

BAB III**PENYAJIAN DAN ANALISA DATA**

Dengan menggunakan strategi penelitian studi kasus, peneliti mengumpulkan bukti-bukti untuk menjawab permasalahan penelitian. Bukti yang dikumpulkan adalah hasil observasi, wawancara dengan *key informant*, dan dokumentasi mengenai pengawasan terhadap efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian. Analisis bukti (data) terdiri atas pengujian, pengkategorian ataupun pengombinasian kembali bukti-bukti untuk menunjuk pada pijakan awal penelitian dan menetapkan serangkaian keterkaitan timbal-balik mengenai fenomena tersebut. Penyajian data disusun dalam dua bagian. Pertama, efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian Jl. Embong Malang Sisi Selatan Kota Surabaya. Kedua, pengawasan yang dilakukan terhadap efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian Jl. Embong Malang Sisi Selatan Kota Surabaya.

III.1. Efektivitas Pemanfaatan Ruang Pedestrian JL. Embong Malang Sisi Selatan Kota Surabaya.

Banyak sekali pertanyaan yang muncul ketika mempertanyakan apakah pedestrian itu? apa pula yang dimaksud dengan ruang pedestrian dan apa perbedaannya dengan trotoar? Bagaimanakah pula fungsi atau pemanfaatannya? Apakah keduanya juga mempunyai fungsi yang sama? Jawaban dari pertanyaan tersebut itulah yang nantinya dapat memberikan gambaran apakah ruang pedestrian telah efektif sesuai dengan tujuan pemanfaatannya? Maka dari itu,

peneliti menyajikan data mengenai efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian jalan embong malang kota surabaya dengan dua cara. Pertama, melihat efektivitas pemanfaatan dari sudut pandang petugas satuan polisi pamong praja sebagai pengawas pedestrian. Kedua, melalui sudut pandang masyarakat pengguna atau masyarakat yang memanfaatkan ruang pedestrian untuk melakukan aktivitasnya.

III.1.1. Satuan Polisi Pamong Praja

Dalam memahami efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian melalui sudut pandang pengawas pedestrian yaitu petugas satuan polisi pamong praja, pengertian ruang pedestrian dipahami sebagai trotoar, yaitu tempat yang digunakan untuk berjalan kaki. Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh staff bidang pengendalian operasional yang sekaligus menjabat sebagai Komandan Kompi Bapak Agus Prayitno:

” pedestrian itu menurut saya adalah trotoar yang digunakan sesuai dengn fungsinya yaitu khusus hanya untuk pejalan kaki”

Pernyataan ini juga diperkuat oleh Bapak Sugeng yang menjabat sebagai Komandan Kompi:

” pedestrian,...ruang pedestrian itu kan tempat pejalan kaki mbak. Ruang pedestrian itukan trotoar yang dikembangkan oleh pemerintah kota nantinya untuk pejalan kaki”

Selain untuk pejalan kaki, ruang pedestrian merupakan sebuah tempat yang dibangun oleh pemerintah kota yang juga dapat dipergunakan untuk sepeda angin. Tidak hanya sebagai tempat untuk pejalan kaki dan sepeda angin. Ruang pedestrian juga berfungsi dalam memberikan estetika kota yang juga dapat

menjadi sarana rekreasi bagi warga Kota Surabaya untuk menikmati indahnya Kota Surabaya. Pernyataan ini diberikan oleh Kabid Pengendalian Operasional Bapak Muhammad:

”ruang pedestrian adalah suatu jalan yang dipergunakan untuk pejalan kaki dan sepeda angin, selain itu ruang pedestrian juga memperindah kota. Sebelum proyek pedestrian dilakukan, keadaan trotoar tidak seperti itu. Tapi sekarang, kita melihat kota surabaya menjadi bersih, cantik dan indah. Dengan keadaan kota yang demikian, pedestrian menjadi salah satu tempat yang dapat digunakan untuk sarana bagi keluarga untuk berekreasi menikmati keindahan kota dengan berjalan kaki. Kenyataan yang demikian juga yang menjadikan Surabaya sering mendapatkan penghargaan seperti adipura, WTN, dll. Nah salah satu penghargaan yang diraih ada peran serta pedestrian di dalamnya”

Pemahaman ruang pedestrian sebagai tempat bagi pejalan kaki dan sepeda angin serta sebagai sarana rekreasi juga diungkapkan oleh Bapak Samsul:

” pedestrian kan itu disini suatu tempat yang dibangun oleh pemerintah kota khusus untuk pejalan kaki dan sepeda angin, nantinya bisa untuk sarana rekreasi dan jalan-jalan

Pembangunan ruang pedestrian yang telah dibangun oleh pemerintah kota surabaya tentunya juga mempunyai tujuan. Selain bertujuan untuk memberikan akses bagi para pejalan kaki dan kendaraan non bermotor serta estetika kota, ruang pedestrian juga bertujuan untuk mengurangi banjir saat hujan, memperlancar saluran air, memperlancar lalu lintas dan juga untuk membantu meminimalkan polusi. Pernyataan ini sesuai dengan pernyataan yang diberikan oleh Bapak Subroto sebagai Koordinator Pasukan:

” tujuan dibangunnya pedestrian itu adalah untuk pejalan kaki, memperindah kota, memperlancar saluran air yang pada akhirnya nanti dapat mengurangi banjir, kemudian juga untuk memperlancar lalu lintas kota dan mengurangi polusi udara kota surabaya yang kian hari makin tidak dapat dihindari”

Pembangunan ruang pedestrian merupakan proyek besar yang dilakukan oleh pemerintah kota Surabaya dalam memberikan fasilitas bagi para pejalan kaki yang mana sebelum ruang pedestrian atau trotoar dikembangkan, jalanan yang sempit memberikan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki. Trotoar pada akhirnya mengalami pengembangan dan itulah yang kita sebut sekarang dengan istilah baru yang mulai dikenalkan pemerintah kota kepada masyarakat yaitu pedestrian. Pemerintah kota Surabaya telah menganggarkan pembangunan ruang pedestrian dengan dana yang cukup besar, namun bagaimanakah keseimbangan antara biaya dan benefit yang didapatkan. Bagaimana pula pemanfaatan ruang pedestrian dapat digunakan sesuai fungsi dan tujuannya. Ruang pedestrian embong malang sebagai ruang pedestrian yang terlebar di kota Surabaya yang lebarnya mencapai 7,2 meter dan menghabiskan dana yang banyak, namun kenyataan yang terjadi dan tidak dapat dipungkiri adalah minimnya jumlah pejalan kaki. Hal ini sesuai dengan yang telah dikatakan oleh bapak Joko Wiyono yang menjabat sebagai Komandan Pleton atau Danton:

*”pedestrian embong malang khususnya sisi selatan adalah baik, lebar dan bagus. Tapi ya gitu, sedikit sekali yang berjalan kaki. **Proyek yang mubadzir** mbak,.....”*

Ruang pedestrian embong malang sisi selatan yang dibangun dengan lebar yang cukup untuk menyamankan pejalan kaki ternyata masih belum cukup efektif. Kenyataan yang terjadi adalah bahwa tidak banyak orang yang mau berjalan kaki. Ruang pedestrian yang lebar tersebut tidak memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki. Hal ini disebabkan karena kurangnya fasilitas atau sarana yang harus

disediakan bagi pejalan kaki. Fasilitas atau sarana tersebut diantaranya dapat berupa tempat peristirahatan sementara atau penjual makanan dan minuman.

Pernyataan yang demikian dikuatkan oleh Kasi Operasional Bapak Samsul Hadi:

” Berbicara mengenai pemanfaatannya dan efektifitasnya, saya rasa masih belum cukup efektif. Mengapa? Karena pejalan kaki surabaya itu sedikit sekali. Mana ada orang yang mau jalan kaki dari satu tempat ke tempat yang lain dalam radius yang cukup dekat walaupun pedestrian telah dibangun. Pedestrian memang positif, tetapi seharusnya juga harus dilengkapi dengan sarana atau fasilitas yang mendukung pejalan kaki. Pedestrian itu panjang, seharusnya dalam radius berapa meter disediakan tempat peristirahatan, tempat berteduh, food court. Tetapi jualnya bukan di atas pedestrian, seperti di pedestrian di JL. Urip Simoharjo sisi Barat yang menyediakan food court. Fasilitas pendukung itu yang penting. Selama ini masih belum ada di Embong Malang, yang ada ya PKL, itupun di obrak-obrak...tapi kebijakan walikota seperti itu ya kita sesuaikan kondisinya...”

namun ada juga yang menilai bahwa pemanfaatan ruang pedestrian sudah efektif. Namun masih selalu dibutuhkan upaya peningkatan. Salah satu peningkatan dapat dilakukan dengan menyediakan sarana pendukung pejalan kaki. Hal ini disampaikan oleh Bapak Muhammad:

“ ya cukup efektif, Cuma perlu ditingkatkan lagi. Mungkin disitu tiap radius berapa meter ada penjual makanan dan minuman, semacam market kecil, tapi bukan di atas pedestriannya. Jadi orang itu merasa nyaman untuk berjalan kaki. Seperti foodcourt terus dalam radius berapa lagi ada apa lagi... seperti itu”

Selain karena fasilitas atau sarana yang kurang mendukung, ruang pedestrian embong malang adalah ruang pedestrian terlebar di Surabaya yang ternyata juga merupakan pedestrian yang tidak memberikan keteduhan bagi pejalan kaki. Cuaca surabaya yang tidak mendukung, yaitu panas Kota Surabaya dengan ciri iklim tropis yaitu suhu saat siang hari dapat mencapai 36 derajat Celsius. Bagaimana pejalan kaki dapat menemukan kenyamanan apabila harus

berjalan kaki dengan panas yang luar biasa menyengat. Begitu pula pedestrian embong malang sisi selatan yang jarang sekali ditemukan pepohonan yang dapat memberi keteduhan saat berjalan kaki. Pernyataan ini diperkuat oleh Bapak Subroto:

“ya kan Surabaya gaka bisa efektif, kecuali hanya untuk jalan pagi, olahraga. Tujuannya awalnya kan untuk pejalan kaki, mempermudah dari satu tempat ke tempat lainnya, mencari makanan dan minuman misalnya. Benarnya idenya bagus tapi ya,...misalnya mbaknya sendiri apa mau berjalan saat siang hari, misalnya dari hotel mau ke Blauran, apa mau berjalan ketika panas? Beda lagi kalau walau cuaca panas, tapi teduh untuk berjalan kaki.....”

Keadaan ruang pedestrian embong malang yang masih belum cukup efektif, minimnya jumlah pejalan kaki, maka hal inilah yang menimbulkan penyimpangan atau pelanggaran. Ruang pedestrian yang belum efektif pemanfaatannya inilah menjadi sasaran bagi masyarakat yang ingin mencari keuntungan. Banyak penyimpangan yang terjadi yaitu adanya PKL, parkir, dan becak. Hal ini pula yang di ungkapkan oleh Bapak Samsul:

”.....iya mbak, jadinya ditempati oleh PKL, penarik becak, parkir, padahal sudah jelas-jelas pedestrian dilarang untuk aktivitas jualan, parkir kendaraan bermotor, becak,.....”

Pernyataan tersebut juga diperkuat oleh Bapak Muhammad:

”.....ya penyimpangan itu dilakukan oleh PKL yang selalu kucing-kucingan sama petugas kita, becak, dan juga parkir liar...”

Penyimpangan yang terjadi adalah manakala ruang pedestrian tidak berfungsi secara utuh, tempat yang seharusnya digunakan oleh pejalan kaki

ternyata digunakan oleh pihak-pihak lain yang mencari keuntungan yang diantaranya PKL baik PKL makanan dan minuman, PKL plat nomor, PKL penjual rokok, becak, parkir kendaraan bermotor. Maka dari itulah dibutuhkan suatu tindakan yang tegas oleh pemerintah kota surabaya dan tugas inilah yang di emban oleh satuan polisi pamong praja Kota Surabaya. Hal ini seperti yang diungkap oleh bapak Sugeng:

"....dengan keadaan yang begitu, menjadi tugas kita untuk bertindak tegas terhadap penyimpangan yang terjadi..."

Penyataan ini diperkuat oleh Bapak Agus dan bapak Muhammad:

" ya kita yang bertugas dalam menindak pelanggaran tersebut mbak. Kita awasi dan kita tertibkan..(hasil wawancara dengan Bapak Agus)"

"Yang kita lakukan adalah sesuai tupoksi kita, yaitu mengawasi, kita pantau, kita jaga dan kita tertibkan..(hasil wawancara dengan Bapak Muhammad)"

III.1.2. Masyarakat Pengguna Ruang Pedestrian Jalan Embong Malang

Istilah ruang pedestrian bagi masyarakat pengguna pedestrian Jalan Embong Malang ternyata masih asing. Ruang pedestrian lebih dikenal dengan istilah lama yaitu trotoar. Namun beberapa dari mereka cukup memahami istilah ruang pedestrian. Dalam melihat masyarakat pengguna, maka efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian dapat dilihat dari dua pendapat, yaitu pejalan kaki atau *pedestrian* dan penyalah guna atau orang yang melakukan penyalahgunaan terhadap pemanfaatan ruang pedestrian yang hanya dapat digunakan untuk para pejalan kaki dan sepeda angin, yang tidaklah lain adalah pedagang kaki lima, para

penarik becak, dan pengendara motor yang menggunakan ruang pedestrian sebagai sarana parkir.

Ruang pedestrian adalah trotoar, tempat untuk berjalan kaki yang sekarang telah berubah menjadi cantik dan bagus, nyaman dan lebar. Pernyataan ini diungkapkan oleh seorang pemuda yang pada saat itu sedang melakukan perjalanan dengan berjalan kaki dari hotel JW Marriot menuju Gosget:

” pedestrian adalah pejalan kaki, ruang pedestrian adalah ini (sambil menunjuk ke bawah ke arah trotoar) trotoar, untuk pejalan kaki biar enak, aman kalau dijadikan jalan semua ya gak ada tempat untuk jalan kaki, untuk nongkrong (wawancara dengan Mas Ony)”

Pernyataan yang demikian juga diungkapkan oleh mbak Diah yang sedang melakukan perjalanan bersama ibunya dari Tunjungan Plaza menuju rumah mereka:

”mmm,....ini, trotoar, tempat pejalan kaki,....”

Pernyataan tersebut juga diungkapkan oleh ibu yang sedang berjalan terburu-buru bersama kedua anaknya:

”waduh mbak,..gak tau saya apa ruang pedestrian itu. Tapi setau saya mungkin ini kan (sambil menunjuk ke bawah),....ini kan trotoar untuk pejalan kaki... mbak saya terburu-buru ini mau sholat,... maaf ya mbak (wawancara dengan ibu Nia)”

Ungkapan yang sama juga terdengar dari mbak Nita yang sedang beristirahat di depan Hotel Sheraton setelah berjalan dari Kedung Doro, sedang menunggu jemputan dan mbak ”X” ketika berjalan terburu-buru menuju tempat kerjanya di Tunjungan Plaza:

”ruang pedestrian? Apa itu mbak? Gak tau saya....kalau trotoar tau, ini kan (sambil menunjuk), ya tempat untuk orang berjalan

kaki.....dan khusus untuk pejalan kaki (wawancara dengan mbak nita)”

”.....ini kan mbak (sambil menunjuk bawah),ya untuk jalan kaki....(wawancara dengan mbak ”X”)

Seorang pejalan kaki sekaligus menjadi penyalah guna ruang pedestrian, Bapak Gede, yang mengaku setiap hari ada di jalan embong malang, memarkir sepedanya kemudian berjalan-jalan disekitar hotel Sheraton, kemudian beristirahat.

”.....ini kan, perbaikan trotoar dengan tujuan biar gak ada PKL, biar surabaya jadi cantik,”

Pemahaman mengenai mengenai ruang pedestrian atau yang lebih dikenal trotoar sebagai tempat untuk pejalan kaki ternyata tidak hanya disampaikan oleh pejalan kaki yang sedang melintasi ruang pedestrian jalan embong malang, namun juga dipahami juga oleh mereka yang melakukan penyalahgunaan atau penyimpangan terhadap ruang pedestrian yaitu para bapak-bapak penarik becak dan seorang ibu yang berjualan dari tahun 70’an di jalan embong malang:

”gak tau saya mbak (ketika ditanyai apa arti ruang pedestrian), ya tau, ini kan (ketika ditanya ”kalau trotoar pak?”).....ya buat jalan orang (ketika ditanyai untuk apa trotoar itu)....(wawancara dengan Bapak Juwono yang sedang mangkal di atas ruang pedestrian yang sedang duduk santai menunggu penumpang)”

”pedestrian ya pembangunan ini, yang saya tau penghijauan, untuk orang jalan kaki biar enak biar lancar jalan kakinya, dari pagi sampai malam banyak yang jalan kaki, jadi sekarang saya sepi mbak, biasanya naek angkot ke Marriot, sekarang jalan kaki (wawancara dengan bapak wahab yang sedang duduk istirahat d dekat Gosget sambil menunggu penumpang dan beliau setiap hari mangkal di ruang pedestrian jalan embong malang)”

”....pembangunan trotoar ini untuk pejalan kaki,...sekarang orang-orang jalan disini, sekarang santai, gak takut sama mobil, dulu

sampai turun ke aspal. Kan kalo dari TP ke Marriot kan enak....(wawancara dengan bapak budi yang juga sedang beristirahat di gosget)”

”.....(ketika ditanyai pengertian ruang pedestrian), gak tau nak,... (ketika ditanya tentang trotoar), ya ini ni, untuk jalan....(wawancara dengan ibu Haji Maksu)”

Ruang pedestrian tidak hanya dipahami oleh para pejalan kaki dan para penarik becak dan pedagang kaki lima, namun juga dipahami oleh petugas kepolisian yang ketika itu sedang berjaga malam di jalan embong malang dan sedang duduk-duduk sambil memantau lalu lintas di depan Hotel Sheraton.

”...pedestrian itu lak tempat untuk pejalan kaki....(wawancara dengan bapak Joni, seorang polisi yang sedang menghampiri rekannya yang sedang bertugas di jalan embong malang)”

Hal yang sama juga diungkapkan bapak Hariyanto:

”...pedestrian, trotoar kan mbak, ya sekarang seperti ini sudah bagus. Pedestrian ini kan tempat pejalan kaki, untuk keindahan kota, terus juga untuk saluran air dibawah ini agar lancar. Nah kita disini, kalau ada polisi mungkin juga memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki”

Ruang pedestrian merupakan ruang publik yang dapat digunakan oleh masyarakat siapa saja, tidak peduli status sosialnya ataupun penduduk asli kota atau bukan. Namun ruang pedestrian dibangun sebagai sebuah sarana atau fasilitas yang hanya dapat digunakan oleh pejalan kaki atau pengendara sepeda angin. Tentu telah jelas bahwasanya tujuan dibangunnya trotoar atau ruang pedestrian hanyalah untuk memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki dan pengendara sepeda angin bukan untuk pengguna ruang pedestrian seperti penarik becak, pengendara kendaraan bermotor, parkir, dan pedagang kaki lima. Hal ini telah jelas diketahui, tidak hanya bagi pengawas pedestrian, tetapi juga oleh seluruh

pengguna ruang pedestrian. Ruang pedestrian dibangun selain untuk menyamankan pejalan kaki namun juga estetika kota, kota menjadi rapi, bersih, cantik. Jalan embong malang yang dulunya adalah tempat yang tidak rapi, bersih dan memberikan kenyamanan terhadap pejalan kaki, telah disulap oleh pemerintah kota menjadi tempat berjalan yang nyaman. Pernyataan yang demikian diungkapkan didukung oleh seluruh hasil data yang didapat melalui wawancara dengan informan. Bahkan hal ini disadari oleh para penarik becak ataupun pedagang kaki lima. Mereka mengaku sadar bahwa tujuan pembangunan trotoar adalah bertujuan untuk menyamankan pejalan kaki, bukan menyamankan becak. Apalagi para penarik becak juga sadar bahwasanya kawasan embong malang termasuk dalam jalan protokol bebas becak, yaitu larangan akan adanya becak. Pernyataan tersebut diperkuat oleh pengakuan oleh para penarik becak dan ibu penjual makanan dan minuman. Namun yang menjadi alasan kuat mereka untuk melakukan tindakan penyimpangan atau penyalahgunaan adalah hanya semata karena kebutuhan ekonomi:

"ya tau.... disini cari nafkah mbak (wawancara dengan Bapak Juwono)"

"memang ada larangan becak, orang jualan di atas keramik ini, tapi untuk makan mbak (wawancara dengan Bapak Budi)"

"iya, becak gak boleh, tapi itu (menunjuk becaknya) di luar keramik, kalo di atas sini diobrak....ya gimana mbak...dimana lagi....tapi harusnya becak lewat gak apa-apa, lawong becak gak berat kok. Berat mana sama mobil yang lewat itu,..seberapa berat becak itu. Ya walaupun becak gak boleh disini, harusnya dikasik kerjaan, nyapu-nyapu, bersih-bersih kan gak apa-apa..." (wawancara dengan Bapak Wahab)"

"ya gak oleh nak, iya nek ndisek (iya kalau dulu), saya ini wong dodolan. Gawe mangan,....(wawancara dengan Ibu Haji Maksu)"

Pernyataan mereka ternyata mendapat pembelaan dari bapak polisi yang seharusnya membantu bertindak tegas:

"....becak gak apa-apa....tapi kan namanya jiwa sosial, mereka cari makan, ya kasian juga"

Tidak hanya para penarik becak dan pedagang kaki lima, para pemakai ruang pedestrian sebagai parkir sepeda motor pun mengakui bahwasanya mereka melakukan kesalahan, namun ada alasan tersendiri, yaitu tidak ada tempat parkir lain. Hal ini diungkapkan oleh bapak Aris yang memarkirkan sepedanya di atas trotoar dan hendak memasuki sebuah bank:

".....ya parkir disini mbak, mau parkir dimana?...."

Ungkapan yang sama oleh bapak Gede:

"iya, gak boleh...diparkir disini biar gak hilang, mau parkir dimana lagi, ntar kalo dijalan kena tabrak mobil"

Dengan demikian, maka dimanakah efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian jalan embong malang agar sesuai dengan tujuan pembangunan trotoar atau ruang pedestrian yang dilakukan oleh pemerintah Kota Surabaya? Pemanfaatan ruang pedestrian jalan embong malang adalah efektif, namun becak dan parkir yang membuatnya tidak efektif. Pernyataan ini yang diungkapkan oleh para pejalan kaki yang sedang melintas dan dibenarkan oleh bapak polisi, bapak Haryanto yang sedang berjaga:

"...pedestriannya sih sudah efektif tapi becaknya yang efektif"

Pernyataan ini didukung oleh penarik becak:

"...ya efektif buat orang yang jalan mbak, buat kayak saya ya gak efektif mbak..."

Namun bagi pejalan kaki seperti mbak Diah, ruang pedestrian jalan embong malang belum efektif:

"....belum efektif ya, karena juga ada sepeda motor yang lewat sini. Kalo di luar negeri di jepang itu misalnya, pejalan kakinya banyak dan naik sepeda ontel itu biasa, jadi bisa maximal...."

Pernyataan mbak diah didukung oleh pernyataan bapak Seger:

"kalau dibuat untuk jualan, becak, apalagi parkir kayak gitu ya gak efektif, bukan tempatnya mbak, jangan di tempat ini...."

Melihat ruang pedestrian yang masih tidak digunakan sesuai dengan fungsi dan tujuannya, maka harus ada tindakan yang tepat dalam mewujudkan ruang pedestrian yang sesuai dengan fungsi dan tujuannya. Tindakan tersebut, hampir seluruh informan mengatakan bahwa satuan polisi pamong praja yang bertindak. Pernyataan ini tidak hanya disampaikan oleh pejalan kaki saja, tapi juga penarik becak, serta petugas kepolisian:

"satpol pp kan,... biasanya duduk-duduk disini (gosget) (wawancara mbak Diah)"

"satpol pp. Itu tugasnya mendisiplinkan mereka....(wawancara dengan mas Ony)"

"yang berwenang melakukan tindakan adalah satpol pp ya mbak, kalau kita tidak ada wewenang. Ya kita disini hanya memantau arus lalu lintas saja, ya kalo ada polisi mungkin ada kenyamanan bagi pejalan kaki (wawancara dengan bapak Hariyanto)"

"ya satpol pp mbak,.....(wawancara dengan Bapak Wahab)"

Dengan demikian telah diketahui bahwasanya satuan polisi pamong prajalah yang melakukan tindakan dalam mewujudkan fungsi dan tujuan ruang pedestrian sebagai tempat untuk pejalan kaki ataupun kendaraan non motor,

sepeda angin, agar ruang pedestrian dapat bermanfaat sesuai fungsinya dan efektif menurut tujuan perencanaannya.

III.2. Pengawasan Terhadap Efektivitas Pemanfaatan Ruang Pedestrian Jalan Embong Malang Kota Surabaya.

Keadaan ruang pedestrian JL. Embong Malang yang ternyata masih belum cukup pemanfaatannya, yaitu dimana pedestrian masih belum berfungsi secara utuh dan muncullah penyimpangan atau pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat, dalam hal ini adalah oleh pedagang kaki lima atau PKL, parkir kendaraan bermotor, dan parkir becak. Munculnya penyimpangan tersebut maka sangat dibutuhkan sebuah tindakan yang tepat dan tegas oleh pemerintah kota Surabaya. Bappeko sebagai pemerintah kota yang berperan dalam perencanaan pedestrian kota Surabaya mengatakan bahwa pengawasan terhadap pedestrian dilakukan oleh pihak satuan polisi pamong praja.⁶⁵ Selain itu pihak Dinas Bina Marga dan Pematusan Kota, bapak Herry Sinurat mengatakan bahwa dalam menjaga efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian kota Surabaya adalah pihak satuan polisi pamong praja, yaitu melakukan pengawasan pedestrian.⁶⁶

Sebuah pengawasan adalah penting. Pengawasan merupakan kontrol terhadap apakah apa yang telah dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sehingga nantinya dapat diambil tindakan yang selanjutnya. Pengawasan diperlukan dalam menjaga agar sesuatu berjalan dengan baik dan

⁶⁵Hasil wawancara dengan Bappeko, tepatnya Kasi Fisik dan Prasarana Bapak Ganjar pada tanggal 9 maret 2009

⁶⁶ Hasil wawancara dengan Bapak Herry Srinurraat , Dinas Bina Marga dan Pematusan Kota Surabaya pada tanggal 19 maret 2009

sebagaimana mestinya. pengawasan menjadi penting karena pengawasan adalah kegiatan yang dilakukan untuk menjamin agar segala sesuatu berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan dan memperbaiki jika ada kesalahan-kesalahan atau serta dilakukan pengambilan tindakan korektif untuk menjaga agar kesalahan itu tidak terulang kembali serta. Hal ini pula yang terjadi pada pedestrian kota surabaya yang membutuhkan pengawasan dalam menjaga agar sesuai dengan fungsinya. Pernyataan semacam ini juga diungkapkan oleh Bapak Samsul Hadi:

“pengawasan adalah suatu tindakan pemantauan untuk mengetahui suatu lokasi pedestrian itu ada pelanggaran atau tidak, jadi sedini mungkin kita melakukan penindakan yaitu pengawasan”

Pernyataan tersebut diperkuat juga oleh pernyataan yang diberikan oleh bapak muhammad:

“Pengawasan adalah suatu kontrol terhadap lokasi pedestrian agar steril dari pedagang kaki lima, parkir, ataupun becak. Semua ini dilakukan agar pemanfaatannya sesuai dengan tujuannya, yaitu untuk pejalan kaki,.....”

Pernyataan tersebut tidak hanya didukung oleh bapak Muhammad melainkan juga didukung oleh Bapak Subroto:

“pengawasan adalah tindakan yang dilakukan kalo ada PKL jualan, parkir, kita ketahui kemudian dilakukan aksi jika kenemenen (keterlaluhan)”

Pengawasan pedestrian kota Surabaya adalah penting. Maka dari itu, sangatlah perlu untuk diketahui apa alasan yang mendasari dilaksanakannya pengawasan pedestrian. Apakah benar pengawasan pedestrian yang dilakukan adalah karena merupakan sebuah tugas yang harus dilaksanakan, ataukah ada

kepentingan lain. Pengawasan pedestrian selama ini dilakukan karena sejak awal munculnya konsep perencanaan pembangunan pedestrian, satuan polisi pamong praja secara otomatis atau secara langsung melakukan pengawasan. Pernyataan yang demikian seperti yang dikatakan oleh Bapak Samsul:

“....pengawasan pedestrian ada karena pedestrian itu dibangun mbak. Selain itu juga muncul anggaran mengenai pengawasan pedestrian, maka kita langsung laksanakan pengawasan,...”

Pernyataan tersebut juga diperkuat dengan pernyataan Bapak Agus dan Bapak Joko Wiyono yang mengatakan:

“ ...adanya pengawasan kan karena adanya anggaran yang telah dikeluarkan...”

Pengawasan pedestrian dianggap perlu dan penting karena muncul pelanggaran atau penyimpangan yang terjadi. Pernyataan ini didukung oleh pernyataan Bapak Muhammad:

“ pengawasan itu perlu karena ada pelanggaran atau penyimpangan, misalnya parkir yang harusnya ditaruh di tempat parkir”

Pernyataan ini juga dikuatkan oleh Bapak Subroto:

“.....pengawasan itu penting, coba kalau tidak ada pengawasan, ya jamur lagi,....”

Maka dari itu, sebuah pengawasan adalah penting agar apa yang telah direncanakan dapat berjalan sesuai dengan apa yang telah direncanakan sebelumnya. Hal ini pula yang terjadi dengan pedestrian kota surabaya termasuk juga pedestrian terlebar yaitu pedestrian embong malang kota surabaya. Pengawasan pedestrian dilakukan agar pedestrian dapat dimanfaatkan sesuai dengan fungsi dan tujuannya, yaitu bukan untuk pedagang kaki lima, para penarik

becak, serta tempat parkir kendaraan bermotor, melainkan tempat yang digunakan khusus bagi pejalan kaki, sepeda angin, bahkan para penyandang cacat.

Adapun pengawasan yang dilakukan adalah dapat dengan berbagai cara. Dalam pengawasan pedestrian, ada beberapa bentuk pengawasan yang dilakukan yang diantaranya adalah dengan melakukan pemantauan, penghalauan, penertiban dan penge'dok'an atau penge'pam'an. Dalam melakukan pemantauan dan penghalauan, antara satu petugas dengan petugas yang lain saling memberikan informasi atau pelaporan. Dari pelaporan yang ada maka diambil sebuah tindakan selanjutnya. Pernyataan ini sesuai dengan pernyataan yang diberikan oleh Bapak Agus Prayitno:

“Bentuk pengawasan yang kita lakukan adalah pemantauan, pengedokan, dan juga penertiban”

Pernyataan ini serupa dengan yang dikatakan oleh Bapak Muhammad yaitu:

“Bentuk pengawasannya itu dilakukan pemantauan, pemantauan keliling di area pedestrian tersebut. Dengan pemantauan keliling tersebut Kemudian dilakukan pengepaman. Dan apabila ditemui pelanggaran maka kita tindak, kita tertibkan,...”

Dengan kata lain, pengawasan pedestrian dilakukan pengawasan secara statis dan mobile. Pernyataan ini diperkuat oleh Bapak Samsul Hadi:

“Kita ada bentuk pengawasan secara mobile dan statis mbak. Statis adalah pengawasan secara umum atau kita gunakan istilah pengedokan. Pengedokan itu pengawas tetap dilokasi ketika mengawasi dalam radius 25-100 meter. Sedangkan mobile, kita pakai mobil patroli dan sepeda angin.... pengawasan yang dilakukan juga berupa laporan dari petugas kita yang nantinya apabila ada yang melanggar dan tidak bisa ditoleransi maka dari informasi tersebut itu yang membantu, misalnya ada pelanggaran di daerah x, kita membutuhkan bantuan, maka dengan pelaporan itulah kita terjunkan bantuan.... pelaporan ini tidak hanya

dilakukan oleh pengawas mbak, tapi warga masyarakat yang melihat atau menemukan penyimpangan dapat melapor ke kita,...”

Adapun pernyataan yang diberikan oleh para pengawas pedestrian dibenarkan oleh para pengguna atau pemanfaat ruang pedestrian:

“... biasanya ada kok,... biasanya duduk-duduk di sana (wawancara Bapak Joni)”

“ iya ada, biasanya patroli, keliling pake mobil patroli yang biasanya, trus juga biasanya diam disana,... (wawancara dengan bapak Haryanto)

“iya, biasanya duduk-duduk disini,...(wawancara dengan bapak wahab)

“satpol pp kan,... biasanya duduk-duduk disini (gosget) (wawancara mbak Diah)”

Disisi yang lain, yang dilakukan oleh pengawas pedestrian adalah dengan melakukan tindakan persuasif dan represif. Tindakan persuasif adalah dengan memberikan informasi, sosialisasi, dan memberikan peringatan kepada pelanggar. Dan tindakan represif adalah merupakan tindakan selanjutnya setelah dilakukan tindakan persuasif, yaitu melakukan tindakan penertiban dengan cara langsung. Bagi para pedagang kaki lima yang masih saja “nakal” apabila tindakan persuasif sudah tidak dihiraukan maka dilakukan pengambilan atau penyitaan alat peraga (alat yang digunakan untuk berjualan) yang digunakan. Bagi parkir kendaraan bermotor, tindakan represifnya adalah dengan menurunkan sepeda motor dari atas pedestrian ke jalan. Bagi becak, tindakan represifnya adalah dengan membawa becak ke kantor satuan polisi pamong praja. Kemudian, tindakan represif dilanjutkan dengan dilakukannya persidangan. Tindakan baik persuasif dan

represif tersebut dilakukan secara terus menerus. Pernyataan tersebut didukung oleh pernyataan yang diberikan oleh hampir seluruh informan.

“pengawasan itu juga adalah dengan kita melakukan tindakan persuasif, kita beritahu, kita ingatkan. Tapi kalau sudah tidak dihiraukan maka kita lakukan tindakan represif, kita tertibkan, kita bawa ke kantor kemudian disidangkan (wawancara dengan bapak samsul hadi)”

“...dilakukan tindakan persuasif dulu, kita beri informasi, kita peringatan, kemudian kita lakukan penindakan atau secara represif mbak, yaitu penertiban, dibawa ke kantor untuk dibina atau disidangkan,...(wawancara dengan bapak sugeng)”

“ ...tindakan kita adalah diawasi, dipanatu, dijaga, kemudian ditertibkan dan tindak lanjutnya adalah ditindak, diambil dan di proses ke pengadilan.....(wawancara dengan bapak muhammad)”

“...diingatkan mbak, persuasif loh ya, dimintai, KTP, atau alat peraga dibawa ke kantor...(wawancara dengan bapak agus prayitno)”

“... ya kita lakukan secara persuasif dan represif, langsung ditindak, dan ini berlangsung terus menerus. Setelah represif dilakukan tapi kembali melanggar, kita lakukan lagi persuasif... (wawancara dengan bapak joko wiyono)”

Tindakan yang dilakukan oleh petugas pengawas pedestrian ini dibenarkan oleh beberapa informan, khususnya mereka yang melakukan deviasi terhadap ruang pedestrian:

“iya, dikasih tau dulu mbak,...tapi ada yang pernah sampai dibawa...saya belum pernah kena bawa, tapi pernah ditegur...(wawancara dengan bapak Juwono)

“...biasanya ngamuk,... langsung diangkat,...(wawancara dengan bapak Wahab)”

“...diperingatkan dulu, kalo bandel ya diangkat,.. terpaksa..(wawancara dengan bapak Budi)

Pernyataan yang sama juga diberikan oleh ibu maksum pedagang kaki lima:

“kalau dulu iya dikasih tau, tapi sekarang langsung ditertibkan, langsung dibawa,.. pernah sampek tarik-tarikan gelas sampek pecah...”

Adapun pengawasan pedestrian yang dilakukan adalah dengan menugaskan 30 orang setiap harinya untuk seluruh pedestrian, dan dari 30 orang tersebut, masih ada pembagian. Sedangkan pedestrian Jl. Embong Malang Sisi Selatan dilakukan oleh empat (4) orang. Pengawasan ini dilakukan secara 24 jam dengan pembagian jam sesuai shift. Pernyataan ini dibuktikan dengan pernyataan yang diberikan oleh Bapak Samsul dan Bapak Muhammad:

“.....untuk satu hari dalam 24 jam, sesuai anggaran, ada 30 orang petugas mbak... (wawancara dengan bapak Muhammad)”

“...untuk seluruh kawasan surabaya, sesuai anggaran, kita tugaskan 30 orang setiap harinya secara bergantian selama 24 jam. Selama 24 jam itu juga dilakukan shift atau pembagian waktu. Untuk pedestrian embong malang, kita tugaskan empat orang disana,.. tapi ini juga sesuai kondisi ya mbak (wawancara dengan bapak Samsul Hadi)”

Pernyataan keduanya juga dibenarkan oleh petugas kepolisian Bapak Joni:

“kadang empat sampai lima orang gitu mbak.”

Pernyataan ini ditambahkan oleh bapak Haryanto:

“iya,.....setahu saya kadang juga satu regu pake mobil dinas, truk, kadang juga sepeda”

Namun mengenai pengawasan yang dilakukan secara gradual, yaitu setiap hari dan 24 jam, bagi para pengguna seperti penarik becak dan pejalan kaki, petugas satuan polisi pamong praja tidak juga melaksanakan tugas setiap hari, dan tidak 24 jam, namun intensitas pengawasan yang dilakukan dikategorikan sering dilakukan. Pernyataan ini dibenarkan oleh seluruh informan pengguna ruang pedestrian. Salah satunya yang membenarkan adalah bapak Wahab:

“setiap hari disini, duduk-duduk disini, tapi gak 24 jam, kadang jam 9 malem gitu”

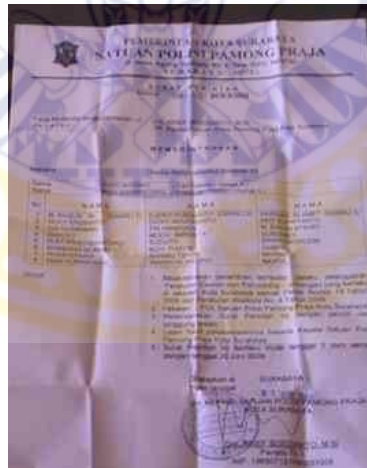
Pernyataan tersebut dibenarkan oleh Mbak Diah:

“ya sering, banyak orangnya, lima samapi sepuluh gitu”

Adapun mekanisme pengaturan pergantian petugas ternyata tidak selalu tertulis namun lebih sering dilakukan secara lisan. Namun yang pasti, petugas pengawas pedestrian melakukan tugasnya dengan berdasarkan pada surat perintah. Pernyataan ini disampaikan berdasarkan wawancara dengan bapak Joko Wiyono sebagai komandan pleton:

“...petugas yang setiap hari melakukan pengawasan tidak sembarangan kok mbak. Ada surat perintah tersendiri. Namun surat perintah hanya diberikan kepada komandan seperti saya. Tapi mengenai pembagiannya tidak selalu ditulis tapi sering dilakukan perintah secara lisan, dan tergantung kondisi juga,..”

Foto surat perintah



SUMBER: SATPOL PP

Pelaksanaan pengawasan pedestrian, tentunya membutuhkan dukungan dari sarana prasana yang nantinya akan membantu kelancaran proses pengawasan. Dalam hal ini ada beberapa sarana yang digunakan yaitu mobil patroli, sepeda

angin khusus daerah pedestrian yang berjumlah 10 buah, dan alat bantu komunikasi yang berupa *handy talky* atau HT. Adapun alternatifnya, kecanggihan teknologi juga membantu dan alat yang digunakan adalah *handphone* genggam (HP). Pernyataan ini diungkapkan oleh Bapak Samsul Hadi:

“....selama ini, sarana dan prasarana yang membantu pengawasan hanya itu-itu saja mbak. Mobil patroli, sepeda angin yang jumlahnya 10, HT atau handy talky, kadang juga kita gunakan HP sebagai media komunikasi...”

Pernyataan serupa juga diungkapkan oleh Bapak Joko Wiyono:

“ sarana dan prasarana yang mendukung ada mobil patroli, sepeda ontel, dan HT, HT inipun sudah tua dan saatnya diganti mbak,..”

Pernyataan tersebut juga diperkuat oleh bapak subroto yang mengatakan:

“ sarana dan prasarana yang ada adalah mobil, sepeda pancal, alat komunikasi”

Foto Sepeda Patroli Pedestrian



Sumber: SATPOL PP

Pengawasan yang baik adalah pengawasan yang dilakukan secara rutin dan terjadwal. Begitu pula dengan pedestrian kota Surabaya khususnya pedestrian embong malang. Pengawasan pedestrian yang dilakukan oleh petugas pengawas pedestrian dilakukan secara kontinue, berlangsung terus menerus setiap hari dan

selama 24 jam. Selama 24 jam tersebut ada pembagian waktu yang dilakukan dengan menggunakan shift. Dalam satu hari , 24 jam, shift tersebut terbagi menjadi tiga bagian. Pernyataan ini dikemukakan oleh kabid pengendalian operasional Bapak Muhammad:

“pelaksanaan pengawasan pedestrian dilakukan 24 jam setiap hari dan per harinya dibagi menjadi 3 shift”

Pernyataan tersebut ditambahkan oleh Bapak Samsul Hadi dan Bapak Joko Wiyono:

“waktu pelaksanaannya dari pukul 8 pagi sampai jam 8 pagi lagi, ya 24 jam kita lakukan pengawasan.....pembagian shiftnya itu dari jam delapan pagi sampe jam empat sore, jam empat sore dampe jam duabelas malam. Jam dua belas sampai jam delapan pagi lagi.....(wawancara bapak samsul hadi)”

Namun ada yang sedikit berbeda dalam memberikan pernyataan mengenai pelaksanaan jam kerja pengawasan pedestrian

“dilakukan setiap hari dari jam 8 pagi sampai jam 10 malam dan lanjut jam 10 malam sampai jam 8 pagi....terjadwal kok mbak (wawancara Bapak Joko Wiyono)”

Foto Jadwal Pengawasan Pedestrian

SENIN 18 Juni 2008	SELASA 19 Juni 2008	RABU 17 Juni 2008
PENERTIBAN PKL JAM : 07.30 s/d selesai	SIAGA MALAM 2 RG JAM : 15.00 – 21.00 1 RG JAM : 20.00 – 24.00	PENERTIBAN PKL DI KAWASAN PEDISTRAN JAM : 07.30 s/d selesai
1 RG LEPAS DINAS 2 RG LEPAS DINAS ANJAL GEPENG JAM : 07.30 s/d selesai	PENERTIBAN PKL JAM : 07.30 s/d selesai	SIAGA MALAM 2 RG JAM : 15.00 – 21.00 1 RG JAM : 20.00 – 24.00
2 RG PRKET MAKO PUSAT JAM : 07.30 s/d 07.30 1 RG PENERTIBAN PKL DI KAWASAN PEDISTRAN JAM : 07.30 s/d selesai	1 RG LEPAS DINAS 2 RG PENERTIBAN ANJAL GEPENG JAM : 07.30 s/d selesai	PENERTIBAN PKL JAM : 07.30 s/d selesai
PENERTIBAN PKL JAM : 07.30 s/d selesai	2 RG PRKET MAKO PUSAT JAM : 07.30 s/d 07.30 1 RG PENERTIBAN PKL DI KAWASAN PEDISTRAN JAM : 07.30 s/d selesai	1 RG LEPAS DINAS 2 RG PENERTIBAN ANJAL GEPENG JAM : 07.30 s/d selesai
PENERTIBAN PKL DI KAWASAN PEDISTRAN JAM : 07.30 s/d selesai	PENERTIBAN PKL JAM : 07.30 s/d selesai	2 RG PRKET MAKO PUSAT JAM : 07.30 s/d 07.30 1 RG PENERTIBAN PKL DI KAWASAN PEDISTRAN JAM : 07.30 s/d selesai

Sumber: SATPOL PP

Sesuatu hal pasti tidak ada yang berjalan dengan lancar. Dalam pelaksanaannya pasti selalu saja ada plus dan minus didalamnya, ada keuntungan dan resiko serta kendala atau rintangan di dalamnya. Pengawasan terhadap pedestrianpun juga sama. Beberapa informan mengatakan tidak ada kendala namun ada yang mengatakan ada kendala dalam pelaksanaan pengawasan pedestrian. Apalagi kendala yang terjadi pada pedestrian Jl. Embong Malang sisi selatan sebagai pedestrian terlebar, yang jarang dijumpai pejalan kaki sehingga menimbulkan potensi munculnya banyak penyalahgunaan atau pelanggaran terhadap pedestrian. Kendala yang terjadi dapat berupa baik dari sisi internal maupun eksternalnya. Seperti yang dikatakan oleh kabid pengendalian operasional bapak muhammad:

“.....ya, apapun yang namanya kendala itu pasti ada ya mbak. Kendala muncul bisa dari sisi eksternal maupun internal. Secara eksternal adalah ketika kesadaran masyarakat yang masih kurang. Pasti mbaknya juga tahu kan bagaimana omongan mengenai kita di luar,ya begitulah. Tapi seharusnya masyarakat sadar bahwa pedestrian itu hanya untuk para pejalan kaki. Untuk internalnya, dari pihak satpol pp sendiri. Maka itu kita terus memotivasi staff agar kinerjanya baik”

Kesadaran masyarakat inilah yang diungkapkan pula oleh mbak Nita:

“ya,.. kayaknya balik ke kesadaran masing-masing deh mbak, karena gak baik, gak pada tempatnya”

Pernyataan yang serupa ditambahkan oleh bapak Seger:

“ya,.. sebenarnya gak boleh mbak, parkir kayak gitu, becak yang lewat sini, ya karena orangnya itu sendiri kurang sadar,.....”

Kendala juga muncul manakala masyarakat yang melanggar terus bersikukuh akan kesalahannya, sehingga terkadang aksi kekerasan antara pihak pengawas dan pelanggar terjadi. Pelanggar yang tidaklah lain adalah para

pedagang kaki lima, parkir, serta becak yang apabila dilakukan tindakan selalu memberikan aksi perlawanan. Pernyataan tersebut didukung oleh ungkapan bapak Joko Wiyono:

“...kendala muncul ketika muncul perlawanan kepada kita mbak. Kita juga serba salah, di kasih tahu tetap melanggar, diambil tindakan malah nglawan (melawan). Apalagi ketika awal-awal dulu pedestrian embong malang dibangun,.. banyak yang melawan mbak”

Kendala juga muncul ketika para pelanggar pedestrian masih saja melanggar, yaitu menggunakan ruang pedestrian untuk kepentingan mereka. Kendala ini pula yang terjadi pada pengawasan yang dilakukan di jalan Embong Malang sisi selatan, dimana walaupun pengawasan dilakukan setiap hari, masih saja muncul kendala-kendala tersebut. Hal serupa juga dikatakan oleh Bapak Samsul:

“kendalanya itu ketika pelanggaran itu terus terjadi mbak. Misalnya tukang becak yang sudah kita tindak, sehari dua hari tidak mangkal, tapi hari berikutnya muncul lagi. Misalnya juga PKL, mereka sering main kucing-kucingan dengan kita. Kalau dari jauh mereka melihat kita, gerobaknya dialihkan, tapi kalau kita sudah pergi, mereka kembali lagi.....pokoknya sering main kucing-kucinganlah dengan kita dan di embong malang sering seperti itu....”

Hal ini dibenarkan oleh para penarik becak dan pedagang kaki lima:

“kalau ada satpol pp, ya masuk ke gang, kalo gak ada keluar lagi...(wawancara dengan Bapak Budi)”

“.....tapi PKL curi-curi, kalau ada satpol masuk gang, kalau gak ada petugas keluar lagi...(wawancara dengan bapak Juwono)”

“ kalo ada satpol ya di dorong ke belakang nak,... (wawancara dengan Ibu Haji Maksum)”

Itulah yang terjadi antara petugas satuan polisi pamong praja dan para pengguna ruang pedestrian jalan embong malang. Para pengguna ruang pedestrian

selain pejalan kaki merasa ketakutan jika petugas datang di lokasi untuk menjalankan tugas. Sehingga yang terjadi adalah “kucing-kucingan”, sebuah istilah yang diberikan oleh satuan polisi pamong praja.

Namun ada pula yang mengatakan bahwa terkadang walaupun ada para penarik becak, PKL, dan pengendara motor yang parkir motor di atas pedestrian, petugas pengawas pedestrian tidak melakukan tindakan apa-apa. Jika dilakukan pengedokan, mereka hanya sekedar duduk-duduk saja.

“...gak apa-apa,...banyak yang kenal saya..(wawancara dengan bapak Wahab)”

“ya duduk-duduk aja di situ.... gak apa-apa...(wawancara dengan bapak Gede)”

Dari berbagai penyimpangan atau pelanggaran yang terjadi, maka sebuah tindakan yang tepat adalah dengan melakukan pengawasan pedestrian secara rutin. Pengawasan pedestrian inilah yang dilakukan di jalan Embong Malang sisi selatan Kota Surabaya. Dengan pengawasan tersebut ternyata membawa dampak atau perubahan yang positif. Perlu diketahui bahwasanya keadaan jalan Embong Malang Sisi Selatan dulu dan sekarang sangatlah berbeda jauh. Dulu, sebelum dilakukan pengawasan pedestrian, jalan Embong Malang penuh dengan para pedagang kaki lima, banyak kendaraan bermotor yang menggunakan ruang pedestrian untuk parkir, apalagi becak. Padahal jalan Embong Malang adalah salah satu jalan tertib lalu lintas. Pernyataan ini berdasarkan hasil wawancara dengan bapak Samsul Hadi:

“.....dengan pengawasan pedestrian, sekarang jalan Embong Malang Sisi Selatan sudah jauh lebih baik. Dulu mbaknya tahu, Jl.Embong Malang Sisi Selatan itu rame seperti kafe. Apalagi dulu menjadi tempat nongkrong anak-anak yang yang bener. Bahkan

dijadikan sebagai tempat transaksi jual beli narkoba. Selain itu juga ada kupu-kupu malamnya”

Pernyataan ini diperkuat oleh pernyataan bapak Joko Wiyono:

“...waduh mbak, Jl.Embong Malang Sisi Selatan dulunya gak karu-karuan, seperti kafe, tempat jual beli narkoba, juga mangkalnya kupu-kupu malam. Tapi sekarang sudah jauh lebih baik, sudah rapi, bersih, dan indah. Yaaa, walaupun pelanggaran masih ada.”

Foto Jl.Embong Malang Sisi Selatan Sebelum Ada Pengawasan





SUMBER: SATPOL PP

Foto Jl.Embong Malang Sisi Selatan Sesudah Ada Pengawasan



SUMBER: PENELITI

BAB IV

INTERPRETASI DATA

Setelah melakukan observasi partisipan lebih kurang selama 6 bulan, peneliti lebih mudah untuk menganalisa dan menginterpretasikan data karena sudah mengetahui fenomena mengenai pengawasan terhadap efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian di kota surabaya. Tujuan menganalisa data yang diperoleh adalah menciptakan suatu logika atas data-data yang dikumpulkan untuk menjawab permasalahan penelitian yaitu bagaimana pengawasan terhadap efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian di jalan Embong Malang Kota Surabaya. Pengawasan pedestrian tersebut dilakukan oleh Satuan Polisi Pamong Praja Kota Surabaya untuk menjaga efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian di jalan Embong Malang Sisi Selatan Kota Surabaya. Strategi yang dipakai adalah studi kasus sehingga bukti-bukti yang ditemukan yaitu dokumen, wawancara, dan hasil observasi dan disilangkan kemudian diinterpretasikan.

IV.1. Efektivitas Pemanfaatan Ruang Pedestrian Jalan Embong Malang Kota Surabaya.

Ruang pedestrian merupakan ruang terbuka publik yang terletak di bahu jalan yang di design sedemikian rupa yang berfungsi dalam memberikan kenyamanan dan kemanan bagi para pejalan kaki dan kendaraan non bermotor, sepeda angin.

Sebagai ruang terbuka publik, ruang pedestrian jalan embong malang memiliki

fungsi sebagaimana teori yang dikemukakan oleh Ian C Laurit yang diantaranya adalah.⁶⁷:

1. Menyediakan cahaya dan sirkulasi udara dalam bangunan terutama di pusat kota. Ruang pedestrian Jalan Embong Malang Kota Surabaya adalah salah satu trotoar yang terletak di jantung Kota Surabaya. Dengan lebar yang mencapai 7,2 meter ruang pedestrian jalan embong malang menyediakan cahaya dan sirkulasi udara yang baik.
2. Menghadirkan kesan perspektif dan visa pada pemandangan kota (urban scane) terutama dikawasan pusat kota yang padat. Sebagai ruang pedestrian terlebar, jalan embong malang terlihat rapi, cantik dan bersih, apalagi ketika malam hari dengan lampu-lampu disekitar yang berwarna warni. Ruang pedestrian Jalan Embong Malang menjadi salah satu lokasi dengan estetika tersendiri dan ini dapat menjadi suatu pemandangan yang dapat juga menjadi sarana rekreasi bagi masyarakat kota.

Ruang pedestrian dan trotoar adalah sama. Ruang pedestrian atau trotoar adalah bagian dari daerah manfaat jalan yang khusus disediakan bagi pejalan kaki.⁶⁸ Ruang pedestrian adalah ruang publik yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat, karena dengan keberadaannya akan dapat memberikan kenyamanan tersendiri bagi masyarakat kota, khususnya masyarakat Kota Surabaya. Demikian pula ruang pedestrian embong malang sebagai tempat yang nyaman bagi masyarakat kota untuk menikmati ruang pedestrian sebagai sarana untuk berjalan

⁶⁷<http://www.p2kp.org/forumdetil.asp?mid=29826&catid=23>. diakses pada tanggal 15 september 2008

⁶⁸ Buku Pedoman Teknis Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki, Direktorat Bina Sistem Dan Transportasi Perkotaan, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan Tahun 2005

kaki yang mana kenyamanan ini adalah sesuatu yang tak ternilai harganya dan akhirnya juga sekaligus untuk sebuah kebahagiaan kota. Seperti yang dikatakan oleh Enrique Penalosa yang mengatakan bahwa pentingnya ruang publik pejalan kaki tidak ternilai harganya, tapi hal-hal lain yang sangat penting dalam hidup yang tidak dapat diukur antara lain; persahabatan, keindahan, cinta dan kepercayaan adalah contoh-contohnya. Taman dan ruang pejalan kaki lainnya sangat penting untuk kebahagiaan sebuah kota"⁶⁹

Pemahaman mengenai pedestrian ini telah cukup baik dipahami oleh anggota satuan polisi pamong praja. Dengan pemahaman tersebut maka secara otomatis dipahami pula bahwasanya pedestrian bertujuan untuk memberi akses untuk pejalan kaki. Selain itu juga dapat digunakan oleh kendaraan non motor, dalam hal ini adalah sepeda angin. Munculnya ruang pedestrianpun diakui bahwasanya pedestrian telah menambah estetika kota Surabaya, mengurangi kemacetan dan juga dapat mengurangi polusi kota.⁷⁰

Jalan embong malang merupakan kawasan yang terdiri atas perkantoran, pertokoan atau perbelanjaan, serta salah satu kawasan bisnis kota. Kawasan jalan embong malang yang demikian, maka lebar trotoar yang harus disediakan adalah empat (4) meter. Namun dengan ketersediaan lahan yang ada, maka trotoarpun dibangun dan dilebarkan. Maka jadilah sebuah ruang pedestrian jalan Embong Malang Kota Surabaya yang sekaligus menjadi pedestrian terlebar di Surabaya dimana lebarnya mencapai 7,2 meter, sebuah pedestrian yang nyaman untuk

⁶⁹ Widhy dalam Blog "*Kedai Sinai*". Bunga Trotoar.
<http://people.revoledu.com/kardi/research/pedestrian/resources/references.htm>. diakses tanggal 28 desember 2008

⁷⁰ Buku Petunjuk Perencanaan Trotoar No. 007/t/bnkt/1990, Direktorat Jendral Bina Marga, Direktorat Pembinaan Jalan Kota. hal 1

penggunanya. Dengan lebar tersebut seharusnya ditemukan banyaknya jumlah pejalan kaki yang melintasi. Namun kenyataan yang ada, jarang sekali dijumpai pejalan kaki. Karena udara yang panas saat siang hari dan fasilitas bagi pejalan kaki yang masih kurang mendukung. Seharusnya sistem pejalan kaki yang baik adalah:

1. Mengurangi ketergantungan dari kendaraan bermotor dalam areal kota.
2. Meningkatkan kualitas lingkungan dengan memprioritaskan skala manusia.
3. Lebih mengekspresikan aktifitas PKL
4. mampu menyajikan kualitas udara.⁷¹

Keadaan ruang pedestrian jalan Embong Malang Kota Surabaya yang demikian menjadikan ruang pedestrian tersebut menjadi tempat yang sangat potensial bagi mereka yang ingin memanfaatkan pedestrian untuk kepentingan mereka. Sebut saja diantaranya adalah tidak hanya pejalan kaki, namun juga pedagang kaki lima, parkir kendaraan bermotor, ataupun becak. Seharusnya dengan adanya pedestrian, memang lebih dapat mengekspresikan PKL. Pedagang kaki lima khususnya pedagang yang menjual makanan dan minuman dapat diberdayakan dengan menyediakan tempat khusus yang juga menjadi suatu fasilitas pendukung bagi para pejalan kaki. Ruang pedestrian Jalan Embong Malang Kota Surabaya dengan lebar 7,2 tersebut memang harus dapat membantu meningkatkan kualitas udara melalui pohon-pohon yang digunakan sebagai peneduh namun pedestrian tersebut tidak nyaman bagi pejalan kaki karena panas

⁷¹ Shirvani (1985) dalam <http://www.p2kp.org/forumdetil.asp?mid=29826&catid=23>. diakses pada tanggal 15 september 2008

dan tidak teduh.

Keadaan pedestrian yang demikian, maka bagaimanakah efektivitas pemanfaatannya? Apakah sudah efektif sesuai dengan tujuan yang ditentukan sebelumnya? Sesuatu dikatakan efektif apabila telah mencapai sasaran dan tujuan yang ditentukan sebelumnya. Efektivitas adalah sebagai tindakan pencapaian tujuan operatif dan operasional.⁷² Efektivitas adalah efektivitas dapat diartikan sebagai perbandingan kluaran dan tujuan.⁷³ Efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian adalah dengan membandingkan pemanfaatan yang dilakukan di lapangan dengan pemanfaatan yang tertuang dalam perencanaan. Efektivitas pemanfaatan ruang pedestrian adalah membandingkan pemanfaatan yang terjadi di masyarakat, yaitu apakah pedestrian berfungsi sesuai tujuan ataukah tidak.

Ruang pedestrian Jalan Embong Malang Kota Surabaya ternyata masih belum cukup efektif, karena tujuan pemanfaatan yang telah direncanakan oleh pemerintah kota Surabaya masih belum tercapai secara utuh. Pemanfaatan ruang pedestrian adalah tempat khusus untuk pejalan kaki, namun kenyataannya dimanfaatkan juga oleh pedagang kaki lima, parkir kendaraan bermotor, ataupun becak. Penyimpangan atau pelanggaran semacam ini telah diketahui oleh berbagai pihak, tak hanya pemerintah Kota Surabaya, namun juga pengguna ruang pedestrian tersebut. Bagi pejalan kaki yang melintas di atas ruang pedestrian Jalan Embong Malang, pemanfaatannya sudah cukup efektif, namun keberadaan becak dan parkir yang menjadikan pedestrian embong malang tidak secara utuh efektif. Bagitu pula dengan apa yang disampaikan oleh para penarik becak,

⁷² Ricard M. Steers. 1984. *Efektivitas Organisasi*. Jakarta: Erlangga. hal 1

⁷³ H. Dasril Munir, Henry A D, Hessel N S, 2004. *Kebijakan Dan Manajemen Keuangan Daerah*. Yogyakarta: YPAPI. hal 44

mereka berpendapat bahwa ruang pedestrian jalan embong malang sangat bermanfaat sekali bagi pejalan kaki, karena menyediakan tempat yang lebar dan cukup nyaman. Namun dengan kenyamanan bagi pejalan kaki inilah yang sekarang menjadi hambatan bagi penarik becak untuk mencari nafkah. Sekarang, banyak orang yang berjalan kaki dari satu tempat ke tempat yang lain tanpa membutuhkan jasa penarik becak. Baik pedagang kaki lima ataupun penarik becak menyadari bahwa dengan menggunakan sarana ruang pedestrian untuk melakukan aktivitasnya adalah suatu kesalahan, namun mereka memiliki alasan tersendiri yang tidaklah lain karena kebutuhan ekonomi. Bagi pengendara motor yang memarkirkan motornya diatas trotoar, juga mempunyai mengakui bahwa tindakan mereka adalah salah, namun lagi-lagi sebuah alasan membenarkan kesalahan mereka, yaitu, tidak tersedianya parkir khusus yang digunakan bagi pengguna kendaraan bermotor. Bagaimanapun yang dilakukan oleh pengguna ruang pedestrian selain pejalan kaki dan sepeda angin adalah dilarang atau tidak diperbolehkan. Kalaupun tetap dilakukan, mereka tetap saja melakukan kesalahan.

Untuk mengatasi penyimpangan atau pelanggaran atau deviasi terhadap pemanfaatan yang terjadi maka, seluruh informan menyetujui bahwasanya dibutuhkan suatu tindakan yang tepat dalam mengatasi deviasi tersebut. Tindakan yang tepat itulah yang dilaksanakan oleh satuan polisi pamong praja. Satuan polisi pamong praja mempunyai tugas untuk melakukan suatu tindakan agar penyimpangan dapat diminimalkan bahkan dihilangkan. Tindakan yang tegas dan tepat adalah dengan melakukan pengawasan pedestrian.

IV.2 Pengawasan Ruang Pedestrian Jalan Embong Malang Sisi Selatan Kota Surabaya.

Pengawasan adalah penting karena pengawasan adalah kegiatan yang dilakukan untuk menjamin agar segala sesuatu berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan dan memperbaiki jika ada kesalahan-kesalahan atau serta menjaga agar kesalahan itu tidak terulang kembali.⁷⁴ Pengawasan juga dapat diartikan sebagai proses, yaitu suatu proses untuk menetapkan pekerjaan apa yang sudah dilaksanakan, menilainya dan mengoreksi bila perlu dengan maksud upaya pelaksanaan kegiatan sesuai rencana semula.⁷⁵ Dalam pengawasan pedestrian juga demikian, pengawasan dapat diartikan sebagai proses, kegiatan atau tindakan. Sebagai proses, pengawasan pedestrian adalah dilakukannya pemantauan, pemberitahuan, penilaian, pelaporan yang dilakukan oleh pengawas pedestrian. Pengawasan pedestrian ternyata tidak hanya sekedar menghasilkan suatu informasi, namun melainkan juga dilakukan tindakan manakala pemantauan ataupun pemberitahuan masih dirasa kurang cukup untuk menegakkan penyimpangan atau pelanggaran yang terjadi di ruang pedestrian. Dengan kata lain pengawasan pedestrian adalah pengawasan baik itu berupa pemantauan, penilaian, ataupun yang dilakukan agar pedestrian dapat bermanfaat sesuai dengan tujuannya yaitu untuk pejalan kaki dan agar pedestrian tetap steril dari pedagang kaki lima, parkir kendaraan bermotor, ataupun becak.

Pengawasan ruang pedestrian jalan Embong Malang Kota Surabaya yang dilakukan mempunyai beberapa bentuk yang diantaranya adalah pemantauan,

74 Rimokaho, 1990: 48 dalam skripsi Nindya Prawita Murti "Keefektifan Pengawasan Lahan Eks Tanah Ganjaran Di Kota Surabaya

75 Manullang. 1986. *Dasar-Dasar Manajemen*. Jakarta: Ghalia Indonesia. hal: 173

pemberitahuan, pelaporan, penertiban, serta istilah pengedokan yang digunakan oleh mereka. Ada dua istilah yang dipakai dalam melakukan pengawasan yaitu tindakan secara persuasif dan secara represif. Tindakan persuasif adalah kegiatan pemantauan yang dilakukan pengawas pedestrian dengan melakukan patroli berkeliling sepanjang jalan ruang pedestrian. Dengan pemantauan ini nantinya dapat menghasilkan sebuah informasi mengenai keadaan pedestrian tersebut. Kemudian setelah dilakukan pemantauan, apabila ditemukan suatu penyimpangan maka dilakukanlah pemberitahuan atau pelarangan. Namun apabila masih ditemukan penyimpangan maka tindakan pengawasan berupa penertiban dan pengedokan atau pengepaman secara langsung atau yang dikenal sebagai tindakan represif. Penertiban ini adalah berupa pengambilan alat peraga yang digunakan baik oleh PKL ataupun becak. Setelah dilakukan pengambilan maka selanjutnya diproses di pengadilan. Tindakan petugas pengawas pedestrian yang tidaklah lain adalah petugas satuan polisi pamong praja kota Surabaya memang benar adanya. Pengawas pedestrian atau satuan polisi pamong praja telah melakukan pengawasan sebagaimana mestinya. Seperti yang dikatakan oleh Handari Nawawi yang mencoba mengklasifikasikan bentuk metode pengawasan menjadi dua bentuk yaitu:

1. Metode Pengawasan Tidak Langsung
2. Metode Pengawasan Langsung⁷⁶

Pengawasan ruang pedestrian yang diketahui oleh para pengguna trotoar adalah dengan dilakukan dengan cara statis dan mobile, yakni memantau keadaan

76 H.H. Nawawi. 1989. *Metodologi Penelitian Di Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press. hal 195

sekitar ruang pedestrian jalan embong malang dengan melakukan patroli berkeliling menggunakan mobil patroli ataupun sepeda patroli, inilah yang disebut metode tidak langsung, yaitu dilakukan dengan mempelajari lapangan, sehingga disebut pengawasan jarak jauh. Tindakan yang lain adalah melakukan pengedokan atau pengawasan yang dilakukan dengan cara menetap di lokasi, inilah yang dinamakan oleh Handari Nawaai dengan metode pengawasan langsung yaitu dilakukan dengan mendatangi organisasi atau unit kerja yang bersangkutan. Cara yang dilakukan oleh petugas satuan polisi pamong praja ketika terjadi penyalahgunaan memang benar dan tindakan ini diakui oleh para pengguna ruang pedestrian khususnya mereka yang melakukan pelanggaran. Cara tersebut adalah dilakukan tindakan secara persuasif, yakni melalui pemberitahuan kepada penyalahguna, memberikan teguran ataupun larangan. Cara yang kedua adalah melalui tindakan represif, yakni cara langsung dengan mengambil tindakan misalnya dengan membawa alat peraga yang digunakan oleh pelanggar.

Beberapa alternatif dalam metode pengawasan seperti yang diungkapkan oleh Hani Handoko yaitu:

1. Metode Pengawasan Non Kuantitatif,
2. Metode Pengawasan Kuantitatif,⁷⁷

Menurut metode pengawasan yang ini, metode pengawasan yang dilakukan oleh satuan polisi pamong praja selaku pengawas pedestrian hanyalah dengan melakukan metode kualitatif dimana menggunakan teknik yang diantaranya pengamatan, pelaporan lisan yang disampaikan melalui alat bantu

77 T. Hani Handoko, Ibid, hal 60

komunikasi atau HT.

Hani Handoko mengatakan bahwa ada tiga kondisi dilaksanakannya pengawasan yaitu:

1. Pengawasan Pendahuluan (*Feedward Control*) yaitu dengan mendeteksi masalah-masalah dan mengambil tindakan yang diperlukan sebelum suatu masalah terjadi
2. Pengawasan yang Dilakukan Bersamaan dengan Pelaksanaan Kegiatan (*Concurrent Control*). Pengawasan ini juga disebut dengan pengawasan “berhenti terus”. yang dilakukan selama suatu kegiatan berlangsung
3. Pengawasan Umpan Balik (*Feedback Control*) yaitu dengan mengukur hasil-hasil dari suatu kegiatan yang telah diselesaikan⁷⁸

Pengawasan pedestrian di jalan Embong Malang sisi selatan yang telah dilakukan memenuhi tiga kondisi tersebut yaitu pertama pengawasan pendahuluan. Dalam hal ini pengawasan pedestrian telah melakukan deteksi dini, yaitu melakukan kegiatan yang dinamakan tindakan pemantauan dengan patroli keliling ataupun pemberitahuan. Kedua, pengawasan pedestrian juga dapat berupa kegiatan penertiban sebagai tindakan kelanjutan dari pemantauan dan pelaporan yaitu pengambilan alat peraga mereka. Ketiga adalah pengawasan umpan balik. Dalam penelitian ini, tidak dijumpai pengawasan umpan balik atau *feedback control* seperti apa yang telah dikemukakan oleh Hani Handoko. Belum ditemukannya sebuah kegiatan pengawasan pedestrian yang didalamnya

78 H.H. Nawawi. Op.cit, hal 362

mengukur hasil-hasil dari suatu kegiatan yang telah diselesaikan.

Pengawasan pedestrian embong malang sisi selatan mempunyai tujuan tersendiri. Tujuan tersebut adalah mengusahakan agar apa yang direncanakan menjadi kenyataan.⁷⁹ Sedangkan maksud dilaksanakannya pengawasan pedestrian jalan Embong Malang adalah agar pedestrian tersebut dapat bermanfaat sesuai dengan tujuan ataupun prinsip atau acuan pedestrian yang sebelumnya telah ditetapkan. Tujuan pengawasan yang demikian ini juga yang dikemukakan oleh Arif Abdul Rachman yang mengatakan bahwa maksud pelaksanaan pengawasan adalah:

1. untuk mengetahui apakah segala sesuatu berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan
2. untuk mengetahui apakah segala sesuatu telah berjalan dengan instruksi serta prinsip-prinsip yang telah ditentukan
3. untuk mengetahui berbagai kelemahan, kesulitan dan kegagalan-kegagalannya sehingga dapat dibedakan perubahan-perubahan untuk memperbaiki serta mencegah pengulangan kegiatan yang salah.⁸⁰

Selain itu, tujuan pelaksanaan pengawasan pedestrian juga untuk mengetahui kelemahan, kesulitan dan kegagalan yang terjadi agar dilakukan perbaikan serta pencegahan pengulangan kegiatan yang salah. Hal ini berarti bahwa pengawasan pedestrian yang dilakukan di jalan Embong Malang khususnya sisi selatan berfungsi dalam mengetahui bahwasanya pedestrian jalan

⁷⁹ Manullang. Op.cit. hal.74

⁸⁰ Situmorang, Victor M dan Jusuf Juhir. 1994. *Aspek-Aspek Hukum Pengawasan Melekat Dalam Lingkungan Aparatur Pemerintah*. Jakarta: Rineka Cipta. hal : 23

Embong Malang sebagai ruang pedestrian terlebar di kota Surabaya ternyata memiliki kelemahan dibalik keindahan dan kemegahan yang diberikan. Pedestrian yang harusnya memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki ternyata kenyamanan tersebut harus berbagi dengan pedagang kaki lima, becak, serta parkir kendaraan bermotor. Keadaan inilah yang nantinya dapat menjadi pijakan agar perencanaan pedestrian tidak hanya sekedar direncanakan dan dibangun dengan dana yang bermilyar-milyar, apalagi proyek pedestrian terus dikembangkan. Perencanaan juga harus disertai pemikiran yang logis dan matang agar kesalahan tidak terulang kembali.

Untuk mengetahui sejauh mana keefektifan suatu pengawasan ada beberapa kriteria yang harus dipenuhi, yaitu:

1. Akurat, data yang tidak akurat dari sistem pengawasan dapat menyebabkan organisasi mengambil tindakan korelasi yang keliru
2. Tepat waktu, informasi harus dikumpulkan, disampaikan dan dievaluasi secepatnya pula dan kegiatan perbaikan harus segera dilakukan.
3. Objektif dan menyeluruh, informasi harus dengan mudah dipahami dan bersifat objektif serta lengkap
4. Terpusat pada titik-titik pengawasan strategis, sistem pengawasan harus memusatkan perhatian dimana penyimpangan-penyimpangan dari standar paling sering terjadi/ yang akan mengakibatkan kerusakan paling fatal
5. Realistik secara ekonomis
6. Realistik secara organisasional
7. Fleksibel, pengawasan harus mempunyai fleksibilitas untuk memberikan

tanggapan terhadap ancaman/pun kesempatan dari lingkungan

8. Bersifat sebagai petunjuk dan operasional, sistem pengawasan efektif harus menunjukkan baik deteksi/ deviasi standar, tindakan koreksi apa yang harus diambil
9. Diterima para anggota organisasi, sistem pengawasan harus mampu mengarahkan pelaksanaan kerja para anggota organisasi, dengan mendorong perasaan otonomi, tanggung jawab dan berprestasi.⁸¹

Dari beberapa kriteria yang disebutkan oleh Arif Abdul Rachman diatas, pengawasan pedestrian Jalan Embong Malang Kota Surabaya masih belum efektif karena masih belum memenuhi secara penuh kriteria tersebut. Hanya beberapa kriteria yang dapat diikuti yakni bahwasanya pengawasan yang dilakukan cukup akurat, dilakukan secara objektif, dan tersebar dititik yang strategis serta juga bersifat operasional. Tidak hanya itu pula, ketidakefektifan pengawasan terhadap pemanfaatan ruang pedestrian banyak diungkap oleh para pengguna ruang pedestrian, dimana banyak informan yang mengatakan bahwa terkadang satuan polisi pamong praja tidak tegas dalam menjalankan tugasnya, karena ketika peyimpangan ditemukan, terkadang petugas tidak melakukan tindakan apa-apa.

Pengawasan pedestrian jalan Embong Malang telah mampu mengubah wajah jalan Embong Malang yang dulu, dimana dulu jalan tersebut adalah tempat yang digunakan berjualan, transaksi narkoba bahkan sarang kupu-kupu malam, kini telah berubah wujud menjadi jalan yang dilengkapi pedestrian yang indah, walaupun tidak dapat dipungkiri masih banyak pelanggaran yang terjadi.

⁸¹ ibid

BAB V**KESIMPULAN DAN SARAN****V.1. KESIMPULAN.**

Konsep awal munculnya pembangunan pedestrian merupakan keinginan Pemerintah Kota Surabaya untuk meningkatkan pelayanan publik kepada masyarakat kota di bidang transportasi melalui peningkatan sarana dan prasarana transportasi dengan memberikan akses kepada para pejalan kaki, kendaraan non bermotor, juga memberi akses kepada masyarakat kota Surabaya yang cacat. Pedestrian mulai dibangun pada tahun 2005 dan proyek pedestrian akan terus dikembangkan. Salah satu pedestrian kota Surabaya adalah pedestrian yang terletak di jalan Embong Malang Surabaya. Pedestrian tersebut adalah pedestrian terlebar di kota Surabaya dengan lebar yang mencapai 7,2 meter dan menghabiskan dana 35 milyar. Sehingga dengan keadaan ruang pedestrian yang lebar membuat para pejalan kaki merasa nyaman apabila dibandingkan dengan keadaan trotoar sebelum dilakukan pembangunan.

Ruang pedestrian merupakan ruang terbuka publik, sehingga dapat digunakan oleh publik atau masyarakat. Ruang pedestrian jalan Embong Malang telah dimanfaatkan oleh masyarakat, baik pejalan kaki, pengendara sepeda angin, pengendara kendaraan bermotor, para pedagang kaki lima, dan juga penarik becak. Namun perlu diingat pula bagaimana perencanaan akan fungsi dan tujuan dibangunnya ruang pedestrian atau trotoar. Trotoar adalah tempat untuk pejalan kaki dan tujuannya dilebarkan adalah untuk memberikan kenyamanan bagi para pejalan kaki. Sehingga, baik pengendara kendaraan bermotor, parkir, para

pedagang kaki lima, dan juga penarik becak yang menggunakan aktivitasnya diatas ruang pedestrian adalah sama dengan melakukan pelanggaran, penyimpangan ataupun penyalahgunaan.

Dengan pelanggaran atau penyimpangan tersebut, maka pemanfaatan ruang pedestrian belum berjalan sesuai dengan tujuan fungsi pemanfaatannya. Ruang pedestrian sangat bermanfaat bagi pejalan kaki namun yang membuatnya menjadi tidak berfungsi sebagaimana mestinya adalah ketikanmunculnya penarik becak, parkir motor, serta pengendara motor yang melintas diatas pedestrian. Penyimpangan yang demikian, sebenarnya telah disadari betul oleh mereka sebagai penyalahguna ruang pedestrian. Namun mereka mempunyai alasan tersendiri mengapa melakukan pelanggaran tersebut. Bagi pedagang kaki lima dan penarik becak, mereka melakukan semua itu hanya semata karena kebutuhan ekonomi, sedangkan pengendara yang memarkirkan kendaraan bermotornya diatas trotoar beralasan bahwa tidak disediakannya parkir umum, sehingga perasaan takut kehilangan muncul dan pada akhirnya melakukan hal tersebut. Ketidakefektifan tersebut juga didukung dengan tidak disediakannya fasilitas yang mendukung pejalan kaki agar merasa nyaman. Kurangnya fasilitas tersebut adalah bahwasanya pedestrian terlebar, pedestrian embong malang, tidak memberikan tempat yang teduh bagi pejalan kaki, tidak ada fasilitas yang menyediakan tempat peristirahatan yang menyediakan makanan dan minuman. Fasilitas yang semacam itu memang harus disediakan agar pejalan kaki dapat merasa nyaman saat melakukan perjalanan dengan berjalan kaki.

Dengan keadaan pedestrian yang masih dimanfaatkan sesuai tujuan fungsi pemanfaatan tersebut maka dilakukanlah pengawasan terhadap efektivitas pemanfaatannya. Pengawasan ini dilakukan oleh pengawas pedestrian yaitu satuan polisi pamong praja Kota Surabaya. Setelah melakukan penyajian data, analisis dan juga interpretasi data, maka dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa pengawasan pedestrian yang dilakukan di Jalan Embong Malang Kota Surabaya sudah cukup baik karena dengan adanya pengawasan tersebut kini Jalan Embong Malang telah berubah menjadi jalan kota yang indah. Pengawasan yang dilakukan oleh satuan polisi pamong praja telah dilakukan secara gradual atau terjadwal, yakni dilaksanakan setiap hari selama 24 jam dengan pembagian per shift dan dilakukan oleh 30 orang petugas yang menyebar di seluruh ruang pedestrian Kota Surabaya. Pengawasan pedestrian jalan Embong Malang Sisi Selatan juga demikian, dilakukan 24 jam dibagi per shift namun yang bertugas dalam melakukan pengawasan berjumlah 4 (empat) orang. Pengawasan pedestrian yang dilakukan di Jalan Embong Malang adalah tindakan yang disebut dengan tindakan persuasif dan represif. Tindakan tersebut adalah berupa penghalauan, pemberitahuan, pelarangan, pelaporan, penertiban, serta langkah selanjutnya adalah pengedokan atau pengepaman. Selain dilakukan secara persuasif ataupun represif, dikenal pula pengawasan secara mobile dan statis. Pengawasan mobile adalah pengawasan dengan melakukan patroli dengan berkeliling memantau sepanjang ruang pedestrian Jalan Embong Malang. Sedangkan pengawasan statis adalah pengawasan yang dilakukan dengan melakukan pengepaman atau penge'dok'an atau dengan kata lain *stay* di area Embong Malang. Adapun sarana

dan prasarana yang membatu aktivitas pengawasan adalah mobil patroli, sepeda angin, dan alat komunikasi yang berupa handy talky dan handphone sebagai alternatifnya. Pengawasan pedestrian juga tidak lepas dari kendala atau rintangan pada saat pelaksanaannya. Kendala tersebut terbagi menjadi dua yaitu kendala internal dan eksternal. Kendala internal adalah kendala yang muncul pada pengawas pedestrian. Sedangkan kendala eksternal adalah mengenai kurangnya kesadaran masyarakat kota surabaya mengenai fungsi pedestrian sebagai tempat yang disediakan oleh pemerintah kota surabaya untuk pejalan kaki, kendaraan non bermotor, serta tidak menutup kemungkinan bagi para penyandang cacat.

Pengawasan pedestrian di jalan embong malang telah dilakukan dengan cukup baik. Walaupun masih ada penyimpangan atau pelanggaran yang terjadi serta tidak tegasnya petugas dalam melakukan pengawasan, namun tidak dapat dipungkiri, dengan pengawasan yang dilakukan telah menjadikan Jalan Embong Malang menjadi jalan kota yang menyajikan sebuah sarana rekreasi baru bagi masyarakat kota Surabaya. Sangat berbeda sekali ketika trotoar belum dibangun dan tidak adanya pengawasan. Kini, dengan berjalan kaki, masyarakat dapat menikmati kenyamanan ruang pedestrian yang lebar dan nyaman sehingga dari satu tempat ke tempat yang lain tidak perlu mengendari kendaraan bermotor. Keadaan ruang pedestrian jalan embong malang yang lebar, juga terlihat lebih indah manakala lampu-lampu kota telah menghiasi sepanjang jalan ketika malam hari.

V.2. SARAN

Melihat gambaran keadaan pedestrian jalan embong malang sisi selatan serta pengawasan yang dilakukan oleh pengawas pedestrian satuan polisi pamong praja kota surabaya, maka ada beberapa saran yang nantinya diharapkan dapat menjadi pertimbangan bagi pemerintah kota surabaya. Beberapa saran tersebut adalah:

1. Perlu dibangun beberapa sarana pendukung atau fasilitas umum di beberapa titik (di luar badan pedestrian) agar dapat lebih menarik minat masyarakat kota surabaya untuk memanfaatkan pedestrian, seperti food court, tempat istirahat dan halte.
2. Menyediakan fasilitas air minum gratis di tempat istirahat dan membangun tempat parkir umum agar tidak ada lagi kendaraan bermotor yang parkir di atas pedestrian.
3. Lebih banyak menanami pohon hijau di sepanjang jalur pedestrian. Selain teduh, juga berfungsi sebagai penghasil oksigen untuk mengurangi polusi apalagi pada saat siang hari.
4. Menyediakan jalur khusus bagi penyandang cacat dan kendaraan non bermotor. Pedestrian yang ada di kota surabaya secara keseluruhan tidak mempunyai batas pemisah antara kendaraan nonbermotor dengan pejalan kaki. Pedestrian khusus penyandang cacat juga masih belum ada.
5. Menambah lagi jumlah petugas pengawas pedestrian agar pengawasan lebih mudah dilakukan. Selain itu, apapun bentuk penyimpangan atau pelanggaran yang terjadi baik dalam jumlah sedikit atau banyak, haruslah dilakukan

tindakan yang tegas. Sangat di sayangkan apabila melihat pedestrian embong malang yang lebar dan indah menjadi terlihat buruk karena beberapa becak bersantai di atas pedestrian.

6. Hal yang terkait dengan tindakan pengawasan yang dilakukan oleh satuan polisi pamong praja. Seharusnya, pelanggaran atau penyimpangan seperti parkir kendaraan bermotor dan becak yang berada diatas pedestrian bukan hanya menjadi tanggung jawab pihak satuan polisi pamong praja. Dinas perhubungan juga perlu melakukan tindakan pengawasan. Keduanya harus dapat berkoordinasi dengan baik demi menciptakan kota surabaya yang berkualitas.
7. Membuat jaminan akan keselamatan dan keamanan bagi pejalan kaki
8. Menambah sarana dan prasarana pengawasan yang lebih canggih dari yang ada, kecanggihan teknologi tidak menutup kemungkinan kota surabaya memiliki alarm digital khusus untuk mengawasi pedestrian

Dari semua saran yang telah peneliti berikan, diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah kota surabaya agar dalam merencanakan dan membangun kota dengan pertimbangan yang logika, masuk akal dan bermanfaat bagi masyarakat. Jangan sampai melakukan proyek yang menghabiskan dana bermilyat-milyar namun tidak seimbang dengan hasil yang diharapkan. Dengan kata lain, jangan ada proyek yang mubadzir dalam membangun ruang pedestrian yang berkualitas untuk mencapai kota yang berkelas.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU DAN JURNAL

- Amitai, Etzioni. 1989. *Organisasi-Organisasi Modern*. Jakarta: UI Press
- B. Marbun. N. 1979. *Kota Masa Depan, Prospek Dan Masalahnya*. Erlangga: Jakarta.
- Baker, Theresa L. 1994. *Doing Social Research: Second Edition*. Singapore : Mcgraw-Hill.
- Buku Pedoman Teknis Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki, Direktorat Bina Sistem Dan Transportasi Perkotaan, Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan Tahun 2005.
- Buku Petunjuk Perencanaan Trotoar No. 007/t/bnkt/1990, Direktorat Jendral Bina Marga, Direktorat Pembinaan Jalan Kota.
- Eko Y Suprpto. *Tata Ruang Antara Ada Dan Tiada*. Majalah kiprah edisi 03 Mei 2002. Jakarta.
- Ensiklopedia Indonesia No.2. 1980. Ikhtiar baru/ van hoven. Jakarta.
- H. Dasril Munir, Henry A D, Hessel N S, 2004. *Kebijakan Dan Manajemen Keuangan Daerah*. Yogyakarta: YPAPI.
- Hame, Jacques. 1993. *Case Study Methods*. Newbury Park : Sage Publication.
- Hadari Nawawi.1993. *Metode Penelitian Bidang Sosial*, Yogyakarta, Gajah Mada University Press,.
- Hill, Mc Gram. 2003. *Contemporary Management 3r*. New York,.
- Manullang. 1986. *Dasar-Dasar Manajemen*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Ricard M. Steers. 1984.*Efektivitas Organisasi*. Jakarta: Erlangga.
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrad Renhold Company.
- Situmorang, Victor M dan Jusuf Juhir. 1994. *Aspek-Aspek Hukum Pengawasan Melekat Dalam Lingkungan Aparatur Pemerintah*. Jakarta: Rineka Cipta.

Silverman, David. 1997. *Interpreting Qualitative Data*. New York : Sage Publication.

Soewarno, Handyaningrat. 1983. *Pengantar Ilmu Administrasi Negara*. Jakarta: Gunung Agung.

Sulistyaningsih, Tri. 2007. *Proposal Disertasi. Analisis Implementasi Kebijakan Sektor Publik dalam Penyediaan dan Pengelolaan Ruang Terbuka Publik di Kota Surabaya*. Malang.

T. Hani Handoko. 1992. *Manajemen*. Yogyakarta:BPFE

Yin, Robert K. 1996. *Studi Kasus : Desain dan Metode*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada Winardi, Prof. Dr. S.E. 2000. *Asas-Asas Manajemen*, Bandung: Bandar Maju.

INTERNET

Arif Pribadi dalam Blog. *Pantaskah Pedestrian Surabaya Nomer Satu di Indonesia?*. Posted 11 Februari 2008. Diakses tanggal 15 September 2008

Daniel dalam Blog Partai Damai Sejahtera. *Pedestrian Kota Surabaya Bukan Untuk Berjualan*
http://72.14.235.132/search?q=cache:QB5DHhXY4pMJ:pdssurabaya.com/index.php%3Foption%3Dcom_content%26task%3Dview%26id%3D2138%26Itemid%3D38+pengawas+fungsi+pedestrian+embong+malang&cd=6&hl=id&ct=clnk&gl=id diakses tanggal 11 Mei 2009

Darmawan, Edy. . 2003. *Teori Dan Kajian Ruang Publik Kota*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
<http://www.p2kp.org/forumdetil.asp?mid=29826&catid=23>. diakses pada tanggal 15 september 2008

<http://id.wikipedia.org/wiki/trotoar>. di akses pada tanggal 04 mei 2008

<http://jakarta.blog.com/279364> diakses tanggal 11 mei 2009

Lenakoly, Steven. *Pedestrian Diharapkan Bisa Kurangi Volume Kendaraan*.
<http://www.detiksurabaya.com..> Diakses tanggal 15 September 2008

Lenkovy, Steven.
<http://surabaya.detik.com/read/2007/09/03/100707/824728/466/penilaian-20-kota-pedestrian-surabaya-rangking-satu>. di akses pada tanggal 15 oktober 2008

Shirvani (1985) dalam

<http://www.p2kp.org/forumdetil.asp?mid=29826&catid=23>. diakses pada tanggal 15 september 2008

Tim Satpol Sisir Jalur Pedestrian Sweeping PKL, www.jawapos.com diakses tanggal 7 Mei 2009

Widhy dalam Blog “*Kedai Sinau*”. Bunga Trotoar. <http://people.revoledu.com/kardi/research/pedestrian/resources/references.htm>. diakses tanggal 28 desember 2008

www.kompas.com. Antonius Ponco Anggoro dalam *Harian Kompas* tanggal Senin, 17 Juli 2006

DATA

Data pedestrian Kota Surabaya (sumber: Bappeko)

MAJALAH

Imam S Ernawi. *Kota Tidak Hanya Direncanakan Tetapi Juga Harus Dirancang*. Majalah kiprah edisi 05 januari 2003. Jakarta.

Skripsi Nindya Prawita Murti “Keefektivan Pengawasan Lahan Eks Tanah Ganjaran Di Kota Surabaya

Stoner, Freeman, & Gilbert, 1995 Dalam Pencarian Google Dengan Memakai Keywords Pengawasan