BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Fasilitas Pendukung

1. Pengertian Fasilitas

Fasilitas adalah seluruh bangunan pelengkap yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan demi kelancaran, keamanan dan kenyamanan, serta keselamatan bagi pejalan kaki. Fasilitas pejalan kaki yang formal terdiri dari beberapa jenis antara lain sebagai berikut :

a. Trotoar

Menurut Wibowo Gunawan dalam bukunya Standar Perancangan Jalan Perkotaan, trotoar memiliki pengertian sebagai bagian jalan yang disediakan untuk pejalan kaki. Umumnya ditempatkan sejajar dengan jalur lalu lintas, dan harus terpisah dari jalur lalu lintas oleh struktur fisik.[1]

Trotoar sendiri berfungsi sebagai jalur khusus pejalan kaki agar dapat melakukan aktifitasnya dengan aman dan nyaman. Trotoar juga berfungsi memperlancar lalu lintas jalan raya karena tidak terganggu atau terpengaruh oleh lalu lintas pejalan kaki. Ruang di

[1] Teguh Shah Putra, "Perancangan Kampanye Penyalahgunaan Trotoar Oleh Penguna Kendaraan Bermotor", *Skripsi*, (Bandung: Universitas Komputer Indonesia Bandung, 2013), hal.24

bawah trotoar dapat digunakan sebagai ruang untuk menempatkan utilitas dan pelengkap jalan lainnya.[2]

Elemen-elemen yang perlu diperhatikan dalam perencanaan keamanan pedestrian (trotoar) adalah :

1) Model atau bentuk jalan harus memiliki daya Tarik agar pejalan kaki merasa nyaman dan aman. Dalam melakukan pembuatanya harus memperhatikan model dan bentuk jalan, selain itu harus mengedepankan keamananya agar para pejalan kaki dalam menggunakannya merasa aman dan nyaman.
2) Pentingnya keamanan untuk pejalan kaki agar terhindar dari kecelakaan lalu lintas, trotoar harus memiliki barrier. Barrier ini dapat berupa pepohonan, pot bunga, dan adanya jarak antara jalur trotoar dengan jalan raya.
3) Dalam pembuatan jalur trotoar harusnya memperhitungkan faktor alam yang bisa berubah sewaktu-waktu, sehingga mampu mempenkgaruhi aktivitas-aktivitas para pejalan kaki yang melewatinya.
4) Trotoar digunakan untuk berjalan kaki setiap saat. Perlu adanya pengelolaan trotoar supaya pejalan kaki dalam melakukan setiap aktivitas dapat berjalan lancar dan aman, karena tersedianya fasilitas yang mendukung.

---

[2] Djoko Asmoro, *Petunjuk Perencanaan Trotoar no. 007/T/BNKT/1990 Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Pembinaan Jalan Kota*, (Jakarta: Januari 1990) hal.1

Comfort (kenyamanan) merupakan segala sesuatu yang memperlihatkan dirinya sesuai dan harmonis dengan penggunaan suatu ruang. Jalur trotoar memiliki peran penting dalam pembentukan arsitektur kota. Kondisi jalur trotoar yang mengutamakan kenyamanan, tentunya juga mempertimbangkan aspek manusiawi.[3]

b. Penyeberangan

Untuk memenuhi aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki ketika menyeberang, maka disediakanlah fasilitas penyeberangan yang merupakan fasilitas pejalan kaki untuk penyeberangan jalan.[4]

Fasilitas penyeberangan terdiri dari :

1) Jembatan Penyeberangan Orang

Jembatan penyeberangan orang (JPO) adalah fasilitas pejalan kaki untuk menyebrang jalan yang ramai dan lebar atau menyebrang jalan dengan menggunakan jembatan , sehingga orang dan lalu lintas kendaraan dipisah secara fisik.

2) Zebra cross

Merupakan tempat penyebrangan di jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki yang akan menyebrang jalan, dinyatakan dengan marka jalan berbentuk garis membujur berwarna putih dan hitam yang tebal garisnya 300mm dan dengan celah yang sama dan

---

[3] Niniek Anggriani, *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*, (Yayasan Humaniora: Surabaya, 2009), hlm. 9

[4] Dirjen Bina Marga, *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan, Tahun 1995*

panjang sekurang – kurangnya 2500mm, menjelang zebra cross masih ditambah lagi dengan larangan parkir agar pejalan kaki yang akan menyebrang dapat terlihat oleh pengemudi kendaraan dijalan. Pejalan kaki yang berjalan diatas zebra cross mendapatkan prioritas terlebih dahulu.

3) Pelican cross

Pelican cross adalah fasilitas penyebrangan pejalan kaki yang dilengkapi dengan lampu lalu lintas untuk menyebrang jalan dengan aman dan nyaman.

4) Terowongan

Terowongan penyebrangan adalah salah satu cara lain yang digunakan untuk memberikan kemudahan bagi pejalan kaki adalah dengan menyediakan terowongan dibawah jalan tetapi khusus untuk terowongan mesti dilakukan pengawasan yang ketat atau di beri kamera pengintai (CCTV) karena keamanannya kurang baik.[5]

a. Non Trotoar

Non trotoar adalah jalur pejalan kaki yang dibangun pada prasarana umum lainnya diluar jalur; seperti pada taman , diperumahan dan lain – lain. Pelengkap jalur pejalan kaki terdiri dari :

1) Lapak tunggu

Adalah tempat dimana penyebrang jalan dapat berhenti untuk sementara dalam menunggu kesempatan menyeberang.

[5] Herlinsta Astrie, “Efektivitas Penggunaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) dan Variabel Yang Mempengaruhi Penyeberang Jalan Dalam Menggunakannya”, *Jurnal Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota*, Universitas Diponegoro, 2006, hal. 11

2) Rambu lalu lintas

Rambu lalu lintas adalah bagian dari perlengkapan jalan yang memuat lambang, huruf, angka, kalimat dan / atau perpaduan diantaranya, yang digunakan untuk memberikan peringatan, larangan, perintah, dan petunjuk bagi pemakai jalan.

3) Marka jalan

Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Marka jalan diatur dalam peraturan menteri perhubungan nomor 34 tahun 2014.[6]

4) Lampu lalu lintas

Menurut UU no. 22/2009 tentang lalu lintas dan Angkutan jalan; alat pemberi isyarat lalu lintas atau APILL adalah lampu yang mengendalikan arus lalu lintas yang terpasang dipersimpangan jalan, tempat penyebrangan pejalan kaki (zebra cross), dan tempat arus lalu lintas lainnya. Lampu ini yang menandakan kapan kendaraan harus berjalan dan berhenti secara bergantian dari berbagai arah. Lampu lalu lintas telah diadopsi di hampir semua kota di dunia ini lampu lalu lintas menggunakan warna yang diakui secara universal

[6] Peraturan Mentri Perhubungan Rebublik Indonesia No. 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan

untuk menandakan berhenti adalah warna merah, hati – hati yang ditandai dengan warna kuning , dan hijau yang berarti dapat berjalan.

5) Bangunan pelengkap

Adalah bangunan – bangunan yang merupakan pendukung dari jalan antara lain seperti ; jembatan, tempat parkir, gorong – gorong, tembok penahan, saluran dll. Sedangkan perlengkapan jalan adalah perlengkapan – perlengkapan guna menambah kenyamanan bagi pengguna jalan, misalnya rambu – rambu lalu lintas, pagar pengaman dan lain – lain.

2. Faktor Yang Mempengaruhi Pemanfaatan Fasilitas Penyebrangan Pejalan kaki

Menurut John J. Fruin, perencanaan fasilitas bagi pejalan kaki, termasuk fasilitas penyeberangan haruslah memperhatikan tujuh sasaran utama yaitu:[7]

a. Keselamatan (safety)

Keselamatan menyangkut pengurangan konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan. Untuk mencapai keselamatan dapat dilakukan dengan dua cara yaitu pemisahan waktu (time separation) dan pemisahan tempat (space separation).

b. Keamanan (security)

Agar memperoleh keamanan, fasilitas pejalan kaki harus mudah dilihat oleh pejalan kaki yang lain dan oleh petugas keamanan. Cara

[7] Rudi Setiawan, “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemanfaatan Jembatan Penyeberangan”, *Jurnal Simposium IX FTSPT Universitas Brawijaya*, 2006, hal. 586

yang dapat ditempuh adalah dengan pencahayaan yang cukup, pengaturan garis pandang yang tidak terhalang dan struktur yang tidak memungkinkan persembunyian atau dapat dilakukan dengan pemantauan melalui pesawat televisi.

c. Kemudahan (convenience) dan Kenyamanan (comfort)

Kemudahan dan kenyamanan merupakan sasaran utama pengembangan fasilitas pejalan kaki dengan pemisahan level. Kemudahan dapat diupayakan misalnya dengan pengembangan fungsi sistem pengaturan lalu lintas untuk melayani pejalan kaki (yaitu dengan pengembangan lampu bersinyal lalu lintas menjadi pelican atau puffin), atau penggunaan jalan penghubung (midblock connector) untuk memperpendek waktu perjalanan mengitari blok atau penerapan sistem pemisahan waktu agar pejalan tidak merasa kesulitan melewati jalan-jalan yang ramai.

d. Kelancaran (continuity)

Kelancaran merupakan faktor yang sangat penting dalam merencanakan fasilitas pejalan kaki. Sebagai contoh, dalam perencanaan sebuah plaza, meskipun desainnya begitu indah dengan taman yang mengagumkan, tetap tidak menarik jika letak bangunan tersebut tidak sinergis, misalnya jika tidak ada atau sulit mendapatkan akses ke sarana transportasi.

e. Keterpaduan sistem (system coherence)

Keterpaduan sistem berkaitan dengan persepsi manusia tentang ruang kota (urban space). Semua tempat di kota seharusnya mempunyai petunjuk yang jelas mengenai arah,ujuan, dan fungsinya. Seorang pejalan kaki yang kebingungan mencari arah disuatu daerah karena tidak ada petunjuk akan merasa kehilangan nilai estetik daerah tersebut.

f. Daya tarik (attractiveness)

Daya tarik bukan hanya menyangkut nilai estetik / keindahan bagi orang yang menikmatinya, tetapi juga disesuaikan dengan cita rasa.

3. Kriteria Pemasangan Fasilitas Pejalan Kaki

Sesuai Surat Keputusan Direktorat Jendral Bina Marga tentang tata cara perencanaan fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan, Fasilitas Pejalan kaki dapat dipasang dengan kriteria sebagai berikut :[8]

a. Fasilitas pejalan kaki harus dipasang pada lokasi-lokasi dimana pemasangan fasilitas tersebut memberikan manfaat yang maksimal, baik dari segi keamanan, kenyamanan ataupun kelancaran perjalanan bagi pemakainya.

b. Tingkat kepadatan pejalan kaki, atau jumlah konflik dengan kendaraan dan jumlah kecelakaan harus digunakan sebagai faktor dasar dalam pemilihan fasilitas pejalan kaki yang memadai.

c. Pada lokasi-lokasi / kawasan yang terdapat sarana dan prasarana umum.

[8] Mashuri, “Studi Karakteristik Pejalan Kaki dan Pemilihan Jenis Fasilitas Penyebrangan Pejalan Kaki di Kota Palu”, *Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi. Vol.-, No. 02*, 2011, hal.71

d. Fasilitas pejalan kaki dapat ditempatkan disepanjang jalan atau pada suatu kawasan yang akan mengakibatkan pertumbuhan pejalan kaki dan biasanya diikuti oleh peningkatan arus lalu lintas serta memenuhi syarat-syarat atau ketentuan-ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut. Tempat-tempat tersebut antara lain :

1) Daerah-daerah industri
2) Pusat perbelanjaan
3) Pusat perkantoran
4) Terminal Bus
5) Perumahan
6) Pusat hiburan

e. Fasilitas pejalan kaki yang normal terdiri dari beberapa jenis sebagai berikut :

1) Jalur Pejalan Kaki yang terdiri dari :
   a) Trotoar
   b) Penyeberangan yang terdiri dari: jembatan penyeberangan, zebra cross, pelican cross, terowongan dan Non Trotoar.
2) Pelengkap Jalur Pejalan kaki yang terdiri dari :
   a) Lapak tunggu
   b) Rambu
   c) Marka
   d) Lampu lalu lintas
   e) Bangunan pelengkap

B. Pejalan Kaki

1. Pengertian Pejalan kaki

Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik di pinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Walaupun pada umumnya kita beranggapan bahwa pengemudi atau pengendara kendaraan adalah pengguna jalan yang utama di Indonesia, kelompok terbesar justru sebenarnya adalah pejalan kaki.[9]

Dalam UU No. 22 Tahun 2009 definisi dari pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan.[10] Berjalan merupakan salah satu jenis transportasi non-kendaraan yang menyehatkan. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda–moda angkutan yang lain. Menurut Giovanny, berjalan merupakan salah satu sarana transportasi yang dapat menghubungkan antara satu fungsi di suatu kawasan dengan fungsi lainnya. Sedangkan menurut John Fruin berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu – satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda – moda angkutan yang lain.[11]

---

[9] Andi Indriani Ratnasari, "Kajian Sosiologi Hukum Terhadap Pelanggaran Kendaraan Di Jalan Raya Kota Makasar", *Skripsi*, (Makassar: Universitas Hasanuddin, 2015), hal. 30

[10] UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Pasal 131 Ayat 1

[11] Mimi Rahmiati. Studi Aspek Kenyamanan Ruang Pedestrian Dalam Rangka Peningktan Efektifitas Penggunaannya Pada Kawasan Jl MH Thamrin– Sudirman Jakarta. Thesis. 2009.

Dapat diartikan bahwa berjalan kaki merupakan aktifitas bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya dan diharapkan bisa menikmati suasana di sepanjang jalan yang dilalui serta merupakan salah satu sarana untuk bersosialisasi dengan sesama para pejalan kaki, sehingga berjalan kaki menjadi suatu aktifitas yang menyenangkan. Aktifitas pejalan kaki umumnya dilakukan dipinggir jalan dan karena sering terjadinya konflik antara pejalan kaki dan kendaraan. Oleh sebab itu prioritas pertama adalah, melihat apakah tersedia fasilitas untuk para pejalan kaki yang mencukupi, kedua bahwa fasilitas fasilitas tersebut mendapat perawatan yang sewajarnya.[12]

2. Hak dan Kewajiban Pejalan Kaki

Semua pejalan kaki memiliki hak ketersediaan fasilitas pendukung berupa trotoar, tempat penyeberangan dan fasilitas lain. Mendapatkan prioritas pada saat menyeberang jalan ditempat penyeberangan juga termasuk hak pejalan kaki. Apabila fasilitas sebagaimana dimaksud di atas belum tersedia maka pejalan kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan dirinya.[13]

Semua pejalan kaki diperuntukkan wajib menggunakan bagian jalan yang paling tepi dan menyeberang di tempat yang telah ditentukan. Apabila tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan maka pejalan kaki wajib memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.

---

[12] Siti Nurjanah Ahmad dan Try Sugiyarto Soeparyanto, "Tinjauan Perilaku Pejalan Kaki dan Penyeberang Jalan Pada Kawasan Fakultas Pertanian Universitas Haluoleo", *Jurnal Stabilita Vol. 1 No. 3*, 2013, hal. 276

[13] UU NO. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 131

Pejalan kaki penyandang cacat harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali pengguna jalan lain.[14]

3. Sanksi Pelanggaran

Adapun sanksi bagi pelanggar yang telah mempergunakan atau merusak fasilitas bagi pejalan yaitu:

a. Mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki atau pesepedah. Maka pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).[15]
b. Melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, fasilitas pejalan kaki dan pengaman pengguna jalan. Dimana bagi pelanggar akan dijatuhi pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).[16]
c. Merusak dengan sengaja rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, fasilitas pejalan kaki, dan alat pengaman pengguna jalan sehingga tidak dapat berfungsi lagi. maka pelanggar akan dijatuhi hukuman pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp. 50.000.000,00 (lima puluh juta rupiah).[17]

---

[14] UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan jalan Pasal 132
[15] UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan jalan Pasal 284
[16] UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan jalan Pasal 275
[17] Ibid.

4. Ruang Pejalan Kaki

Ruang pejalan kaki perlu dirancang dengan teliti, dengan mempertimbangkan berbagai aspek ergonomic. Harris & Dines berpendapat bahwa rancangan pedestrian harus mempertimbangkan hal-hal diantaranya menyangkut: jarak pandang manusia, kecepatan gerak, sudut kemiringan (ramp), ukuran tubuh manusia, dan elemen penunjang lainnya. Sudah selayaknya jalur pedestrian hanya digunakan untuk beraktifitas pejalan kaki bukan aktifitas lain seperti aktifitas kendaraan dan parkir kendaraan, berdagang karena dapat membahayakan keselamatan dan mengurangi kenyamanan sirkulasi pejalan kaki. Perencanaan akan kebutuhan jalur pedestrian harus direncakan dengan baik sesuai ketentuan dan standar aturan perencanaan jalur pedestrian dengan mempertimbangkan dan mengutamakan aspek keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.[18]

Adapun elemen ruang pejalan kaki yang ditetapkan Badan Standardisasi Nasional meliputi antara lain:[19]

a. Drainase, berfungsi sebagai penampung dan jalur aliran air pada ruang pejalan kaki.
b. Jalur hijau, biasanya diletakkan pada jalur potensial.
c. Lampu penerangan pada umumnya dile-takkan pada jalur potensial.
d. Tempat duduk diletakkan pada jalur po-tensial.

[18] Desi Yasri, "Analisa Ruang Pejalan Kaki Preferensi Peraturan Perundangan Pada Ruas Jalan HR Soebrantas", *Jurnal Sainstek STT Pekanbaru. Vol.4, No.2* , 2016, hal.87

[19] Ibid, hal. 88

e. Pagar pengaman diletakkan pada titik ter-tentu yang berbahaya dan memerlukan perlindungan.
f. Tempat sampah diletakkan di jalur potensial.
g. Marka dan perambuan, papan informasi (signage) diletakkan pada jalur potensial.
h. Halte/shelter bus dan lapak tunggu dile-takkan pada jalur potensial.

Disain dan pelaksanaan konstruksi jalan termasuk fasilitas Pejalan kaki harus memenuhi kriteria kuat, aman, nyaman, indah dan awet sehingga berfungsi maksimal. Kenyataannya, Fasilitas Pejalan kaki, baik bahu jalan, trotoar maupun jembatan penyeberangan, walau sudah dibuat cukup baik namun banyak yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya terutama di kota-kota di Indonesia. Banyak yang sudah berubah fungsi, bisa dilihat dimana-mana seperti tempat berjualan Pedagang kali lima (PKL), tempat parkir mobil, tempat parkir motor dan kadang-kadang menjadi jalur motor dan juga tempat nongkrong diatas motor.

5. Pentingnya berjalan kaki yang berkeselamatan

Kita semua adalah pejalan kaki. Berjalan kaki adalah moda transportasi dasar dan umum di semua masyarakat di seluruh dunia. Hampir semua perjalanan berawal dan berakhir dengan berjalan kaki. Dalam beberapa perjalanan, baik jarak jauh maupun jarak dekat, berjalan kaki menjadi satu-satunya moda transportasi. Dalam beberapa perjalanan lainnya, seseorang mungkin berjalan kaki dalam satu atau beberapa bagian dari perjalanan tersebut, misalnya, berjalan kaki ke dan dari halte bis.

Berjalan kaki sudah terbukti bermanfaat untuk kesehatan dan lingkungan seperti meningkatkan aktifitas fisik yang dapat membantu mengurangi penyakit yang berhubungan dengan jantung dan obesitas, dan banyak negara telah mulai mengimplementasikan kebijakan-kebijakan untuk mendorong berjalan kaki sebagai sebuah moda transportasi yang penting. Sayangnya, di beberapa situasi, peningkatan perjalanan dengan berjalan kaki dapat meningkatkan resiko kecelakaan lalu lintas jalan dan cedera. Akibat pesatnya pertumbuhan jumlah dan frekuensi penggunaan kendaraan bermotor di seluruh dunia serta umumnya pengabaian terhadap kebutuhan pejalan kaki dalam perancangan jalan dan perencanaan tata guna lahan, pejalan kaki semakin rentan terhadap kecelakaan lalu lintas jalan. Kerentanan pejalan kaki semakin tinggi di situasi-situasi yang peraturan lalu lintasnya tidak ditegakkan secara tegas.[20]

Pengurangan atau peniadaan resiko-resiko yang dihadapi oleh pejalan kaki merupakan sebuah tujuan kebijakan yang penting dan dapat dicapai. Kecelakaan pejalan kaki, seperti halnya kecelakaan lalu lintas jalan lainnya, tidak bisa dianggap sebagai sesuatu yang tidak bisa dihindari karena sebenarnya kecelakaan bisa diprediksi dan dicegah. Terdapat hubungan erat antara lingkungan berjalan kaki dan keselamatan pejalan kaki. Berjalan kaki di lingkungan yang kekurangan infrastruktur untuk pejalan kaki dan yang mengijinkan penggunaan kendaraan berkecepatan tinggi meningkatkan resiko cedera pejalan kaki. Resiko sebuah kendaraan

---

[20] Kidist Bartolomeos, et. all.*,"Keselamatan Pejalan Kaki : Manual Keselamatan Jalan Bagi Pengambil Keputusan dan Praktisi"* dalam https://apps.who.int/ diakses 01 Maret 2020

bermotor bertabrakan dengan seorang pejalan kaki meningkat seiring bertambahnya jumlah kendaraan bermotor yang berinteraksi dengan pejalan kaki.

Berbagai tindakan keselamatan pejalan kaki memperbaiki lingkungan berjalan kaki dan berkontribusi pada pembaruan perkotaan, pertumbuhan ekonomi lokal, ikatan sosial, peningkatan kualitas udara dan pengurangan efek bahaya dari kebisingan lalu lintas. Berbagai tindakan tersebut juga bermanfaat untuk pengguna jalan lainnya seperti pengendara bermotor dan sepeda. Pengimplementasian tindakan-tindakan keselamatan membutuhkan komitmen dan pengambilan keputusan yang bijak dari pemerintah, industri, organisasi non-pemerintah (LSM) dan organisasi internasional. Berbagai tindakan yang efektif untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pejalan kaki dijabarkan di Modul.[21]

C. Tinjauan Fiqih Siyasah Tentang Ketersediaan Fasilitas Pendukung Bagi Pejalan Kaki di Kabupaten Tulungagung

Fiqh merupakan akar kata dari tahu, paham, dan mengerti. Secara etimologi fiqh adalah keterangan tentang pengertian atau paham dari maksud ucapan si pembicara, atau pemahaman mendalam terhadap maksud-maksud perkataan dan perbuatan. Secara terminologi fiqh menurut pandangan ulama syarak adalah pengetahuan tentang hukum-hukum yang sesuai dengan syarak mengenai amal perbuatan yang diperoleh dari dalil-dalil yang terperinci, atau dengan kata lain fiqh adalah pengetahuan mengenai hukum agama Islam yang

[21] Ibid, hal. 6

bersumber dari al–Qur'an dan Sunnah yang disusun oleh mujtahid dengan jalan penalaran dan ijtihad.[22] Al-Qur'an menggunakan kata fiqh dalam pengertian yang umum yaitu memahami masalah agama, memperlihatkan bahwa pada masa hidup Nabi SAW, istilah fiqh belum digunakan untuk pengertian hukum secara khusus tetapi mempunyai pengertian luas yang mencakup semua dimensi agama. Fiqh dipahami sebagai ilmu tentang agama yang mengantarkan manusia pada kebaikkan dan kemuliyaan. Fiqh sebenarnya upaya manusiawi yang melibatkan proses penalaran baik dalam tataran teoritis maupun praktis, dalam memahami, menjabarkan, dan mengelaborasi hukum-hukum agama.

Adapun kata siyasah merupakan akar kata dari mengatur, mengendalikan, mengurus atau membuat keputusan, misalnya mengatur kaum, memerintah dan memimpinnya. Abdul Wahhab Khallaf mengartikan siyasah sebagai pemerintahan, politik, atau pembuat kebijaksanaan.[23] Dengan demikian, siyasah berarti mengatur, mengurus dan membuat kebijaksanaan atas suatu yang bersifat politis untuk mencapai suatu tujuan. Secara terminologi siyasah berarti mengatur atau memimpin sesuatu dengan cara membawa kepada kemaslahatan.

Dengan demikian, fiqh siyasah adalah ilmu tata negara Islam secara spesifik membahas seluk beluk pengaturan kepentingan umat manusia pada umumnya dan negara pada khususnya, beruapa penetapan hukum, dan

---

[22] A. Qodri Azizy, Elektisisme Hukum Nasional, (Cet I, Yogyakarta: Gama Media, 2012), hal. 51

[23] Mujar Ibnu Syarif dan Khamami Zada, Fikih Siyasah: Doktrin dan Pemikiran Politik Islam, (Surabaya: Gelora Aksara Pratama, 2018), hal. 2

kebijakan oleh pemegang kekuasaan yang bernafaskan atau sejalan dengan ajaran Islam untuk mewujudkan kemaslahatan bagi manusia dan menghindarkannya dari berbagai kemudaratan yang mungkin timbul dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara yang dijalaninya. Fiqh siyasah menempatkan hasil temuan manusia dalam bidang hukum pada kedudukan yang tinggi dan sangat bernilai. Setiap peraturan yang secara resmi ditetapkan oleh negara dan tidak bertentangan dengan ajaran agama wajib dipenuhi sepenuh hati. Hal ini sejalan dengan Firman Allah swt dalam Surah an - Nisa' ayat 59, yaitu:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ ۖ فَإِنْ تَنَازَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ

وَالرَّسُولِ إِنْ كُنْتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ۚ ذَٰلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا

Artinya, Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu. kemudian jika kamu berlainan Pendapat tentang sesuatu, Maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya.

Islam telah mengajarkan tentang bagaimana membangun sebuah tatanan kehidupan baik itu dalam segi ekonomi, sosial maupun politik yang dibenarkan dalam syara', sehingga tidak mengganggu hak-hak orang lain yang dapat menimbulkan kemudharatan bagi sesama manusia. Pemerintah sendiri sudah membuat peraturan tentang tatanan kehidupan bermasyarakat agar selalu tertib dalam segala kegiatan. Seperti dalam firman Allah Surat Yunus ayat 23 yang berbunyi:

فَلَمَّا أَنْجَاهُمْ إِذَا هُمْ يَبْغُونَ فِي الْأَرْضِ بِغَيْرِ الْحَقِّ ۗ يَا أَيُّهَا النَّاسُ إِنَّمَا بَغْيُكُمْ عَلَىٰ أَنْفُسِكُمْ ۖ مَتَاعَ الْحَيَاةِ الدُّنْيَا ۖ

ثُمَّ إِلَيْنَا مَرْجِعُكُمْ فَنُنَبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ

Artinya: "Maka tatkala Allah menyelamatkan mereka, tiba-tiba mereka membuat kezaliman di muka bumi tanpa (alasan) yang benar. Hai manusia, sesungguhnya (bencana) kezalimanmu akan menimpa dirimu sendiri, (hasil kezalimanmu) itu hanyalah kenikmatan hidup duniawi, kemudian kepada Kami-lah kembalimu, lalu Kami kabarkan kepadamu apa yang telah kamu kerjakan".[24]

Dari ayat tersebut bisa di simpulkan bahwa haram hukumnya berbuat zalim dan saling menzalimi. Mengganggu atau membuat keresahan di tempat kepentingan umum termasuk tindakan menzalimi hak orang lain.

Demikian juga Nabi Muhammad SAW telah bersabda tentang larangan menganggu ketertiban umum, yang berbunyi:

وَلا ضَرَرَ لا ضِرَارَ

{اخلدري سعيد أيب عن وغيمها والدارقطين ماجه ابن روا}

Artinya : "*Tidak boleh membahayakan diri sendiri maupun orang lain*". (HR Imam Ibnu Majah dari sahabat Ubadah bin Shamit, juga diriwayatkan oleh Imam Ahmad dari sahabat Ibnu Abbas dan Malik dari Yahya).[25]

Dari hadist diatas menegaskan haram hukumnya kita melakukan tindakan yang dapat membahayakan diri sendiri maupun orang lain. Dengan melakukan hal tersebut dapat membahayakan dan juga merugikan diri sendiri orang lain, maka hukumnya haram untuk dilakukan.

---

[24] Lajnah Penashihan, *Mushaf Al Qur'an Kementrian Republik Indonesia, Al Qur'an Terjemahan dan Tafsir*, (Bandung: Jabal, 2010) Surat Yunus Ayat 23 Hal. 211

[25] Muhammad Nashiruddin al-Albani, *Kitab al-Jami' ash-Shaghir no. 9899*

Adapun di dalam kitab Raudhah Al Thalibin juz 5 halaman 294 adalah sebagai berikut:

بِشَرْطِ سْتِرَاحَةِوَالْمُعَامَلَةِوَنَحْوِهِمَا الْإِلِغَرَضِ فِيْهَا وَالْجُلُوْسُ الْوُقُوْفُ وَيَجُوْزُ اَلطُّرُوقُ اَلْأَصْلِيَّةُ فَمَنْفَعَتُهَا وأَمَّاالشَّوَارِعُ

أَنْ ثَوْبٍ بِمَالَايَضُرُّبِالْمَارَّةِمِنْ جُلُوْسِهِ مَوْضِعِ عَلَى يُظَلِّلَ أَنْ لَاوَلَهُ أَمْ الْإِمَامُ فِيْهِ الْمَارَّةِسَوَاءٌأَذِنَ عَلَ لَايُضَيِّقَ

وَبَارِيَّةٍوَنَحْوِهِمَا

Artinya : “Adapun jalan, maka pemanfaatanya yang asli adalah untuk lewat. Boleh berdiam diri dan duduk di jalan tersebut untuk tujuan beristirahat, bermuamalah dan sebagainya dengan syarat tidak menyulitkan pengguna jalan. Hal itu dibolehkan baik mendapat izin dari imam maupun tidak. Diperbolehkan juga membuat tenda di atas tempat duduknya dengan kain atau tikar kasar asal tidak membahayakan pengguna jalan yang lain”.[26]

Dari penjelasan ayat diatas dapat disimpulkan bahwa memanfaatkan jalan itu diperbolehkan, baik mendapat izin dari pemerintah ataupun tidak, selama dalam menggunakan tidak boleh mempersempit ruang untuk pejalan kaki dan juga tidak boleh membahayakan pengguna jalan untuk beraktivitas. Islam sebagai agama yang sempurna memberikan pedoman hidup pada umat manusia yang mencakup aspek-aspek aqidah, ibadah, akhlak, dan kehidupan masyarakat.[27]

Menurut al-Syatibi bahwasannya Maqasid al-syari’ah dalam arti kemaslahatan terdapat di dalam aspek-aspek hukum secara keseluruhan. Bisa dimaksudkan bahwa apabila terdapat permasalahan-permasalahan hukum yang tidak ditemukan secara jelas mengenai kemaslahatannya, dapat di analisi melalui Maqasid al-syari’ah.[28]

---

[26] Imam Nawawi, *Kitab Raudhah Al Thalibin*, juz 5, t.p., t.t., halaman 294

[27] K.H. Ali Yafi, *Menggagas Fiqh Sosial*, cet. ke-2 (Bandung: Mizan,1994), hal. 4

[28] Asafri Jaya Bakri, *Konsep Maqāṣid Syari’ahMenurut Al-Syatibi: Arti dan Dasar Maqāṣid al-Syari’ah*, cet.1, (Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada, 1996), hlm.68.

Secara umum tugas kekhalifahan manusia adalah untuk memakmurkan dan menyejahterakan kehidupan serta melakukan pengabdian atau ibadah kepada Allah dalam seluruh aspek kehidupan.[29] Begitu juga pemerintah diperbolehkan mengeluarkan peraturan yang mengatur pelarangan berjualan dijalan, apabila dianggap mengganggu atau membahayakan orang yang lewat, meskipun jarang ada orang yang terganggu.

D. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan penelitian-penelitian yang telah dilakukan mengenai topik yang hampir sama dengan penelitian ini, penelitian terdahulu yang telah dilakukan antara lain:

Isnaini Nur Hasanah Skripsi dengan judul "Tinjauan Hukum Islam Terhadap Penerapan Peraturan Daerah (Perda) No.26 Tahun 2002 Tentang Larangan Berjualan di Trotoar (Studi Kasus di Trotoar Malioboro dan Trotoar Stasiun Lempuyangan Yogyakarta)". Kesimpulan yang didapat dalam penelitian ini adalah membahas tentang masalah penerapan terhadap larangan berjualan di trotoar melalui pandangan hukum Islam yang menjadi pedoman perilaku manusia. Karena trotoar merupakan salah satu tempat untuk berjalan, namun saat ini, trotoar beralih fungsi menjadi lokasi tempat berjualan.[30] Persamaan penelitian ini dengan penelitian saya adalah membahas tentang pengalihan fungsi trotoar. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian saya

---

[29] Didin Hafidhuddin, *Islam Aplikatif*, Jakarta : Gema Insani, 2004 hal.26

[30] Isnaini Nur Hasanah, "Tinjauan Hukum Islam Terhadap Penerapan Perda No.26 Tahun 2002 Tentang Larangan Berjualan di Trotoar (Studi Kasus di Trotoar Malioboro dan Trotoar Stasiun Lempuyangan Yogyakarta)". *Skripsi* (Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2014). http://digilib.uin-suka.ac.id/18396/ Diakses hari: Selasa 8 Januari 2020, jam 13.00 WIB.

adalah bahwa peneliti ini membahas tentang penerapan peraturan daerah tentang larangan berjualan di trotoar, berbeda dengan penelitian saya yang lebih terfokus pada ketersediaan fasilitas pendukung bagi pejalan kaki yang dimana haknya belum terpenuhi.

Moch. Aqfa Syabahid Mardhika Skripsi dengan judul "Studi karakteristik dan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki di Universitas Negeri Malang". Kesimpulan yang didapat dalam penelitian ini adalah membahas tentang masalah Ketersediaan fasilitas pejalan kaki di dalam lingkungan kampus yang terbatas sehingga menyebabkan para pejalan kaki menggunakan badan jalan sebagai prasarana untuk melakukan pergerakan, sehingga sewaktu-waktu dapat terjadi konflik antara pejalan kaki dengan pengguna kendaraan bermotor dan berpotensi terjadinya kecelakaan.[31] Persamaan penelitian ini dengan penelitian saya adalah membahas tentang ketersediaan fasilitas bagi pejalan kaki yang haknya belum terpenuhi. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian saya adalah bahwa peneliti ini membahas tentang ketersediaan fasilitas bagi pejalan kaki di lingkungan Universitas Negeri Malang, sedangkan dalam penelitian saya membahas tentang ketersediaan fasilitas pendukung pejalan kaki di jalan umum.

Sonya Sidjabat dengan jurnal judul "Alih Fungsi Trotoar Untuk Pejalan Kaki". Kesimpulan yang didapat dari penelitian ini adalah menunjukkan dari akibat yang disebabkan oleh pengalihanfungsi trotoar

---

[31]. Moch. Aqfa Syabahid Mardhika, "Studi karakteristik dan tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki di Universitas Negeri Malang". *Skripsi* (Program studi Teknik sipil Universitas Negeri Malang, 2016). http://repository.um.ac.id/45302/ Diakses hari: Selasa 8 januari 2020, jam 13.20 WIB.

seperti kecelakaan terhadap pejalan kaki yang menempati posisi ketiga besar dan menjelaskan permasalahan-permasalahan trotoar yang ada di Jakarta dan akibat-akibat yang ditimbulkan.[32] Persamaan penelitian ini dengan penelitian saya adalah pemenuhan hak kepada pejalan kaki. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian saya adalah bahwa peneliti ini yang lebih terfokus pada alih fungsi trotoar dan akibat-akibat yang timbul. Sedangkan dalam penelitian saya lebih terfokus pada ketersediaan fasilitas pendukung bagi pejalan kaki yang sediakan oleh pemerintah daerah guna untuk memenuhi hak bagi pejalan kaki, yang dimana pada kenyataan hak pejalan kaki tersebut belum terpenuhi haknya.

Aziz Wahyu Priambudi, Agus Suryono dan Ainul Hayat Jurnal dengan judul "Upaya Pemerintah Kota Batu Dalam Membangun dan Memanfaatkan Fungsi Trotoar (Studi Kasus Pada Dinas Pengairan dan Bina Marga, Kota Batu)". Kesimpulan yang didapat dari penelitian ini adalah adanya kendala dalam pembangunan dan pemanfaatan fungsi trotoar yang menghambat Pemerintah Kota, kendala dari faktor eksternal maupun internal yang menyebabkan pemanfaatan fungsi trotoar terganggu.[33] Persamaan penelitian ini dengan penelitian saya adalah tentang bagaimana upaya pemerintah dalam pembinaan dan penertiban terkait lalu lintas dan jalan

---

[32] Sonya Sidjabat, "Alih Fungsi Trotoar Untuk Pejalan Kaki", *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik Vol.2 Nomor 2*, 2016, http://library.itltrisakti.ac.id/jurnal/index.php/JMBTL/article/view/50 Diakses hari: Selasa 8 Januari 2020, jam 13.50 WIB.

[33] Azis Wahyu Priambudi, et. all., "Upaya Pemerintah Kota Batu Dalam Membangun dan Memanfaatkan Fungsi Trotoar (Studi Kasus Pada Dinas Pengairan dan Bina Marga, Kota Batu)", *Jurnal Administrasi Publik (JAP), Vol. 13, No. 1,* 2010, https://media.neliti.com/media/publications/80701-ID-upaya-pemerintah-kota-batu-dalam-membang.pdf Diakses hari: Selasa 8 januari 2020, jam 13. 35 WIB.

umum. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian saya adalah penelitian ini menjelaskan secara general tentang upaya pebangunan trotoar dan penyelesaian masalah trotoar, sedangkan dalam penelitian saya yaitu terfokus pada kendala apa saja yang dihadapi pemerintah daerah dalam pengadaan fasilitas pendukung bagi pejalan kaki yang tertib dan teratur.

Danoe Iswanto dengan judul "Mengkaji fungsi keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki di jalur pendestrian(Trotoar) jalan Ngarep Timur V Semarang (akses utama kampus UNDIP TEMBALANG)". Kesimpulan yang didapat dari penelitian ini adalah pendestrian dengan menggunakan trotoar sudah tidak optimal karena jarak pencampaian relatif jauh, minimnya kelengkapa komponen jalan yang kondisi tidak terawat, menimbulkan ketidak teraturan dan ketidak tertiban dari pengguna jalan.[34] Persamaan penelitian ini dengan penelitian saya adalah tentang kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki di jalur pendestrian. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian saya adalah penelitian ini hanya terfokus pada fungsi keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki, sedangkan dalam penelitian saya juga terfokus pada ketersediaan fasiltas pendukung bagi pejalan kaki, dan pemenuhan hak bagi pejalan kaki.

---

[34] Danoe Iswanto, "Mengkaji fungsi keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki di jalur pendestrian(Trotoar) jalan Ngarep Timur V Semarang". *Skripsi* (Universitas Diponegoro Tembalang Semarang, 2003). http://eprints.undip.ac.id/14855/ Diakses hari: Selasa 8 Januari 2020, jam 14.00 WIB.