaki yang bersangkutan¹¹. Pada ketentuan tersebut dapat diartikan bahwa jalur lalu lintas diperuntukan bagi lalu lintas umum, dan trotoar diperuntukan bagi pejalan kaki.

Berikut adalah data-data pelanggaran yang terjadi terkait dengan fungsi trotoar yaitu;

- 1) Data *World Health Organization* (WHO), dalam koran *Bisnis.com* menjelaskan bahwa kematian akibat kecelakaan lalu lintas yang dialami pejalan kaki menempati persentase sebesar 27%. Sementara di dalam negeri, angka kecelakaan dengan korban pejalan kaki di Tanah Air juga menurutnya memiliki persentase yang cukup tinggi yakni sekitar 30% dari 3.675 kasus kecelakaan yang terjadi sepanjang 2013. Keselamatan pejalan kaki menurutnya terabaikan

¹⁰Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014

¹¹Perda Kota Bandung Nomor : 03 Tahun 2005 Pasal 01 ayat 35

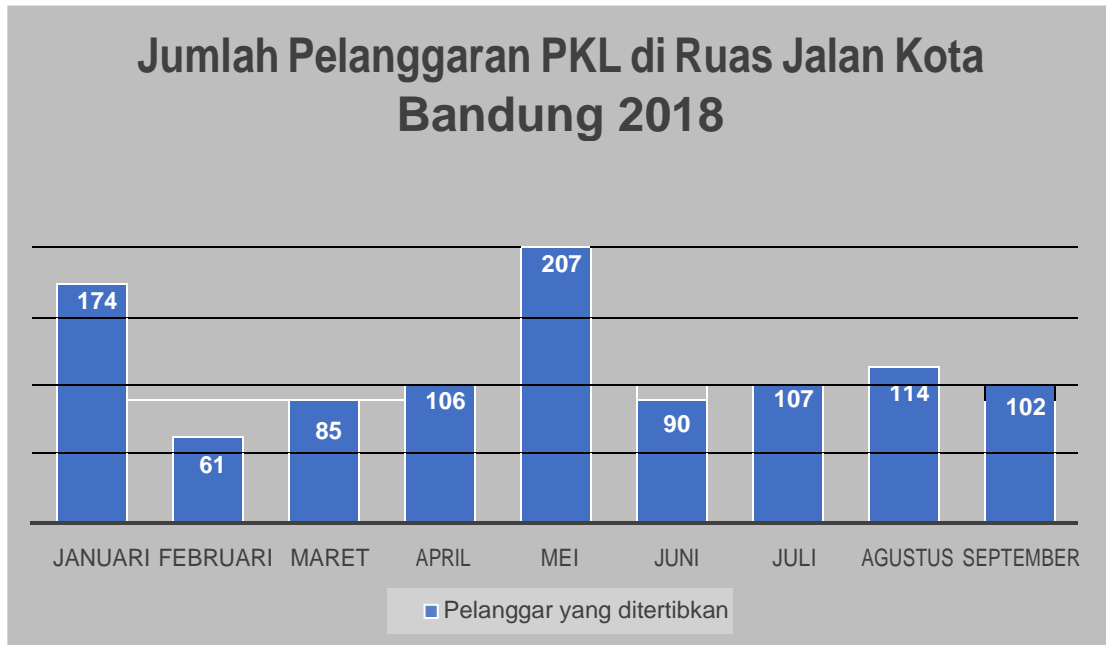
baik oleh pemerintah pusat maupun daerah karena selama ini belum ada kesadaran bahwa jalan kaki juga merupakan suatu moda transportasi.¹²

- 2) Menurut PRFM, Pelanggaran fungsi trotoar masih terus berulang karena sebagian besar masyarakat memiliki persepsi yang penting cepat sampai tujuan. Berdasarkan wawancara menurut Idwan, “Seolah-olah hal yang biasa ada pedagang jualan di trotoar atau motor lewat di trotoar. Situasi inilah yang memunculkan persepsi bahwa motor menjadi kendaraan yang lebih baik karena bisa melintas ke jalan-jalan yang sempit seperti trotoar. Kasus penyalahgunaan fungsi trotoar terus terjadi karena kurangnya penindakan dari pihak yang berwenang. Kesan pembiaran membuat masyarakat dengan sengaja melakukan pelanggaran.”¹³
- 3) Data terakhir berdasarkan dari instansi yang terkait dengan pelanggaran trotoar yaitu Satpol PP dan Dinas Perhubungan. Data pelanggaran pertama adalah jumlah data pelanggaran PKL di Kota Bandung, data dapat dilihat sebagai berikut.

¹²<http://industri.bisnis.com/read/20140919/98/258593/angka-kecelakaan-pejalan-kaki-sumbang-30-korban-laka-lantas> diakses pada hari Jumat, 14 September 2018, 13.58.

¹³<http://prfmnews.com/berita.php?detail=pakar-transportasi-trotoar-disalahgunakan-karena-kurangnya-penindakan> diakses pada hari Selasa, 03 Juli 2019, 00.45

Grafik 1-1 Jumlah Data Pelanggaran PKL di Kota Bandung¹⁴



Sumber: Dokumen Satpol PP, 2018

Pada tahun 2018, sebanyak kurang lebih 1.406 kasus penertiban PKL dilakukan di beberapa titik ruas jalan di Kota Bandung dengan 3.750 pengangkatan barang dagangan yang telah dilakukan oleh dinas Satpol PP di Kota Bandung. Data pelanggaran kedua adalah jumlah data pelanggaran parkir di trotoar Kota Bandung.

¹⁴Sumber: Dokumen Satpol PP mengenai Pelanggaran PKL di Kota Bandung tahun 2018

Grafik 1-2 Jumlah Data Pelanggaran Parkir di trotoar di Kota Bandung¹⁵



Sumber: Dokumen Dinas Perhubungan, 2018

Pada tahun 2018 jumlah data pelanggaran parkir di kota Bandung mencapai 2021 kendaraan roda dua dan roda empat. Penggunaan parkir liar dengan jumlah yang cukup besar menjadi masalah yang susah untuk diselesaikan.

Hal ini semakin yakin bahwa kepatuhan masyarakat tentang fungsi trotoar masih minim dan tingkat kesadaran yang masih rendah. Bila saja penggunaan trotoar ini sesuai dengan fungsinya, kebersihan dan keindahan kota juga akan ikut tercipta. Kondisi trotoar di kota Bandung secara umum masih jauh dari ideal, masih banyak yang tidak sesuai standar dan segi fungsional seperti trotoar rusak, lebar di beberapa

¹⁵Sumber: Dokumen Dinas Perhubungan mengenai Pelanggaran Parkir di trotoar Kota Bandung Tahun 2018

titik trotoar masih belum sesuai dengan standar dan barang yang menghalangi aksesibilitas pejalan kaki.

Gambar 1-4 Trotoar tidak ideal



Sumber: ayobandung.com dan pikiran-rakyat.com, 2018

Trotoar juga sering disalahgunakan dengan menjadikan trotoar sebagai tempat berdagang para oknum pedagang kaki lima. Persoalan utamanya adalah kurang disiplin serta masih kentalnya mental jalan pintas sebagian masyarakat kita. Dalam beberapa kasus seringkali dijumpai banyaknya pengendara sepeda motor di perkotaan yang menggunakan trotoar sebagai alternatif mengatasi kemacetan jalan, bahkan dengan cara melawan arus.

Banyak pula kendaraan bermotor yang justru parkir di area trotoar dengan berbagai macam alasan, namun intinya adalah tidak mau berupaya repot-repot mencari lahan parkir yang telah tersedia. PKL di Kota Bandung sendiri mempunyai kebiasaan berdagang di area trotoar, awalnya mungkin hanya satu dua pedagang yang coba-coba

memakai lahan trotoar untuk memarkir gerobak dagangannya atau justru membuat warung semi permanen, namun lambat laun meningkat semakin banyak sampai pada akhirnya hampir keseluruhan jalur trotoar dipenuhi para pedagang.

Kepatuhan (*compliance*) merupakan salah satu pendekatan dalam kajian Implementasi kebijakan.¹⁶ Menurut OECD (*Organization for Economic Co-operation and Development*) “*The work on regulatory compliance is intended to assist Member countries in improving the effectiveness and efficiency of public policies carried out by regulation and alternative policy tools.*¹⁷” Artinya, Kepatuhan digunakan untuk membantu beberapa negara dalam meningkatkan efisiensi dan efisiensi kebijakan publik yang dilakukan oleh peraturan dan alat kebijakan alternatif. Peneliti menggunakan teori kepatuhan dari OECD (*Organization for Economic Co-operation and Development*) untuk menilai faktor-faktor ketidakpatuhan masyarakat untuk mematuhi fungsi trotoar. Ada tiga faktor ketidakpatuhan dalam menilai peraturan fungsi trotoar di Kota Bandung yaitu (1) *Knowledge to comply*, (2) *Willingness to comply* dan (3) *Ability to comply*.

Dalam penekanannya, teori kepatuhan memiliki dua perspektif dasar dalam literatur sosiologi mengenai kepatuhan dalam hukum yang disebut instrumental dan normatif. Perspektif instrumental mengasumsikan individu secara utuh didorong oleh

¹⁶ Randall B. Ripley dan Grace A. Franklin dalam Michael Hill dan Peter Hupe, *Implementing Public Policy*. London: Sage Publication. Hal. 62

¹⁷ OECD (*Organization for Economic Co-operation and Development*), *Reducing the Risk of Policy failure: Challenges for Regulatory Compliance*. 2000. hal 3

kepentingan pribadi dan tanggapan-tanggapan terhadap perubahan insentif dan penalti yang berhubungan dengan perilaku.¹⁸

Perspektif normatif berhubungan dengan moral dan berlawanan dengan kepentingan pribadi. Seseorang lebih cenderung patuh pada hukum yang dianggap sesuai dan konsisten dengan norma-norma mereka. Komitmen normatif melalui moralitas personal (*normative commitment through morality*) berarti patuh pada hukum karena hukum dianggap suatu keharusan, sedangkan komitmen normatif melalui legitimasi (*normative commitment through legitimacy*) berarti patuh pada peraturan karena otoritas penyusun hukum yang memiliki hak untuk mendikte perilaku.¹⁹

Berdasarkan sejumlah temuan tersebut, menguatkan indikasi ketidakpatuhan masyarakat terhadap fungsi trotoar di berbagai wilayah kota Bandung terhadap aturan yang telah ditetapkan dalam PERDA Kota Bandung No 03/2005. Oleh karenanya, perlu untuk dilakukan sebuah penelitian ilmiah untuk mengetahui alasan ketidakpatuhan masyarakat terhadap fungsi trotoar dalam PERDA kota Bandung No 03/2005. Perda ini diharapkan menjadi solusi atas permasalahan penggunaan trotoar yang timbul karena masyarakat yang menggunakan kendaraan bermotor dengan menggunakan trotoar, PKL yang berdagang di trotoar, dan sampai pada penggunaan trotoar untuk tempat parkir. Selain itu PERDA Kota Bandung No. 03/2005 dimaksudkan untuk menjunjung tinggi kedisiplinan akan ketertiban, kebersihan dan

¹⁸Tyler, Tom R, "*Why People Obey the Law*", (Yale Univ. Press, New Haven, 1990). Hal 3

¹⁹ A.S, Lintang, *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik Konsep, Teori dan Isu*, (Yogyakarta: Gva Media, 2012), Hal 80.

keindahan kota Bandung agar masyarakat mendapatkan kenyamanan, keamanan dan mendapatkan perlindungan dari Pemerintah Daerah terutama untuk pejalan kaki. Dengan pertimbangan-pertimbangan tersebut maka kepatuhan terhadap pelaksanaan Perda Kota Bandung No. 3/2005 ini merupakan hal yang penting untuk keberhasilan kebijakan ini mencapai tujuannya. Maka berlandaskan latar belakang tersebut, saya bermaksud melaksanakan penelitian ilmiah dengan tema **Kepatuhan Masyarakat Terhadap Fungsi Trotoar Di Kota Bandung berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Pasal 5 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan.**

1.2 Identifikasi Masalah

Pada proses implementasinya, Perda Kota Bandung No. 03/2005 ini tidak sepenuhnya berjalan sesuai harapan. Hal ini khususnya terkait dengan kepatuhan masyarakat terhadap fungsi trotoar yang belaku dengan realita yang ada di kota Bandung.

1. PKL berjualan di trotoar

Gambar 1-5 Pedagang Kaki Lima berjualan di trotoar Jalan Cicadas



Sumber: *news.detik.com*

Berdasarkan pada berita detiknews, Donny Indra, mengatakan bahwa permasalahan PKL berjualan di trotoar Ahmad Yani (cicadas) tidak kunjung usai. 4 generasi perubahan wali kota tidak menyelesaikan masalah ini²⁰.

²⁰https://news.detik.com/foto-news/d-3939466/40-tahun-lebih-trotoar-di-bandung-ini-dikuasai-pkl/3#share_top diakses pada hari Rabu, 29 Agustus 2018 jam 09:18.

Gambar 1-6 Pedagang Kaki Lima berjualan di trotoar Jalan Otista



Sumber: Observasi peneliti, 2018

Untuk melihat lebih dalamnya lagi, peneliti mendokumentasikan pelanggaran yang terjadi ketika peneliti sedang menelusuri beberapa jalan dilokasi tempat pembelian di Kota Bandung, hasilnya masih banyak pedagang kaki lima yang memanfaatkan trotoar untuk berjualan. Permasalahan ini akan menjadi dampak serius terhadap pejalan kaki karena akan mengganggu masyarakat untuk menggunakan trotoar sebagaimana mestinya.

2. Mobil toko berjualan di trotoar dan sekitarnya

Gambar 1-7 Mobil toko menggunakan sebagian trotoar untuk berjualan



Sumber: pikiran-rakyat.com, 2018

Temuan lainnya adalah di kawasan jalan Diponegoro, berbeda dengan PKL Pedagang yang bertindak adalah pedagang bermobil (mobil toko), dalam operasi gabungan itu, Dishub Kota Bandung bekerjasama dengan Satpol PP Kota Bandung, kepolisian, serta Polisi Militer. Operasi yang dilakukan mulai pukul 14.00 itu untuk mengingatkan kepada seluruh pemiik moko supaya tidak berdagang lagi di sepanjang Jalan Diponegoro, terhitung mulai operasi dilaksanakan²¹.

²¹<http://www.pikiran-rakyat.com/bandung-raya/2018/06/06/nekat-terus-jualan-denda-rp-1-juta-menanti-mobil-toko-di-bandung-425480> diakses pada hari Rabu, 29 Agustus 2018 jam 09.54

Gambar 1-8 Mobil toko memanfaatkan trotoar untuk tempat berjualan



Sumber: Observasi peneliti, 2019

Pada pelanggaran ini sama seperti PKL akan tetapi pedagang menggunakan mobil sebagai tempat sarana penjualan. Meskipun PKL bermobil memarkirkan kendaraannya di bahu jalan dan berusaha sedekat mungkin dengan trotoar, namun, aktifitasnya tetap menimbulkan kemacetan karena transaksi jual beli dilakukan di bagian jalan.

3. Parkir liar di trotoar

Gambar 1-9 Sepeda Motor parkir di trotoar



Sumber: news.detik.com, 2018

Temuan yang sama tetapi berbeda kasus seperti di Pasar Baru kota Bandung. Detiknews, menyatakan bahwa permasalahan parkir liar dan PKL masih sering terjadi. Parkir liar di sekitaran Pasar Baru dari dulu hingga sekarang juga masih menjadi permasalahan²². Bahkan parkir liar tidak hanya terlihat di badan jalan tapi beberapa di antaranya naik ke trotoar. Kondisi tersebut sangat mengganggu lalu lintas karena kendaraan menutup sebagian badan jalan. Bahkan kondisi lalu lintas akan semakin parah jika ada kendaraan rombongan yang menurunkan penumpang tepat di pintu masuk Pasar Baru.

²²<https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-3797022/potret-pasar-baru-bandung-pkl-dan-parkir-menjamur-di-trotoardiakses> pada hari Rabu, 29 Agustus 2018 jam 10.27

Gambar 1-10 Mobil diparkirkan di trotoar



Sumber: Observasi peneliti, 2018

Adapun hasil observasi peneliti bahwa masih banyak kendaraan pribadi ataupun kendaraan umum dalam mengambil kesempatan untuk menggunakan trotoar demi kepentingan individu. Fenomena ini tidak jarang ditemui karena didaerah daerah tertentu terutama di daerah tempat perdagangan atau wisata masih banyak ruang trotoar dikorbankan untuk dijadikan tempat parkir. Regulasi tentang pembuatan wilayah parkir harus dipikirkan agar pedestrian tidak dikorbankan untuk menjadi tempat parkir dan mengurangi juru parkir liar.

1.3 Rumusan Masalah

Dari data yang diperoleh di beberapa media mengindikasikan bahwa tingkat kepatuhan terhadap Perda tidak sesuai dengan yang diharapkan. Hal tersebut akan berdampak pada tidak tercapainya tujuan dari kebijakan. Perlu dilakukan sebuah penelitian untuk melihat praktek penerapan Perda kota Bandung No 03/2005 di wilayah kota Bandung.

Berdasarkan uraian yang diulas pada bagian latar belakang masalah, makapertanyaan penelitian yang akan diangkat dalam kajian ini adalah:

“Bagaimana kepatuhan masyarakat terhadap fungsi trotoar di Kota Bandung berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Pasal 5 Tahun 2005?”

1.4 Tujuan Penelitian

1. Mendeskripsikan kepatuhan masyarakat terhadap fungsi trotoar di Kota Bandung berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Pasal 5 Tahun 2005.
2. Menganalisis faktor-faktor ketidakpatuhan masyarakat terhadap fungsi trotoar di Kota Bandung berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Pasal 5 Tahun 2005.

1.5 Manfaat Praktis

1.5.1 Manfaat Teoritis

1. Menambah wawasan dan kemampuan berpikir mengenai penerapan teori OECD dari menganalisis dan mengidentifikasi permasalahan yang diteliti.
2. Hasil penelitian dapat dijadikan sebagai sarana diagnosis dalam mencari sebab masalah atau kegagalan yang terjadi di dalam kepatuhan masyarakat terhadap fungsi trotoar. Dengan demikian akan memudahkan pencarian alternatif pemecahan masalah-masalah tersebut.
3. Hasil penelitian dapat dijadikan sebagai sarana untuk menyusun strategi pengembangan sistem penilaian pelayanan yang berjalan.

1.5.2 Manfaat Praktis

1. Hasil penelitian dapat digunakan untuk menggambarkan kesesuaian fungsi trotoar dengan Peraturan Daerah Kota Bandung No 03 Pasal 5 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan
2. Hasil penelitian dapat juga digunakan oleh dinas yang terkait seperti Satpol PP untuk memberikan gambaran pelanggaran pedagang kaki lima dalam menggunakan trotoar di Kota Bandung dan juga melihat faktor-faktor pedagang kaki lima tidak patuh terhadap peraturan fungsi trotoar

3. Hasil penelitian dapat juga digunakan oleh dinas yang terkait seperti Dinas Perhubungan dan Polisi untuk memberikan gambaran pelanggaran pengendara Kendara dalam menggunakan trotoar di Kota Bandung dan juga melihat faktor-faktor pengendara kendaraan tidak patuh terhadap peraturan.