

**UPAYA PEMERINTAH KOTA BATU DALAM
MEMBANGUN DAN MEMANFAATKAN FUNGSI
TROTOAR**

(Studi pada Dinas Pengairan dan Bina Marga, Kota Batu)

SKRIPSI

Diajukan untuk Menempuh Ujian Skripsi pada Fakultas Ilmu Administrasi
Universitas Brawijaya

Oleh :

Aziz Wahyu Priambudi

Nim. 0810313069



Dosen Pembimbing :

Agus Suryono, Prof. Dr. MS

Ainul Hayat, S.Pd, M.Si

**JURUSAN ADMINISTRASI PUBLIK
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

MALANG

2014

RINGKASAN

Azis Wahyu Priambudi, 2014, Upaya Pemerintah Kota Batu dalam Membangun dan Memanfaatkan Fungsi Trotoar (Studi pada Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu), Agus Suryono, Prof. Dr. MS, Ainul Hayat, S.Pd, M.Si, 121 Halaman+

Upaya Pemkot Batu dan Dinas Bina Marga dalam membangun dan memanfaatkan trotoar yang ada memerlukan kinerja yang maksimal. dengan memberikan pelayanan yang baik, indah, bermanfaat, aman dan nyaman, termasuk pada kaum difabel, lansia dan tuna netra. Tujuan dari penelitian ini antara lain mengetahui dan menganalisis upaya yang dilakukan Pemkot Batu beserta persepsi masyarakat dan kendala-kendala dalam meningkatkan dan memanfaatkan pembangunan trotoar, dengan didukung teori administrasi, teori pelayanan publik, teori pembangunan perkotaan, teori hubungan kerja, dan teori kinerja.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Lokasi penelitian yang diambil adalah pada Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu dan lokasi di jalan protokol Kota Batu. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis data menggunakan metode analisa kualitatif dengan mendeskripsikan data yang terkumpul untuk memecahkan masalah penelitian.

Hasil dari penelitian ini antara lain Dengan pembangunan trotoar ini, Pemkot Batu dan Dinas Pengairan telah memberikan kenyamanan, kebersihan, keamanan dan keramahan bagi semua pejalan kaki termasuk difabel. Persepsi masyarakat tentang pembangunan trotoar yang baru ini, pada umumnya sangat mendukung dan merasa puas secara fungsi dan estetika yang sesuai harapan. Dalam pembangunan trotoar baru ini terdapat kendala pada faktor internal dan eksternal. Faktor internal antara lain minimnya dana anggaran untuk alokasi pembangunan pada infrastruktur lain. Hambatan pendanaan tersebut berpengaruh pada perawatan dan pemeliharaan trotoar yang mengalami kerusakan. Kendala pada faktor eksternal antara lain kurangnya kesadaran masyarakat yang menyalahgunakan dalam memanfaatkan trotoar. Minimnya lahan pada jalan raya yang kurang lebar, berpengaruh pada standart pembangunan trotoar. Dari hasil penelitian, ada beberapa saran yaitu Dinas Pengairan dan Bina Marga lebih meningkatkan pembangunan dan perawatan pada trotoar yang baru terutama yang akan dibangun, terus memberikan pelayanan pada masyarakat dan juga ramah bagi difabel, memaksimalkan anggaran yang ada sehingga dapat mempercepat pembangunan trotoar yang sesuai dengan standart pembangunan trotoar modern.

Kata Kunci : Trotoar, Kota Batu.

SUMMARY

Aziz Wahyu Priambudi, 2014. The Effort of The Government of Batu City in Developing and Utilizing The Better Funtion of Pavement (Study of The Water Service and Bina Marga, Batu City), Agus Suryono, Prof. Dr. MS, Ainul Hayat, S.Pd, M.Si, 120 Pages +

The Government of Batu City and The Bina Marga Service have attempted to develop and to utilize the pavement in appropriate manner. Good, beautiful, useful, secur and pleasant service is made certain by the pavement for people including those disabled, elder and blind. The objective of research is to understand and to analyze the efforts taken by government of Batu City, the perception of community, and the constraints to be dealt to improve and utilize pavement development. The understanding will be supported by administration theory, public service theory, urban development theory, work relationship theory, and performance theory.

Research method is descriptive with qualitative approach. The location of research is the Water Service and Bina Marga Batu City. Reearch site of protocol road of Batu City. Data are collected through interview, observation and documentation. Data analysis method is qualitative analysis to describe the data to solve the problem of research.

Result of research indicates that the development of pavement by The Government of Batu City and The Water Service have provided pleasure, cleanliness, security and friendliness for all pedestrian including is difabel. Community perception about this pavement development is very supportive which means that the community satisfies with the fuction and esthetic of the pavement. The contrainsts against new pavement development include internal and external factors. Internal constraining factor is the limited budget fund for the allocation of development for other infrastructure. The lack of finance has bad impact on the maintenance of the damage pavement. External factor is lack of people awareness through which pavement is misleadingly used. The lack of parts is the narrow road may constain the developments of standart pavement. It may be suggested that The Official of Water and Bina Marga Batu City shall improve development and maintenance of new pavement that will be conctructed, must deliver the service to the community, shall be friendly to the disabled, and must maximize the budget such that the development of pavement may be accelerated based on the standar of modern development of pavement.

Keywords: Pavement, Batu City.

KATA PENGANTAR

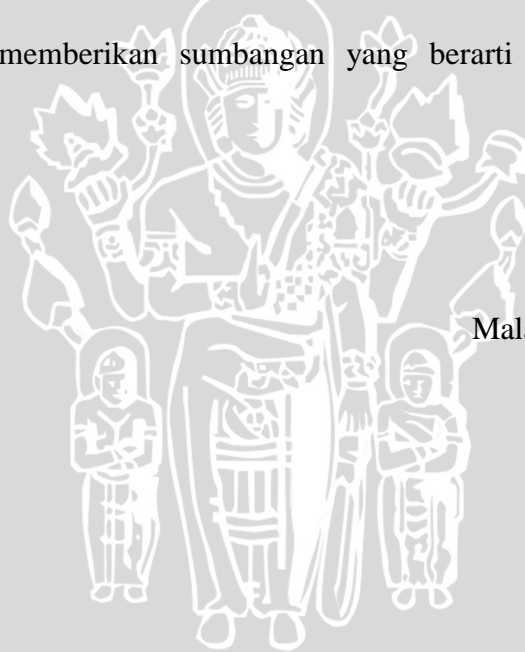
Puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah memberikan limpahan rahmat hidayah dan berkah kesehatan, seta kemampuan kepada penulis skripsi yang berjudul **“Upaya Pemerintah Kota Batu dalam Membangun dan Memanfaatkan Fungsi Trotoar yang Lebih Baik (Studi pada Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu)”**. Sholawat serta salamselalu tercurah kepada Rasulullah Muhammad SAW, beserta keluarga, sahabat, dan orang-orang yang mengikutinya hingga akhir kelak. Penulisan skripsi ini adalah suatu sarat untuk meraih gelar Sarjan Ilmu Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongandari berbagai pihak. Dalam penyusunan skripsi ini, banyak pihak yang memberikan baik secara moril dan materil kepada penulis. Oleh karena itu pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terima kasih dan memberikan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
2. Bapak Dr. Choirul Saleh, Msi selaku Kepala Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
3. Bapak Agus Suryono, Prof. Dr. MS selaku dosen pembimbing 1

4. Bapak Ainul Hayat, S.Pd, M.Si selaku dosen pembimbing 2
5. Bapak Iwan Suprianto, Kasubag Bdinan Pengairan dan Dinas Bina Marga
6. Bapak Agung Supriadi selaku Kasubag Program dan Pelaporan Dinas Pengairan dan Bina Marga
7. Teman-teman seperjuangan FIA Publik angkatan 2008

Demikian kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi seluruh pembaca dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan. Amin



Malang, 14 April 2014

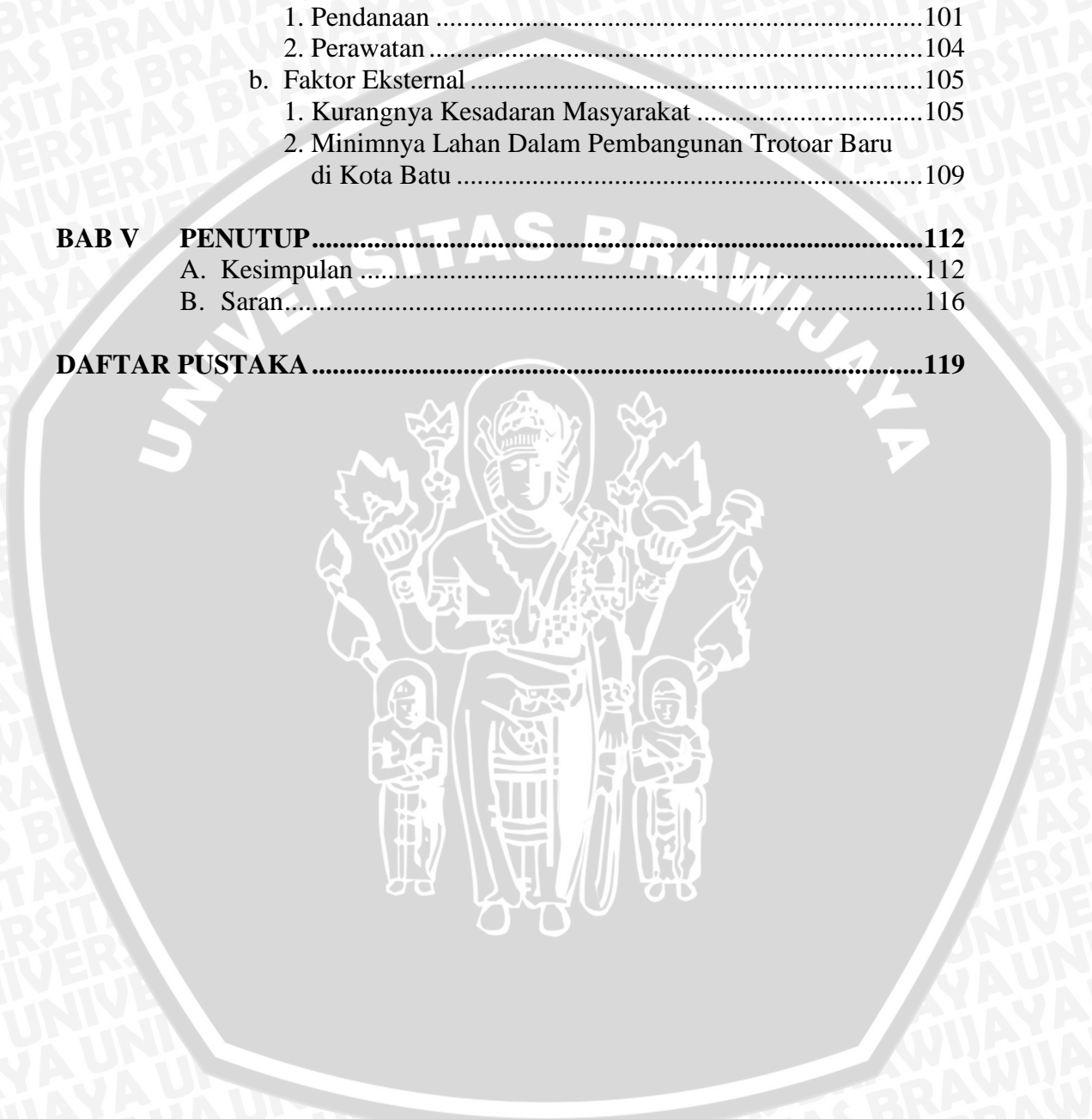
Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
RINGKASAN	i
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian	8
D. Kontribusi Penelitian.....	9
E. Sistematika Pembahasan	9
BAB II KAJIAN PUSTAKA	11
A. Otonomi Daerah	11
B. Pemerintahan Daerah	12
1. Pengertian Pemerintah Daerah.....	13
2. Peran Pemerintah Daerah	15
3. Fungsi Pemerintah Daerah.....	19
4. Tinjauan Tentang Daerah	21
a. Pengertian Kota.....	21
b. Unsur-Unsur Kota.....	23
C. Pembangunan Sarana dan Prasarana/ Infrastruktur.....	24
D. Konsep Trotoar.....	25
E. Konsep Pembinaan dan Ketertiban.....	27
1. Konsep Pembinaan	27
2. Konsep Penertiban	28
BAB III METODE PENELITIAN	30
A. Jenis Penelitian.....	30
B. Fokus Penelitian	31
C. Lokasi dan Situs Penelitian	32
D. Sumber Data.....	33
E. Teknik Pengumpulan Data.....	34
F. Instrumen Penelitian.....	35
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	38
A. Gambaran Umum dan Kondisi Lokasi Penelitian.....	38
1. Gambaran Umum Kota Batu	38
a. Karakter Lokasi dan Wilayah	38
b. Sejarah Kota Batu	39
c. Makna Lambang Kota Batu	42

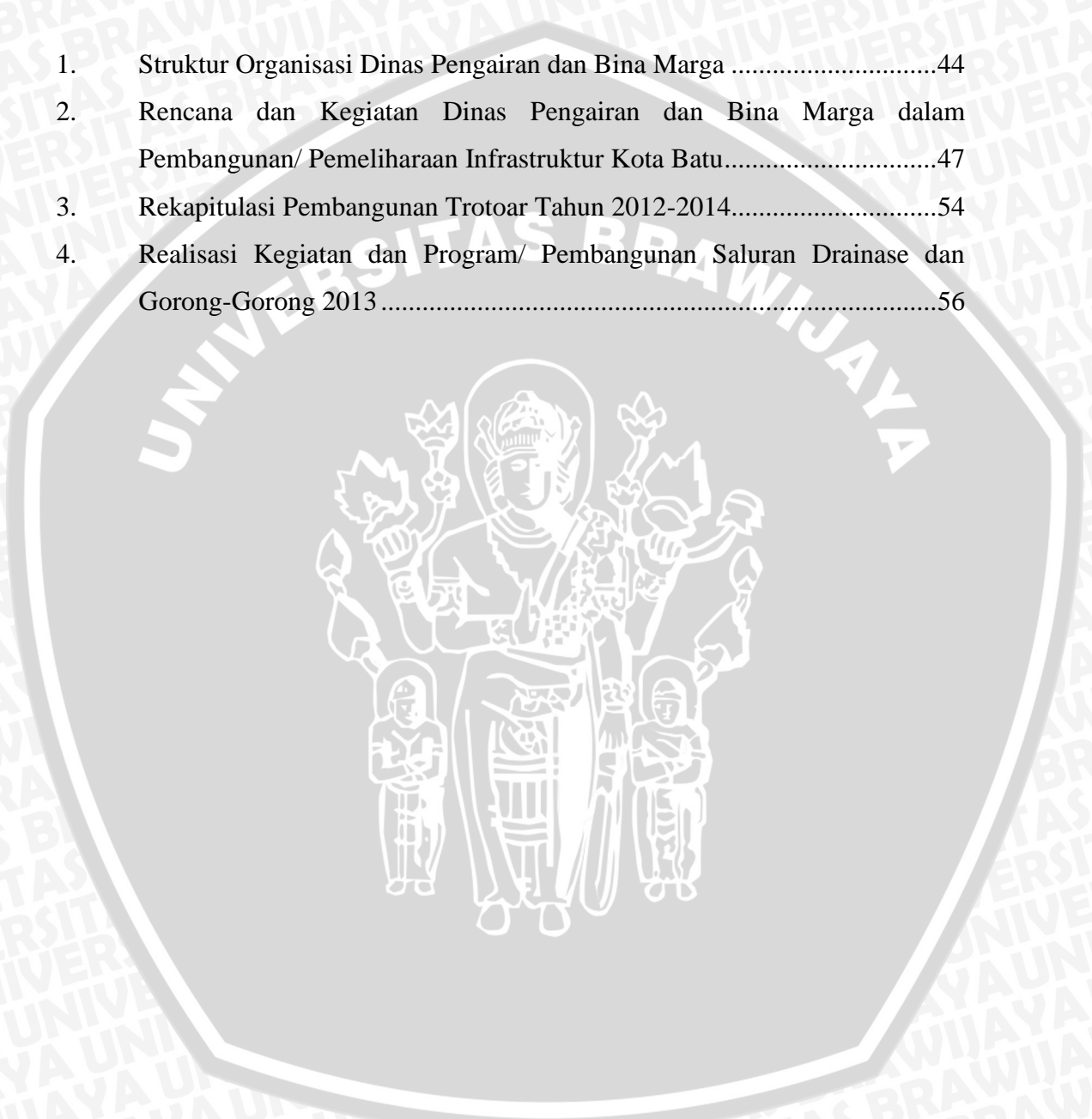
d. Struktur Organisasi Dinas Pengairan dan Bina Marga	44
2. Gambaran Umum Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu	45
A. Kondisi Internal Dinas Pengairan dan Bina Marga	45
B. Lingkungan Strategis	46
C. Program Pembangunan Jalan dan Trotoar 2013-2017	46
D. Visi, Misi dan Tujuan	50
1. Visi	50
2. Misi	51
3. Tujuan	52
B. Penyajian Data dan Fokus Penelitian	54
1. Upaya yang dilakukan oleh Dinas Pengairan dan Bina Marga, Pemerintah Kota Batu dalam Meningkatkan Pembangunan Trotoar	54
a. Meningkatkan Kebersihan dan Kenyamanan Pejalan Kaki	57
b. Meningkatkan Pembangunan Trotoar yang Ramah Bagi Difabel dan Lansia	62
c. Meningkatkan Keamanan Bagi Pejalan Kaki dan Pengguna Jalan	66
2. Persepsi Masyarakat mengenai Pembangunan Trotoar di Kota Batu	69
a. Secara Fungsional	69
b. Secara Estetika	74
3. Kendala yang Dihadapi oleh Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu	76
a. Faktor Internal	77
1. Pendanaan	77
2. Perawatan	79
b. Faktor Eksternal	82
1. Kurangnya Kesadaran Masyarakat	82
2. Minimnya Lahan Dalam Pembangunan Trotoar Baru di Kota Batu	85
C. Analisis dan Interpretasi Data	88
1. Upaya yang dilakukan oleh Dinas Pengairan dan Bina Marga, Pemerintah Kota Batu dalam Meningkatkan Pembangunan Trotoar	88
a. Meningkatkan Kebersihan dan Kenyamanan Pejalan Kaki	90
b. Meningkatkan Pembangunan Trotoar yang Ramah Bagi Difabel dan Lansia	92
c. Meningkatkan Keamanan Bagi Pejalan Kaki dan Pengguna Jalan	93
2. Persepsi Masyarakat mengenai Pembangunan Trotoar di Kota Batu	95
a. Secara Fungsional	95

b. Secara Estetika	100
3. Kendala yang Dihadapi oleh Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu	101
a. Faktor Internal	101
1. Pendanaan	101
2. Perawatan	104
b. Faktor Eksternal	105
1. Kurangnya Kesadaran Masyarakat	105
2. Minimnya Lahan Dalam Pembangunan Trotoar Baru di Kota Batu	109
BAB V PENUTUP	112
A. Kesimpulan	112
B. Saran	116
DAFTAR PUSTAKA	119



DAFTAR TABEL

No.	Judul	Halaman
1.	Struktur Organisasi Dinas Pengairan dan Bina Marga	44
2.	Rencana dan Kegiatan Dinas Pengairan dan Bina Marga dalam Pembangunan/ Pemeliharaan Infrastruktur Kota Batu.....	47
3.	Rekapitulasi Pembangunan Trotoar Tahun 2012-2014.....	54
4.	Realisasi Kegiatan dan Program/ Pembangunan Saluran Drainase dan Gorong-Gorong 2013	56



DAFTAR GAMBAR

No.	Judul	Halaman
1.	Kondisi Trotoar yang Bersih Diharapkan Memberikan Kenyamananana Bagi Pejalan Kaki.....	58
2.	Latar BelakangTanggung Jawab Setiap Elemen Masyarakat dalam Menjaga Kebersihan dan Kenyamanan Trotoar.....	60
3.	Pembangunan Trotoar Bagi Difabel: Desain Tahun 2012 (Merah-Hitam) dan Tahun 2013 (Hitam-Putih)	63
4.	Pembangunan Trotoar yang Dianggap Kurang Memberikan Pelayanan Bagi Difabel dan Lansia.....	65
5.	Pembangunan Trotoar yang Kurang Aman Terlihat dari Tidak Adanya Pembatas dan Sama Ratanya Antara Jalan dengan Trotoar	67
6.	Kondisi Trotoar yang Berdampak pada Kurangnya Pemanfaatan dan Fungsi Trotoar Bagi Masyarakat.....	72
7.	Kondisi Trotoar yang Dibangun pada Tahun 2013, Namun Terlihat Mulai Mengalami Kerusakan	80
8.	Kondisi Trotoar (Dibangun Tahun 2012) yang Mulai Tidak Rata	81
9.	Area Trotoar yang Juga Menjadi Tempat Parkir Kendaraan Para Pemilik Toko yang ada Disamping Trotoar	83
10.	Tindakan Pelaku Usaha Kecil-kecilan yang Semena-mena Memanfaatkan Trotoar Menjadi Tempat Usahanya	84
11.	Jalan Utama yang tergolong Sempit, Menuju Tempat Wisata BNS dan Juga Jatim Park ZOO yang Belum Dibangun Trotoar yang Baru	86

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keberadaan fasilitas umum bagi masyarakat perkotaan merupakan kebutuhan yang tidak bisa diabaikan. Di setiap daerah atau kota diharapkan mampu untuk menyediakan tempat atau ruang untuk fasilitas publik. Salah satunya kebutuhan masyarakat akan adanya penyediaan sarana untuk pejalan kaki. Tersedianya sarana tersebut diyakini mempunyai peran penting dalam mewujudkan pembangunan dan memajukan suatu wilayah. Berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah untuk menyediakan fasilitas dan layanan infrastruktur yang berkualitas, baik dalam bentuk pengaturan dengan kerangka regulasi maupun rehabilitasi dan peningkatan kapasitas dan fasilitas infrastruktur yang rusak, serta pembangunan baru melalui kerangka investasi dan pelayanan umum. Karena Pemerintah tidaklah diadakan untuk melayani diri sendiri, tetapi untuk melayani masyarakat. Selanjutnya menurut Rasyid (2000:11), birokrasi pemerintah setidaknya memiliki 3 (tiga) tugas pokok yaitu :

1. Memberikan pelayanan umum (*public service*) yang bersifat rutin kepada masyarakat seperti memberikan pelayanan, perijinan, pembuatan dokumen, perlindungan, pemeliharaan fasilitas umum, pemeliharaan kesehatan, dan penyediaan jaminan keamanan bagi penduduk.
2. Melakukan pemberdayaan (*empowerment*) terhadap masyarakat untuk mencapai kemajuan dalam kehidupan yang lebih baik, seperti melakukan

pembimbingan, pendampingan, konsultasi, menyediakan modal dan fasilitas usaha, serta melaksanakan pendidikan.

3. Menyelenggarakan pembangunan (*development*) di tengah masyarakat seperti membangun infrastruktur perhubungan, telekomunikasi, perdagangan dan sebagainya.

Namun, semua aspek tersebut belum dapat dibuktikan karena ketersediaan sarana masih tetap belum memadai yang ditunjukkan dengan banyaknya kerusakan atau belum tersentuhnya pembangunan infrastruktur yang seharusnya bisa menjadi alat pembantu untuk meningkatkan kenyamanan dan kesejahteraan masyarakat. Karena pada hakekatnya setiap aspek kehidupan membutuhkan perubahan dari yang tidak baik menuju baik atau dalam istilah yang lebih mudah dimengerti yaitu pembangunan. Pembangunan berasal dari kata "bangun" yang berarti sadar, siaman, bangkit, berdiri dan juga berarti bentuk. Menurut Katz (dalam Suryono, 2010:3) menyebutkan bahwa pembangunan sebagai perubahan sosial yang besar dari suatu keadaan dengan keadaan lainnya yang dipandang lebih bernilai, dengan kata lain bahwa pembangunan merupakan suatu pergerakan menyebabkan perubahan. Jika hal ini dilakukan secara terus menerus akan sangat membantu kehidupan manusia karena dengan adanya pembangunan yang memadai, manusia semakin mudah dalam memenuhi kebutuhannya. Namun jika dalam proses pembangunan tidak selalu berjalan dengan baik atau tidak sesuai maka masyarakat juga yang akan merasakan akibatnya. Pembangunan yang dilakukan secara terus menerus juga mengakibatkan ketidaksiapan dari manusia itu sendiri jika tidak diiringi pembangunan manusianya juga. Karena setiap

pembangunan akan menimbulkan perubahan tata kehidupan manusia. Sebagaimana Effendi (dalam Suryono, 2010:5) mengatakan bahwa hancurnya tata kehidupan manusia karena diakibatkan oleh terlalu menekankan pada aspek pembangunan materi dan kurangnya mempertimbangkan aspek-aspek kebutuhan psikologis manusia. Dalam melakukan pembangunan sarana dan prasarana tidak serta merta membangun tanpa adanya landasan yang dijadikan pijakan. Jika hal itu terjadi maka pemerintah akan meyalahgunakan pembangunan. Oleh sebab itu dalam melakukan pembangunan, UU No. 25 Tahun 2009 tentang pelayanan publik menjadi landasan pemerintah.

Pembangunan dalam perjalanannya tidak selalu berjalan dengan baik. Banyak hal yang menjadi penghambat atau menjadi kendala dalam melakukan proses pembangunan. Baik dari segi sumberdaya manusia atau sumberdaya alam yang menjadi pendukung dalam pembangunan. Pembangunan infrastruktur membutuhkan kesadaran yang tinggi dari sumberdaya manusianya, karena jika hal itu tidak terjadi maka pembangunan yang dilakukan akan sia-sia. Terkadang keberadaan infrastruktur yang sudah ada tidak diperhatikan secara serius keberadaannya dan dianggap sebelah mata. Masyarakat kurang memperhatikan fungsi dari infrastruktur yang ada yang telah disediakan oleh pemerintah. Dalam jangka pendek hal itu tidak akan dirasakan oleh masyarakat, akan tetapi jika hal itu dibiarkan dalam waktu yang lama, akan menimbulkan masalah yang sulit untuk dipecahkan. Selain itu, ketidaktahuan masyarakat akan fungsi dari kegunaan sarana yang telah disediakan menjadi salah satu penyebab kegagalan dalam pembangunan.

Salah satu sarana yang sangat dibutuhkan masyarakat dalam melakukan aktifitas sehari-hari adalah trotoar. Trotoar adalah jalur bagi pejalan kaki yang terletak di daerah manfaat jalan, diberi lapis permukaan, diberi batas lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan. Trotoar mempunyai fungsi untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan dan kenyamanan pejalan kaki tersebut. Fungsi lain dari trotoar yaitu memperlancar lalu lintas jalan raya karena tidak terganggu atau aktifitas lalu lintas tidak terganggu oleh pejalan kaki. (<http://www.wikipedia.co.id>)

Dewasa ini manfaat trotoar khususnya di Indonesia masih kurang diperhatikan. Hal ini sangat berbanding terbalik jika dibandingkan dengan negara-negara maju. Keberadaan trotoar yang disalahgunakan fungsinya mempunyai akibat yang buruk sehingga manfaat trotoar tidak maksimal. Kurangnya pengawasan dan kurangnya kesadaran masyarakat Kota Batu seperti masih banyaknya kendaraan bermotor yang diparkir di atas trotoar, bahan bawaan pemilik toko atau pedagang yang diletakkan sembarangan di atas trotoar, sehingga mempersempit lebar trotoar dan mengganggu pengguna jalan yg kurang mendapatkan keleluasaan saat berjalan. Bisa dibayangkan jika trotoar biasa disalahgunakan oleh masyarakat yang kurang peduli pada fungsi trotoar akan berdampak pada banyak hal, seperti mengurangi keindahan dan kerapian tata kota dalam hal infrastruktur kota, keselamatan para pejalan kaki yang disebabkan trotoar yang di kurang leluasa dan lebar. Masalah yang sering muncul dalam pemanfaatan trotoar adalah kesadaran dari masyarakat yang kurang akan

pentingnya keberadaan trotoar. Masyarakat menganggap keberadaan trotoar dirasa kurang begitu membantu karena pengguna atau pejalan kaki sangat sedikit.

Peran institusi pembangunan trotoar dalam hal ini Pemerintah Kota Batu adalah sangat penting dalam mengatasi berbagai permasalahan tersebut diatas. Apalagi dengan diberlakukannya Otonomi Daerah, maka dalam pelaksanaan prinsip otonomi yang nyata, dinamis dan bertanggung jawab dititik beratkan pada Pemerintah Kota/Kabupaten sebagai titik sentral dalam penyelenggaraan sistem desentralisasi. Sebagai konsekuensinya, maka urusan-urusan Pemerintahan akan lebih banyak diserahkan kepada Pemerintah Kota/Kabupaten.

Namun demikian, dalam pelaksanaannya tidak semua urusan-urusan dapat diserahkan kepada Pemerintah Kota/Kabupaten, akan tetapi pemberian Otonomi harus didasarkan pada perhitungan-perhitungan, faktor-faktor mengenai kemampuan yang mendukung daerah yang bersangkutan secara nyata mampu mengurus rumah tangganya sendiri. Disamping hal tersebut, dalam hal ini partisipasi masyarakat ikut berperan aktif dalam menanggulangi penyalahgunaan fungsi trotoar. Penyerahan masalah penyalahgunaan trotoar kepada daerah dikarenakan daerah dianggap lebih mengetahui seluk beluk masalah permasalahan di daerahnya. Disamping itu, setiap daerah mempunyai potensi dan masalah yang berbeda-beda. Maka dengan demikian, Pemerintah merupakan kunci pokok aktor dalam keberadaan fungsi trotoar. Karena melalui aspek ini aktivitas penanggulangan dapat diukur sedemikian rupa untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

Masih kurangnya perhatian baik dari pemerintah maupun masyarakat terhadap fungsi trotoar bisa pula menimbulkan pandangan tentang tata kehidupan yang kurang baik. Demikian juga dengan trotoar yang sangat erat hubungannya dengan kemacetan yang artinya kemacetan tidak akan pernah terjadi apabila trotoar bisa digunakan sebagaimana fungsinya. Karena kemacetan merupakan masalah yang sangat kompleks, maka perlu ditangani secara serius oleh pemerintah dan masyarakat. Adanya kerjasama yang harmonis antara pemerintah dan masyarakat dalam hal ini sangat diperlukan. Tugas pembangunan pada prinsipnya merupakan tanggung jawab bersama antara pemerintah dan masyarakat.

Pemerintah sudah memberikan fasilitas yaitu pembangunan trotoar bagi masyarakat umum namun bagi kaum dengan keadaan cacat (*difabel*) masih dirasa kurang. Karena Kota Batu sebagai kota wisata bisa dipastikan yang berkunjung bukan hanya masyarakat yang sehat seperti pada umumnya melainkan juga masyarakat yang mengalami cacat. Oleh karena itu, pemerintah perlu memperhatikan secara serius untuk memberikan layanan terbaik bagi masyarakat agar tidak terkesan tidak peduli. Selain itu keberadaan trotoar bagi kaum *difabel* juga dapat mempercantik keindahan tata kota. Hal ini dikarenakan jalan yang sebelum dibangun merupakan gorong-gorong atau drainase akan berubah menjadi trotoar yang bisa mempercantik tata kota.

Keberadaan infrastruktur yang telah dibangun pemerintah sudah selayaknya untuk dirawat dan dijaga agar keberadaannya dapat bermanfaat dan menjadi alat yang sangat membantu bagi masyarakat yang membutuhkan. Oleh

sebab itu peran masyarakat dan pemerintah sangat besar dalam menjaga dan merawat keberadaan trotoar. Karena jika hal itu diabaikan dapat mengakibatkan berbagai hal yang merugikan, salah satunya adalah kemacetan. Trotoar bukan merupakan barang atau jasa yang sifatnya pribadi, tetapi trotoar merupakan barang atau jasa yang dibutuhkan oleh seluruh masyarakat, oleh sebab itu masalah yang berkaitan dengan trotoar tidak boleh disepelekan.

Pemerintah Kota Batu mempunyai tanggung jawab yang besar dalam menjaga dan terus meningkatkan fungsi trotoar yang ramah ditengah semakin berkurangnya pengguna atau pejalan kaki khususnya bagi yang mengalami cacat fisik. Berbagai masalah yang terjadi dalam pembangunan trotoar masih banyak terjadi. Masalah lain seperti trotoar yang dijadikan tempat nongkrong dan kadang dijadikan berjualan terutama pada saat malam hari, sebab yang telah di ketahui Kota Batu memiliki tempat wisata yang dibuka pada malam hari. Sehingga pengguna jalan yang melewati daerah tersebut banyak yang terganggu karena banyak pedagang yang berjualan hampir ke pinggir jalan. Meskipun pemerintah sudah berupaya merelokasi ke tempat yang lebih layak namun para pedagang tetap kembali berjualan di trotoar. Selain itu trotoar yang baik dan ramah dianggap masih kurang di Kota Batu mengingat sebagai kota wisata yang ramai dikunjungi wisatawan.

Beberapa upaya telah dilakukan oleh Pemerintah Kota Batu untuk meningkatkan pembangunan trotoar dengan tujuan agar semua masyarakat bisa memanfaatkan keberadaan trotoar sebagaimana mestinya. Meskipun Kota Batu kategori pengguna trotoar difabel rendah, bukan berarti masalah pembangunan

trottoar tidak memerlukan perhatian dari Pemerintah Kota Batu, kondisi trottoar yang kurang jika dibiarkan berlarut-larut akan menjadi permasalahan yang sangat mengakar dan sulit untuk dipecahkan di Kota Batu dan seluruh kota besar di Indonesia. Dengan latar belakang seperti yang telah dijelaskan diatas dalam penyusunan skripsi ini penulis mengambil judul :"**UPAYA PEMERINTAH KOTA BATU DALAM MEMBANGUN DAN MEMANFAATKAN FUNGSI TROTOAR**". (Studi pada Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Batu).

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari latar belakang tersebut diatas, maka dapat ditarik suatu rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah upaya yang dilakukan oleh Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu dalam meningkatkan dan memanfaatkan pembangunan trottoar ?
2. Bagaimana persepsi masyarakat mengenai pembangunan trottoar di Kota Batu?
3. Apa sajakah yang menjadi kendala Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu dalam menjaga, meningkatkan pembangunan dan memanfaatkan trottoar di Kota Batu?

C. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui dan menganalisis upaya-upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Batu dalam meningkatkan dan memanfaatkan pembangunan trottoar.

2. Mengetahui dan menganalisis persepsi masyarakat mengenai pembangunan dan memanfaatkan trotoar Kota Batu.
3. Mengetahui dan menganalisis kendala-kendala yang dihadapi oleh Pemerintah Kota Batu dalam menjaga, meningkatkan dan memanfaatkan pembangunan trotoar.

D. Kontribusi Penelitian

Kontribusi penelitian yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Kontribusi Praktis

Sebagai sumbangan pemikiran bagi Pemerintah Kota Batu dalam meningkatkan dan memanfaatkan pembangunan trotoar.

2. Kontribusi Teoritis

- a. Memberikan sumbangan ilmiah dalam mengembangkan ilmu pengetahuan pada umumnya dan ilmu Administrasi Publik khususnya.
- b. Sebagai bahan referensi yang dapat dimanfaatkan oleh peneliti lain dalam mengembangkan studi lebih lanjut yang berkaitan dengan penelitian ini.

E. Sistematika Pembahasan

Penulisan skripsi ini menggunakan sistematika pembahasan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Berisikan tentang latar belakang pemilihan judul, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika pembahasan.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Berisikan landasan teori sebagai dasar melakukan penelitian. Kajian pustaka menguraikan secara rinci mengenai Otonomi Daerah, Pemerintah Daerah, Pengertian Pemerintah Daerah, Peran Pemerintah Daerah, Fungsi Pemerintah Daerah, Tinjauan tentang Daerah, Pengertian Kota, Unsur-Unsur Kota, Pembangunan Sarana dan Prasarana/Infrastruktur, Konsep Trotoar, Konsep Pembinaan.

BAB III METODE PENELITIAN

Menguraikan tentang jenis penelitian yang digunakan oleh penulis, fokus lokasi dan situs penelitian. Selanjutnya berkenaan dengan sumber data, metode pengumpulan data serta instrumen penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang penyajian data yang sudah dikumpulkan, yang selanjutnya akan dianalisis sesuai dengan metode penelitian dalam Bab III.

BAB V PENUTUP

Berisikan tentang kesimpulan dari hasil penelitian yang untuk kemudian dilanjutkan dengan penyampaian saran sebagai tanggapan hasil penelitian.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Otonomi Daerah

Dalam ketatanegaraan, otonomi daerah diartikan sebagai mengurus dan mengatur rumah tangganya sendiri. Membicarakan otonomi daerah tidak bisa terlepas dari konsep desentralisasi. Tujuan pemberian otonomi kepada daerah adalah untuk memungkinkan daerah yang bersangkutan mampu mengurus dan mengurus rumah tangganya sendiri, dan untuk meningkatkan daya guna penyelenggaraan pemerintahan dalam rangka pelayanan terhadap masyarakat dan pelaksanaan pembangunan. Pelaksanaan otonomi daerah tersebut perlu diberikan wewenang untuk melaksanakan berbagai urusan pemerintahan sebagai urusan rumah tangganya. Aspek utama dalam pemberian otonomi daerah ialah aspek keserasian disamping aspek pendemokrasian. (Widjaja, 2005:17-19)

Undang-undang No 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, mendefinisikan desentralisasi sebagai penyerahan wewenang pemerintah oleh pemerintah kepada daerah otonom dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. Hal ini memberikan kewenangan lebih luas bagi pemerintah daerah untuk lebih tanggap atas kebutuhan dan keinginan masyarakat.

Jenis pelayanan yang krusial dan mau tidak mau harus tetap dilaksanakan oleh pemerintah seperti masalah kesehatan, pendidikan, pelayanan administrasi penduduk, termasuk akta-akta catatan sipil. Contohnya Dinas Pasar yang memberikan pelayanan publik, utamanya berkaitan dengan pelayanan penyediaan

tempat untuk para pedagang untuk dapat berjualan dengan layak ,yang tidak terlepas dengan persoalan dalam pemberian pelayanan yang terbaik bagi masyarakat yang membutuhkannya.

B. Pemerintah Daerah

Sebagaimana diketahui bahwa keberadaan pemerintah daerah di Indonesia tidak terjadi begitu saja. Karena proses yang dibutuhkan tidak singkat dan sekejap mata tetapi dari berbagai proses yang cukup panjang. Menurut Muluk (2002:63) mengemukakan bahwa Indonesia dengan nama awal Negara Kesatuan Republik Indonesia sangat identik dengan sentralistik, kekuasaan terpusat. Pergeseran sentralistik ke arah desentralisasi, konsekuensinya ditandai dengan pelaksanaan *local government*, yang memiliki tiga esensi, yaitu pertama pemerintah daerah sebagai organ yang melaksanakan urusan dan fungsi yang didesentralisasi ; sebagai pemerintahan daerah yang mengacu pada fungsi yang dijalankan dalam kerangka desentralisasi ; ketiga, sebagai daerah otonom lokasi dimana lokalitas berada dan membentuk kesatuan hukum sendiri yang meskipun tidak berdaulat tetapi memiliki hak untuk mengurus dirinya sendiri.

Pelaksanaan *local government* memberikan manfaat bagi masyarakat setempat dalam akses mendapatkan pelayanan publik karena lebih dekat dan dianggap lebih mengetahui keadaan riil masyarakat setempat daripada pemerintah pusat. Hal tersebut juga menjadi pelatihan pendidikan politik bagi masyarakat hingga dapat berkontribusi dalam demokratisasi nasional. Tersedianya barang kebutuhan publik dengan harga yang terjangkau juga merupakan harapan

terlaksananya desentralisasi. Namun seiring dengan harapan-harapan positif keberadaan *local government*, ada pula faktor-faktor yang dianggap merugikan bila terlaksananya desentralisasi, diantaranya adalah munculnya kaum-kaum kapitalis karena adanya akumulasi modal, timbulnya konsumsi kolektif sehingga akan dipolitisasi, Lembaga-lembaga perwakilan dalam pemerintahan daerah tetap merupakan simbol demokrasi liberal dan tetap akan dikuasai oleh kaum kapitalis (Muluk, 2002:59).

Sistem desentralisasi yang melahirkan pergeseran peranan pemerintah daerah, bahwa seharusnya pemerintah daerah berupaya memberikan pelayanan terbaik bagi masyarakat, namun hal tersebut tergantung pada kemauan politik (*political will*) dan kemampuan politik (*capacity will*), dalam arti kemauan dan kemampuan politik pemerintah daerah untuk mewujudkan proses demokratis dalam merumuskan atau mengatur (*rules making*) prioritas layanan publik.

Kemudian menurut Supriyono (2002), diikuti oleh kemauan dan kemampuan pemerintah daerah untuk melaksanakan atau mengurus (*rules appliction*) dengan memberikan pelayanan yang memuaskan kepentingan masyarakat Dalam melayani kepentingan masyarakat tersebut, pemerintah harus dekat dengan masyarakat agar bisa mengetahui dan memahami apa yang memang benar-benar dibutuhkan oleh masyarakat, yang kemudian dilaksanakan dengan berpedoman pada Undang-Undang No 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah daerah.

1. Pengertian Pemerintah Daerah

Pembangunan daerah dilaksanakan oleh instansi perencanaan, yang dalam hal ini adalah organisasi pemerintah, oleh karena itu, perlu diketahui terlebih

dahulu mengenai deskripsi tentang pemerintah. Secara etimologis pemerintahan berasal dari kata pemerintah, sedangkan pemerintah berasal dari kata perintah menurut Pamudji (1985:22). Lebih lanjut Pamudji mengartikan kata-kata tersebut sebagai berikut :

- a. Pemerintah adalah perkataan yang bermaksud menyuruh melakukan sesuatu.
- b. Pemerintah adalah khusus memerintah sesuatu negara (daerah negara) atau badan yang tertinggi memerintah sesuatu negara.
- c. Pemerintahan adalah perbuatan (cara, hal, urusan, dan sebagainya).

Berdasarkan Undang-Undang No.32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah bahwa pemerintah di Indonesia terdiri dari Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Yang dimaksud dengan pemerintah pusat yang adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sedangkan yang dimaksud dengan pemerintah daerah adalah gubernur, bupati, atau walikota dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah. Selanjutnya pemerintah daerah melaksanakan fungsi pemerintahan daerah yaitu penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut azas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip-prinsip otonomi seluas-luasnya dalam system dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945.

2. Peran Pemerintah Daerah

Berdasarkan pengertian yang telah dijelaskan, bahwa pemerintahan daerah melaksanakan urusan pemerintahan, diantaranya adalah perencanaan pembangunan daerah sebagai satu kesatuan dalam system perencanaan pembangunan nasional seperti yang tercantum dalam Undang-Undang no 32 tahun 2004 tentang pemerintahan daerah.

Melaksanakan tugas pembangunan yang sangat penting merupakan tanggung jawab seluruh komponen masyarakat dan bukan hanya tugas pemerintah semata-mata. Akan tetapi, meskipun demikian harus diakui bahwa pemerintah memainkan peranan yang dominan dalam proses pembangunan. Adapun beberapa peran pemerintah dalam kegiatan pembangunan, menurut Siagian (2006:142-149) antara lain:

a. Selaku Stabilisator.

- 1) Dalam hal ini pemerintah berperan sebagai stabilisator dalam berbagai bidang pembangunan, yaitu antara lain bidang politik, ekonomi, dan bidang sosial budaya. Peran pemerintah dalam bidang politik adalah menjamin bahwa dalam kehidupan politik bangsa tidak terjadi rongrongan, baik yang datang dari kekuatan politik dalam negeri sendiri maupun yang datang dari luar. Rongrongan politik yang bersumber dari dalam negeri dapat berupa pertentangan yang tidak henti-hentinya antara berbagai kekuatan politik, apalagi yang didasarkan pada perbedaan ideologi politik yang tajam. Bentuk lain dapat berupa timbulnya kekuatan oposisi yang hanya mementingkan partainya sendiri, meskipun hal itu

dilakukan dengan mengatasnamakan rakyat. Rongrongan dari luar biasanya datang dari negara-negara kuat dan adikuasa yang ingin memantapkan pengaruh dan bahkan memperluas hegemoninya. Artinya ingin agar lingkungan pengaruh makin melebar yang antara lain berupa panutan ideologi dan sistem politik yang berlaku di negara kuat tersebut yang diinginkannya agar diterapkan di lingkungan makin banyak negara yang akan diakui sebagai sekutunya. Kegiatan pembangunan dalam berbagai bidang kehidupan tidak akan dapat berlangsung dengan mantap tanpa adanya stabilitas politik.

- 2) Dalam bidang ekonomi, pemerintah diharapkan untuk dapat menjamin kondisi stabilitas ekonomi yang memungkinkan perekonomian nasional dapat terpelihara sedemikian rupa sehingga ekonomi tumbuh secara wajar, suku bunga yang tidak tinggi, rendahnya inflasi, kesempatan berusaha makin luas, proses industrialisasi makin luas, proses industrialisasi berlangsung dengan baik, dan kebijakan moneter dan fiskal yang menguntungkan bagi kepentingan nasional.
- 3) Bidang sosial budaya, pemerintah diharapkan dapat menjadikan negara bangsa menjadi masyarakat maju dan modern, tanpa kehilangan jati dirinya. Harus diakui bahwa pembangunan sosial budaya seolah-olah mengandung dilema kaena disatu pihak ada unsur-unsur budaya yang harus dipertahankan, akan tetapi di lain pihak bangsa yang bersangkutan harus siap menerima perubahan yang dituntut oleh kehidupan modern. Mempertahankan jati diri memang sangat penting karena dalam jati diri

itulah kekahsan suatu bangsa diketahui, dikenali dan diakui oleh pihak atau bangsa lain. Peran pemerintah selaku stabilisator, yaitu dalam hal mewujudkan perubahan tidak berubah jadi gejolak sosial, apalagi yang dapat merupakan ancaman bagi keutuhan nasional serta kesatuan dan persatuan bangsa. Peran tersebut dapat etrwujud dengan berbagai cara, yaitu antara lain kemampuan selektif yang tinggi, proses sosialisasi yang elegan tetapi efektif, melalui pendidikan, pendekatan yang persuasif, dan pendekatan bertahap tetapi berkesinambungan.

b. Selaku Inovator.

Dalam memainkan peranan selaku inovator, pemerintah sebagai keseluruhan harus menjadi sumber dari hal-hal baru seperti temuan baru, metode baru, sistem baru, dan yang terpenting adalah cara berpikir yang baru.

c. Selaku Modernisator.

Melalui pembangunan setiap negara menginginkan menjadi negara yang modern. Untuk mewujudkan hal itu diperlukan antara lain penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi, kemampuan dan kemahiran manajerial, kemampuan mengolah kekayaan alam yang dimiliki, sistem pendidikan nasional yang andal, landasan kehidupan politik yang kukuh dan demokratis, memiliki visi yang jelas tentang masa depan, pemberdayaan rakyat, kesediaan mengambil resiko, orientasi masa depan, dan bersedia menerima perubahan.

Untuk mewujudkan hal itu diperlukan pembangunan yang sistematis, programatis, dan berkelanjutan. Pemerintah bertugas untuk menuntun

masyarakatnya ke arah kehidupan modern seperti itu. Proses modernisasi harus terjadi di lingkungan birokrasi pemerintahan sendiri.

d. Selaku Pelopor.

Pemerintah harus memainkan peranan selaku pelopor dalam berbagai segi kehidupan bernegara. Dengan kata lain bahwa selaku pelopor, aparatur pemerintah harus menjadi panutan bagi seluruh masyarakat. peloporan yang dapat diberikan oleh pemerintah misalnya kepeloporan dalam bekerja seproduktif mungkin dengan pemanfaatan waktu sebaik-baiknya dengan orientasi hasil yang semaksimal mungkin, kepeloporan dalam penegakan disiplin, kepeloporan dalam ketaatan kepada peraturan perundang-undangan, dan sebagainya.

e. Selaku Pelaksana Sendiri.

Meskipun pelaksanaan berbagai kegiatan pembangunan merupakan tanggung jawab nasional dan bukan menjadi beban pemerintah semata, karena berbagai pertimbangan seperti keselamatan negara, modal yang terbatas, kemampuan yang belum memadai, karena tidak diminati oleh masyarakat dan karena secara konstitusional memang merupakan tugas pemerintah, sangat mungkin terdapat berbagai kegiatan yang tidak bisa diserahkan kepada pihak swasta melainkan harus diselenggarakan sendiri oleh pemerintah.

Sebagaimana fungsi pemerintah tersebut sebagai stabilitator, innovator, pelopor, dan pelaksana sendiri, pembangunan nasional harus diwujudkan melalui pelaksanaan fungsi seluruh elemen pemerintah dengan ideal atau sesuai dengan

aturan yang berlaku, sehingga terjadi keseimbangan dan gerak yang dinamis dalam roda pemerintahan yang baik.

3. Fungsi Pemerintah Daerah

Setiap penyelenggaraan pemerintahan di negara ini mempunyai tugas dan wewenang masing-masing. Menurut Kurniawan (2005:3-4) fungsi pemerintahan dapat dikelompokkan dalam tiga fungsi pokok yaitu:

- a. Fungsi pengaturan yang dilaksanakan dalam membuat peraturan yang mengatur hubungan dalam masyarakat, dimana pemerintah merupakan pihak yang dapat melakukan dan menerapkan peraturan agar kehidupan dapat berjalan secara baik dan dinamis, serta memiliki kemampuan untuk memberikan sanksi bagi pelanggarannya.
- b. Fungsi pemberdayaan. Dalam fungsi ini pemerintah dibebani kewajiban untuk meningkatkan peran serta masyarakat dalam kegiatan pembangunan dan pemerintahan, tanpa melupakan peran swasta dan aparatur pemerintah sendiri.
- c. Fungsi pelayanan yang diarahkan pada pemenuhan kebutuhan masyarakat sekaligus upaya penciptaan keadilan sosial ditengah masyarakat.

Fungsi pengaturan mutlak terselenggara dengan efektif, karena suatu pemerintahan negara diberi wewenang untuk melaksanakan berbagai peraturan perundang-undangan yang ditentukan oleh lembaga legislatif melalui berbagai ketentuan pelaksanaan dan kebijakan. Berbagai ketentuan pelaksanaan dan kebijakan tersebut, dapat merupakan pemberian dan perluasan kesempatan bagi masyarakat melakukan kegiatan tertentu, tetapi dapat pula berupa pembatasan jika

diyakini bahwa pembatasan tersebut adalah untuk kepentingan masyarakat secara keseluruhan, misalnya pembatasan bagi produsen komoditi tertentu mengurangi ekspornya keluar negeri apabila komoditi tersebut mempunyai nilai strategis dan sangat diperlukan di dalam negeri sendiri. Namun, berbagai kebijakan yang bersifat membatasi itu perlu dirumuskan dan ditentukan dengan sangat hati-hati agar jangan sampai hanya menguntungkan pihak-pihak tertentu dan merugikan berbagai pihak lain, serta tetap menjamin terlindunginya hak asasi para warga negara.

Di sisi lain Atmosudirjo (1994: 73-74) mengatakan bahwa, jika dilihat dari sudut hukum saja, maka fungsi administrasi (pemerintah) sebagai fungsi hukum terdiri atas:

- a. Pengaturan administrasi; penetapan peraturan-peraturan administrasi, berupa peraturan pemerintah, peraturan presiden, peraturan menteri dan sebagainya yang bersifat administratif, artinya berupa interpretasi penjabaran, petunjuk atau instruksi pelaksanaan undang-undang.
- b. Tata pemerintahan, penggunaan kekuasaan yuridis formal negara terhadap orang-orang penduduk negara dan segala apa yang terdapat dalam wilayah negara di dalam menegakkan pemerintahan negara secara nyata; penggunaan kekuasaan ini adalah untuk menjalankan dan mencapai secara yuridis, segala apa yang menjadi fungsi, tugas, kewajiban atau tujuan daripada negara dalam mengurus kehidupan masyarakat.

- c. Kepolisian administrasi, penegakan hukum secara langsung, yakni pengawasan dan pemeliharaan ketertiban serta keamanan terhadap pelaksanaan hukum yang bersifat pembinaan dan pendidikan masyarakat.
- d. Penyelesaian perselisihan secara administratif, yakni penyelesaian perkara-perkara atau persengketaan-persengketaan yang tidak dapat diselesaikan oleh pengadilan yustisi, yaitu perkara-perkara "administrasi".

Berbicara mengenai fungsi pemerintahan, maka pemerintahan memiliki 2 arti menurut Sadjijono (2008:41) dalam arti luas dan dalam arti sempit, yaitu:

- a. Pemerintah dalam arti luas yang disebut *regering* atau *government*, yaitu pelaksanaan tugas seluruh badan-badan, lembaga-lembaga, dan petugas-petugas yang disertai wewenang mencapai tujuan negara. Arti pemerintahan di sini meliputi kekuasaan legislatif, eksekutif, dan yudisiil atau alat-alat kelengkapan negara yang lain yang juga bertindak untuk dan atas nama negara.
- b. Adapun pemerintahan dalam arti sempit (*bestuurvoering*) yaitu mencakup organisasi fungsi-fungsi yang menjalankan tugas pemerintahan. Titik berat pemerintahan dalam arti sempit ini hanya berkaitan dengan kekuasaan yang menjalankan fungsi eksekutif saja.

4. Tinjauan Tentang Daerah

a. Pengertian Kota

Perkotaan merupakan daerah yang menunjukkan kenampakan suatu kota baik secara fisik maupun sosial budaya, sebagaimana yang diungkapkan oleh Bintarto bahwa pengertian perkotaan adalah "suatu daerah yang memiliki suasana

dan penghidupan modern". Secara fisik, wilayah perkotaan memiliki berbagai fasilitas seperti, pertokoan, sarana dan prasarana rekreasi, sekolah, sarana olah raga, dan lain sebagainya. Fasilitas lengkap untuk kegiatan masyarakat akan berdampak pada kehidupan masyarakat kota, kehidupan kota dicirikan antara lain adanya pelapisan sosial ekonomi (perbedaan penghasilan, perbedaan tingkat pendidikan, jenis pekerjaan), adanya jarak sosial dan kurangnya tingkat toleransi antar warga, adanya penilaian yang berbeda terhadap suatu permasalahan karena adanya perbedaan kepentingan, situasi, dan kondisi kehidupan masyarakat kota. Menurut E.Maryani (2002:5) yang mengemukakan ciri-ciri perkotaan yaitu:

- 1) Perkotaan merupakan suatu tempat yang jumlah penduduknya banyak sehingga kepadatannya lebih tinggi dibandingkan dengan pedesaan.
- 2) Mata pecaharian penduduk perkotaan bukan di bidang pertanian.
- 3) Penduduk daerah perkotaan sangat heterogen bila dilihat dari mata pencaharian, tingkat ekonomi, agama, suku, status soaial, dan budayanya.
- 4) Perkotaan merupakan pusat kegiatan administrasi, ekonomi, politik, budaya, pemerintahan.
- 5) Penggunaan lahan di daerah perkotaan sangat padat dan beragam.

Kota merupakan sistem jaringan kehidupan manusia dengan kepadatan penduduk tinggi, struktur ekonomi yang heterogen dan corak kehidupan yang materialistik, dengan kata lain kota merupakan bentang budaya yang ditimbulkan oleh unsur -unsur alami. Masyarakat perkotaan berrmatapencaharian di sektor non pertanian karena memiliki jumlah pebduduk yang sangat padat, sehingga penggunaan lahan sangat terbatas.

b. Unsur-unsur kota

Dalam mengklasifikasikan suatu daerah bisa kita sebut kota atau desa atau lainnya, maka kita perlu mengemukakan ciri-ciri atau unsur yang ada didalamnya atau dengan istilah lain ukuran baku yang telah disepakati untuk mendefinisikan kota. Menurut Pamudji (1985:71) unsur-unsur fisik kota meliputi:

- 1) Jumlah penduduk. Faktor ini penting mengingat kota pada dasarnya merupakan tempat konsentrasi penduduk. Jumlah penduduk ini perlu digolongkan dalam tiga bagian, kecil (misalnya 10.000-50.000 jiwa), sedang (misalnya 50.000-100.000) jiwa, dan besar (misalnya diatas 100.000 jiwa).
- 2) Mata pencaharian penduduk. Faktor ini dapat dipakai untuk mengetahui jenis kegiatan ekonomis penduduk ; disektor non agraris (perdagangan, industri, dan lainnya) ataupun di sector agraris. Hal ini perlu diketahui mengingat kota merupakan pusat kegiatan penduduk diantaranya perdagangan dan perindustrian tersebut. Kemudian mata pencaharian penduduk yan di bidang non agraris dihitung persentasenya dari keseluruhan, dan hasil persentase digolong-golongkan, misalnya kecil, sedang, dan besar.
- 3) Luasnya daerah terbangun (*Built Up Area*). Mengingat kota merupakan tempat pemukiman penduduk, apabila faktor ini dikombinasikan dengan (a) akan diketahui kepadatan penduduk. Daerah terbangun inimerupakan luas kota yang sebenarnya.
- 4) Keadaan bangunan-bangunan. Meliputi perumahan penduduk, perkantoran, balai pertemuan, pasar, dan sebagainya. Faktor ini mengingat kota selalu diasosiasikan dengan adanya bangunan-bangunan permanent dan semi

permanent. Bangunan-bangunan permanent dan semi permanent dihitung persentasenya dari keseluruhannya bangunan di *built up area*, diklasifikasi dan dinilai.

- 5) Keadaan *public utilities*. Seperti misalnya listrik, air minum, air bersih, kantor pos, telepon, dan sebagainya. Kelengkapan fasilitas di kota dipertimbangkan karena untuk menilai kemajuan daripada kota itu sendiri.
- 6) Potensi keuangan. Berkaitan dengan penentuan kemampuan kota untuk operasi-operasi rutin dan pembangunan. Potensi keuangan ini dilihat dari pendapatan daerah.

C. Pembangunan Sarana dan Prasarana/Infrastruktur

Fungsi sarana dan prasarana adalah sebagai alat utama atau pembantu dalam pelaksanaan pekerjaan dan juga fungsi sosial dalam rangka kepentingan orang-orang yang sedang berhubungan dengan organisasi kerja tersebut. Dengan sarana dan prasarana yang memadai, maka akan sangat membantu kegiatan pelaksanaan tugas. Dengan sarana dan prasarana yang tersedia pula akan dapat memberikan berbagai kemudahan bagi instansi yang bersangkutan untuk mencapai tujuannya, sehingga kualitas produk yang dihasilkan akan lebih baik, akan dapat menciptakan kenyamanan bagi orang yang berkepentingan dan juga menimbulkan kepuasan bagi yang menikmatinya.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dikemukakan pengertian sarana dan prasarana. Sarana adalah segala sesuatu yang dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, alat, media. Sedangkan prasarana adalah segala

sesuatu yang merupakan penunjang terselenggaranya suatu proses (usaha pembangunan proyek dan sebagainya). Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, (1989:699-704). Infrastruktur sebagai prasarana jaringan dasar dari keberadaan suatu kota atau wilayah merupakan faktor penting di dalam keberlangsungan dan pertumbuhan kota atau wilayah (*Grigg, 1988 dalam Kodoatie, 2003*). Apabila di dalam penyediaan dan pemeliharaan infrastruktur tidak dilakukan dengan baik, maka jaringan kota atau simpul kegiatan perkotaan di dalam suatu wilayah menjadi terganggu, yang selanjutnya berdampak kepada degradasi sistem ekonomi dan sosial masyarakat (*Kodoatie, 2003*). Infrastruktur dan SDM merupakan modal awal suatu daerah untuk dapat maju dan berkembang (Mankiw, 1992 dalam *Kodoatie, 2003*). Pengadaan dan pengelolaan infrastruktur merupakan salah satu dari dua modal utama pembangunan suatu daerah.

Dalam penelitian ini yang akan lebih di fokuskan lagi mengenai sarana yaitu keberadaan masyarakat difabel dan trotoar. Karena kedua sarana tersebut sangat vital keberadaannya khususnya yang ada di Batu.

D. Konsep Trotoar

Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan jalan dan lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keamanan pejalan kaki yang bersangkutan. Para pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan utama dari manajemen lalu lintas adalah berusaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa

menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas dengan pembangunan trotoar.

Menurut Grigg (1988), infrastruktur sebuah kota terdiri dari 6 unsur: *Roads group, Transportation service group, Water group, Waste Management Group, Building and outdoor sports group, energy production an distribution*. Trotoar sebagai salah satu pelengkap dari “road - street” ternyata berkaitan dengan ke 6 unsur tersebut, yang erat hubungannya dengan jalur transportasi (halte, parkir), saluran air (terbuka atau tertutup), tempat sampah, jaringan telpon / listrik yang penempatannya diatas atau dibawah trotoar.

Menurut Danisworo (1991), trotoar merupakan jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pengertian ini sesuai dengan Ogden (1996) yang menyatakan, *footpath* atau *side walk* berarti jalur pejalan kaki yang mengambil bagian dari jalan kendaraan atau jalur yang terpisah khusus untuk pejalan kaki saja, tetapi ada jalur pejalan kaki yang digunakan bersama-sama dengan jalur sepeda. Shirvani (1985) menyatakan trotoar merupakan elemen perancangan kota yang penting, yaitu membentuk hubungan antar aktivitas pada suatu lokasi. Trotoar merupakan subsistem linkage dari jalur jalan suatu kota. Trotoar akan semakin penting bila pejalan kaki adalah sebagai pengguna utama jalur tersebut bukan kendaraan bermotor atau yang lainnya.

Perlu tidaknya trotoar dapat diidentifikasi oleh volume para pejalan kaki yang berjalan dijalan, tingkat kecelakaan antara kendaraan dengan pejalan

kaki dan pengaduan/permintaan masyarakat. Fasilitas pejalan kaki berupa trotoar ditempatkan di:

1. Daerah perkotaan secara umum yang tingkat kepadatan penduduknya tinggi.
2. Jalan yang memiliki rute angkutan umum yang tetap.
3. Daerah yang memiliki aktivitas kontinyu yang tinggi, seperti misalnya jalan-jalan di pasar dan pusat perkotaan.
4. Lokasi yang memiliki kebutuhan/permintaan yang tinggi dengan periode yang pendek, seperti misalnya stasiun-stasiun bis dan kereta api, sekolah, rumah sakit, lapangan olah raga.

Seringkali trotoar dimanfaatkan untuk tindakan ilegal seperti digunakan oleh pengemudi motor untuk melewati kemacetan/mendahului, digunakan sebagai tempat parkir motor, ojek, dan tempat untuk berkemah. Pada negara berkembang, tindakan ini belum bisa dilarang secara keras.

Shirvani (1985) menyatakan trotoar merupakan elemen perancangan kota yang penting, yaitu membentuk hubungan antar aktivitas pada suatu lokasi. Trotoar merupakan subsistem linkage dari jalur jalan suatu kota. Trotoar akan semakin penting bila pejalan kaki adalah sebagai pengguna utama jalur tersebut bukan kendaraan bermotor atau yang lainnya.

E. Konsep Pembinaan dan Penertiban

1. Konsep Pembinaan (*construction concept*)

Merupakan proses pembongkaran pola pikir lama yang dianggap keliru, yang selama itu mengendalikan diri bagi yang bersangkutan. Upaya ini dapat

disebut semacam cuci gudang intelektual (*brain washing*). Pengetahuan yang dikonstruksikan dari studi pembinaan kemudian dibangun menjadi sebuah disiplin ilmu di bawah nama pembinaan "X" (misal, pembinaan wilayah, pembinaan teritorial, pembinaan ideologi, dsb) yang diajarkan diberbagai lembaga perguruan tinggi dan masyarakat, baik umum maupun militer. Khusus, tentang kasus pembinaan ideologi sebagai bagian dari pembinaan wilayah (di Indonesia), hal itu dianggap bermuka dua (*ambivalensi*). Pertama, menjelaskan ajaran mana yang keliru. Kedua, mengajarkan ideologi yang dipandang benar (menurut versi rezim yang berkuasa). Akhirnya, muncul tindakan-tindakan pembenaran demi untuk kepentingan suatu ideologi tertentu. (Suryono, 2010:62)

2. Konsep Penertiban

Ketertiban merupakan suatu suasana yang menjadi impian didalam kehidupan bermasyarakat, untuk mewujudkan itu semua tidaklah semudah membalikkan telapak tangan. Harus adanya usaha yang terstruktur sistematis yang dilakukan oleh pemerintah yang berwenang dan dibantu dengan dukungan masyarakat serta mendapat campur tangan stake holder yakni pihak swasta yang ada didaerah. Banyak hal yang menjadi penghambat didalam mewujudkan ketertiban didalam kehidupan masyarakat diantaranya adalah karena masyarakat indonesia yang sifatnya majemuk atau masyarakat yang sifatnya heterogen memiliki berbagai macam karakter kebudayaan yang berbeda.

Ketertiban umum dipandang memiliki nilai *urgensi* yang tinggi, ini karena ketertiban umum menyangkut hajat hidup orang banyak. Disamping itu pula

ketertiban umum juga menjadi cita-cita bangsa kita agar tercapainya tujuan bangsa yakni untuk mensejahterakan kehidupan bangsa. Disegala aspek terutama dibidang pembangunan nasional setiap daerah ketertiban umum juga merupakan faktor yang mempengaruhi berhasil atau tidak berhasilnya, tercapai dan tidak tercapainya tujuan dari pembangunan nasional itu sendiri dalam memberikan kesejahteraan masyarakat. Karena jika suatu daerah lingkungannya tidak tertib, tingginya tindak kriminal dan banyaknya terjadi pelanggaran-pelanggaran aturan yang telah ditetapkan hal ini akan menyulitkan pemerintah dalam mengembangkan potensi daerah tersebut. Dan hal ini secara otomatis menghambat langkah gerak perubahan suatu daerah untuk menuju kearah kehidupan masyarakat yang sejahtera

Penertiban merupakan suatu tindakan penataan yang diperlukan dalam suatu negara atau daerah. Penertiban tersebut dilakukan dalam rangka mewujudkan kondisi negara atau daerah yang aman, tenteram dan tertib dalam penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan. (*id.wikipedia.com*).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk dapat menggambarkan keadaan yang sesungguhnya terjadi. Mengkaji permasalahan yang diambil dalam penelitian ini, yaitu bagaimana upaya pembangunan trotoar yang lebih baik di Kota Batu. Oleh karena itu jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif bertujuan untuk menggambarkan suatu fenomena yang ada di lapangan. Penelitian kualitatif menurut Moleong dalam buku Metodologi Penelitian Kualitatif (2002: 4-3) memiliki ciri-ciri sebagai berikut : “Latar ilmiah, manusia sebagai alat atau instrumen, metode kualitatif, antara data secara induktif, teori dari dasar, deskriptif, lebih mementingkan proses dari pada hasil, adanya batas yang ditentukan oleh fokus, adanya kriteria khusus untuk keabsahan data, desain yang bersifat sementara dan hasil penelitian dirundingkan dan disepakati bersama”.

Menurut Nazir (2003:54) mengatakan bahwa penelitian deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas pariwisata pada masa sekarang. Yang bertujuan untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual, dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat, serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.

Dengan menggunakan jenis dan pendekatan yang sudah ada di atas. Maka diharapkan peneliti dapat menganalisis dan mendeskripsikan secara jelas mengenai peran pemerintah Kota Batu dalam membangun dan memanfaatkan trotoar yang ada di Kota Batu. Dengan mencari informasi yang kongkrit untuk menjawab permasalahan dalam penelitian ini.

B. Fokus Penelitian

Pada penelitian ini terdapat penetapan batasan yang didasarkan pada fokus yang timbul dalam masalah penelitian. Hal ini sangatlah penting dalam proses penelitian karena dapat membantu proses penelitian sehingga penelitian yang dilakukan dapat lebih terarah dan memperoleh hasil penelitian seperti yang diharapkan karena adanya kesesuaian antara penetapan fokus penelitian dengan tujuan penelitian.

Menurut Meleong dalam buku Metodologi Penelitian Kualitatif (2002:237) “Penentuan fokus penelitian akan membatasi studi sehingga penentuan tempat penelitian menjadi objek dan penentuan fokus yang tepat akan mempermudah menyaring informasi yang masuk” jadi ketajaman analisis penelitian dapat dipengaruhi oleh kemampuan kita dalam menentukan fokus penelitian yang tepat. Yang menjadi fokus penelitian adalah:

1. Upaya yang dilakukan oleh Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu dalam meningkatkan dan memanfaatkan pembangunan trotoar.
 - a. Meningkatkan Kebersihan dan Kenyamanan pejalan kaki.
 - b. Meningkatkan Keramahan bagi difabel dan lansia.

- c. Meningkatkan Keamanan bagi pejalan kaki dan lansia.
2. Persepsi masyarakat mengenai pembangunan dan memanfaatkan trotoar di Kota Batu.
 - a. Secara fungsional
 - b. Secara estetika
3. Mengetahui kendala yang dihadapi Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu dalam pembangunan dan memanfaatkan trotoar di kota Batu.
 - a. Faktor Internal
 1. Pendanaan.
 2. Perawatan.
 - b. Faktor Eksternal
 1. Kurangnya kesadaran masyarakat.
 2. Minimnya lahan membuat trotoar di Kota Batu.

C. Lokasi dan Situs Penelitian

Lokasi dari penelitian ini adalah suatu tempat atau lokasi dimana peneliti melakukan penelitian terhadap objek yang akan di teliti. Maka peneliti memilih lokasi di jalan protokol Kota Batu karena di tempat tersebut terdapat trotoar yang sangat mungkin disalah gunakan atau kurangnya pelayanan terhadap masyarakat yang memanfaatkan trotoar di Kota Batu. Namun dalam Memaanfaatkan trotoar Kota Batu tidak hanya dirasakan oleh masyarakat biasa saja, dalam penelitian ini trotoar kota Batu juga memberi kenyamanan, keamanan dan berguna juga bagi difabel, lansia dan tuna netra

Situs dari perencanaan ini adalah dari Dinas Pengairan dan Bina Marga pemerintah Kota Batu. Dinas Pengairan dan Bina Marga merupakan pengelola dan Dinas yang membangun trotoar yang modern, selain itu juga merawat dan mengawasi trotoar yang sudah dibangun atau yang akan di bangun. Dengan penetapan situs penelitian seperti diatas, diharapkan semua gejala yang ada dapat membantu menjelaskan permasalahan yang telah diamati. Oleh karena itu penetapan suatu situs penelitian harus spesifik, artinya situs yang dipilih tidak meluas.

D. Sumber Data

Menurut Moleong dalam buku Metodologi Penelitian Kualitatif (2002:112) “sumber data utama dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan”. Namun hal ini tidak berarti bahwa data-data tertulis seperti dokumen, laporan-laporan tidak penting. Hal ini dikarenakan dalam penelitian kualitatif cenderung mengutamakan wawancara dan pengamatan langsung dalam memperoleh data. Data-data tertulis dapat membantu. Dalam penelitian kualitatif data-data tersebut merupakan data yang bersifat tambahan. Sumber data berdasarkan jenisnya dibagi dalam dua jenis yaitu :

1. Data Primer : merupakan data yang diperoleh secara langsung dari pejabat yang terkait dengan kajian yang diteliti. Data ini diperoleh dari Subag Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu: serta masyarakat setempat yang ada di Kota Batu dan yang memberikan pendapat, penjelasan maupun sebagai masukan dalam penelitian yang cari peneliti.

2. Data Sekunder : merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung dan penulis bertindak sebagai pemakai data, serta dari objek kajian yang diteliti tentang Pembangunan infrastruktur dalam hal ini trotoar. Data sekunder ini bisa didapat dalam bentuk arsip, laporan tertulis atau dokumentasi, dan hasil publikasi. Maka dalam hal ini data dapat diperoleh dari Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu. Dengan adanya sumberdata diatas peneliti bisa mendapatkan objek tujuan dan pengetahuan yang akan dikembangkan,

E. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, data dikumpulkan dengan menggunakan tiga metode yang disesuaikan dengan jenis data. Sehingga data yang diperoleh bersifat obyektif dan berhubungan dengan masalah yang diteliti. Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Wawancara : merupakan cara pengumpulan data dengan jalan tanya jawab yang dikerjakan dengan sistematis dan berdasarkan kepada tujuan penelitian. Wawancara yang menjadi tujuan peneliti pada pembangunan dan pemanfaatan trotoar, adalah pada karyawan maupun anggota Dinas Pengairan dan Bina Marga kota Batu. Wawancara juga di tujukan pada masyarakat dan pengguna trotoar yang ada di kota Batu.
2. Observasi adalah pengamatan langsung secara visual di lapangan untuk mencatat hala-hal, perilaku, dan sebagaimana perilaku tersebut. Hasil observasi atau pengamatan dengan membuat catatan lapangan dan dilakukan pada saat sesudah melakukan observasi atau pengamatan dilakukan.

3. Dokumentasi : merupakan teknik pengumpulan data melalui dokumen atau arsip pihak yang terkait dengan penelitian. Menurut Moleong dalam buku Metodologi Penelitian Kualitatif (2002: 161) “dokumen digunakan dalam penelitian, karena sebagai sumber data ia bersifat stabil, dapat digunakan sebagai bukti dalam suatu pengkajian, yang sifatnya alamiah sesuai dengan konteks”. Teknik dokumentasi ini digunakan untuk melengkapi data dari hasil wawancara dan hasil observasi

F. Instrumen Penelitian

Instrumen Penelitian adalah alat yang digunakan untuk memperoleh atau mengumpulkan data dalam rangka memecahkan masalah dan mencapai tujuan penelitian secara kualitatif. Adapun yang menjadi Instrumen Penelitian dalam hal ini adalah peneliti sebagai instrumen utama dibantu dengan instrumen tambahan yaitu pedoman wawancara serta perangkat penunjang lainnya seperti alat pencatatan dan sebagainya.

Menurut Meleong (2007:169:174) peneliti sebagai instrumen antara lain adalah:

1. Responsif terhadap lingkungan, dapat menyesuaikan diri pada keadaan situasi pengumpulan data, menekankan keutuhan dalam memandang keutuhan kehidupan sebagai suatu yang riil dan memiliki arti, mendasarkan diri atas perluasan pengetahuan, dapat memproses data secepatnya, dan memanfaatkan kesempatan untuk mencari respon yang tidak lazim dan idiosinkratik.

2. Pada pedoman wawancara, peneliti menggunakan pedoman wawancara yang berisikan serangkaian pokok-pokok yang akan diajukan untuk responden dalam penelitian dalam rangka mencari data penelitian.
3. Dokumen dan arsip-arsip merupakan data dari salinan arsip atau catatan resmi yang digunakan oleh peneliti dalam meneliti data yang dicari pada fokus penelitian.
4. Perangkat penunjang lapangan adalah alat untuk mengumpulkan data baik melalui pencatatan tertulis, alat perekam suara ataupun kamera. Hal ini bertujuan untuk menambah data peneliti yang melewatkan kata-kata yang tidak ditangkap saat proses wawancara.

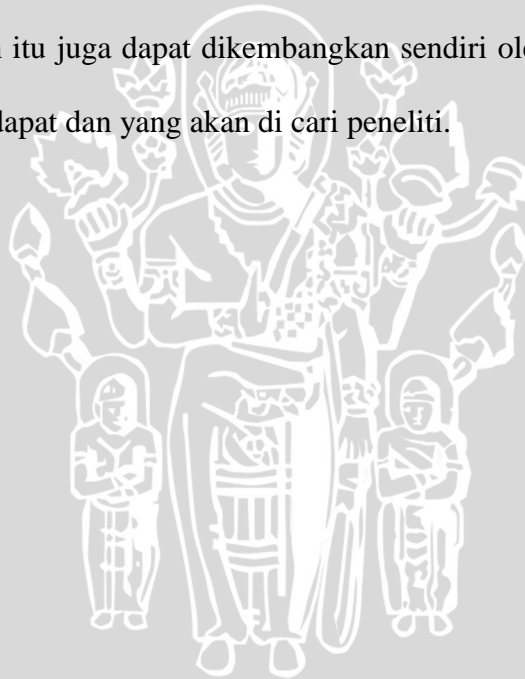
G. Analisa Data

Setelah data yang diperlukan diperoleh maka langkah selanjutnya adalah melakukan analisa. Analisa dilakukan dengan menggunakan metode analisa kualitatif dengan mendiskripsikan data yang terkumpul untuk memecahkan masalah penelitian. Tahapan dalam data kualitatif, yaitu :

- a. Pengumpulan data-data berupa kata-kata dan bukan rangkaian kata, yang terkumpul dari aneka cara.
- b. Reduksi data. Merupakan proses pemilihan, pemusatan pada penyederhanaan, pengabstrakan, dari transformasi data “kasar” yang muncul dari catatan tertulis di lapangan.
- c. Penyajian data. Sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

- d. Menarik kesimpulan (Verifikasi). Data yang telah diperoleh di lapangan disajikan sedemikian rupa kemudian dilakukan analisis terhadap data tersebut untuk memperoleh hasil sebenarnya

Analisa data yang dilakukan bersifat umum dan menyeluruh tentang hal-hal yang tercakup dalam fokus permasalahan yang menjadi pengamatan peneliti. Jadi dalam hal ini peneliti berusaha memberikan gambaran dan mendeksripsikan tentang upaya pemerintah Kota Batu dalam membangun dan meningkatkan fungsi trotoar. Hasil dan kecenderungan yang ada nantinya akan disimpulkan sebagai hasil penelitian. Selain itu juga dapat dikembangkan sendiri oleh peneliti, namun sesuai dengan yang didapat dan yang akan di cari peneliti.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum dan Kondisi Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum KOTA BATU

a) Karakter Lokasi dan Wilayah

Kota Batu terletak pada ketinggian rata-rata 871 m di atas permukaan laut. Kota Batu dikelilingi beberapa gunung, di antaranya adalah:

- Gunung Anjasmoro (2277 m)
- Gunung Arjuno (3339 m)
- Gunung Banyak
- Gunung Kawi (2651 m)
- Gunung Panderman (2040 m)
- Gunung Welirang (2156 m)

Sebagai layaknya Wilayah Pegunungan yang wilayahnya subur, Batu dan sekitarnya juga memiliki Panorama Alam yang indah dan berudara sejuk, tentunya hal ini akan menarik minat masyarakat lain untuk mengunjungi dan menikmati Batu sebagai kawasan pegunungan yang mempunyai daya tarik tersendiri. Untuk itulah di awal abad 19 Batu berkembang menjadi daerah tujuan wisata, khususnya orang-orang Belanda, sehingga orang-orang Belanda itupun membangun tempat-tempat Peristirahatan (Villa) bahkan bermukim di Batu.

Situs dan bangunan-bangunan peninggalan Belanda atau semasa Pemerintahan Hindia Belanda itupun masih berbekas bahkan menjadi aset dan

kunjungan Wisata hingga saat ini. Begitu kagumnya Bangsa Belanda atas keindahan dan keelokan Batu, sehingga bangsa Belanda mensejajarkan wilayah Batu dengan sebuah negara di Eropa yaitu Switzerland dan memberikan predikat sebagai De Klein Switzerland atau Swiss kecil di Pulau Jawa.

Peninggalan arsitektur dengan nuansa dan corak Eropa pada penjajahan Belanda dalam bentuk sebuah bangunan yang ada saat ini serta panorama alam yang indah di kawasan Batu sempat membuat Bapak Proklamator sebagai The Father Foundation of Indonesia yaitu Bung Karno dan Bung Hatta setelah Perang Kemerdekaan untuk mengunjungi dan beristirahat di kawasan Selecta Batu.

b) Sejarah Kota Batu

Sejak abad ke-10, wilayah Batu dan sekitarnya telah dikenal sebagai tempat peristirahatan bagi kalangan keluarga kerajaan, karena wilayah adalah daerah pegunungan dengan kesejukan udara yang nyaman, juga didukung oleh keindahan pemandangan alam sebagai ciri khas daerah pegunungan. Pada waktu pemerintahan Raja Sindok, seorang petinggi Kerajaan bernama Mpu Supo diperintah Raja Sendok untuk membangun tempat peristirahatan keluarga kerajaan di pegunungan yang didekatnya terdapat mata air. Dengan upaya yang keras, akhirnya Mpu Supo menemukan suatu kawasan yang sekarang lebih dikenal sebagai kawasan Wisata Songgoriti. Atas persetujuan Raja, Mpu Supo yang konon kabarnya juga sakti mandraguna itu mulai membangun kawasan Songgoriti sebagai tempat peristirahatan keluarga kerajaan serta dibangunnya sebuah candi yang diberi nama Candi Supo. Sebagaimana keinginan Raja,

ditempat peristirahatan tersebut terdapat sumber mata air yang mengalir dingin dan sejuk seperti semua mata air di wilayah pegunungan. Mata air dingin tersebut sering digunakan mencuci keris-keris yang bertuah sebagai benda pusaka dari kerajaan Sendok. Oleh karena sumber mata air yang sering digunakan untuk mencuci benda-benda kerajaan yang bertuah dan mempunyai kekuatan supranatural (Magic) yang maha dasyat, akhirnya sumber mata air yang semula terasa dingin dan sejuk akhirnya berubah menjadi sumber air panas. Dan sumber air panas itupun sampai saat ini menjadi sumber abadi di kawasan Wisata Songgoriti.

Wilayah Kota Batu yang terletak di dataran tinggi di kaki Gunung Panderman dengan ketinggian 700 sampai 1100 meter di atas permukaan laut, berdasarkan kisah-kisah orang tua maupun dokumen yang ada maupun yang dilacak keberadaannya, sampai saat ini belum diketahui kepastiannya tentang kapan nama "B A T U" mulai disebut untuk menamai kawasan peristirahatan tersebut. Dari beberapa pemuka masyarakat setempat memang pernah mengisahkan bahwa sebutan Batu berasal dari nama seorang ulama pengikut Pangeran Diponegoro yang bernama Abu Ghonaim atau disebut sebagai Kyai Gubug Angin yang selanjutnya masyarakat setempat akrab menyebutnya dengan panggilan Mbah Wastu. Dari kebiasaan kultur Jawa yang sering memperpendek dan mempersingkat mengenai sebutan nama seseorang yang dirasa terlalu panjang, juga agar lebih singkat penyebutannya serta lebih cepat bila memanggil seseorang, akhirnya lambat laun sebutan Mbah Wastu dipanggil Mbah Tu menjadi

Mbatu atau batu sebagai sebutan yang digunakan untuk Kota Dingin di Jawa Timur.

Sedikit menengok ke belakang tentang sejarah keberadaan Abu Ghonaim sebagai cikal bakal serta orang yang dikenal sebagai pemuka masyarakat yang memulai babat alas dan dipakai sebagai inspirasi dari sebutan wilayah Batu, sebenarnya Abu Ghonaim sendiri adalah berasal dari Jawa Tengah. Abu Ghonaim sebagai pengikut Pangeran Diponegoro yang setia, dengan sengaja meninggalkan daerah asalnya Jawa Tengah dan hijrah di kaki Gunung Panderman untuk menghindari pengejaran dan penangkapan dari serdadu Belanda (Kompeni).

Abu Ghonaim atau Mbah Wastu yang memulai kehidupannya bersama dengan masyarakat yang ada sebelumnya serta ikut berbagi rasa, pengetahuan dan ajaran yang diperolehnya semasa menjadi pengikut Pangeran Diponegoro. Akhirnya banyak penduduk dan sekitarnya dan masyarakat yang lain berdatangan dan menetap untuk berguru, menuntut ilmu serta belajar agama kepada Mbah Wastu. Bermula mereka hidup dalam kelompok (komunitas) di daerah Bumiaji, Sisir dan Temas akhirnya lambat laun komunitasnya semakin besar dan banyak serta menjadi suatu masyarakat yang ramai. Sebagai layaknya Wilayah Pegunungan yang wilayahnya subur, Batu dan sekitarnya juga memiliki Panorama Alam yang indah dan berudara sejuk, tentunya hal ini akan menarik minat masyarakat lain untuk mengunjungi dan menikmati Batu sebagai kawasan pegunungan yang mempunyai daya tarik tersendiri bahkan bagi wisatawan.

c) Makna Lambang Kota Batu



1. Gambar Bintang

Melambangkan Ketuhanan Yang Maha Esa, yang bermakna meskipun berbeda suku, agama, dan pandangan hidup tetap menjunjung tinggi kerukunan umat beragama.

2. Padi dan Kapas

melambangkan pangan dan sandang yang terdiri dari padi berjumlah 17 dan kapas berjumlah 10 mempunyai makna tanggal dan bulan peresmian Kota Batu.

3. Gambar Gunung

melambangkan kekuatan dan kebesaran yaitu Kota Batu berada pada lereng Gunung Panderman, gunung Arjuno, dan Gunung Welirang.

4. Gambar Keris

Berwarna keemasan dengan posisi tegak yang melambangkan jiwa ksatria, kekuatan, ketajaman pikir, batin dan perjuangan yang pantang menyerah serta kepribadian yang berbudaya untuk mencapai Kota Batu kedepan.

5. Gambar Rantai

Warna hitam yang melambangkan Persatuan dan Kesatuan dalam Negara Republik Indonesia. Rantai berjumlah tiga diartikan bahwa hubungan antara Manusia dengan Tuhan serta alam dan sesamanya.

6. Gambar Candi

Melambangkan sistem pemerintahan Kota Batu yang tertib, rapi, dan teratur.

7. Warna Dasar Hijau

Dengan gambar filosofi petak-petak sawah melambangkan Kota batu adalah daerah Agraris, mengandung arti filosofi "Gemah Ripah Loh Jinawi" (Daerah subur) dan sebagian besar masyarakatnya bertani.

8. Gambar Air

Melambangkan subur kehidupan yang lestari.

9. Bentuk Perisai

Memiliki 5 sisi yang melambangkan pemerintah Kota Batu berdasarkan Pancasila sebagai Dasar negara Republik Indonesia.

10. Warna Merah Putih

Melambangkan Bendera Indonesia.

11. Tulisan Kota Batu

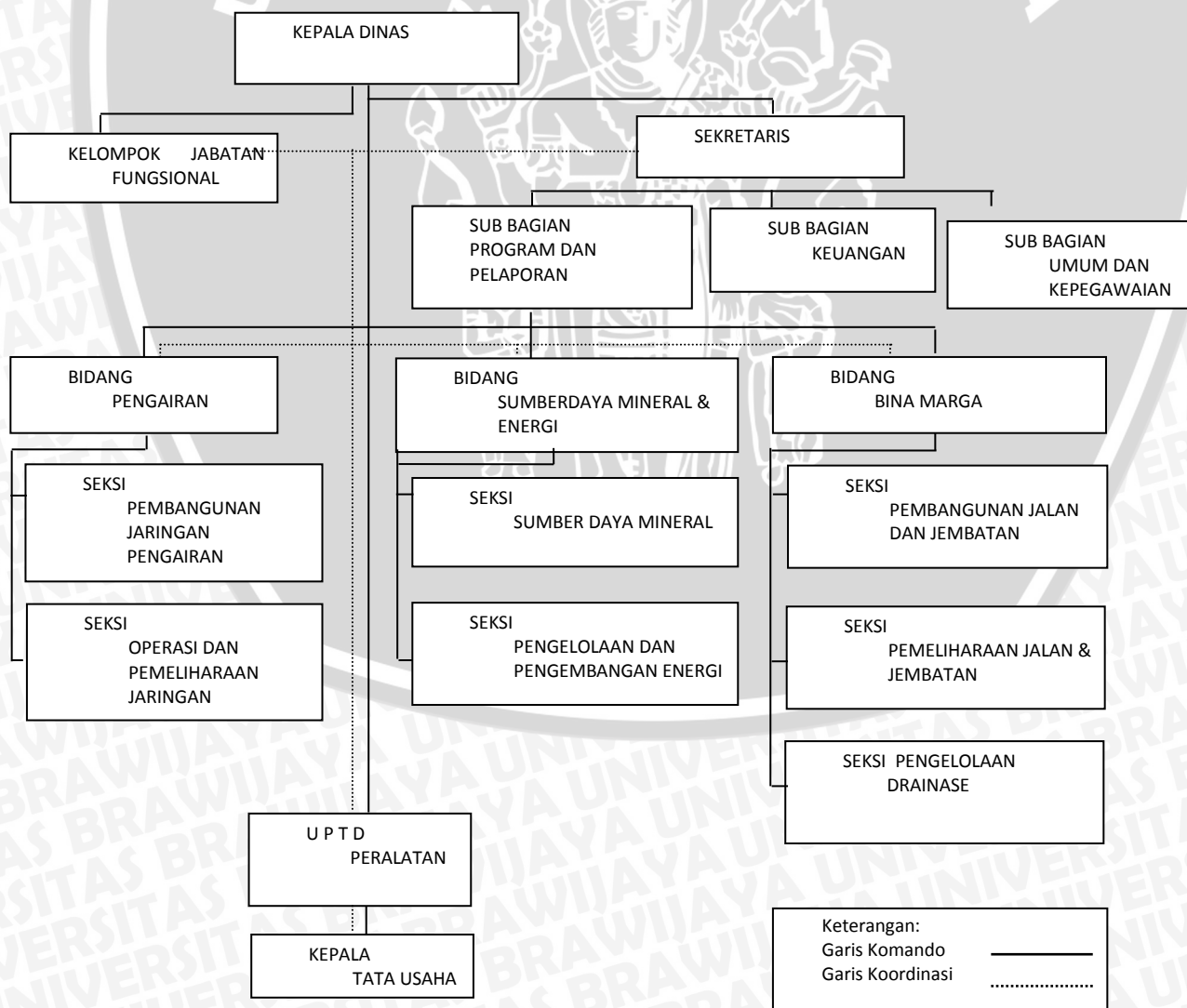
Menunjukkan sebutan bagi Kota dan Pemerintah Kota Batu.

12. Hakaryo Guno Mamayu Bawono

Merupakan makna Condro Sengkolo yang mengandung arti Berkarya Guna Membangun Negara. Condro Sengkolo 1934 adalah Tahun Jawa yang merupakan peresmian Pemerintah Kota Batu dengan nilai kata : Hakaryo = 4, Guno = 3, Mamayu = 9, Bawono = 1 berjumlah 17, sebagai tanggal peresmian Kota Batu,

d) Tabel 4. 1 Struktur Organisasi Dinas Pengairan dan Bina Marga

Adapun bagan struktur organisasi Dinas Pengairan dan Bina Marga adalah sebagai berikut :



2. Gambaran Umum Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu

A. Kondisi Internal Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu

Dasar hukum dari terbentuknya Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu adalah Peraturan Pemerintah Daerah Kota Batu Nomor 5 Tahun 2008 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kota Batu dan Peraturan Walikota Batu Tahun 2008.

Untuk dapat mendukung kondisi yang diinginkan perlu peningkatan kemampuan teknis perencanaan, sehingga dapat mendorong berkembangnya aspirasi masyarakat dan mengusulkannya dalam bentuk kegiatan - kegiatan yang memang benar-benar dibutuhkan untuk membawa kearah yang lebih baik lagi, bukan kegiatan-kegiatan yang sebenarnya berangkat dari keinginan-keinginan semata seperti kebanyakan usulan selama ini.

Dinas Pengairan dan Bina Marga sebagai instansi yang mempunyai tugas membantu Walikota dalam melaksanakan Pembangunan Daerah, dituntut semakin profesional dalam bidang tugasnya untuk memberdayakan dan mengembangkan potensi yang dimiliki sehingga dapat memecahkan isu strategis daerah sampai pada titik-titik potensial permasalahan sehingga dapat memberikan manfaat bagi masyarakat luas. Untuk itu kualitas aparatur dan sikap aparatur sangatlah menentukan dalam mewujudkan *good governance*.

Untuk mewujudkan administrasi pemerintahan yang mampu mendukung kelancaran dan keterpaduan pelaksanaan tugas dan fungsi sebagai pelaksana pembangunan serta untuk meningkatkan pendayagunaan aparatur pada pelaksanaan Pembangunan, saat ini Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu

didukung oleh 115 orang personil yang terdiri dari 83 orang berstatus sebagai pegawai negeri dan 32 orang lainnya adalah tenaga kontrak.

Sampai dengan akhir tahun 2012, jumlah pegawai Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu berjumlah 83 orang. Dari segi perkantoran, untuk melaksanakan tugas sudah cukup memadai, mengingat sudah memiliki gedung sendiri yang representatif.

B. Lingkungan Strategis

Dinas Pengairan dan Bina Marga merupakan unsur pelaksana otonomi daerah di bidang pekerjaan umum sub bidang pengairan dan bina marga. Dinas Pengairan dan Bina Marga dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang dalam melaksanakan tugasnya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.

C. Program Pembangunan Jalan dan Trotoar 2013 – 2017

Sebagai dinas penghasil pendapatan daerah, Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu merencanakan anggaran pendapatan dari retribusi pengurusan surat ijin untuk bangunan diatas perairan umum, retribusi pengurusan surat ijin perubahan status tanah dari lahan basah ke lahan kering, dan penyewaan alat-alat berat. Sebagai obyek pokok dalam memperoleh pemasukan, maka sosialisasi dan peningkatan pelayanan terhadap masyarakat dalam pengurusan surat ijin untuk bangunan diatas perairan umum dan

pengurusan surat ijin perubahan status tanah dari lahan basah ke lahan kering perlu mendapat perhatian yang lebih.

Seiring dengan meningkatnya kesadaran masyarakat untuk mengurus ijin bangunan dan lahan yang dimiliki akan meningkatkan pendapatan daerah disamping untuk memperlancar penataan tata ruang kota karena data lebih akurat dan bisa disesuaikan dengan rencana tata ruang Kota Batu. Sebagai implementasi dari visi dan misi Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu, maka disusunlah program-program yang menunjang terciptanya Kota Batu sebagai Kota Pariwisata dan Kota Pertanian yang berwawasan dan ramah lingkungan.

Dalam penyusunan program dan kegiatan, Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu mengakomodasi sesuai dengan lokalitas SKPD, Lintas SKPD, dan Lintas Kewilayahan di bawah ini:

Tabel 4.2

Rencana dan Kegiatan Dinas Pengairan dan Bina Marga dalam Pembangunan/ Pemeliharaan infrastruktur Kota Batu 2013-2017

Sasaran Strategis	Program / Kegiatan	Target	Anggaran (Rp)
Terlaksananya Pembangunan Jalan	Program Pembangunan Jalan	24	25.621.730.010
Terlaksananya Pembangunan Trotoar	Kegiatan Pembangunan Trotoar	17	20.033.561.930
Terlaksananya Pembangunan Saluran Drainase/ Gorong-gorong	Program Pembangunan Saluran Drainase/ Gorong-gorong	15	18.588.168.080

Terlaksananya Rehabilitasi/ Pemeliharaan Jalan	Kegiatan Rehabilitasi/ Pemeliharaan Jalan	30	10.214.065.600
Terlaksananya Rehabilitasi/ Pemeliharaan Trotoar	Kegiatan Rehabilitasi/ Pemeliharaan trotoar	15	8.513.292.080

Program lokalitas SKPD yaitu program-program yang disusun sesuai dengan tugas pokok dan fungsi (tupoksi) SKPD yang perumusannya memperhatikan upaya pencapaian visi dan misi Dinas dan sejalan dengan strategi dan arah kebijakan yang ditetapkan. Program-program ini disusun berdasarkan agenda pembangunan lima tahun kedepan. Berikut ini program-program yang akan dilaksanakan.

- a. Program Pembangunan Jalan dan trotoar, dengan agenda kegiatan :
 - Perencanaan pembangunan jalan;
 - Pembangunan jalan;
 - Perencanaan pembangunan trotoar;
 - Pembangunan trotoar;
 - Monitoring, evaluasi dan pelaporan.
- b. Program Rehabilitasi/Pemeliharaan Jalan dan trotoar, dengan agenda kegiatan :
 - Perencanaan rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan trotoar;
 - Rehabilitasi/pemeliharaan jalan;
 - Perencanaan pembangunan dan pemeliharaan trotoar ;
 - Monitoring, evaluasi dan pelaporan.

c. Program Pembangunan Saluran Drainase/Gorong-gorong, dengan agenda kegiatan :

- Perencanaan Pembangunan saluran drainase/gorong-gorong;
- Survei kontur saluran drainase/gorong-gorong;
- Pembangunan saluran drainase/gorong-gorong;
- Monitoring, evaluasi dan pelaporan.

d. Program Pembangunan Sistem Informasi/Data Base Jalan dan trotoar, dengan agenda kegiatan :

- Penyusunan sistem informasi/data base jalan;
- Penyusunan sistem informasi/data base trotoar;
- Monitoring, evaluasi dan pelaporan.

e. Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Kebinamargaan, dengan agenda kegiatan :

1) Seksi pembangunan jalan dan trotoar mempunyai tugas melaksanakan penyusunan perencanaan, pelaksanaan pembangunan dan peningkatan jalan. Dalam melaksanakan tugasnya Seksi pembangunan jalan dan trotoar mempunyai fungsi :

- a. Penyiapan bahan penyusunan konsep rencana pembangunan dan peningkatan jalan dan trotoar;
- b. Penyiapan bahan pekerjaan pembangunan dan peningkatan jalan dan trotoar;

- c. Penyiapan bahan penelitian dan pengkajian dokumen teknis serta pembinaan dan pengawasan kegiatan pembangunan dan peningkatan jalan dan trotoar;
- d. Penyiapan bahan pembinaan, pengawasan dan pengendalian teknis pembangunan dan peningkatan jalan dan trotoar;
- e. Penyiapan bahan penganalisisan dan pengevaluasian peran dan status jalan dan trotoar;

D. Visi, Misi dan Tujuan Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu

1. Visi

Pada dasarnya visi adalah sebuah gambaran ideal tentang situasi dan kondisi yang diinginkan dan yang akan diwujudkan pada suatu kurun waktu tertentu. Visi adalah sebuah pemikiran dan pandangan yang berwawasan jauh kedepan dan terbentuk dari kombinasi antara renungan dan keinginan. Namun tetap berlandaskan pada hasil analisis obyektif atas situasi masa kini dan kemampuan untuk mewujudkan kondisi masa depan yang diinginkan. Berdasarkan pemahaman ini maka visi terbentuk dari sejumlah unsur penting yakni pemikiran yang berwawasan jauh, obyektifitas penilaian atas situasi masa kini dan kesadaran kolektif tentang kemampuan untuk mewujudkannya. Tanpa obyektifitas, visi dapat berubah menjadi slogan. Disamping itu visi yang baik adalah visi yang mampu menggugah komitmen setiap arang untuk ikut memperjuangkan upaya perwujudan visi. Oleh karena itu rumusan visi harus

disosialisasikan kepada segenap unsur yang terkait untuk disepakati secara kolektif.

Periode tahun 2012 - 2017, Visi pembangunan Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu adalah :

“Tewujudnya pembangunan, rehabilitasi, pengawasan dan pengendalian bidang Pengairan dan Bina Marga, upaya konservasi Sumber Daya Air dan Energi, serta pelayanan prima untuk menunjang Kota Batu sebagai Sentra Pertanian Organik Berbasis Kepariwisata Internasional.”
Ditunjang Oleh Pendidikan Yang Tepatguna dan Berdaya Saing Ditopang Sumberdaya (Alam, Manusia Dan Budaya) Yang Tangguh Diselenggarakan Oleh Pemerintahan Yang Baik, Kreatif, Inovatif, Dijiwai Oleh Keimanan Dan Ketaqwaan Kepada Tuhan Yang Maha Esa.

2. Misi

Misi adalah rumusan umum mengenai upaya-upaya yang akan dilaksanakan dalam rangka mewujudkan visi. Berdasarkan visi yang ditetapkan dijabarkan kedalam 6 (enam) misi antara lain sebagai berikut :

1. Memenuhi kebutuhan infrastruktur di bidang sumber daya air, termasuk mendukung ketahanan pangan melalui pengembangan jaringan irigasi, mendukung ketersediaan air bersih, serta mengamankan pusat-pusat produksi dan permukiman dari bahaya daya rusak air;

2. Memenuhi kebutuhan infrastruktur di bidang jalan, jembatan, plengsengan dan drainase, dalam rangka mendukung pengembangan wilayah dan kelancaran distribusi barang dan jasa;
3. Mengoptimalkan pemanfaatan potensi sumber daya energi dan pertambangan dalam rangka mendukung pemenuhan energi alternatif, serta mencegah terjadinya kerusakan lingkungan akibat aktivitas penambangan;
4. Meningkatkan kapasitas aparatur dan masyarakat dalam pembangunan infrastruktur bidang sumber daya air, jaringan irigasi, jalan, jembatan, plengsengan dan drainase;
5. Mengembangkan teknologi yang tepat guna dan kompetitif serta meningkatkan keandalan mutu infrastruktur;
6. Menerapkan organisasi yang efisien, tata laksana yang efektif dan terpadu dengan prinsip *good governance* serta mengembangkan SDM yang profesional.

3. Tujuan

Tujuan merupakan gambaran agenda pembangunan dalam rangka mewujudkan visi dan menjalankan misi yang telah ditetapkan. Tujuan yang ingin dicapai Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu adalah sebagai berikut :

1. Terwujudnya pembangunan, operasi, dan pemeliharaan jaringan irigasi, jaringan air minum, dan pengendalian banjir yang berkualitas dan berwawasan lingkungan;

2. Terwujudnya pembangunan dan pemeliharaan jaringan jalan, jembatan, plengsengan dan drainase yang berkualitas dan berwawasan lingkungan;
 3. Terwujudnya pemanfaatan potensi sumber-sumber energi alternatif dan potensi pertambangan yang optimal;
 4. Terwujudnya peran serta masyarakat dalam perencanaan, pelaksanaan dan evaluasi kegiatan yang dilaksanakan;
 5. Terwujudnya kemampuan manajemen penyelenggaraan pembangunan dan pemeliharaan secara mantap;
 6. Terwujudnya organisasi yang efisien, tata laksana yang efektif dan terpadu dengan prinsip *good governance* serta mengembangkan SDM yang profesional dan mempunyai kompetensi sesuai dengan tupoksinya.
1. Adanya Undang – Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah, memberikan peluang kebijakan kepada daerah, sehingga dapat memberi peluang juga kepada Dinas untuk menentukan skala prioritas program sesuai dengan kebutuhan daerah;
 2. Dukungan Kepala Daerah terhadap program dan kebijakan lainnya yang telah dan sedang dilaksanakan oleh SKPD;
 3. Partisipasi masyarakat terhadap program pembangunan yang cukup baik, sehingga memunculkan sinergi dalam perencanaan program dan pelaksanaan pembangunan;

B. Penyajian Data dan Fokus Penelitian

1. Upaya yang dilakukan oleh Dinas Pengairan dan Bina Marga, Pemerintah Kota Batu dalam meningkatkan pembangunan trotoar.

Tabel. 4.3
Rekapitulasi Pembangunan Trotoar Tahun 2012-2014

No.	Lokasi Pembangunan Trotoar di Kota Batu	Volume (M1)	Sumber Dana	
			APBN	APBD Kota
1	Pembangunan Trotoar Jl. WR. Supratman	500 m1	-	97.000.000
2	Pembangunan Trotoar Jl. Sudiro	340 m1	-	97.000.000
3	Pembangunan Trotoar Jl. Kartini	240 m1	-	92.150.000
4	Pembangunan Trotoar Jl. Sultan Agung	900 m1	-	97.000.000
5	Pembangunan Trotoar Jl. Imam Bonjol	600 m1	-	58.200.000
6	Pembangunan Trotoar Jl. Hasanudin	857 m1	-	93.120.000
7	Pembangunan Trotoar Jl. Suropati	1250 m1	-	97.000.000
8	Pembangunan Trotoar Jl. Ahmad Yani	348 m1	-	97.000.000
9	Pembangunan Trotoar Jl. Dewi Sartika	1100 m1	-	97.000.000
10	Pembangunan Trotoar Jl. Agus Salim	500 m1	-	92.150.000

Target rencana pembangunan trotoar yang baru akan dilaksanakan oleh

Dinas Pengairan dan Bina Marga pada 2014-2016:

- Jalan Diponegoro (depan Batos),
- Jalan Gajahmada (alun-alun),
- Jalan Diran (Batos),

- Jalan M. Hatta (Pendem),
- Desa Punten (arah ke Selecta),
- Jalan Panglima Sudirman.

Rencana pembangunan akan terlaksana sesuai anggaran yang di keluarkan Pemkot Batu. Sebab rencana/ program pembangunan yang diharapkan akan dilaksanakan pada akhir tahun 2014 ini, pada jalan Gajahmada, jalan Panglima Sudirman dan jalan M. Hatta, Dinas Pengairan dan Bina Marga memerlukan dana hingga 3,5 miliar rupiah.

Dengan standart pembangunan yang sudah ditentukan di tentukan sebelumnya pada trotoar yang modern, dan menyesuaikan lebar jalan raya, sehingga trotoar yang dibangun secara bertahap ini diharapkan akan maksimal dan merata di seluruh wilayah Kota Batu, yaitu:

- Lebar trotoar 2- 2,5 meter pada lebar jalan raya yang sempit.
- Lebar trotoar 3 meter untuk lebar jalan raya yang lebih luas.
- Pada pembangunan trotoar yang sedang berjalan, secara bersamaan drainase/ gorong-gorong juga akan diperbaiki dan dinormalisasi.
- Permukaan trotoar yang baru ini dipercantik dengan keramik, batu granit dibuat menonjol yang bermanfaat bagi tuna netra.
- Tinggi pada setiap ujung penghubung trotoar disama ratakan yang bermanfaat bagi difabel terutama pengguna kursi roda.

Tabel 4.4
Realisasi Kegiatan dan Program Pembangunan
Saluran Drainase dan Gorong-Gorong 2013

Kegiatan	Sasaran	Realisasi Target					
		Keuangan			Kinerja		
		Pagu	Realisasi/ Capaian Target	%	Indikator Kinerja	Target	Realisasi/ Capaian Target
Pembangunan Saluran Drainase/Gorong-Gorong	Mencegah Banjir dan Kerusakan Lingkungan dari Daya Rusak Air	1.625.000.000	1.599.750.000	98,44	Saluran Drainase/ Gorong Gorong	15 Paket	15 Paket

Pada tabel program pembangunan saluran drainase gorong-gorong yang dibangun bersamaan dengan pembangunan trotoar ini bertujuan untuk mencegah kerusakan permukaan jalan dan trotoar yang diakibatkan oleh air hujan dengan cara mengalirkan air hujan/air secepat mungkin keluar dari permukaan jalan, mencegah aliran air yang berasal dari daerah di sekitar jalan masuk ke daerah perkerasan jalan serta mencegah kerusakan lingkungan disekitar jalan akibat

aliran air. Sementara program pembangunan gorong-gorong ini bertujuan untuk memperlancar air menuju ke sungai dengan cara mengalirkan air dari sisi jalan ke sisi lainnya. Secara umum kegiatan dalam program ini bermanfaat untuk mencegah banjir dan kerusakan lingkungan dari daya rusak air. Dengan adanya program trotoar yang sudah dilaksanakan pada penjelasan diatas. Maka pembangunan trotoar di harapkan akan terlaksana dengan baik. Sehingga Pemkot

Batu dan Dinas Pengairan dan Bina Marga dapat memberikan pelayanan yang maksimal.

a. Meningkatkan Kebersihan dan Kenyamanan Pejalan Kaki

Pembangunan yang merata tidak hanya menjadi suatu hal yang diinginkan oleh masyarakat saja melainkan juga pemerintah. Pemerintah selalu berusaha mewujudkan apa yang diharapkan oleh masyarakat karena memang merupakan suatu kewajiban pemerintah dalam memberikan pengadaan fasilitas serta pelayanan terbaik bagi masyarakat. Keberadaan fasilitas umum sudah ada sejak jaman nenek moyang tetapi fasilitas yang canggih mengikuti sesuai dengan kemajuan dan perkembangan jaman. Hal ini juga terjadi dengan keberadaan trotoar di Kota Wisata Batu. Sebelum memisahkan diri dari Kabupaten Malang, keberadaan fasilitas umum boleh dikatakan sangat kurang. Akan tetapi setelah Kota Batu menjadi kota yang mandiri, fasilitas umum semakin diperhatikan untuk memberikan kenyamanan dan kebutuhan masyarakat.

Gambar. 4.1
Kondisi Trotoar Yang Bersih Diharapkan Memberikan Kenyamanan
Bagi Pejalan Kaki di Kota Batu



Dengan tujuan dan harapan Pemkot Batu untuk memberikan pemanfaatan trotoar yang maksimal memang terjadi kendala pada aspek pengadaan pendukung pada trotoar. Seperti belum adanya tempat duduk untuk beristirahat sesaat bagi pejalan kaki, tempat sampah yang belum disediakan secara massal dan lain-lain. Maka dengan adanya pembangunan trotoar yang masih kurang maksimal, Dinas Pengairan dan Bina Marga beserta Dinas lain yang memiliki hubungan kerja pada pembangunan trotoar memiliki target yang lebih maksimal yang akan dilaksanakan pada tahun ini, dan tergantung dengan faktor pendukung lain. Hal ini juga diungkapkan oleh Dinas Bina Marga berikut ini:

"Sejarah pembangunan Kota Batu yang lebih bermanfaat dan bertujuan untuk mempercantik dan lebih modern seperti sekarang ini dimulai pada tahun 2006 hingga sekarang. Sebelumnya trotoar di kota ini masih belum mendapat perhatian yang baik. Setelah kota ini gencar melakukan pembangunan di berbagai sektor pariwisata, barulah pada sektor infrastruktur mulai diperhatikan. Selain untuk mempercantik kota,

pembangunan infrastruktur terutama trotoar dibangun untuk memberikan kenyamanan bagi para pejalan kaki selain itu juga untuk memberikan layanan dan ruang bagi masyarakat yang mengalami cacat fisik atau difabel. Selain itu, pembangunan tersebut sejalan dengan konsep kota yaitu konsep kota wisata". (Wawancara dengan Bapak Iwan Suprianto selaku Kabid Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota batu, 11 November 2013, Pukul 09.38 WIB, di ruang kerja).

Sebelum melakukan pembangunan fasilitas umum, pemerintah perlu melihat keberadaan dan kelayakan infrastruktur apakah sudah memenuhi kenyamanan bagi pengguna yaitu masyarakat, namun kenyamanan tidak akan maksimal jika kebersihan kurang diperhatikan. Pemerintah tidak begitu saja membangun tanpa melihat kondisi dilapangan bagaimana keadaan fasilitas umum yang akan digunakan dan diperuntukan bagi masyarakat. Selain itu dalam membangun juga dilihat dari aspek lain yaitu dilihat dari aspek keindahan atau aspek estetika. Seperti yang diungkapkan:

"Kondisi trotoar saat ini semakin baik, meskipun pembangunan trotoar yang lebih modern yang bertujuan untuk memperindah wajah kota masih dalam proses yang dilakukan secara bertahap selain itu, bertujuan untuk memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki dan masyarakat. Tetapi sampai saat ini, semua sudah digodok dan terprogram sesuai dengan rencana pembangunan yang sudah dibuat". (oleh Bapak Agung Supriadi selaku Kasubag Program dan Pelaporan Dinas Pengairan dan Bina Marga pada 11 November 2013, Pukul 10.17 WIB di ruanganya).

Pemerintah Kota Batu dalam mewujudkan dan memberikan pelayanan pada masyarakat terutama pejalan kaki yang melalui trotoar yang baru ini. Pemkot Batu tidak hanya memberikan tugas pada Dina Pengairan dan Bina Marga saja. Tetapi pada dinas-dinas yang berhubungan dalam menjaga kenyamanan dan keindahan trotoar Kota Batu ini dan bisa dibilang hubungan kerja antar elemen

dinas yang bertanggung jawab pada kewajibannya masing-masing. Seperti hubungan kerja dengan Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang dan Dinas Kebersihan.

“Untuk memaksimalkan upaya dalam menjaga dan memelihara keindahan trotoar yang sedang akan dibangun ataupun yang sudah dibangun ini mas. Kami selaku Dinas yang bertanggung jawab dalam pembangunan trotoar tidak hanya bekerja sendiri. Oleh sebab itu pelayanan yang diberikan pada pengguna trotoar bisa sangat maksimal, dan juga berdampak pada keindahan dan daya tarik wisatawan lokal ataupun asing”. (Bapak Agung Supriadi selaku Kasubag Program dan Pelaporan Dinas Pengairan dan Bina Marga pada 11 November 2013 Pukul 10.30 WIB di ruanganya).

Adapun semakin membaiknya keadaan trotoar saat ini yang terdapat di Kota Wisata Batu merupakan hasil dari kerja keras dari semua elemen yang bersangkutan, hal tersebut juga sejalan dengan tujuan dan sasaran dari pemerintah Kota Batu.

Gambar. 4. 2

Tanggung Jawab Setiap Masyarakat Dalam Menjaga Kebersihan dan Kenyamanan Trotoar



Pemerintah Kota Batu mempunyai beberapa upaya lain dalam memenuhi kebutuhan akan fasilitas umum khususnya trotoar di Kota Batu. Selain pengadaan berupa tong sampah, tempat duduk semacam halte yang baru dan tanaman yang membantu memberikan keindahan di sekitar trotoar yang sudah ada saat ini. Upaya Pemkot Batu dan Dinas Pengairan dan Bina Marga juga menghimbau, keindahan dan kenyamanan trotoar akan lebih maksimal apabila masyarakat juga saling menjaga dan menghargai sesama pengguna jalan. Hal tersebut diakui:

“Upaya Pemkot dan Dinas Pengairan dan Bina Marga telah memberikan pembangunan trotoar yang lebih nysman dan indah. Tapi masyarakat batu kadang lupa kalau tindakan mereka kurang memberikan kenyamanan pengguna jalan lain. Makanya tanggung jawab setiap orang pengguna trotoar harus lebih baik lagi. Soalnya kalau hanya kita saja yang di salahkan dalam pembangunan yang dianggap kurang nyaman ya agak gk enak juga mas. Maka dari itu Pemkot dan Dinas Pengairan dan Bina Marga juga minta kerjasama juga dengan masyarakat batu, gitu mas”. (Bapak Agung Supriadi selaku Kasubag Program dan Pelaporan Dinas Pengairan dan Bina Marga pada 11 November 2013 Pukul 10.25 WIB di ruangannya).

Dengan adanya orientasi yang dilaksanakan dalam pembangunan trotoar di Kota Batu dengan memperhatikan aspek pembangunan kota dan daerah atau yang menjadi pusat di Kota Batu. Seperti pengecekan kondisi trotoar baru yang terkadang sudah ambles karna banyak faktor, seperti hujan lebat dan genangan air hujan pada akhir-akhir ini, sehingga meninggalkan sampah yang tertinggal bahkan dapat merusak trotoar, pondasi trotoar yang kurang maksimal saat proses pembuatannya. Selain itu upaya Pemkot Kota Batu dalam memberikan kebersihan dan kenyamanan yang dinilai sangat membantu adalah dengan meminimalkan penjual atau merelokasi para PKL yang sudah menjadi juga masalah utama di kota-kota lain. Disinilah manfaat lain dari adanya hubungan

kerja atau bisa dibilang kerjasama antar dinas terkait dalam memberikan pelayanan pada masyarakatnya antara Dinas Pengairan dan Bina Marga yang bertujuan membangun trotoar yang lebih baik, dengan dibantu Dinas lain yang memberikan kesempurnaan dalam hal memanfaatkan trotoar yang lebih baik bagi masyarakat Kota Batu dan wisatawan yang berkunjung.

b. Meningkatkan Pembangunan Trotoar yang Ramah Bagi Difabel dan Lansia

Kebutuhan akan trotoar sebagai penunjang dalam mewujudkan kota yang ramah bagi pengguna atau pejalan kaki sangatlah diperlukan. Tersedianya sarana dan prasarana yang memadai merupakan faktor penunjang bagi pejalan kaki terlebih bagi difabel. Dengan adanya trotoar yang nyaman bagi masyarakat dan juga bermanfaat khususnya bagi difabel dan lansia yang memadai ini diharapkan sub dinas pengairan dan bina marga akan dapat menangani masalah pengadaan trotoar dan pengelolaannya dengan baik sesuai dengan yang diharapkan, sehingga akan tercipta suatu kota yang mempunyai sarana yang berfungsi sebagai mana mestinya dan juga selain dapat mempercantik kota.

Gambar. 4. 3
Pembangunan Trotoar Bagi Difabel: Desain Tahun 2012 (Merah-Hitam) dan Tahun 2013 (Hitam-Putih)



Dalam rangka untuk mewujudkan pembangunan trotoar kota yang ramah bagi difabel dan lansia sebagaimana yang telah di semboyankan sebagai pola hidup oleh Pemerintah Kota Batu, maka dinas Bina Marga terus berupaya untuk dapat melengkapi dan memperbanyak trotoar yang ramah, bersih, aman dan sangat sesuai dalam memberikan kenyamanan khususnya bagi difabel dan lansia. Sehingga masalah kurangnya trotoar bagi difabel dan lansia dapat teratasi. Dan keamanan bagi difabel, lansia dan tuna netra dapat terwujud. Sebagaimana yang dijelaskan:

”Sampai dengan saat ini dengan adanya program pembangunan trotoar yang dilakukan secara berkesinambungan kami optimis dapat memberikat pelayanan terbaik bagi warga Batu dalam pembangunan trotoar. Namun saat ini kami juga telah mengusulkan untuk kebutuhan sarana dan prasarana kebersihan di sepanjang trotoar yang masih sangat minim. Hal ini kami lakukan untuk mengimbangi semakin banyaknya masyarakat pengguna trotoar khususnya difabel dan lansia, sehingga kami dapat

memberikan pelayanan yang optimal kepada masyarakat”. (wawancara dengan Kasubag umum Dinas Bina Marga Bapak Rudi hartono tanggal 22 November pukul 10.15 di ruang kerjanya)’.

Mengenai anggaran untuk meningkatkan pembangunan trotoar yang nyaman bagi difabel dan lansia. Dinas Bina Marga memang akan memberikan pelayanan yang maksimal, Namun tetap pada anggaran yang akan di alokasikan bagi pembangunan trotoar. Sebab pembanguna trotoar yang ramah bagi difabel dan lansia memang sangat berbeda dalam hal dana jika dibandingkan dengan trotoar yang dibangun sebelumnya., menjelaskan bahwa :

”Peningkatan Pembangunan trotoar yang ramah bagi warga khusus, diambilkan dari Dana Alokasi Umum (DAU) yang bersumber dari APBD. Pembelian sarana dan prasarana selain untuk keindahan. Pemkot berusaha memberikan pelayanan bagi kaum difabel tidak hanya asal membangun saja, Maka masalah dana tersebut dilakukan oleh Dinas Bina Marga melalui Sub Bagian Perlengkapan, dimana untuk pertanggung jawaban penggunaan anggaran tersebut akan dilaporkan kepada Kuasa Pengguna Anggaran (KPA)”. (wawancara dengan Kasubag Umum Bina Marga Bapak Rudi Hartono tanggal 22 November 2006 pkl. 10.30 di ruang kerjanya).

Anggaran dalam pembangunan trotoar sampai dengan saat ini tidak mengalami hambatan, karena setiap tahun dananya selalu tersedia. Pengadaan sarana dan prasarana kebersihan di sepanjang trotoar juga harus segera ditambah jumlahnya. Meskipun pembangunan trotoar yang baru ini masih dalam secara bertahap.

Gambar. 4. 4**Pembangunan Trotoar Yang Dianggap Kurang Memberikan Pelayanan Bagi Difabel dan Lansia.**

Selain itu jika perlu diadakan penambahan pembangunan trotoar khusus bagi difabel dan lansia, maka sebisa dan secepat mungkin harus segera terlaksana. Terutama dapat memberikan kesempurnaan bagi pengguna trotoar terutama kaum difabel dan lansia. Dan juga diharapkan oleh masyarakat, pembangunan yang sama juga segera di berikan pada daerah di pedesaan, atau tidak hanya di wilayah perkotaan saja:

Memang pembangunan trotoar yang ramah bagi difabel masih pada tahapan-tahapan di daerah perkotaan saja. Namun menurut saya itu bukan karna semata untuk keindahan saja. Sebab selain dilihat dari dana, pembangunan trotoar masih belum ada di desa karna faktor kepadatan masyarakat pengguna trotoar. Namun Pemkot Batu memastikan akan segera memberikan pembangunan secara merata pada semua trotoar di Kota Batu, begitu mas". (wawancara Kasubag Program dan Pelaporan Bina Marga dengan Bapak Agung Supriadi tanggal 22 November 2006 pkl. 10.45 di ruang kerjanya).

Maka bisa dikatakan Pemkot Batu dan Dinas Pengairan dan Bina Marga tidak hanya asal membangun trotoar yang lebih bermanfaat bagi difabel hanya untuk memberikan keindahan dan pelengkap kota Batu saja, namun memang sangat serius dalam memeberikan pelayanan trotoar yang ramah bagi difabel, lansia dan tuna netra, meskipun belum maksimal dalam hal meratanya pembangunan trotoar di seluruh kawasan Kota Batu. .

c. Meningkatkan Keamanan Bagi Pejalan Kaki dan Pengguna Jalan

Keberadaan trotoar dijadikan salah satu penilaian keberhasilan pembangunan kota. Oleh karena itu pembangunan trotoar menjadi salah satu prioritas pembangunan di setiap kota karena dikaitkan dengan penilaian dalam pemberian penghargaan ADIPURA setiap tahun. Dalam beberapa tahun anggaran pemerintah telah membiayai pembangunan trotoar di semua Kabupaten.

Trotoar di bangun untuk menyediakan tempat bagi pejalan kaki, pemakai kursi roda dan kereta bayi agar dapat berjalan dengan lancar, aman, nyaman dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas kendaraan serta menghindari kecelakaan. Dalam pelaksanaannya pembangunan trotoar lebih mengutamakan penampilannya sebagai pinggiran jalan, sedangkan unsur-unsur yang menyangkut fungsi utama trotoar kurang memperhatikan kepentingan pejalan kaki (pedestrian).

Gambar. 4.5
Pembangunan Trotoar yang Kurang Nyaman Terlihat dari Tidak Adanya Pembatas dan Sama Ratanya Antara Trotoar Dengan Jalan



Sebagai akibatnya trotoar tidak dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki bahkan dapat menyebabkan kecelakaan bagi pemakai. Meskipun yang telah diketahui dalam membangun trotoar yang dikatakan aman dan nyaman memiliki standart pembangunan, yaitu standar trotoar yang baik, 2 meter untuk jalan sempit dan 3 meter untuk jalan yang lebar. Selain itu akan ditambahkan keramik dan batu granit sebagai hiasan, dan juga membantu dan mempermudah tuna netra saat memanfaatkan trotoar.

Hal ini senada pada pembangunan trotoar yang lebih aman dengan yang dikatakan oleh

“Selama ini keberadaan trotoar memang masih dianggap remeh oleh masyarakat, namun setelah program pemerintah kota batu mulai berjalan, warga masyarakat Batu mulai sadar dengan fungsi trotoar.oleh sebab itu kami semakin termotivasi dalam membangun dan mempercantik trotoar. Selain itu kami juga tidak melupakan sisi

kenyamanan dan keamanan bagi pengguna trotoar agar semakin banyak yang memanfaatkannya terutama bagi difabel, lansia dan tuna netra mas”.(Bapak Iwan Suprianto, Kasubag Bina Marga, 22 November pukul 11.21 WIB di ruang kerja).

Dalam hal positif pada keamanan trotoar yang baru di Kota Batu ini tidak hanya dari pemerintah saja, namun masyarakat juga mulai merasakan efek pembangunan trotoar di Kota Batu. Warga mulai paham dengan keberadaan trotoar yang juga sangat sesuai untuk mempercantik situasi kota dan di dukung dengan keamanan yang bisa dikatakan memang belum maksimal tapi tetap lebih baik dari sebelumnya. Apalagi dengan konsep yang hampir sama dengan pembangunan trotoar di luar negeri. Hal ini diungkapkan oleh warga kota Batu,

“Ya sangat mendukung mas, apalagi kaya di jalan jendral Sudirman itu kan bagus trotoarnya. Selain itu klo dilihat dan saya coba lewat cukup nyaman karena cukup luas dan gak licin.permukaanya dengan tanah juga cukup jauh jaraknya. Semoga terus melakukan pembangunan di jalan lain karena sangat bagus untuk keindahan kota mas apalagi untuk menarik pengunjung. Kalo masalah aman menurut saya tergantung yang lewat trotoar mas. Soalnya kalo menurut saya memang sudah cukup nyaman dan aman”. (wawancara dengan pejalan kaki Hafid Wahyu tanggal 22 November 2013,pukul 13.48 WIB).

Pendapat dan waktu yang sama mengenai keamanan trotoar juga dikatakan oleh penggunaan jalan yang sedang melintas,:

“Kalo masalah keamanan trotoar yang baru sekarang ini menurut saya memang lebih baik mas dari pada yang lama. Soalnya kalo yang lama kan udah sempit, rusak, bikin gak nyaman. Soalnya harus keluar jalur dari trotoar gara-gara terlalu sempit atau banyak yang rusak, bahaya kalo tiba-tiba ada kendaraan dari samping trotoar melintas, bisa-bisa keserempet. Ya kalo yang baru ini saya kira sudah cukup aman lah mas kalo menurut saya loo”. (Wawancara dengan warga Kota Batu Bapak Surya Hardi 22 November, pukul 14.10 WIB).

Dengan dukungan dari warga kota Batu, diharapkan pembangunan trotoar yang rencananya akan disebut pada tahun ini akan berjalan dengan maksimal. Selain itu dalam membangun trotoar, pemerintah dan Dinas Pengairan dan Bina Marga dihimbau sangat memperhatikan kualitas pembangunan trotoar pada standar pembangunan,

2. Persepsi Masyarakat Mengenai Pembangunan Trotoar di Kota Batu

a. Secara Fungsional

Pembangunan merupakan serangkaian usaha, maka dengan sendirinya partisipasi yang dikehendaki adalah partisipasi profesional, yaitu partisipasi yang dilakukan sepanjang proses pembangunan. Sebab dalam pembangunan partisipasi yang diharapkan bukan hanya partisipasi parsial, artinya partisipasi yang hanya dilaksanakan pada satu atau beberapa proses saja. Dalam hal ini terdapat tiga tahapan proses partisipasi masyarakat dalam pembangunan yaitu :

1. Partisipasi atau keterlibatan dalam perencanaan pembangunan.
2. Keterlibatan dalam memikul beban dan tanggungjawab dalam pelaksanaan kegiatan pembangunan.
3. Keterlibatan dalam memetik hasil dan manfaat pembangunan secara berkeadilan.

Partisipasi adalah keterlibatan mental dan emosi seseorang atau kelompok masyarakat dalam situasi kelompok yang mendorong yang bersangkutan atau kelompok sendiri (kemasan bebas) menurut kemampuan (swadaya) yang ada untuk mengambil dalam usaha pencapaian tujuan bersama

dalam pertanggung jawaban. Dalam hubungannya atau kerjasama dengan partisipasi masyarakat, terdapat tiga pandangan partisipasi masyarakat dalam pelayanan pembangunan infrastruktur, yaitu antara lain :

1. Pada Manfaat pembangunan

Adalah turut sertanya masyarakat karena program tersebut bermanfaat bagi mereka. Kebersihan dapat terselenggara dengan baik, jika mendapat dukungan dari masyarakatnya. Untuk mencapai tujuan tersebut, maka perlu dipupuk kesadaran dan pengertian bahwa membuang sampah tidak pada tempatnya merupakan suatu pelanggaran, karena perilaku yang demikian dapat mengganggu kebersihan dan keindahan lingkungan.

2. Paksaan dalam Hal Positif atau untuk kebaikan masyarakat itu sendiri.

Adalah turut sertanya masyarakat terhadap program ini karena adanya paksaan dari pihak lain. Partisipasi masyarakat dalam teori ini dapat dilakukan dengan beberapa cara antara lain :

a. Melalui pendidikan, yang dimulai dari taman kanak-kanak sampai dengan pada tingkat pendidikan yang lebih tinggi. Melalui jalur ini diharapkan adanya usaha yang berkesinambungan mulai dari pendidikan yang paling rendah sampai pada tingkat pendidikan yang paling tinggi.

Dari upaya ini diharapkan nantinya masyarakat akan mempunyai kesadaran akan pentingnya kebersihan, sehingga akan tercipta lingkungan yang bersih, sehat, dan indah.

b. Menciptakan hubungan timbal balik yang baik antara pemerintah dengan masyarakat untuk meningkatkan gerakan kebersihan.

- c. Memberikan sanksi yang tegas terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat berkaitan dengan program kebersihan/persampahan.
3. Pandangan atau konsep pengadaan yang perlu dilaksanakan oleh masyarakat dan bermanfaat bagi masyarakat itu sendiri.

Turut sertanya masyarakat terhadap program kebersihan yang didasarkan pada kesadaran yang tumbuh dalam dirinya. Partisipasi dalam hal ini tumbuh berdasarkan individu mereka sendiri dengan adanya pelaksanaan kerja secara langsung. Hal ini dapat tercapai dengan proses komunikasi yang insentif dengan jangka waktu yang relatif lama.

Dengan demikian partisipasi masyarakat dapat didefinisikan sebagai keterlibatan masyarakat berupa mental, emosi, pikiran dan perbuatan untuk dapat memberikan kontribusi terhadap pencapaian tujuan dan ikut bertanggung jawab terhadap segala resiko yang akan ditanggung. Dalam sebuah pembangunan negara yang mengalami modernisasi, tidak akan berjalan dengan lancar apabila pemerintah saja yang menjadi aktor tunggal yang melaksanakan. Dalam sebuah pembangunan negara yang mengalami modernisasi, tidak akan berjalan dengan lancar apabila pemerintah saja yang menjadi aktor tunggal yang melaksanakan.

Gambar. 4. 6
Kondisi Trotoar Yang Berdampak Pada Kurangnya Pemanfaatan dan Fungsi Trotoar Bagi Masyarakat



Namun masyarakat juga perlu disertakan dalam proses pembangunan karena masyarakat tidak bisa hanya dijadikan obyek pembangunan semata karena masyarakat yang mengetahui keadaan dan kebutuhan daerahnya dalam pembangunan. Oleh karena itu peran masyarakat sangat penting baik itu menjadi subyek dan obyek pembangunan. Masyarakat bisa turut langsung dalam pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah dengan ikut langsung berpartisipasi melalui musyawarah yang dilakukan bersama pemerintah desa atau saat berswadaya dalam ikut mensukseskan pembangunan. Akan tetapi pemerintah juga secara tidak langsung juga bisa melihat keinginan masyarakat dalam pembangunan melalui persepsi.

Dengan persepsi masyarakat tidak langsung mengutarakan apa yang dibutuhkan, diingankan dan yang menjadi keluhan. Untuk daerah yang berada

sangat jauh dengan ibu kota pemerintahan, persepsi masyarakat sangat penting bagi pemerintah untuk mengetahui apa yang dibutuhkan oleh masyarakat. Persepsi masyarakat Kota Batu terkait pembangunan trotoar yang selama ini sudah dibangun sangat beraneka ragam. Mulai dari keluhan terhadap keadaan trotoar yang dijadikan tempat berjalan sampai dengan pembangunan trotoar yang kurang merata. Berikut ini penjelasan dari beberapa warga mengenai trotoar:

"Menurut saya pembangunan trotoar disini lumayan mas, tapi sebagian ada yang masih dibuat jualan atau pelaku usaha yang seenaknya sendiri memakan badan trotoar mas, apalagi klo musim liburan menambah pedagang datang untuk berjalan meskipun tidak terlalu seramai dulu. seharusnya pemerintah menyediakan tempat tersendiri yang lebih banyak untuk para PKL, apalagi kalo ada karnaval dengan adanya trotoar yang baik sangat membantu mas. Klo saya pribadi menginginkan trotoar yang kaya di Bali mas."(wawancara dengan warga Kota Batu, mas Yayan, 12 November 2013 pukul 13.21 WIB).

Selain itu keluhan juga disampaikan para pedagang yang dulu sempat berjalan di trotoar alun-alun Kota Batu, yang sekarang sudah dipindahkan karena dapat mengganggu keindahan kota. Tetapi hal berbeda diungkapkan bahwa pembangunan trotoar di Kota Batu sudah berjalan cukup baik dan sesuai dengan harapan.

"Kondisi trotoar masih sangat layak dan baik, pembangunanya juga boleh dikatakan efektif, karena hampir semua tempat yang menjadi tujuan atau tempat yang sering dilewati masyarakat lebih lebar dan nyaman. Yang penting kota Batu jadi lebih baik di bidang infrastruktur kota".(wawancara dengan masyarakat yang sedang melintasi trotoar, Bapak Dendi Irawan pukul 11.55 WIB)

Masyarakat juga mengharapkan dengan kondisi wilayah yang sangat mendukung sebagai tempat pariwisata, pemerintah memperhatikan seluruh aspek yang

mendukung untuk menambah nilai positif untuk menarik wisatawan dengan adanya fasilitas yang memadai dari yang primer sampai sekunder.

"Saya mengarpakan Pemkot Batu lebih perhatian mas, apalagi yang belum ada trotoar, kan disini banyak wisatawan mas? kalo bisa Pemkot meniru tempat lain yang trotoar e bagus, jadi wisatawan lebih nyaman dan banyak yang jalan-jalan disini mas daripada menggunakan kendaraan bermotor."(wawancara dengan warga Kota Batu, Bapak Sugianto, pukul 13.32 WIB).

Karena pada prinsipnya, trotoar sebagai salah satu pelengkap dari "*road - street*" ternyata berkaitan dengan ke 6 unsur, yang erat hubungannya dengan jalur transportasi (halte, parkir), saluran air (terbuka atau tertutup), tempat sampah, jaringan telpon / listrik yang penempatannya diatas atau dibawah trotoar. Prinsip trotoar merupakan jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan.

b. Secara Estetika

aktivitas yang dilakukan pada trotoar yang berada diruang terbuka publik ini bisa untuk rekreasi dan hiburan, bisa juga sebagai kegiatan industri wisata misalnya pameran pembangunan, kegiatan promosi wisata dan kebudayaan yang dapat menarik pengunjung sebanyak mungkin seperti pemilihan ratu bunga atau kontes-kontes lain yang mengandung nuansa kepariwisataan dan pembangunan serta berbagai kegiatan lainnya. Akan tetapi, pada prinsipnya trotoar yang berada diruang terbuka publik merupakan tempat dimana masyarakat dapat melakukan aktivitas sehubungan dengan kegiatan rekreasi dan hiburan. Bahkan, dapat pula mengarah kepada jenis kegiatan hubungan sosial lainnya seperti untuk berjalan-

jalan, untuk melepas lelah, duduk-duduk dengan santai, bisa juga untuk berolahraga pada saat-saat tertentu. Pendapat dari pengguna trotoar yang sedang melintas menyatakan:

“Trotoar di kota Batu ini memang cukup Bagus mas, Karna Selain menjadi tempat untuk berjalan kaki, saya juga bisa melihat dan merasakan manfaat lain seperti trotoar juga dapat menjadikan daerah sekelilingnya terlihat lebih indah.ya misalnya kayak di sini di alun-alun terus daerah jalur protocol didepan pendopo.Namun masih banyak kekurangan meskipun tidak terlalu besar”.(Wawancara dengan Bapak Dona Dwi, Wisatawan Kota Batu, 11 November 2013 Pukul 13.54 WIB).

Paat malam hari atau hari-hari libur masyarakat Kota Batu memanfaatkan fungsi trotoar sebagai tempat nongkrong terlebih pada malam minggu, beserta para PKL yang pada waktu pagi, siang dan sore tidak terlihat. Berbeda saat malam hari di atas pukul 19.30 para PKL semakin memadati trotoar terutama di pusat Kota Batu di alun-alun Kota. Diketahui dari penjual buah di kawasan trotoar:

“Memang PKL di kota batu bisa dikatakan tidak sebandel di kota lain, yang biasanya mengganggu kenyamanan trotoar mas. Para PKL dengan kesadaran akan berjualan di sekitar trotoar pada malam hari terutama malam minggu atau hari-hari libur mas. Klo mau tau, jam-jam segini PKL rata- rata berjualan di daerah taman kota di sekitar kantor BAKESBANG atau dekat sekotah SMA islam Batu”. (Wawancara dengan Bapak Wahyudi, pedagang buah Kota Batu, 11 November 2013 Pukul 14.35 WIB).

Bisa dikatakan pembangunan trotoar di Kota Batu yang bertujuan untuk memberikan pelayanan yang lebih baik bagi masyarakat atau difabel, lansia dan tuna netra. Memiliki manfaat lain pada waktu-waktu tertentu untuk masyarakat Kota Batu seperti di atas. Namun yang pasti Pemkot Batu tetap menghimbau kerjasama masyarakat pengguna trotoar agar tetap menjaga trotoar dan tetap nyaman bagi pengguna jalan lain.

3. Kendala yang Dihadapi Oleh Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu Dalam Pembangunan dan Pemanfaatan Trotoar di Kota Batu.

Secara garis besar Dinas Pengairan dan Tata Ruang Kota Batu melaksanakan fungsi sebagai koordinator perencanaan pembangunan, dan hal tersebut diantaranya adalah fungsi untuk mengevaluasi pelaksanaan pembangunan yang sudah terlaksana. Pembangunan yang sudah terlaksana di kota Batu pada awalnya tidak semua sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya, sering terjadi penyalahgunaan lahan yang tidak sesuai dengan pemanfaatannya, dan hal tersebut dapat menjadi suatu permasalahan yang dilematis. Seperti diungkapkan oleh salah satu pejabat di Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu sebagai berikut :

“Pada dasarnya deviasi dan permasalahan lain pasti pernah terjadi pada setiap perencanaan pembangunan. Pelaksanaan pembangunan trotoar yang terjadi tidak selalu sama persis dengan apa yang telah direncanakan, jadi keberhasilan suatu rencana bukan dilihat dari ada atau tidaknya deviasi, melainkan tingkat deviasi yang kecil, sedang atau besar. Dan hal tersebut dapat disebabkan oleh banyak faktor, antara lain antara lain dari SDM, dana, yang sangat-sangat berpengaruh”.(Wawancara dengan Bapak Ir. Iwan Suprianto, Msi, Kepala Bidang Dinas Bina Marga Kota Batu, pada Tanggal 14 November 2013).

Dengan demikian bahwa penyimpangan penggunaan lahan pasti pernah terjadi dalam perencanaan pembangunan di semua wilayah, namun yang membedakan adalah parameter dari permasalahan tersebut. Masalah atau kendala dan faktor pendukung yang dihadapi Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu dalam peningkatan pembangunan trotoar diantaranya adalah sumber daya manusia

yang cukup memadai namun juga perlu peningkatan dalam hal mentalitas ; keterbatasan dana untuk pembangunan dan perawatan insfrasruktur trotoar.

a. Faktor Internal :

1). Pendanaan

Pada suatu rencana pembangunan, faktor keuangan merupakan salah satu kendala namun juga sangatlah penting. Karena suatu pembangunan dapat terlaksana dengan lancar dan terealisasi apabila faktor penunjangnya juga memadai. Dana dan bantuan yang berasal dari pemerintah dan masyarakat sangat mendukung dalam proses pembangunan trotoar di Kota Batu. Menurut data dari Dinas Bina Marga, pada akhir bulan tahun 2014 ini rencana membangun trotoar di wilayah-wilayah Kota Batu, seperti pada Jalan Diponegoro (depan Batos), Jalan Gajahmada (alun-alun), Jalan Diran (Batos), Jalan M. Hatta (Pendem), Desa Punten (arah ke Selecta), dan kawasan Klenteng-Songgoriti.

Pembangunan Kota Batu juga tidak bisa berjalan jika hanya mengandalkan sumber daya manusia saja, akan tetapi juga harus didukung dengan dana dan bantuan untuk kelancaran dan terealisasinya suatu pembangunan. Dana yang diperoleh dari anggaran ini memang sangat terbatas apabila dilihat dari beberapa faktor dana alokasi yang akan di berikan selain untuk pembangunan trotoar saja. seperti berikut:

“Sebenarnya peran serta masyarakatlah yang sangat mendukung berjalannya semua program pembangunan ini. Namun itu semua juga tidak dapat berjalan tanpa adanya dana dari pemerintah pusat dan alokasi anggaran untuk pembangunan insfratstruktur lain yang sama pentingnya selain trotoar. Dengan adanya dana tersebut, Pemerintah Kota Batu dapat melaksanakan program-program pembangunan yang ada pada visi dan

misi kepala Daerah. Selain dana dari pemerintah pusat, juga ada dana yang sifatnya tidak mengikat yaitu dana swadaya masyarakat sendiri”.(Sumber: Wawancara dengan Bapak Rudi Hartono selaku Kasubid Umum Dinas Bina Marga tanggal 19 November 2013).

Lebih lanjut Bapak Budi Pranoto selaku salah satu tokoh masyarakat yang sedang berkunjung ke kantor Dinas Pengairan dan Bina Marga menjelaskan bahwa adanya dana yang menjadi alat pembangunan trotoar yang terutama, oleh sebab itu jika dana yang digunakan untuk membangun tidak ada maka pembangunan trotoar juga akan terhambat. Dengan adanya pernyataan diatas maka penjelasan tambahan.

“Untuk faktor pendukung, banyak sekali faktor-faktor yang mendukung pelaksanaan pembangunan trotoar di Kota Batu. Tapi faktor yang paling penting adalah dana. Bagaimana kita biasa menjalankan kegiatan kalau tidak ada dana untuk membiayai kegiatan tersebut. Selain dana, ada juga faktor pendukung lain seperti adanya partisipasi dari masyarakat untuk mewujudkan pembangunan trotoar di Kota Batu agar berjalan lancar dan sesuai dengan apa yang diharapkan”. (Sumber: Wawancara dengan Bapak Iwan Sufrianto, Kabid Dinas Pengairan dan Bina Marga tanggal 17 November 2013).

Berdasarkan pendapat-pendapat diatas, peneliti mengambil kesimpulan bahwa faktor yang paling mendukung pelaksanaan pembangunan trotoar adalah dana. Dengan adanya dana yang cukup diharapkan pelaksanaan pembangunan di Kota Batu dapat berjalan lancar dan sesuai yang diinginkan. Selain itu tanpa mengandalkan dana anggaran saja, Dinas terkait juga akan menunggu adanya lelang dalam pembangun trotoar tahun 2014 ini, seperti yang ada pada Perpres no. 70 tahun 2012 tentang lelang dana alokasi pembangunan Kota. Sehingga pembangunan trotoar yang diinginkan dan lebih baik dan bermanfaat bagi pejalan

kaki bisa lebih cepat terlaksana, meskipun dengan masalah yang umum, seperti pembagian dana alokasi untuk anggaran pembangunan trotoar.

2). Perawatan

Keberadaan sarana dan prasarana umum yang telah disediakan oleh pemerintah sudah selayaknya untuk dijaga dan diperhatikan. Dengan merawat sarana dan prasarana makan kelangsungan fasilitas publik tersebut akan menjadi tahan lama. Suatu pembangunan infrastruktur tidak bisa terlepas dari upaya perawatan, karena merupakan bukti nyata dari sebuah usaha yang telah dilakukan. Karena tanpa upaya perawatan, maka dalam suatu pembangunan boleh dikatakan tidak berhasil dan untuk meingkatkan pembangunan infrastruktur di Kota Batu tidak akan berjalan dengan lancar.

Hal tersebut juga perlu didukung dengan keaktifan dan kesadaran masyarakat dalam melakukan pembangunan dan perawatan itu sendiri. Karena tidak serta merta semua perawatan ditangani oleh pemerintah, namun masyarakat juga berperan aktif melalui kerjabakti, baksos, dan sebagainya. Pendapat dari Karyawan toko listrik yang ada di samping trotoar di kawasan alun-alun kota mengatakan:

“Memang setiap waktu tertentu semua pedagang dan pemilik toko di sebelah trotoar ini, harus menjaga kebersihan dan menjaga trotoar biar gk rusak, apalagi kalo ada kendaraan sepeda motor yang di naikan ke atas trotoar atau pekerja bangunan yg naruh barang di atas trotoar kan bisa merusak. Makanya itu tanggung jawab masing-masing. Tapi tetep aja ada yang ngeyel mas, tapi tetep wajar kok mas, gk sampek ngerusak sengaja gitu”. (Wawancara dengan Mas Yoghi pada tanggal 19 November 2013 Pukul 08.45 WIB).

Oleh karena itu, Dinas pengairan dan Bina Marga akan melakukan berbagai upaya dalam meningkatkan perawatan trotoar di Kota Batu, dalam rangka memenuhi dan melayani masyarakat akan keberadaan fasilitas umum, yang bersifat perawatan fisik. Upaya yang akan dilakukan tersebut yaitu memberlakukan jumat bersih pada pegawai Bina Marga, membersihkan bersama masyarakat setiap hari jumat pada pemilik usaha masing-masing di sekitar trotoar seperti penjelasan masyarakat diatas tadi.

Pendapat lain pada waktu yang sama di ungkapkan Kabid Bina Marga Kota Batu mengenai perawatan bagi Dinas Pengairan dan Bina Marga :

"Upaya perawatan yang dilakukan oleh Dinas Bina Marga yaitu menindaklanjuti laporan yang sudah kami terima mengenai kondisi trotoar. Untuk tahun 2013 ini kondisi trotoar sudah cukup baik walaupun masih banyak kekurangan disana sini, diantaranya belum rampungnya di jalan Ahmad. Yani. Kami dalam merawat trotoar juga cuma membersihkan waktu jumat bersih mas, karena untuk pembersihan secara teknis ada yang menangani sendiri". (Wawancara dengan Bapak Iwan Suprianto, Tanggal 19 November 2013 Pukul 09.35 WIB, diruang kerjanya).

Gambar. 4.7

Kondisi Trotoar Yang Di Bangun Pada Tahun 2013, Namun Terlihat Mulai Mengalami Kerusakan



Selain dari Dinas Bina Marga, Hal senada juga diungkapkan oleh salah satu petugas DKP Kota Batu yang telah melakukan upaya perawatan fisik dengan melakukan pembersihan secara rutin sebagai bukti nyata yang dilakukan pemerintah Kota Batu. Berikut ini pernyataan anggota DKP :

"Dari Bina Marga, rencananya ada beberapa kegiatan. yaitu kerja bakti yang melibatkan semua anggota pada hari jumat pagi dan dari DKP. Dan kami sudah mengerjakan apa yang telah kami terima dari Bina Marga, misalnya ngecat, penyemiran. Kalau untuk dinas terkait lainnya sudah melakukan perawatan dengan menambah sarana kebersihan".(wawancara dengan Anggota DKP, Bapak Unggul, Tanggal 19 November 2013, Pukul 10.30 WIB).

Gambar. 4. 8

Kondisi Trotoar (Dibangun Tahun 2012) yang Mulai Tidak Rata



Dari data yang ada, bisa dikatakan bahwa perawatan sangat penting di lakukan untuk menjaga infrastruktur yang ada di Kota Batu ini terutama dalam hal perawatan trotoar yang baru maupun yang lama. Meskipun Dinas Pengairan dan

Bina Marga sudah memiliki program perawatan infrastruktur terutama trotoar setiap tahun, dengan dukungan atau hubungan kerja dengan Dinas Kebersihan, Pemkot Batu tetap menghimbau warga Kota Batu juga bisa memberikan bantuan untuk merawat trotoar meskipun hanya sekedar menjaga kebersihan dan menjaga trotoar dari adanya kerusakan yang disebabkan oleh masyarakat lain. Sebab Pemkot Batu membangun trotoar untuk pelayanan bagi masyarakat Kota Batu, maka dari itu perawatan trotoar menjadi tanggung jawab semua pengguna trotoar dan semua masyarakat Kota Batu.

b. Faktor Eksternal :

1). Kurangnya Kesadaran Masyarakat

Perencanaan pembangunan trotoar partisipatif yang dilakukan di Kota Batu sudah terlaksana dengan baik, karena masyarakatnya mendukung semua program pembangunan mulai dari tahap awal perencanaan sampai tahap pembangunan proyeknya. Namun dalam pembangunan trotoar di kota Batu peran masyarakat dianggap kurang karena fungsi trotoar masih banyak disalah gunakan. Berdasarkan hasil wawancara bahwa:

“Menurut saya faktor pendukungnya selain dana juga peran serta dari masyarakat. Untuk itu, perlu adanya kesadaran, partisipasi, serta kerjasama yang baik dari masyarakat, lembaga-lembaga masyarakat, serta Pemerintah Daerah demi terlaksananya pembangunan di Kota Batu. Apabila masyarakat ikut mendukung terlaksananya pembangunan trotoar, maka pelaksanaan pembangunan dapat berjalan dengan baik dan sesuai tujuan. Namun secara pribadi saya sangat menyayangkan dengan masih banyaknya masyarakat yang kurang sadar akan fungsi trotoar dan menyalah gunakan fungsi trotoar tersebut mas”. (Sumber: Wawancara dengan Bapak Iwan Suprianto selaku Kabid Bina Marga tanggal 19 November 2013, pukul 09.30 WIB).

Selanjutnya Bapak Adi Nugroho selaku warga masyarakat yang menyanggakan tanggapan staf dari Dinas Pengairan dan Bina Marga bahwa masyarakat Batu kurang sadar mengenai fungsi trotoar, beliau menjelaskan:

“Salah satu faktor pendukung dalam pembangunan partisipatif di Kota Batu antara lain ya dari pihak masyarakat sendiri mas. sudah banyak yang ikut berpartisipasi untuk mengikuti musrenbang yang diadakan oleh Bina marga. Masyarakat sudah banyak yang memberikan usulan-usulan kepada Bina marga tentang bagaimana baiknya program pembangunan trotoar di batu itu dijalankan dengan baik”. (Sumber: Wawancara dengan Bapak Adi Nugroho selaku warga masyarakat tanggal 19 November 2013, pukul 10.10 WIB).

Gambar. 4.9

Area Trotoar Yang Juga Menjadi Tempat Parkir Kendaraan Para Pemilik Ruko Yang Ada Disamping trotoar.



Selain menurut pendapat Adi Nugroho. Di waktu yang sama ada juga pendapat tentang keadaan trotoar di Kota Batu. Menurut juru parkir yang bekerja di area trotoar yang ada di daerah alun-alun Kota Batu. Penjelasan dari Bapak Cahyono:

“Kalo ditanya tentang trotoar disini bnyak mas. Mas bisa lihat sendiri seperti mempersempit area trotoar seperti memarkir sepeda motor atau meletakkan barang mereka di depan toko dan di atas trotoar. Maka.nya mas Pemkot Batu diharapkan bisa mengatasi kendala-kendala yang disebabkan oleh masyarakat di Kota Batu ini mas. Soalnya lama-lama trotoarnya bisa ambles kayak trotoar lama, pada hal trotoar ini trotoar yg baru di bangun tahun 2012”. (Sumber: Wawancara dengan Bapak Cahyono selaku jukir dan warga masyarakat tanggal 19 November 2013, pukul 11.00 WIB).

Berdasarkan uraian faktor pendukung yang telah di jelaskan, masyarakatlah yang berperan penting dalam setiap program-program pembangunan. Untuk itu masyarakat diharapkan dapat melancarkan program-program secara berkelanjutan dan berkesinambungan. Meskipun memang tidak semua lapisan masyarakat sesuai dan sepihak seperti Bapak Adi Nugroho. Selain banyaknya pemuda-pemuda di Kota Batu yang masih kurang dalam menjaga kebersihan dan tidak di pungkiri ada yang merusak fasilitas-fasilitas trotoar maupun fasilitas pendukung trotoar.

Gambar. 4. 10

Tindakan Pelaku Usaha Kecil-Kecilan yang Semena-mena Memanfaatkan Trotoar Menjadi Tempat Usahanya



Dengan adanya peran masyarakat yang positif dan negatif seperti ini. Pemkot Batu selalu memberikan berbagai solusi agar peran masyarakat lebih besar dalam hal positif dalam menjaga dan memanfaatkan trotoar Kota Batu. Maka Kesadaran masyarakat memang sangat di butuhkan, terutama dalam hal yang saling memberikan rasa tanggung jawab pada setiap pengguna trotoar. Sehingga tidak timbul rasa semena-mena dalam memanfaatkan adanya trotoar yang lebih baik.

2). Minimnya Lahan Dalam Pembangunan Trotoar Baru di Kota Batu.

Dalam masalah atau faktor yang satu ini memang memberikan pengaruh yang cukup besar bagi Pemerintah Kota Batu dan Dinas Pengairan Dan Bina marga. Sebab Dalam Pembangunan trotoar yang sesuai, faktor luas lahan sangat diperlukan. Seperti apabila akan membangun trotoar pada lahan sempit dan bahkan lokasi tersebut termasuk kawasan pariwisata di Kota Batu dan juga Banyak.na masyarakat yang melewati atau memanfaatkan trotoar di kawasan tersebut, akan memberikan Dampak yang cukup negatif. Seperti menambah kemacetan ataupun lebih mempersempit jalan raya, sehingga memberikan kesan kumuh pada lokasi tersebut.

Bisa di lihat seperti di kawasan wisata BNS yang sangat ramai terutama pada malam hari. Dan Kawasan tersebut masih dalam rencana Pembangunan trotoar yang sesuai dan modern. Pemerintah Kota Batu Masih memikirkan strategi yang dapat untuk pembangunan trotoar yang sesuai. Sebab di kawasa BNS tersebut masyarakat dan para wisatawan banyak yang memilih berjalan kaki,

karna alasan yang berbeda beda, seperti menurut masyarakat setempat Bapak Soekandar

“Setiap saya ingin pergi berwisata bersama keluarga, saya memang memilih untuk jalan kaki saja mas, selain karna rumah kami dekat, memilih jalan kaki memang lebih cepat karna kalo menggunakan kendaraan dan meskipun naik sepeda motor.pun tetttap susah untuk melawan macet. Karna jalan yang sempit dan ramainya pengunjung lain yang datang. Apalagi sudah bisa dilihat sendiri tidak ada trotoar yang bagus di kawasan ini mas”

Pada kesempatan dan waktu yang sama. Menurut pendapat dari pengguna jalan atau wisatawan lain yang berasal dari Kota Surabaya yang akan berkunjung ketempat wisata BNS, seperti.

“Sangat macet sekali disini mas, apalagi saya menggunakan mobil seperti ini. Jalannya juga kurang lebar padahal ini akses jalan satu-satunya ke arah BNS. Tau begini tadi saya parkir mobil di area dekat pasar Batu mas. Tapi mau bagaimana lagi, udah terlanjur gak bisa putar balik”. (Sumber: Wawancara dengan mas Andika Hardi

Gambar. 4. 11

Jalan Utama yang Tergolong Sempit, Menuju Tempat Wisata ke BNS dan Juga Area Tempat Wisata Jatim Park ZOO Yang Belum Di Bangun Trotoar Untuk Wisatawan dan Difabel.



Berdasarkan keterangan dan hasil wawancara yang sudah ada seperti di atas ini. Tugas yang sangat besar harus mulai dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Batu beserta Dinas Pengairan dan Bina Marga. Sebab selain belum adanya trotoar, dan masalah badan jalan yang kurang lebar ini, Pemkot dan Dinas yang terkait, seperti yang di katakan .

.”Memang kawasan wisata dan kawasan-kawasan lain yang sering dipadati masyarakat lokal maupun wisatawan kota lain sangat di perhatikan. Namun pada contoh kawasan di lokasi sekitar BNS memang sedang dalam rencana. Sebab di jalan tersebut masih ada taman pembatas jalan yang terlalu besar. Rencananya taman tersebut akan dibongkar dan diperkecil agar jalan lebih besar. InsyAllah akhir tahun ini kami akan mulai membangun trotoar di tempat tersebut. “(wawancara Kasubag program dan pelaporan Dinas Pengairan dan Bina Marga, Bapak Agung Supriadi pada tanggal 9 Desember 2013, pukul 13.30 WIB di ruangnya).

Diwaktu dan lokasi yang sama, Bapak Rudi Hartono selaku Kasubag Umum Dinas Pengairan dan Bina Marga menambahkan.

“Tahun ini memang sedang dalam proses memilih kawasan yang akan di bangun trotoar seperti yang laen. Dan kawasan BNS tersebut memang masuk dalam renja Dinas kami mas. Selain BNS kawasan yang memiliki lebar jalan sempit seperti di jalan Wisnu Wardana. Sebab selain lokasi tersebut berdekatan dengan sekolah Islam dan Dinas BAKESBANGPOL Kota Batu, lokasi tersebut termasuk padat pejalan kaki yang akan menuju taman seperti alun-alun Kota Batu”. (Sumber wawancara oleh Bapak Rudi Hartono selaku Kasubag Umum Dinas Pengairan dan Bina Marga 9 Desember 2013, pukul 13.50 WIB)

Dengan adanya pendapat-pendapat dari masyarakat dan solusi yang akan dilaksanakan untuk pembangun trotoar yang lebih baik di lokasi dngan lahn dan badan jalan yang sempit, Dinas Pengairan dan Bina Marga sudah mempersiapkan strategi yang sesuai agar pembangunan yang akan terlaksana ini akan berjalan lancar. Sebab Pemkot Batu sangat ingin memberikan pelayanan pada masyarakat

terutama pejalan kaki agar lebih nyaman, meskipun trotoar yang akan di bangun ini berada di kawasan yang memiliki lahan dan lebar jalan yang terbilang sempit.

Dengan ini bisa dikatakan pembangunan trotoar yang baru dan modern ini termasuk Renja yang di utamakan oleh Dinas Pengairan dan Bina Marga, Meskipun banyak rencana-rencana pembangunan laen selain trotoar yang sedang berjalan pada tahun ini dan setiap tahun.

C. Analisis dan Intepretasi Data

1). Upaya yang dilakukan oleh Dinas Pengairan dan Bina Marga, Pemerintah Kota Batu dalam meningkatkan pembangunan trotoar.

Infrastruktur masih menjadi persoalan serius keberadaanya, terutama mengenai pembangunan. Tidak sedikit fasilitas umum yang saat ini kondisinya amburadul tak terurus. Bahkan, masih banyak kawasan yang belum memiliki atau dibangun trotoar. Pembangunan trotoar yang minim merupakan masalah serius yang perlu mendapatkan perhatian khusus dari pemerintah. Mustopadidjaya dalam Nurlala (1997:7), mengatakan "Administrasi pembangunan adalah ilmu dan seni tentang bagaimana pembangunan suatu sistem administrasi tersebut mampu menyelenggarakan berbagai fungsi pemerintahan dan pembangunan secara efektif dan efisien".Meski diakui pemerintah sudah memprogramkan berbagai kegiatan yang diperuntukkan untuk melayani masyarakat, yakni dengan mengucurkan bantuan fisik kepada masyarakat. Kalau melihat kenyataan yang ada, maka *mindset* dan program pemerintah perlu ditata dan tinjau lagi. Salah satunya dengan memadukan pembangunan yang berbasiskan infrastruktur demi melayani

kebutuhan masyarakat karena masyarakat kita tidak semua hidup dengan keadaan yang sempurna melainkan juga banyak yang mengalami gangguan cacat fisik.

Suatu pembangunan infrastruktur tidak bisa terlepas dari upaya pembangunan fisik, karena merupakan bukti nyata dari sebuah usaha yang telah dilakukan. Karena tanpa upaya fisik, maka dalam suatu pembangunan boleh dikatakan tidak berhasil dan untuk meningkatkan pembangunan infrastruktur tidak akan berjalan dengan lancar. Hal tersebut juga perlu didukung dengan keaktifan dan kesadaran masyarakat dalam melakukan pembangunan. Karena tidak serta merta semua pembangunan ditangani oleh pemerintah, namun masyarakat juga berperan aktif melalui pengajuan proposal pembangunan.

Pembangunan infrastruktur yang memadai merupakan impian semua daerah dalam mewujudkan kesejahteraan masyarakatnya. Dengan adanya infrastruktur yang memadai sangat membantu untuk meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat. Infrastruktur yang sangat berpengaruh misalnya trotoar, jalan, jembatan, pasar, dan lain sebagainya. Oleh sebab itu keberadaan infrastruktur sangat dibutuhkan oleh masyarakat apalagi yang berada jauh dari pusat kota karena menjadi sarana penunjang bagi pertumbuhan ekonomi.

Stone dalam Kodoatie (2003:245) mendefinisikan infrastruktur sebagai fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan lainnya untuk memfasilitasi tujuan-tujuan ekonomi dan sosial.

Infrastruktur merupakan input penting bagi kegiatan produksi dan dapat memengaruhi kegiatan ekonomi dalam berbagai cara baik secara langsung maupun tidak langsung. Infrastruktur tidak hanya merupakan kegiatan produksi yang akan menciptakan *output* dan kesempatan kerja, namun keberadaan infrastruktur juga memengaruhi efisiensi dan kelancaran kegiatan ekonomi di sektor-sektor lainnya.

a. Meningkatkan Kebersihan dan Kenyamanan Pejalan kaki

Dalam pelaksanaan pembangunan trotoar yang sudah dibangun ataupun yang akan dibangun pada pertengahan tahun ini. Menurut peneliti Pemkot Batu tidak hanya memberikan trotoar yang bagus atau modern saja. Tetapi Pemkot dan Dinas-dinas yang terkait juga memberikan pelayanan pada segi kebersihan dan kenyamanan pada masyarakat pengguna trotoar. Karna masyarakat tidak hanya ingin pelayanan pada keindahan kota saja, meskipun itu masih dalam tahap penyelesaian dan pengadaan barang pendukung untuk pemanfaatan trotoar yang maksimal.

Abraham dalam Siagian (1959;114) seseorang manusia yang normal selalu menginginkan untuk mendapatkan sesuatu yang lebih untuk dirinya seperti lebih maju, lebih pintar, lebih kaya dan lebih baik dalam semua bidang. Dengan demikian halnya, maka manusia itu akan mau digerakan untuk mencapai sesuatu yang lebih baik agar ia bisa merasakannya ataupun memiliki apa yang belum dimilikinya pada saat ini.

Namun untuk mencapai tujuan pembangunan trotoar yang modern serta trotoar yang bersih dan nyaman. Diharapkan tidak hanya Pemerintah ataupun instansi-instansi yang terkait saja yang berusaha dalam mewujudkannya. Tetapi diharapkan kewajiban dan turut campur masyarakat juga sangat diperlukan, karna faktor ini pula yang pasti akan memberikan hasil yang sangat baik. Siagian (159) Pada dasarnya tidak ada satu pun kegiatan dan tujuan pembangunan yang seluruhnya dapat diselesaikan oleh satu instansi saja. Dan diperlukan hubungan kerja atau pun dari instansi yang masuk dalam bidang yang sesuai di dalamnya yang bersifat multi fungsional dan multi disiplin. Dan suksesnya pembangunan atau tujuan pembangunan mutlak diperlukan kebijaksanaan yang sebagai keseluruhan konsisten satu dengan yang lain (mutually consistent policies).

Dari adanya pendapat dari beberapa ilmuwan diatas, peneliti dapat menyimpulkan bahwa untuk mencapai suatu kenyamanan dan kebersihan trotoar ini. Tidak hanya peran Pemkot Batu dan Dinas Pengairan dan Bina Marga saja, namun hubungan kerja dengan Dinas lain yang ada di Kota Batu juga sangat diperlukan, tidak hanya itu. Kerjasama yang dimaksudkan disini adalah bukan kerjasama dalam hal politik, tetapi antara berbagai golongan seperti yang di definisikan Leonard dalam Siagian (1926;26) di dalam masyarakat yang saling bahu membahu dan saling membantu dalam berbagai kegiatan pembangunan pemerintah. Meskipun telah dikatakan berulang kali bahwa tanggung jawab pembangunan adalah pemerintah, namun dalam hal menjaga yang sudah diberikan pemerintah untuk masyarakat adalah kewajiban bagi semua warganegara.

Maka dari itu menurut definisi peneliti bisa menambahkan, istilah hubungan kerja tidak hanya antara instansi pemerintah saja, tetapi bisa antar pemerintah dengan masyarakatnya. Sebab jika masyarakat hanya bisa menunggu dan menggunakannya tanpa ikut serta dalam mencapai tujuan yang maksimal, maka pencapaian untuk kenyamanan dan kersihan trotoar akan sulit pula terwujud.

b. Meningkatkan Pembangunan Trotoar yang Ramah Bagi Difabel dan Lansia

Pemerintah Kota Batu dan Dinas Bina Marga pasti tidak akan membangun infrastruktur kota seperti trotoar tanpa memikirkan semua aspek. Sebab dalam hal ini banyak kota-kota lain yang melupakan masyarakat difabel (penyandang cacat) dan lansia juga tuna netra. Karna bisa dilihat apabila pembangunan trotoar yang hanya mementingkan keindahan dan kenyamanan hanya untuk masyarakat normal saja, bisa dikatakan pembangunan trotoar yang lebih baik tidak biasa dikatakan sempurna dan pemanfaatannya dianggap kurang maksimal.

Siagian (98) Setiap manusia sudah sejak semula menyadari dalam dirinya secara inheren keterbatasan-keterbatasan kemampuan, baik keterbatasan yang bersifat fisik, mental maupun biologis. Keterbatasan-keterbatasan yang demikian tidak memungkinkan seseorang untuk memenuhi semua kebutuhan bagi dirinya dan orang lain secara sosial tanpa dibantu orang lain tersebut.

Para difabel, lansia dan tuna netra dianggap Pemerintah Kota Batu sangat berhak mendapatkan kenyamanan dan pelayanan dalam merasakan infrastruktur yang dibangun untuk masyarakatnya dalam hal ini trotoar. Dengan begini

Pemerintah Kota Batu bisa dianggap sesuai dengan apa yang menjadikan trotoar kota Batu merupakan trotoar yang modern dalam memberikan manfaat yang baik pada semua masyarakatnya. Sebab dalam masyarakat yang sederhana sekalipun, dalam keadaan manapun tujuan yang hendak dicapai masih sangat sederhana serta kebutuhan bagi seseorang dianggap sama meskipun dalam tingkat kepuasan yang berbeda. Kerjasama dan pemberian dari berbagai pihak untuk sesama manusia memang disadari masih sangat diperlukan Siagian (100).

Definisi yang ada diatas ini, Maka bisa dikatakan meskipun Pemerintah dalam melaksanakan suatu pembangunan yang dianggap akan lebih baik nantinya. Memang harus melihat beberapa aspek terlebih dahulu, dan tidak hanya memberikan secara khusus pada masyarakat tertentu. Tetapi dalam uraian diatas, biasa dikatakan difabel dan lansia atau tuna netra juga ingin dan harus merasakan pemanfaatan trotoar yang baru ini. Semua itu dapat terwujud dengan adanya rasa saling menjaga dan memberikan yang lebih baik, dalam hal ini antara Pemerintah dengan masyarakat secara umum.

c. Meningkatkan Keamanan Bagi Pejalan Kaki dan Pengguna Jalan lain

Masyarakat telah merasakan kondisi trotoar yang baru dan modern di Kota Batu ini dengan pendapat yang berbeda-beda dan kepuasan yang berbeda pula. Dalam hal ini keamanan trotoar yang baru ini, disamping masyarakat yang harus saling membantu dengan pemerintah dan instansi-instansinya dalam kebersihan dan kenyamanan. Faktor keamanan juga harus diperhatikan.

Jesse Burkhead dalam Siagian (1959; 101-103) memang tugas keamanan dan kenyamanan itu merupakan salah satu fungsi pertama bagi pemerintah yang timbul oelh karna tidak jarang terlihat, adanya keinginandari pihak-pihak tertentu untuk memberikan padaa pihak lain. Dengan tujuan dapat memberikan sesuatu yang baik dan pada hal ketenangan. Perlindungan itu biasanya diminta dalam hal keselamatan jiwa dan harta. Namun pada perlindungan itu diperluas lagi menjadi suatu perlakuan yang kurang adil dan semena-mena oleh pemerintah atau penguasa sendiri.

Dari definisi diatas, Bisa dilihat faktor keamanan pengguna jalan tidak bisa diartikan secara khusus saja, sebab keamanan pengguna trotoar tidak hanya menjadi tugas Dinas dan instansi-instansi pemerintah yang ada. Namun pada faktor keamanan ini Dinas Pengairan dan Bina Marga juga memberikan bebrapa pembangunan trotoar yang bertujuan bagi keamanan pengguna trotoar dari adanya kendaraan bermotor. Seperti salah satuna peninggian trotoar yang lebih tinggi dan di buatnya tiang beton pembatas antara jalan dan trotoar. Meskipun di kawasan-kawasan Kota Batu pembangunan dalam hal keamanan masih bertahap atau hanya kawasan-kawasan tertentu saja. Itupun pada trotoar yang dianggap sudah lama tapi masih sangat layak dimanfaatkan seperti pada kawasan Jatim Park 1 yang lebih aman dengan adanya taman pembatas antara jalan dan trotoar. Namun yang pasti Dinas Pengairan dan Bina Marga akan terus membangun pendukung keamanan dengan disesuaikannya pembangunan trotoar yang baru ini secara bertahap, dalam hal ini seperti tiang beton dan taman pembatas antara jalan, dengan dilihat dari lokasi dan lebar jalan yang ada di Kota Batu. Sama hal pda

Karl dalam Siagian (1959; 03) Oleh karena semakin banyak masyarakat yang mendapatkan fasilitas dari pemerintah dalam suatu bangsa. Maka untuk mengatur tata kehidupan agar supaya tata masyarakat dan tata kehidupan itu berlangsung seharmonis mungkin maka timbulah rasa tenang dalam memanfaatkan fasilitas dari pemerintah suatu bangsa.

Sehingga menurut peneliti, tidak hanya keamanan dalam membangun trotoar saja yang menjadi patokan. Namun juga dari masyarakat sendiri juga yang harus menjaga keamanan diri dan adanya rasa saling membantu masyarakat lain. Dengan begini tingkat keamanan pengguna trotoar akan terwujud juga memberikan pelayanan pada seluruh masyarakat dengan sendirinya.

2). Persepsi masyarakat mengenai pembangunan trotoar di Kota Batu

a. Secara Fungsional

Upaya pembangunan telah dilakukan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, dan masyarakat melalui berbagai kebijakan dan program-program yang telah ditetapkan. Upaya-upaya itu telah menghasilkan berbagai kemajuan yang dirasakan oleh sebagian masyarakat. Namun, masih banyak wilayah yang belum berkembang secepat wilayah lainnya. Pembangunan trotoar merupakan bagian yang penting dari pembangunan nasional. Oleh karena itu, diperlukan keterpaduan dan keterkaitan dalam pelaksanaannya.

Dalam sebuah pembangunan di negara demokrasi, tidak akan berjalan dengan lancar apabila pemerintah saja yang menjadi aktor tunggal yang melaksanakan. Namun masyarakat juga perlu disertakan dalam proses

pembangunan karena masyarakat tidak bisa hanya dijadikan obyek pembangunan semata karena masyarakat yang mengetahui keadaan dan kebutuhan daerahnya dalam pembangunan. Oleh karena itu peran masyarakat sangat penting baik itu menjadi subyek dan obyek pembangunan. Masyarakat bisa turut langsung dalam pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah dengan ikut langsung berpartisipasi melalui musyawarah yang dilakukan bersama pemerintah atau saat berswadaya dalam ikut mensukseskan pembangunan.

Manfaat partisipasi masyarakat dalam pembangunan, yaitu: (1) mampu merangsang timbulnya swadaya masyarakat yang merupakan dukungan penting dalam pembangunan, (2) mampu meningkatkan motivasi dan keterampilan masyarakat dalam membangun, dan (3) pelaksanaan pembangunan semakin sesuai dengan aspirasi dan kebutuhan masyarakat, serta (4) jangkauan pembangunan menjadi luas, meskipun dengan dana yang terbatas, dan (5) tidak menciptakan ketergantungan masyarakat terhadap pemerintah.

Beberapa isu-isu dalam mekanisme partisipatif yang perlu diperhatikan, antara lain (1) membutuhkan waktu yang lebih lama dibanding dengan mekanisme yang tidak partisipatif, (2) ketepatan dalam memilih representasi masyarakat, (3) minoritas harus tetap terlindungi kepentingannya, (4) semakin banyak masyarakat yang terlibat dalam pengambilan keputusan, semakin sulit dalam pengambilan keputusan (Bappenas, 2008).

Dalam rangka melakukan percepatan pembangunan trotoar, telah dan akan terus dilakukan berbagai program dan kegiatan yang terkait dengan peningkatan pembangunan trotoar, peningkatan kualitas sumber daya manusia dan pelibatan

masyarakat dalam proses pengelolaan pembangunan trotoar. Perlu disadari bahwa hakikat pembangunan nasional yang komprehensif adalah meletakkan fondasi atau penopang yang kokoh pada pembangunan yang melibatkan masyarakat.

Trotoar merupakan suatu area yang digunakan untuk berbagai aktivitas masyarakat. Berjalan kaki merupakan salah satu aktivitas yang memerlukan ruang, dan bagian dari sistem transportasi dalam suatu kota. Sehingga terjalin adanya kesinambungan dengan elemen transportasi lainnya seperti parkir, halte, dan sirkulasi kendaraan. Berjalan di trotoar lebar dan bersih yang memanjakan para pejalan kaki seperti di luar negeri merupakan impian bagi pemerintah Kota Batu. Saat ini banyak trotoar sempit yang diisi Pedagang Kaki Lima (PKL) di dua sisinya (sisi pinggir jalan dan sisi yang menempel ke bangunan). Kondisinya diperburuk lagi oleh pot bunga besar yang rusak dan motor yang parkir sembarangan.

Para pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan utama dari manajemen lalu lintas adalah berusaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas dengan pembangunan trotoar. Perlu tidaknya trotoar dapat diidentifikasi oleh volume para pejalan kaki yang berjalan di jalan, tingkat kecelakaan antara kendaraan dengan pejalan kaki dan pengaduan/permintaan masyarakat. Idealnya fasilitas pejalan kaki berupa trotoar ditempatkan di:

1. Daerah perkotaan secara umum yang tingkat kepadatan penduduknya tinggi

2. Jalan yang memiliki rute angkutan umum yang tetap
3. Daerah yang memiliki aktivitas kontinyu yang tinggi, seperti misalnya jalan-jalan dipasar dan pusat perkotaan
4. Lokasi yang memiliki kebutuhan/permintaan yang tinggi dengan periode yang pendek, seperti misalnya stasiun-stasiun bis dan kereta api, sekolah, rumah sakit, lapangan olah raga
5. Lokasi yang mempunyai permintaan yang tinggi untuk hari-hari tertentu, misalnya lapangan/gelanggang olah raga, masjid

Di wilayah Kota Batu, sering terlihat bagaimana koridor jalan tersebut fungsinya hanya untuk alur lalu lintas kendaraan bermotor semata sehingga mengesampingkan jalur pejalan kaki. Hal ini sering berdampak pada miskinnya trotoar di koridor jalan dan walaupun ada hanya merupakan sisa dari badan jalan. Kota-kota besar yang berorientasi pada mobil, keberadaan hak pejalan kaki atas ruang kota yang sehat dan layak secara fisik, sering kali tersisihkan. Jalur pejalan kaki semakin sempit, terputusputus, gersang, panas, berdebu, dan tidak manusiawi adalah sederetan alasan mengapa jarang ada warga kota yang mau berjalan kaki. Kondisi ini diperburuk dengan kemacetan pada jam jam sibuk, dimana trotoar yang sudah sempit pun dipakai oleh pedagang kaki lima (PKL) untuk menggelar dagangannya dan menjadi jalur alternatif motor-motor nakal saat macet menghadang. Di Indonesia, salah satu kota yang berhasil mengelola trotoarnya dengan aktivitas kehidupan sosial dan menjadi citra kota adalah kota Yogyakarta dengan jalur pejalan kakinya di Malioboro.

Jalan adalah sebuah prasarana penting dalam tata kota dimana banyak prasarana lain ikut bergantung pada keberadaan jalan tersebut yaitu salah satunya transportasi. Beragamnya pengguna jalan maka dirasakan penting untuk dibuat pembagian penggunaan jalan berdasarkan penggunaannya, maka untuk menemukan apa yang disebut dengan trotoar akan mengetahui fungsinya, yaitu untuk pejalan kaki yang melakukan perjalanan dengan alat transportasi alam yang menyatu dengan badan yaitu sepasang kaki. Definisi trotoar tidak sesuai dengan kenyataan yang terjadi pada trotoar-trotoar di kota-kota besar. Banyaknya penyimpangan yang terjadi pada trotoar, antara lain sebagai: jalur motor, tempat parkir, tempat melakukan usaha (warung dan kaki lima), tempat menanam pohon, bahkan menjadi satu dengan tempat beradanya tiang-tiang (tiang listrik, tiang telpon, tiang lampu jalan, dll).

Trotoar yang dibangun(menutupi) got, sering gotnya tidak berfungsi baik sejak trotoar dibangun, karena kurang dibersihkan sebelum got ditutup trotoar. Bisa juga bahan-bahan bekas pembuatan trotoar kurang dibersihkan sehingga nyangkut yang menyebabkan got buntu. Oleh karena itu pemborong harus bertanggung jawab terhadap kelancaran air dalam got. Atau pembangunan trotoar menjadi satu paket dengan pembuatan got. Sedangkan setiap tutup kontrol drainase harus rapi dan kuat sehingga tidak mengganggu pejalan kaki dan tidak cepat rusak. Trotoar sering untuk fungsi lain yang sampai mengganggu pejalan kaki seperti untuk bengkel, tempat berjualan, tempat barang-barang tanpa penertiban dari pihak berwenang. Jelas kondisi demikian akan semakin mengganggu keamanan dan kenyamanan pengguna serta mengganggu kelancaran

lalu lintas. Untuk itu tim ketertiban perlu secepatnya melakukan penertiban serta memberikan sanksi secara tegas bagi yang melanggar. Pembangunan trotoar dan penanaman pohon penghijauan sering tumpang tindih. Akibatnya trotoar terhalang oleh pohon (pemakai tidak bisa lewat) dan akan cepat dirusak oleh pertumbuhan pohon. Oleh karena itu pembangunan trotoar dan penanaman pohon penghijauan perlu pengaturan yang lebih baik. Dengan penyempurnaan dalam desain dan pembangunan trotoar tersebut pemakai baik pejalan kaki khususnya penyandang cacat mata dan kaki atau difabel, pemakai kursi roda maupun kereta bayi akan memperoleh kenyamanan dan keamanan dalam menggunakan trotoar. Dengan demikian lalu lintas akan lebih lancar dan kecelakaan akibat terjatuh di trotoar dapat dicegah.

b. Secara Estetika

Klasifikasi yang diungkapkan oleh Hermahislamet dalam iman tukirato (1984 : 112), rincian tata ruang kota menurut komponennya adalah lingkungan pusat kota, lingkungan permukiman, lingkungan khusus, daerah hijau, jaringan sirkulasi kota, dan utilitas umum kota. Sebagian besar klasifikasi tersebut tercantum dalam pemanfaatan ruang kota.

Rencana pengembangan pariwisata di kota Batu lebih diarahkan kepada penyediaan sarana dan prasarana yaitu trotoar untuk wilayah sekitar yang mempunyai daya tarik wisata yang tinggi, misalnya daerah alun-alun dan Jatim Park yang mempunyai potensi alam yang diminati oleh banyak wisatawan. Peran kota Batu dalam hal ini adalah peningkatan pembangunan untuk menyediakan

akomodasi, *money changer*, penyewaan kendaraan dan sebagainya. Wilayah Kota Batu yang mempunyai potensi alam, diupayakan ada prasarana yang bagus untuk dapat menjangkau kawasan tersebut dari kota. Sedangkan untuk wisata dalam kotajuga diupayakan wisata budaya seperti pengadaan event-event budaya misalnya festival bunga yang berpusat di Pendopo Kota Batu. Pengoptimalan rekreasi taman rakyat di alun-alun batu, obyek wisata buatan misal : tempat rekreasi. Tidak hanya tempat wisata yang harus di perhatikan untuk menjangkau wisatawan dengan memanfaatkan trotoar, namun untuk warga lokal Kota Batu tidak diabaikan oleh Pemkot Batu. Agar Masyarakat lokal juga bisa merasakan manfaat tanpa mementingkan para wisatawan dan keindahan untuk mendukung keindahan dan akses tempat-tempat wisata itu sendiri.

3. Kendala yang Dihadapi Oleh Dinas Pengairan dan Bina Marga Kota Batu Dalam Pembangunan dan Pemanfaatan Trotoar Kota Batu.

a. Faktor Internal

1. Pendanaan

Penjelasan hasil wawancara menunjukkan bahwa faktor penghambat adalah hal-hal yang memang sudah ada dan berjalan saat ini khususnya berkaitan dengan masalah dana. Hal ini karena dengan adanya dana yang sudah dianggarkan akan melancarkan pembangunan yang sudah direncanakan. Faktor penghambat yang tidak kalah penting adalah kondisi situasi keamanan dan sikap dari masyarakat serta partisipasi dari masyarakat Kota Batu yang kurang mendukung dala, melakukan pembangunan serta adanya ketidaksamaan pandangan antara

masyarakat dan pemerintah khususnya Dinas bina marga dalam melakukan pembangunan.

Pada Abraham dalam Siagian (1959, 116) sebagian besar kegiatan-kegiatan pembangunan menyangkut masalah administratif atau keuangan. Karna dapat dilihat dan dipraktekan sukses dan tidaknya pelaksanaan pembangunan itu berlangsung atas kemampuan administratifnya. Sebab tanpa adanya administratif pembangunan (development administration) akan berdampak kacau balau.

Pelaksanaan pembangunan tidak terlepas dari anggaran sebagai pendukung utama. Dengan perkembangan di lapangan yang selalu dinamis, penganggaran untuk melakukan pembangunan dirasa kurang, atau dengan kata lain kemampuan keuangan daerah belum cukup memadai untuk pembangunan. PAD (Pendapatan Asli Daerah) masih belum mampu digunakan untuk menunjang pembangunan kota, sehingga masih menggantungkan pada dana alokasi umum.

Berdasarkan Revisi Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Batu Tahun 2003/2004 – 2013/2014, terdapat permasalahan dalam penataan ruang kota Batu yaitu : kondisi fisik kota Batu, disparitas pembangunan, jaringan transportasi, perkembangan pemerataan ekonomi kota, pengendalian dan pemanfaatan ruang kota. Diantara permasalahan tersebut, yang paling utama adalah masalah disparitas pembangunan, dimana hal tersebut tumbuh dengan indikasi kemacetan, kepadatan permukiman,berkurangnya lahan non terbangun secara signifikan, kriminalitas, dan lain sebagainya. Sehingga secara langsung maupun tidak langsung mempengaruhi permasalahan lainnya seperti tidak meratanya ekonomi masyarakat atau jaringan transportasi yang kurang teratur.

Faktor lain yang bisa menjadi kendala atau bisa menjadi pendukung dalam penataan ruang kota adalah Perkembangan kota lain (terutama di sekitar kota Batu) dalam sektor apapun, terutama sektor pembangunan dan ekonomi, mampu mendongkrak maupun melemahkan pembangunan di kota Batu. Sondang P Siagian (1974) Dalam usaha seperti peningkatan daya daya serap aparatur pemerintah dan efisiensi penggunaan dana yang tersedia, seperti dengan penghematan biaya oleh pemerintah baik dalam “pola hidup sederhana” maupun penghematan lainnya, seperti;

- a. Pengurangan rumah-rumah dinas;
- b. Pengurangan penggunaan mobil dinas;
- c. Penyederhanaan kunjungankerja daerah;
- d. Peningkatan penerimaan negara seperti perpajakan dan sebagainya;

Maka bisa dikatakan seperti salah satu penghematan seperti diatas suatu dinas dan pemerintah juga harus mengasampingkan kepentingan dan kebutuhan pribadi, dalam hal fasilitas untuk kenyamanan dalam meningkatkan pembangunan untuk masyarakat Kota Batu. Pada definisi lain, misal kelesuan pariwisata di kota Batu, dapat mengakibatkan melemahnya pula sarana yang disediakan di kota Malang seperti akomodasi, promo wisata, dan sebagainya, juga sebaliknya, bila terjadi peningkatan daya tarik wisata di kota Batu, maka sarana dan prasarana di kota Malang yang disediakan untuk menjangkau milyah tersebut akan cenderung mengalami peningkatan pula.

2. Perawatan

Pembangunan infrastruktur trotoar menurut peneliti memang sedang dalam tahap pembangun secara bertahap, yang disebabkan oleh anggaran yang belum tersedia dan pembagian anggaran untuk pembangunan-pembangunan infrastruktur lain yang ada di Kota Batu. Namun meskipun pembangunan trotoar masih separo-separo atau secara bertahap, Dinas Pengairan dan Bina Marga tetap melaksanakan program yang sudah ada seperti melaksanakan perawatan pada trotoar yang sudah dibangun yang sudah ada di tahun-tahun sebelumnya. Kegiatan ini dilakukan agar trotoar yang baru ini tetap memberikan kenyamanan dan manfaat yang maksimal, meskipun dalam merawat trotoar yang di laksanakan oleh Dinas Pengairan dan Bina Marga setiap 1-2 kali setahun ini juga harus mengeluarkan biaya yang tidak sedikit. Dilihat dari parah atau tidaknya kerusakan trotoar yang terjadi yang salah satunya karna hujan deras dan genangan air, sehingga menyebabkan trotoar ambles, dan faktor-faktor lain.

Namun menurut definisi Edward dalam Siagian (1968; 101) fungsi dalam merawat dan memelihara ketertiban dan kondisi suatu pembangunan infrastruktur merupakan suatu fungsi yang sangat penting, oleh karena jika perawatan dan pemeliharaan infrastruktur administrasi ini tidak dilaksanakan maka masyarakat tidak akan mendapat ketenangan dan ketertiban dalam menjaga infrastruktur yang ada. Gangguan pemeliharaan dan ketertiban bisa datang dari masyarakat sendiri yang terlalu menonjolkan kepentingan pribadi. Dan juga definisi pada Jesse Burkhead dalam Siagian (1959, 3) Alasan dalam menjaga pembangunan yang sudah ada dan untuk menjalankannya. Pemerintah selalu membutuhkan biaya, dan

biaya tersebut secara tradisional memang terutama berasal dari pajak. Tanpa melihat pada masa kuno bahwa jumlah pajak yang diberikan rakyat pada pemerintah sangat besar, sehingga malah memberikan penderitaan pada masyarakat.

Oleh sebab itu bisa kesimpulan bahwa dalam menjaga dan merawat infrastruktur yang sudah ada tidak hanya tugas dari Dinas saja dan tidak saling menyalahkan. Tetapi masyarakat bisa membantu dengan berbagai hal, antara lain dengan menjaga keindahan trotoar dan tidak merusak manfaar trotoar itu sendiri. Tetapi Dinas Pengairan dan Bina Marga juga terus memperhatikan dan mencegah kerusakan-kerusakan trotoar seperti salah satunya membangun trotoar yang diimbangi dengan pembangunan drainase yang sesuai dan seperti dalam pembangunan trotoar Dinas Bina Marga harus jeli dalam melihat bahan-bahan bangunan yang akan digunakan untuk membangun trotoar yang kuat dan awet juga tidak mudah ambles. Namun juga dalam mendapatkan dana, pemerintah dihimbau tidak memberikan beban pada masyarakat meskipun semua itu untuk diberikan dan merasakan manfaatnya oleh masyarakat sendiri seperti pada definisi teori di atas.

b. Faktor Eksternal

1. Kurangnya Kesadaran Masyarakat

Masyarakat merupakan salah satu faktor penting dalam mewujudkan kebersihan kota, karena tanpa adanya dukungan dan kerjasama dari masyarakat maka program pembangunan trotoar kota Batu tidak akan terwujud secara

optimal. Untuk mewujudkan tujuan tersebut diperlukan partisipasi masyarakat yang cukup besar untuk dapat mendukung upaya-upaya yang dilakukan oleh pemerintah.

Dukungan dari masyarakat dapat dilihat dari antusias masyarakat dalam merespon pelaksanaan musrenbang. Pada Administrasi Pembangunan oleh Siagian (hal. 159) pada dasarnya tidak ada satupun kegiatan pembangunan yang seluruhnya dapat diselesaikan oleh suatu instansi saja dalam masyarakat maupun instansi pemerintah. Maka diperlukan suatu hubungan kerja sama pada pembangunan yang sudah ada. Masyarakat sendiri juga sudah banyak yang ikut berpartisipasi untuk mengikuti musrenbang yang diadakan oleh Dinas Bina Marga. Masyarakat sudah banyak yang memberikan usulan-usulan kepada Bina Marga tentang bagaimana baiknya suatu program pembangunan itu dijalankan dalam suatu daerah. Hasil wawancara menunjukkan bahwa masyarakat dalam berpartisipasi dalam pembangunan juga memerlukan dana untuk mewujudkan keinginannya dan hal ini harus diperhatikan oleh pemerintah. Sehingga apapun yang sudah diputuskan dalam musrenbang dan pada akhirnya ditetapkan dalam perencanaan oleh Bina Marga harus didukung oleh masyarakat karena memang adanya keterbatasan anggaran atau dana tidak berarti peran serta masyarakat harus berkurang.

Berdasarkan hasil penelitian, pelaksanaan perencanaan pembangunan partisipatif Kota Batu kurang terjadi sinkronisasi melalui beberapa tingkatan musrenbang;

1. Forum Musrenbang di Tingkat Kelurahan:

Musrenbang desa/Kelurahan adalah forum musyawarah tahunan yang dilaksanakan secara partisipatif oleh para pemangku kepentingan (stakeholders) desa/kelurahan (pihak yang berkepentingan untuk mengatasi permasalahan desa/kelurahan dan pihak yang akan terkena dampak hasil musyawarah) untuk menyepakati rencana kegiatan tahun anggaran berikutnya. Musrenbang ini dilaksanakan dengan memperhatikan rencana pembangunan jangka menengah desa/kelurahan, kinerja implementasi rencana kegiatan tahun berjalan, serta masukan dari nara sumber dan peserta yang menggambarkan permasalahan nyata yang sedang dihadapi. Musrenbang tingkat Desa/Kelurahan diselenggarakan dengan tujuan yaitu, antara lain:

- a. Menampung dan menetapkan kegiatan prioritas sesuai kebutuhan masyarakat yang diperoleh dari musyawarah perencanaan pada tingkat di bawahnya (RT/RW).
- b. Menetapkan kegiatan prioritas desa/kelurahan yang akan dibiayai melalui Alokasi Dana Desa/Kelurahan yang berasal dari APBD Kabupaten/Kota maupun sumber pendanaan lainnya.
- c. Menetapkan kegiatan prioritas yang akan diajukan untuk dibahas pada Forum Musrenbang Kecamatan (untuk dibiayai melalui APBD Kabupaten/Kota atau APBD Provinsi).

2. Forum Musrenbang Kota:

Musrenbang Kabupaten atau Kota adalah musyawarah antara stakeholder kabupaten/kota untuk mematangkan rancangan RKPD kabupaten/kota berdasarkan Renja SKPD hasil forum SKPD dengan cara meninjau keserasian

antara rancangan Renja-SKPD yang hasilnya digunakan untuk pemuktakhiran rancangan RKPD.

Adapun tujuannya, yaitu:

- a. Mendapatkan masukan untuk penyempurnaan rancangan awal RKPD yang memuat prioritas pembangunan daerah, pagu indikatif pendanaan berdasarkan fungsi SKPD, rancangan alokasi dana desa termasuk dalam pemuktakhiran ini adalah informasi mengenai kegiatan yang pendanaannya berasal dari APBD provinsi, APBN dan sumber pendanaan lainnya.
- b. Mendapatkan rincian rancangan awal RKA SKPD, khususnya yang berhubungan dengan pembangunan (forum SKPD dan forum gabungan SKPD).
- c. Mendapatkan rincian rancangan awal kerangka regulasi menurut SKPD yang berhubungan dengan pembangunan (forum SKPD dan forum gabungan SKPD).

Dalam masyarakat dalam menjalankan suatu program pemerintah seperti dan partisipasi pada forum tersebut. Dalam administrasi pembangunan pada Faktor penduduk, masyarakat merupakan unsur terpenting dari semua kegiatan sosial. Akan tetapi faktor manusia dapat pula merupakan masalah yang sukar untuk dipecahkan terutama pada segi pengendalian yang tepat Siagian (hal. 89).

Maka bisa dikatakan juga pada definisi dan data yang ada. Pendekatan yang melibatkan masyarakat ini disadari penting, karena permasalahan pembangunan yang ditangani oleh suatu negara atau permasalahan pembangunan dalam skala kota sekalipun, masih dirasakan terialu luas untuk ditangani, Salah

satu alternatif penanganan masalah pembangunan sudah semestinya diturunkan menjadi penanganan skala unit ketetanggaan, karena pada skala tersebut masyarakatnya justru sangat akrab dengan rutinitas masalah yang dihadapi langsung. Hal ini berarti, identifikasi permasalahan dapat ditelusuri melalui pemberdayaan masyarakat. Dengan cara memotivasi masyarakat untuk berani mengemukakan aspirasinya, melatih bertanggung jawab atas berbagai masalah.

2. Minimya Lahan Dalam Pembuatan Trotoar Baru di Kota Batu

Kurangnya lahan merupakan salah satu masalah yang menjadi kendala pada semua rencana pembangunan yang ada di setiap kota dan negara manapun. Namun pemerintah dari masing-masih kota memiliki suatu ide atau rancangan untuk mewujudkan pembangunan yang diinginkan. Terutama pada sektor pembangunan infrastruktur suatu kota, kurangnya lahan merupakan masalah yang cukup menghambat. Sebab pembngunan infrastruktur terutama pada pelayanan publik dan keindahan suatu kota mau tidak mau pemerintah suatau daerah wajib dilaksanakan. Dalam masalah ini pembangunan trotoar yang ada di kota batu yang terkenal dengan tempat wisatanya akan menambah permasalahan dalam mencapai tujuan membangun trotoar yang lebih modern dan juga ramah bagi difabel, dan yang pasti untuk pelayanan dan pemanfaatan yang lebih baik pada masyarakat Batu maupun wisatawan yang ada di Kota Batu.

Pada pendapat peneliti bisa dikatakan bahwa Kota Batu yang sekaran ini lebih padat dari perkembangan masyarakat maupun pembangunan yang ada pada saat ini. Namun tidak pada jalan raya yang ada di Kota Batu, karna kota tersebut

banyak sekali lahan-lahan sempit. Masalah yang lebih besar adalah, lokasi-lokasi jalan raya yang kurang lebar dan sempit itu merupakan area yang banyak di lewati masyarakat dan akses jalan menuju tempat wisata di Kota Batu. Seperti jalan menuju wisata BNS, Jatim Park 2, wisata taman dan budaya. Selain itu merupakan wilayah yang banyak dibangun sekolah-sekolah dan kantor-kantor pemerintah Kota Batu. Dengan ini mau tidak mau Pemkot Batu wajib memikirkan ide, adanya masukan dan rencana dalam membangun trotoar yang lebih baik sebab banyaknya pengguna jalan dan pengendara motor yang selalu memadati wilayah-wilayah tersebut.

Pemerintah dan semua aparaturnya harus merupakan sumber ide-ide dan inivasi dalam pembangunan. Pemerintah tidak bisa bersifat netral terhadap pembangunan yang hanya mengandalkan aparatur dan instansi-instansinya saja. Akan tetapi administrasi pembangunan juga menuntut bahwa aparatur pemerintah itu tidak hanya pelaksana dan keputusan yang diambil. Namun juga harus sebagai sumber ide, saran dan sumber pendapat keputusan yang akan dilaksanakan terutama dalam pembangunan nasional (Fred W riggs dalam siagian 1969; 108-109).

Dengan definisi tersebut bisa dikatakan pemerintah beserta aparatur atau instansi-instansi yang ada di Kota Batu harus saling memberikan masukan dan melaksanakan pembangunan yang dalam hal ini pembangunan trotoar yang berada di lahan sempit. Memang dari analisis yang ada salah satu gagasan pemkot Batu salah satunya dengan memperkecil lebar trotoar baru ini yang awalnya 3 meter menjadi 2-2,5 meter khusus wilayah jalan yang kurang lebar di Kota Batu. Namun

tidak meninggalkan pemanfaatan yang lebih baik terutama bagi kenyamanan pejalan kaki maupun bagi difabel, tuna netra maupun lansia seperti yang sudah dijelaskan di penyajian data sebelumnya oleh Dinas Bina Pengairan dan Bina Marga beserta contoh lokasi-lokasi yang akan maupun yang sudah dibangun pada lokasi jalan raya yang berlahan sempit atau kurang lebar. Dengan begini dalam melaksanakan tujuan pembangunan trotoar yang lebih baik akan merata di semua wilayah yang ada di Kota Batu namun dengan ukuran yang berbeda sesuai dengan lahan yang ada dan tanpa mengasampingkan kepentingan pengendara kendaraan bermotor agar terhindar dari kemacetan.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Pembangunan trotoar di Kota Batu sekarang tidak hanya mengutamakan syarat sebagai tata kota yang di manfaatkan untuk pengguna jalan secara umum saja. Namun sekarang lebih berkembang mengutamakan keindahan, kenyamanan, keamanan dan yang terpenting ramah bagi difabel, lansia dan tuna netra yang lebih baik. Pernyataan tersebut disebabkan dengan alasan keberadaan trotoar di kota-kota di Indonesia selama ini dianggap kurang memberikan manfaat yang sesuai dan sampai sekarang masalah trotoar masih sulit terselesaikan, seperti trotoar rusak tidak layak pakai, lebar trotoar yang kurang memberikan kenyamanan, dan kendala-kendala lain dalam memanfaatkan trotoar yang tidak maksimal. Maka bisa disimpulkan sesuai isi pembahasan yang ada:

1. Upaya Pemerintah Kota Batu meningkatkan dan memanfaatkan pembangunan trotoar:
 - a. Dalam hal kebersihan dan kenyamanan bagi pengguna trotoar tidak serta merta di tugaskan pada Dinas Pengairan dan Bina Marga. Dinas Pengairan dan Bina Marga mengadakan hubungan kerja dengan dinas-dinas terkait seperti Dinas Cipta Karya dan Kebersihan dalam memberikan fasilitas seperti tong sampah, tempat duduk atau halte dan berbagai fasilitas pendukung kenyamanan. Namun hubungan kerja dalam meningkatkan

kebersihan dan kenyamanan trotoar itu pun tidak akan berjalan secara maksimal apabila tanpa campur tangan dan tanggung jawab masing-masing masyarakat di Kota Batu. Terutama pelaku usaha yang ada di sekitar trotoar.

- b. Pembangunan trotoar yang bertujuan memberikan pelayanan pada difabel, lansia dan tuna netra dirasakan sudah cukup baik. Meskipun masih ada beberapa kendala mendasar dalam pembangunannya, seperti anggaran sehingga trotoar masih ada yg kurang dalam penyelesaiannya dan standart keamanan bagi difabel dan lansia. Masalah yang lebih besar dampaknya bagi difabel seperti trotoar yang tidak rata sehingga kurang nyaman bagi pemakai terutama bagi mereka yang berusia lanjut, cacat mata atau kaki, pemakai kursi roda dan kereta bayi. Namun kendala tersebut tidak terlalu berdampak, sebab Dinas Bina Marga di tahun 2014 akan menata ulang dan terus membangun trotoar yang ramah bagi difabel, lansia, dan tuna netra secara bertahap.
- c. keamanan trotoar bagi pejalan kaki merupakan masalah yang harus diperhatikan Dinas Pengairan dan Bina Marga. Oleh sebab itu standart pembangunan trotoar sangat diperlukan untuk keamanan pengguna trotoar dengan desain yang lebih aman. Namun kendala yang ada seperti kurangnya pembatas antara jalan dengan trotoar dan tinggi trotoar dengan jalan masih kadang terlihat terutama pada trotoar yang lama.

2. Persepsi masyarakat mengenai pembangunan dan pemanfaatan trotoar:

- a. Jika dilihat secara fungsinya, pembangunan trotoar sangat berpengaruh terhadap tujuan yang di harapkan dan lakukan Dinas Bina Marga beserta Dinas terkait yang memiliki hubungan kerja dalam pembangunan trotoar. Rata-rata pendapat masyarakat terhadap fungsi dan manfaat trotoar sudah memberikan banyak dampak positif. Meskipun menurut masyarakat dan wisatawan masalah-masalah mendasar pada fungsi trotoar tidak terlalu memberikan dampak yang terlalu besar, namun Pemkot Batu dan Dinas yang terkait terus meningkatkan pembangunan trotoar agar fungsi trotoar tetap memberikan pelayanan yang maksimal.
- b. Dilihat secara estetika pembangunan trotoar yang baru ini, selain manfaatnya bisa lebih baik bagi pejalan kaki dan ramah bagi difabel, lansia dan tuna netra. Pembangunan trotoar ini memberikan dampak memperindah dan dianggap mengimbangi tata kota Batu sebagai kota wisata. Sehingga trotoar yang baru ini di beberapa lokasi juga bisa dimanfaatkan sebagai tempat nongkrong masyarakat, jalan-jalan santai dan dapat menikmati suasana Kota Batu, namun pada jam-jam tertentu sehingga tidak berdampak pada kemacetan bagi pengendara motor yang melintas.

3. Kendala yang dihadapi Pemkot Batu dalam pembangunan trotoar:

- a. Faktor internal jika dilihat dari kendala-kendala yang ada pada pembangunan trotoar di Kota Batu ini. Kendala yang dianggap

Dinas Pengairan dan Bina Marga paling berpengaruh dan bisa dibidang menghambat dalam penyelesaian pembangunan trotoar yang diharapkan cepat terselesaikan adalah anggaran dana untuk pembangunan trotoar yang tidak sesuai yang disebabkan pembagian dana alokasi pembangunan infrastruktur lain. Namun bisa dipastikan dana pembangunan trotoar akan diberikan pada pertengahan tahun 2014 ini. Dampak adanya alokasi anggaran yang dibagi-bagi untuk pelaksanaan infrastruktur di Kota Batu ini, tidak hanya menghambat pembangunan trotoar saja. Dari segi perawatan juga dipastikan mengalami hambatan yang menyebabkan jika trotoar yang baru mengalami kerusakan dari berbagai sebab, Dinas Bina Marga tidak bisa menyelesaikan secara maksimal. Namun Dinas Bina Marga tetap melaksanakan program khusus trotoar setiap tahun 1-2 kali untuk pemeriksaan dan perawatan trotoar.

- b. Faktor eksternal dari kendala pembangunan salah satunya adalah kurangnya kesadaran masyarakat seperti pengendara motor yang memarkir kendaraannya diatas trotoar, bahan bangunan seperti kayu, tanah bahkan batu di atas trotoar. Namun Dinas Bina Marga lebih memberikan tanggung jawab itu pada Dinas Kebersihan dari adanya hubungan kerja, sebab dapat merusak trotoar.

Kendala pembangunan trotoar jika dilihat dari kurangnya lahan atau jalan raya yang kurang lebar merupakan hambatan dan

berdampak kurang maksimal dalam standar pembangunan trotoar yang baru.

B. Saran

Dari isi pembahasan yang ada tentang upaya Pemkot Batu dalam membangun dan memanfaatkan trotoar yang lebih baik. Maka penulis bisa memberikan beberapa saran yang diharapkan bermanfaat, seperti saran berikut:

1. Upaya Pemkot Batu dan Dinas Pengairan dan Bina Marga juga dinas terkait:
 - a. Dari segi kenyamanan dan kebersihan bisa terlihat cukup baik. Namun perlu ditingkatkan kerjasama dalam hal hubungan kerja dengan Dinas Cipta Karya, sebab bisa dilihat masih minimnya tempat pembuangan sampah dan fasilitas pendukung seperti kursi atau tempat duduk untuk para pengguna jalan.
 - b. Pembangunan trotoar yang diberikan Pemkot untuk pelayanan dan memberikan keramahan bagi difabel perlu memperhatikan dari segi kenyamanan, seperti memindahkan tanaman yang di tanam di atas trotoar, lebih baik ditanam di samping trotoar agar tidak menghalangi kenyamanan difabel yang menggunakan kursi roda dan tuna netra. Perlu adanya perbaikan dibagian penghubung yang terlalu menanjak bagi pengguna kursi roda.
 - c. Dari segi keamanan perlu perbaikan pada pembatas antara jalan dengan trotoar, sebab masih ada beberapa trotoar baru yang tinggi trotoarnya

masih sejajar dengan jalan raya. Jika perlu di berikan pembatas seperti taman yang memisahkan trotoar dengan jalan.

2. Persepsi masyarakat pada pembangunan dan pemanfaatan trotoar yang baru:

- a. dilihat dari fungsinya trotoar yang baru ini lebih baik lebih meningkatkan pembangunan trotoar yang ada dikawasan padat pengguna trotoar seperti di kawasa alun-alun atau tempat ramai lainnya, Sebab Dinas Pengairan dan Bina Marga kurang mengutamakan letak lokasi pembangunan trotoar yang ramai dengan yang sepi terhadap pejalan kaki. Dan meminimalisir PKL yang berjualan di atas trotoar.
- b. Secara estetika, bisa dilihat Kota Batu merupakan tempat wisata yang banyak dikunjungi wisatawan dan pada lokasi-lokasi di dekat tempat wisata akan lebih baik segera dibangun trotoar dan yang lebih menarik yang bisa memberikan nilai plus bagi wisatawan yang memanfaatkan trotoar.

3. Kendala-kendala pembangunan trotoar di Kota Batu:

- a. Faktor internal pada segi pendanaan. Dinas Pengairan dan Bina Marga diharapkan lebih mengutamakan anggaran alokasi pada pembangunan trotoar, sebab trotoar merupakan pelayanan yang sangat penting bagi masyarakat secara langsung dan merupakan infrastruktur kota yang paling sering dimanfaatkan masyarakat pejalan kaki dan kaum difabel yang bisa memberikan kenyamanan dan keamanan ketika sedang jalan-jalan di berbagai ruas jalan di Kota Batu.

Faktor internal ada perawatan trotoar, perlu ditingkatkan pada program di Dinas Pengairan dan Bina Marga. Yang awalnya pengawasan dan

perawatan trotoar yang dilaksanakan 1-2 kali setahun akan lebih maksimal di adakan lebih banyak bahkan bila perlu di laksanakan setiap saat apabila ada trotoar baru yang mengalami kerusakan. Meskipun kembali lagi hambatan faktor dana anggaran.

- b. Faktor eksternal pada kurangnya kesadaran masyarakat maka Dinas Pengairan dan Bina Marga dan Pemkot Batu bisa memberikan kerjasama dengan masyarakat Kota Batu yang melibatkan tokoh-tokoh masyarakat yang di anggap mampu membantu untuk saling menjaga infrastruktur kota seperti trotoar baru ini. Dan meningkatkan atau membuat peraturan tentang larangan masyarakat yang berbuat negatif yang dianggap menjadi kendala dalam memanfaatkan trotoar.

Faktor eksternal pada minimnya lahan memang tidak bisa dihindarkan. Namun Dinas Pengairan dan Bina Marga diharapkan terus membangun trotoar yang lebih baik terutama bisa dimanfaatkan bagi difabel, lansia dan tuna netra, meskipun lebar jalan raya kurang mendukung, standar pembangunan trotoar yang awalnya 3 meter bisa di kurangi menjadi 2-2.5 meter, agar kendala lahan sempit bisa teratasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Bappenas, 2008, Evaluasi 3 Tahun Pelaksanaan RJJMN 2004-2009 “Bersama Menata Perubahan”. Kementerian Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, Jakarta.
- Firman B, Aji dan Sirait S. Martin. 1984. “*Perencanaan dan Evaluasi; Suatu Sistem Untuk Proyek Pembangunan*”. Jakarta: Bina Aksara.
- Grigg, Neil S. 1988. *Infrastructure Engineering and Management*. New York: A Wiley-Interscience Publication.
- Hanafi, Abdillah. 2010. *Memasyarakatkan Ide-ide Baru*. Surabaya: Usaha Nasional
- Kartasasmita, Ginanjar. 1996. *Pembangunan Untuk Rakyat Memadukan Pertumbuhan dan Pemerataan*. Jakarta: CDIS.
- Kartasasmita, Ginanjar. 1997. *Administrasi Pembangunan : Perkembangan Pemikiran dan Prakteknya di Indonesia*. Jakarta: Erlangga.
- Ketaren, Nurlela. 1997. *Administrasi Pembungunan*. Diktat Kuliah, USU: digital library.
- Kodoatie, R. (2003), *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*. Semarang : Pustaka Pelajar.
- Koentjaraningrat. 1991. *Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta : Gramedia
- Kurniawan, Agung. 2005. *Transformasi Pelayanan Publik*, Pembaruan, Yogyakarta:
- Moleong, L.J. 2002, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Moleong, Lexy J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Riyadi dan Bratakusumah, dedy Supriady. 2005. *Perencanaan Pembangunan Daerah, Strategi Menggali Potensi dalam Mewujudkan Otonomi Daerah*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Sadjijono. 2008. *Memahami Beberapa Bab Pokok Hukum Administrasi*, Jogjakarta: Laksbang Pressindo.

- Siagian, Sondang P. 1983. *Administrasi Pembangunan*. Jakarta: Haji Masagung.
1984. *Proses Pengolahan Pembangunan Nasional*. Jakarta: Gunung Agung.
- Soekartawi. 1990. *Prinsip Dasar Perencanaan Pembangunan*. Jakarta: Rajawali Negeri.
- Suryono, Agus. 2004. *Pengantar Teori Pembangunan*. Malang: Universitas Brawijaya.
2010. *Dimensi-Dimensi Prima Teori Pembangunan*. Malang: UB Press.
- Suprpto, Riyadi. 2000. *Administrasi Pembangunan*. Malang: UM Press.
- S. Prajudi Atmosudirdjo. 1994. *Hukum Administrasi Negara*. Edisi Revisi. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Tjokroamidjojo, Bintoro. 1994. *Perencanaan Pembangunan*. Jakarta: LP3ES.
- Widjaja, HAW. 2005. *Penyelenggaraan Otonomi di Indonesia*. Jakarta : Raja Gafindo Persada.
- Abraham H. Maslow. 1959 *Motifation and Personality*. New York: Harper
- White, Leonard D., *Introduction to the Study of Public Administration*, Mac-Milan, New York, 1928.
- Burkhead, Jesse, *Government Budgetting*, John Wiley and Son, New York, 1964.
- Siagian, Sondang P. 1974. *Sistem Informasi untuk Pengambilan Keputusan*, Jakarta: Gunung Agung.
- Siagian, Sondang P. 1973. *Filsafat Administrasi*, cet ke 3, Jakarta: Gunung Agung.

Website :

- Hikmat, Harry. 2000. *Analisis Dampak Lingkungan Sosial: Strategi Menuju Pembangunan Berpusat Pada Rakyat (People Centred Development)*. Dari http://perencanaan.depsos.go.id/dtbs/slot/analisis/paparan/0152192692007_ARTIKEL%20%20PEOPLE%20CENTRE%20DEVELOPMENT.pdf. Diakses tanggal 29 juni 2010.
- Siagian, Sondang P. 1979. *Administrasi Pembangunan: Konsep, Dimensi dan Strateginya*. Jakarta: Gunung Agung.

Siagian, Sondang P. 1973. *Filsafat Administrasi*. Cetakan ke 3. Jakarta: Gunung Agung.

Todaro, Michael P. & Smith, Stephen C. 2006. *Pembangunan Ekonomi*, Edisi Kesembilan, Jilid 1. Jakarta: Erlangga.

Undang-Undang Dasar :

Undang-undang Nomor 76 Tahun 2004

Undang-Undang No. 25 Tahun 2004 Tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional.

Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah.

Jurnal :

Muluk, Khairul M.R. Drs, Ms. 2002 : *Desentralisasi, Teori, Cakupan dan Elemen. Local Government Vol II* Maret 2002.
www.publik.brawijaya.ac.id.

Supriyono, Bambang. Dr, Ms. 2002 : *Peranan Pemerintah daerah Dalam Peningkatan Kualitas Pelayanan Publik. Local Government Vol II* Maret 2002. www.publik.brawijaya.ac.id.

Internet :

Perda Kabupaten Gunungkidul No. 4 Tahun 2009 Tentang Pengelolaan Pasar.
www.wikipedia.com/Penertiban. Diakses pada Tanggal 29 Juli 2013

Perpres No. 70 Tahun 2012 Tentang Lelang Anggaran dan Alokasi Pembangunan.