

# TIPOLOGI KONFLIK PENGGUNAAN RUANG TEPI JALAN SEBAGAI INSTRUMEN PENGENDALIAN PENGGUNAAN RUANG TEPI JALAN (STUDI KASUS SURABAYA, SURAKARTA, BANDUNG DAN JAKARTA)

## *STREET-SIDE USAGE CONFLICT TIPOLOGY AS A STREET-SIDE USAGE CONTROLLING INSTRUMENTS (STUDY CASE SURABAYA, SURAKARTA, BANDUNG AND JAKARTA)*

Joyce Martha Widjaya<sup>1</sup>, Bambang Soemardiono<sup>2</sup>, Happy Ratna S<sup>3</sup>, Eko Budi Santoso<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Program Pascasarjana Arsitektur, Fakultas Arsitektur Desain dan Perencanaan, ITS

<sup>2,3</sup>Program Pascasarjana Arsitektur, Fakultas Arsitektur Desain dan Perencanaan, ITS

<sup>4</sup>Departemen Perencanaan Wilayah Kota, Fakultas Arsitektur Desain dan Perencanaan, ITS

<sup>1</sup>joyce.widjaya@gmail.com, <sup>2</sup>bamsoem03@yahoo.com, <sup>3</sup>happysumartinah@gmail.com,

<sup>4</sup>ekobudis@hotmail.com

Tanggal diterima : 21 Agustus 2018 ; Tanggal disetujui : 30 November 2018

### **ABSTRACT**

*The use of street-side space in several major cities has occurred many conflicts. That impacts accidents, smooth disruption and/or disruption of comfort for street users and landowners in urban areas. The conflict needs to be understood in order to help simplify the process of making and implementing land use policies and traffic management optimally. However, conflicts in the use of street-side space are complex entities, so that it is necessary to group the types of conflicts in the form of typologies. This study is a study of the typology of street-side space use conflicts in several cities in Indonesia as a tool for measuring conflict severity as well as intervention in the use of street-side space. A deductive-inductive approach with a qualitative and mono method case study strategy was carried out during this study, using a qualitative rationalistic paradigm. The main data sources are content analysis of print, radio and television media reports and case searches in the field regarding conflicts over street-side use in the cities of Surabaya, Surakarta, Bandung and Jakarta in the period 2013 to 2017. Units of information related to this conflict issue are sought, analyzed and sorted out. The results showed nine key indicators of the four variables as the basis for the preparation of conflict typologies for urban use of street-side space, to be used as a conflict control system for street-side use in urban areas, namely: occupational level and history of informal activity conflicts as well as indications of physical conditions representing variables severity of conflict; disruption of smooth traffic, accident risk and user reactions representing traffic conflict variables; comfort disturbances and user expressions represent social conflict variables; readiness and expectations of street users represent behavioral variables / handling strategies.*

**Keywords:** Conflict Stages, Street-Side, Prevention, Typology.

### **ABSTRAK**

Penggunaan ruang tepi jalan di beberapa kota besar telah terjadi, sehingga menimbulkan konflik dan berdampak terhadap terjadinya kecelakaan, gangguan kelancaran dan/atau gangguan kenyamanan bagi para pengguna jalan dan pemilik lahan di perkotaan. Konflik tersebut perlu dipahami agar membantu mempermudah proses pembuatan dan penerapan kebijakan penggunaan lahan dan manajemen lalu lintas secara optimal. Namun demikian, konflik penggunaan ruang tepi jalan merupakan entitas yang kompleks, sehingga diperlukan pengelompokan tipe konflik dalam bentuk tipologi.

Studi ini adalah penelitian tentang tipologi konflik penggunaan ruang tepi jalan di beberapa perkotaan di Indonesia sebagai alat pengukuran tingkat keparahan konflik sekaligus intervensi penggunaan ruang tepi jalan. Pendekatan deduktif – induktif dengan strategi studi kasus kualitatif dan mono method dilakukan selama penelitian ini, dengan menggunakan paradigma rasionalistik kualitatif. Sumber data utama adalah analisis isi dari laporan media cetak, radio dan televisi dan penelusuran kasus di lapangan tentang konflik penggunaan ruang tepi jalan di Kota Surabaya, Surakarta, Bandung dan Jakarta pada periode tahun 2013 hingga 2017. Unit informasi terkait isu konflik ini dicari, dianalisis dan dipilah. Hasil penelitian menunjukkan sembilan indikator kunci dari empat variabel sebagai dasar penyusunan tipologi konflik

penggunaan ruang tepi jalan di perkotaan, untuk dijadikan instrumen sistem kontrol konflik penggunaan ruang tepi jalan di perkotaan, yaitu: tingkat okupansi dan sejarah konflik kegiatan informal serta indikasi kondisi fisik yang mewakili variabel tingkat keparahan konflik; gangguan kelancaran lalu lintas, risiko kecelakaan dan reaksi pengguna mewakili variabel konflik lalu lintas; gangguan kenyamanan dan ekspresi pengguna mewakili variabel konflik sosial; kesiapan dan harapan pengguna jalan mewakili variabel perilaku/strategi penanganan.

**Kata Kunci:** Tipologi, Tahapan Konflik, Tepi Jalan.

## PENDAHULUAN

### Latar Belakang Permasalahan

Ruang Tepi Jalan (*street-side*) merupakan salah satu elemen jalan yang terdiri atas jalur pedestrian, jalur sepeda, dan ruang penyangga (Nabors et al, 2012). Berdasarkan sketsa tipikal penampang melintang jalan perkotaan dalam PP No.34 tahun 2006 tentang Jalan, Ruang Tepi Jalan terdiri dari bahu jalan, saluran tepi jalan dan jalur pejalan kaki, dihitung dari batas luar badan jalan sampai batas pagar persil.

Ruang tepi jalan termasuk pelengkap jalan, belum banyak diperhatikan oleh para penyelenggara jalan, baik pemerintah pusat, pemerintah daerah dan pengembang. Manifestasi bentuk fisik ruang tepi jalan perkotaan di Indonesia banyak yang tidak dilengkapi dengan jalur pedestrian dan drainase jalan, dan apabila ada, jalur pedestrian dan drainase tidak berfungsi sebagaimana mestinya, karena terokupansi oleh aktivitas penjual kaki lima (PKL), parkir kendaraan, kegiatan usaha dan lain-lain. Dengan kondisi yang seperti itu, pejalan kaki terpaksa berjalan di tepi badan jalan, yang berpotensi rawan kecelakaan dan menyebabkan kemacetan lalu lintas (Widjaya, 2011).

Sebagian besar arahan desain jalur pedestrian, terfokus pada pertimbangan kebutuhan pedestrian yang dianggap statis, tanpa memperhatikan adanya dinamika kegiatan manusia di sekitarnya, dan pada akhirnya mengurangi kapasitas rencananya.

Ruang tepi jalan termasuk jalur pejalan kaki di Indonesia, telah menjadi *shared use street*, karena pada umumnya telah dimanfaatkan oleh berbagai kegiatan di luar fungsi dan aturannya, seperti PKL, bangunan & parkir liar, kegiatan usaha. Tetapi karena belum dilakukan pengaturan, terpaksa pejalan kaki berjalan di pinggir badan jalan, yang rawan kecelakaan dan menyebabkan kemacetan lalu lintas. Dibutuhkan alat untuk mengevaluasi konflik yang terjadi di tepi jalan.

Penertiban penggunaan ruang tepi jalan terutama pada perkembangan sektor informal, hanya dilakukan bila sudah sangat mengganggu, atau hanya pada jalan-jalan protokol dan dilakukan

secara insidental, tidak berkesinambungan (Widjaya dan Nugraini, 2012), sementara Todaro, (2005) menyatakan bahwa sektor informal di negara berkembang diintervensi langsung, tidak mengandalkan proses penurunan alami, supaya tidak membutuhkan waktu terlalu banyak. Dengan metode perbaikan bertahap, dalam artian sedikit demi sedikit atau bagian demi bagian, diharapkan konflik akan lebih mudah dikendalikan sesuai tingkat keparahannya, tidak menunggu sampai konflik tersebut berkembang menjadi masif.

Jalan-jalan di Kota Surabaya, Surakarta, Bandung dan Jakarta, berturut-turut merupakan contoh keberhasilan dan kegagalan, bagaimana Pemerintah menangani berbagai masalah dalam upaya pemanfaatan dan pemeliharaan jalur pedestrian. Upaya penanganan dinyatakan berhasil jika situasi konflik setelah penertiban menjadi berkurang, bahkan tidak lagi terjadi sesuai yang diharapkan, tetapi jika setelah penertiban, situasi konflik kembali terjadi seperti sebelumnya, maka upaya yang dilakukan dinyatakan gagal. Seandainya tahapan penertiban dilakukan secara berkesinambungan dan bertahap sesuai tahapan dalam tipologi yang dibangun, maka situasi konflik dapat diminimalisir.

Tipologi adalah pendekatan umum untuk memahami entitas yang kompleks dengan mengelompokkannya ke dalam sejumlah kelompok tipe tertentu (Casakin & Dai, 2002). Dengan ditemukan tipologi konflik penggunaan ruang sisi jalan, maka tindakan penanganan konflik dapat dilakukan sedini mungkin, tidak menunggu sampai berkembang secara masif. Diharapkan dengan penerapan tipologi tahapan konflik ini, keamanan, kenyamanan dan keteraturan ruang tepi jalan di kota-kota besar di Indonesia dapat ditingkatkan. Solusi penelitian ini difokuskan pada konflik sosial dan konflik transportasi akibat penggunaan kegiatan sektor informal di tepi jalan dan manifestasi fisik ruang tepi jalan.

Penelitian ini bermaksud untuk mengidentifikasi berbagai konflik penggunaan ruang tepi jalan dan mentipologikannya berdasarkan tingkat episode konflik yang diidentifikasi berdasarkan penampakan konflik, bagaimana reaksi dan ekspresi pengguna dalam

menghadapi konflik, jenis gangguan konflik (konflik sosial dan atau konflik transportasi), dampak dan tindakan penanggulangan konflik tersebut.

Adapun kebaruan dari penelitian ini adalah tipologi konflik penggunaan ruang tepi jalan memperhitungkan kriteria objektif/ fisik, kriteria subjektif /sosial, seperti ekspresi ketidaksetujuan antar aktor kelompok yang berbeda sikap, keyakinan, nilai-nilai atau kebutuhan, dimana pihak yang terlibat menganggap hal tersebut merupakan ancaman bagi kebutuhan dan kepentingan.

### Rumusan Masalah

Tidak dibatasinya perkembangan disfungsi ruang sisi jalan, mengakibatkan berkembangnya konflik penggunaan ruang tepi jalan. Sebagai contoh bila okupansi satu pedagang kaki lima (PKL) tidak ditindak, selanjutnya akan berdatangan lebih banyak lagi pedagang lainnya di lokasi yang sama, dan pada suatu saat akan mencapai jumlah yang lebih banyak dari jumlah petugas. Hal ini menunjukkan perlu adanya manajemen yang sensitif terhadap konflik penggunaan ruang tepi jalan. Pengawasan penampakan konflik dan penanggulangannya secara berkesinambungan.

Fenomena konflik penggunaan ruang tepi jalan ini merupakan hal yang kompleks, karena melibatkan banyak pemilik kepentingan dengan berbeda latar belakang dan visi. Untuk mengukur tingkat kompleksitas ini perlu dibangun tipologi konflik, di mana pemilihan indikator kunci, menjadi dasar tipologi tersebut (Bailey, 1994). Tipologi konflik penggunaan ruang tepi jalan diperlukan untuk mengukur tingkat konflik dan menentukan upaya penanggulangan konflik penggunaan ruang tepi jalan di Indonesia.

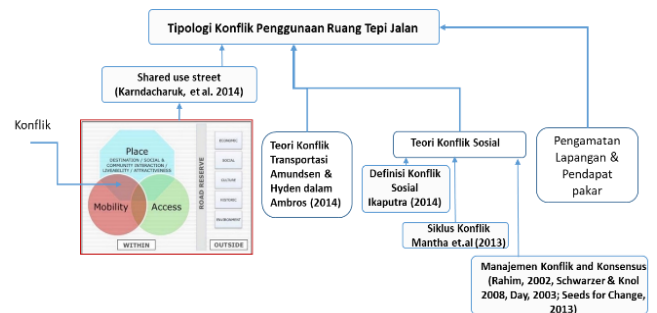
### Tujuan dan Sasaran Studi

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi tipologi konflik penggunaan ruang tepi jalan di 4 kota-kota besar di Indonesia dan penanganannya. Sasaran dari penelitian ini adalah diketahuinya penanganan konflik yang terjadi menggunakan tipologi konflik penggunaan ruang tepi jalan secara kualitatif.

### KAJIAN PUSTAKA

Teori yang digunakan dalam membangun Tipologi Konflik Penggunaan Ruang Tepi Jalan ini berawal dari evaluasi terhadap kekosongan teori *Shared use street* menurut Karndacharuk, et.al.(2013) yang belum mengulas adanya masalah konflik dan penyelesaiannya. Kekosongan teori ini diisi dengan mengagregasi Teori Transportasi (Amundsen & Hyden dalam Ambros (2014) dan Teori Konflik Sosial (Mantha,et.al.,(2013) dan Ikaputra (2014), Manajemen Konflik dan

Konsensus (Rahim, 2001, 2002, Day, 2003; Seeds for Change, 2013, dan Teori *Coping Behavior* (Schwarzer & Knoll, 2008), mengikuti kerangka pikir pada Gambar 1 sebagai berikut:



**Gambar 1.** Kerangka Pikir Pembangunan Tipologi Konflik Penggunaan Ruang Tepi Jalan  
Sumber : hasil analisis, 2018

### Sejarah penggunaan ruang Jalan

Sebelum perang dunia ke II atau sebelum abad 20, *street* merupakan ruang publik perkotaan yang hampir ada dalam setiap sudut kota. Semua pengguna sepeda, kereta, mobil, pejalan kaki menavigasi ruang melalui interaksi. Delineasi antar area untuk mode terpisah sangat minim, bahkan tidak ada sama sekali. Angkutan kuda maupun tram berupa angkutan umum dapat melewati sebuah jalan dan membaur dengan pengguna sepeda.

Sejak ditemukannya mobil modern pertama oleh Carl Benz tahun 1885 (Glancey, 2006), terjadi perubahan pola penggunaan jalan oleh masyarakat dan ekspektasi fungsi jalan. Pemerintah di Amerika dan Inggris mulai menggunakan perencanaan kapasitas jalan (*street*) dan menyediakan trotoar di sepanjang jalan raya dan jalan berkecepatan tinggi.

Trotoar yang hadir di sepanjang jalan tersebut umumnya tidak ramah terhadap pejalan kaki dan bahkan terokupansi oleh kegiatan sektor informal. Trotoar yang tidak diberi pelandaian, ubin pengarah, dan fasilitas penyeberangan jalan yang aman. Kegiatan sektor informal adalah trotoar sebagai area parkir, jual-beli, halte bus, dan bangunan lainnya. Penggunaan jalan yang seperti ini dinyatakan konflik.

Di Indonesia, pengelolaan jalan di bawah sektor ke-Bina Marga-an, di desain secara normatif sebagai alur lalu lintas bermotor terutama mobil. Banyak kasus menunjukkan bahwa ruang tepi jalan tidak terakomodasi untuk kegiatan manusia, yang dipengaruhi dan terpengaruh oleh penggunaan ruang badan jalan.

### Pengaturan Ruang Manfaat Jalan di Indonesia

Peraturan penyerlenggaraan ruang tepi jalan pada makalah ini adalah Peraturan Pemerintah

tentang Jalan dan Peraturan Menteri PU tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Peraturan tersebut menunjukkan bahwa penyelenggaraan tepi jalan harus mengikuti peraturan teknis jalan. Pemanfaatan jalan adalah untuk lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki. Pemanfaatan untuk selain dari lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki diperbolehkan asalkan sesuai ketentuan yang berlaku. Masyarakat turut berpartisipasi dalam menegakkan fungsi dari ruang tepi jalan. Ringkasan peraturan ditunjukkan pada Tabel 1.

Penelitian ini mengacu pada peraturan yang berlaku dengan mengajukan ide intervensi bertahap, agar peraturan pengaturan ruang tepi jalan dapat di implementasikan dengan kontrol bertahap.

**Tabel 1.** Peraturan Pengaturan Ruang Tepi Jalan

<b>Peraturan dan Pengaturan</b>
<p><b><u>Peraturan Pemerintah RI No. 34/ 2006 tentang Jalan</u></b>  <b>Pasal 12</b>, jalan dibangun sesuai dengan persyaratan teknis untuk memenuhi ketentuan aman, selamat, dan lingkungan.  <b>Pasal 34</b>, Ruang manfaat jalan dibatasi lebar, tinggi, dan dalam. Pada ruang tepi jalan, rumaja hanya diperuntukkan untuk bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng (jika ada), ambang pengaman, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkap lainnya. Trotoar diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki dan bukan aktivitas lainnya. Dengan demikian pengaturan ruang manfaat jalan telah jelas pemanfaatannya.  <b>Pasal 38</b>, rumaja tidak boleh dimanfaatkan selain untuk lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki.  <b>Pasal 47</b>, bangunan utilitas tidak boleh mengganggu pemakai jalan.  <b>Pasal 118</b>, peran masyarakat dalam pengawasan jalan adalah mengawasi keberfungsian dan manfaat jalan, serta pengendalian dan manfaat.  <b>Pasal 120</b>, peran masyarakat adalah melaporkan penyimpangan pemanfaatan ruang manfaat jalan kepada penyelenggara jalan.</p>
<p><b><u>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum, No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan</u></b>  <b>Pasal 13</b>, pemanfaatan prasarana jaringan pejalan kaki hanya diperkenankan untuk pemanfaatan fungsi sosial dan ekologis yang berupa aktivitas bersepeda, interaksi sosial, kegiatan usaha kecil formal, aktivitas pameran di ruang terbuka, jalur hijau, dan sarana pejalan kaki.  <b>Lampiran, 5.1.3</b> Pemanfaatan prasarana jaringan pejalan kaki selain berjalan kaki harus memperhatikan: peraturan dan ketentuan yang berlaku, tidak mengganggu fungsi utama untuk berjalan kaki, tidak mengganggu fungsi ekologis, sosial, dan kualitas visual jaringan pejalan kaki, dan memperhatikan prinsip-prinsip dan kriteria penyediaan, pemanfaatan prasarana serta sarana.</p>
<p><b><u>Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, No. 8/2007 Tentang Ketertiban Umum</u></b>  <b>Pasal 3</b>, menggunakan bahu jalan (trotoar) tidak sesuai dengan fungsinya; j. melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat berakibat merusak sebagian atau seluruh badan jalan dan membahayakan keselamatan lalu lintas, menempatkan</p>

benda dan/atau barang bekas pada tepi-tepi jalan raya dan jalan-jalan di lingkungan permukiman.

**Peraturan Daerah Kota Bandung No. 04 Tahun 2011 Tentang Penataan Dan Pembinaan Pedagang Kaki Lima**

**Pasal 5**, Walikota membentuk Satuan Tugas Khusus untuk kepentingan penataan dan pembinaan PKL.

**Pasal 12**, lokasi PKL dibagi ke dalam 3 (tiga) zona sebagai berikut: a. Zona merah yaitu lokasi yang tidak boleh terdapat PKL; b. Zona kuning yaitu lokasi yang bisa tutup buka berdasarkan waktu dan tempat; c. Zona hijau yaitu lokasi yang diperbolehkan berdagang bagi PKL.

**Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan Dan Keindahan**

**Pasal 48**, Setiap orang atau badan hukum yang melanggar sebagaimana dimaksud dalam Peraturan daerah ini selain dapat dikenakan sanksi administrasi, dikenakan juga pembebanan biaya paksaan penegakan hukum sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah ini.

**Pasal 49**, pelanggar berjalan di luar ruas jalan yang telah ditetapkan, pengendara kendaraan roda dua, motor, merusak trotoar, selokan (drainase), brandgang, bahu jalan (berm), tidak memelihara rumput, pohon dan tanaman lainnya di halaman dan sekitar bangunan, dll.

**Pemerintah Kota Surakarta Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Pengelolaan Pedagang Kaki Lima**

**Pasal 4**, Walikota berwenang untuk menetapkan, memindahkan dan menghapus lokasi PKL dengan memperhatikan kepentingan sosial, ekonomi, ketertiban dan kebersihan lingkungan di sekitarnya

Sumber : dari berbagai peraturan, 2018

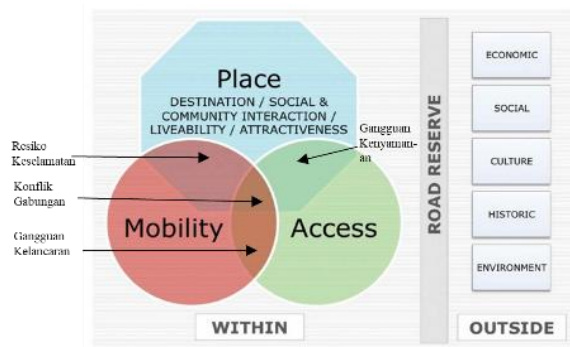
**Teori Jalan Berbagi (*Shared Use Street*)**

Jalan berbagi menurut Karndacharuk, et.al. 2013 adalah ruang berbagi yang digunakan oleh manusia di lingkungan perkotaan. Jalan berbagi adalah untuk memfasilitasi perjalanan kehidupan sehari-hari yang aman dan mudah dijangkau serta terdapat aktivitas interaksi sosial di dalamnya. Selain itu, jalan berbagi memfasilitasi perjalanan dengan membatasi lalu lintas mobil dan pengaturan kecepatan, yang diikuti dengan perubahan perilaku sukarela dari semua pengguna jalan, serta didukung oleh desain dan tata letak ruang publik yang sesuai.

Konsep teori Karndacharuk et al (2013) tentang jalan berbagi ini mempunyai kelebihan dibanding dengan konsep-konsep teori sejenis lain. Kelebihan ini karena menjelaskan adanya interaksi spasial. Penjelasan rinci ditunjukkan dalam bentuk diagram venn yang menggambarkan penggunaan ruang antara kegiatan komersial, dengan sistem transportasi yang ada, ditinjau dari sudut pandang dimensi fungsi *place*, *mobility* dan *access* sebagai fenomena berbagi ruang di jalan berbagi (Gambar 2).

Konsep *shared use street* yang berlaku di Negara Barat ini memerlukan evaluasi terhadap potensi terjadinya konflik sosial dan konflik transportasi terhadap sumber daya lokal, terutama dengan merebaknya sektor informal di jalan sebagai kegiatan tidak bergerak (*non movement*

activity). Kritik utama adalah bahwa bila ruang untuk pergerakan lalu lintas (*mobility*) digunakan untuk aktivitas tidak bergerak (*place*), misalnya untuk PKL berjualan. Hal ini berpotensi meningkatkan risiko keselamatan, tetapi bila ruang yang seharusnya untuk akses, diokupansi untuk aktivitas tidak bergerak (*place*), maka gangguan kenyamanan di lokasi itu akan dirasakan, sementara ruang yang seharusnya digunakan untuk pergerakan lalu lintas, tetapi dimanfaatkan untuk akses keluar masuk suatu pusat kegiatan, maka kelancaran lalu lintas akan terganggu. Oleh karena itu, dalam beberapa kasus, jalan berbagi kadang-kadang disebut "*naked streets*" (MacMichael, 2009). Ruang tepi jalan perlu dirancang secara inklusif, sehingga dapat mengatasi sebagian besar isu-isu konflik secara lebih tepat dalam proses dan manajemen desainnya.



**Gambar 2.** Ulasan terhadap Konsep Model Shared Use Street

Sumber : Karndacharuk, 2013

### Konflik dan Konsensus.

Konflik dan konsensus adalah teori umum keputusan kolektif. Studi tentang konflik dalam pengaturan organisasi merupakan studi yang dapat membantu meningkatkan pemahaman tentang penyebab dasar konflik dan karenanya mengarah kepada bentuk yang lebih efektif dan dapat diterima untuk resolusi konflik. (Moscovici & Doise, 1994).

Kata konflik berasal dari bahasa Latin "*confegere*" yang berarti saling memukul. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) *on line*, konflik berarti pertentangan, percekocokan, atau perselisihan. Potensi konflik dapat terjadi kapanpun dan di manapun, terutama saat manusia berinteraksi. Hal tersebut disebabkan karena konflik bersifat wajar, normal, dan tak terelakkan setiap kali orang berinteraksi bersama (Lingren, 1996).

Teori-teori konsensus dianggap fokus terhadap tatanan sosial berdasarkan perjanjian tidak formal. Teori tersebut melihat perubahan

sosial yang terjadi secara lambat dan teratur dan menganggap norma dan nilai-nilai sebagai faktor fundamental terhadap masyarakat bersama. Di sisi lain, teori konflik menekankan bahwa ketertiban masyarakat didasarkan pada manipulasi dan kontrol oleh kelompok dominan.

Teori konsensus mencoba untuk memeriksa adanya integrasi nilai-nilai di masyarakat, sementara ahli teori konflik meneliti tentang konflik kepentingan antara kelompok-kelompok sosial dalam masyarakat. Konsensus mencari solusi '*winwin*' yang diterima oleh semua, dengan manfaat langsung di mana semua orang setuju dengan keputusan akhir, sehingga menghasilkan komitmen yang lebih besar agar benar-benar mengubahnya menjadi kenyataan. Konsensus dapat bekerja di semua jenis pengaturan kelompok sukarela kecil, masyarakat lokal, bisnis, bahkan secara teoritis seluruh bangsa dan wilayah. Proses bisa berbeda tergantung pada ukuran kelompok dan faktor-faktor lain, tetapi prinsip dasar kerja sama antara yang sederajat tetap sama (Seeds for Change, 2013)

Konflik yang terjadi dalam penggunaan ruang tepi jalan dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu konflik sosial dan konflik transportasi. Konflik sosial adalah gangguan penggunaan ruang tepi jalan pada kegiatan sosial, yang mengakibatkan gangguan kenyamanan penggunaan ruang tepi jalan. Konflik yang berdampak pada kegiatan lalu lintas seperti terganggunya aspek kelancaran dan keselamatan disebut konflik lalu lintas. Mengingat lemahnya penegakan peraturan di Indonesia, maka solusi konflik penggunaan ruang tepi jalan ini dalam penelitian ini digunakan pendekatan konsensus

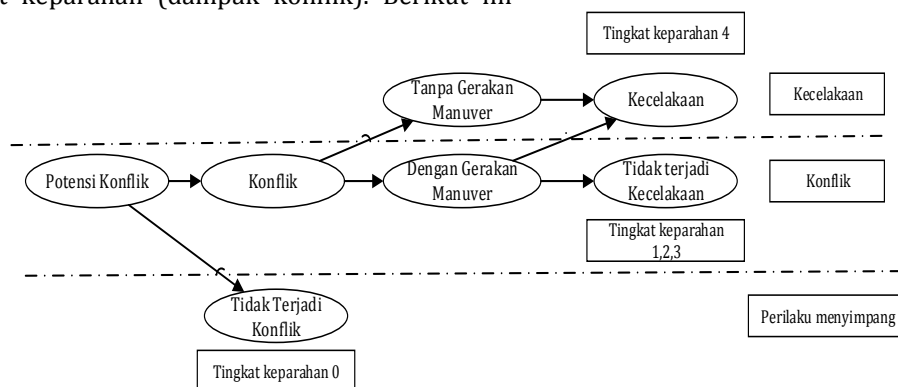
### Konflik Lalu Lintas

Bahaya lalu lintas tidak hanya ditentukan oleh terjadinya kecelakaan, tetapi juga oleh kejadian sebelum terjadinya kecelakaan yang dapat menggambarkan ketidak-amanan lalu lintas (pengukuran konflik lalu lintas). Menurut Amundsen dan Hyden dalam Ambros, et al (2014), pengertian konflik lalu lintas adalah peristiwa lalu lintas yang melibatkan interaksi antara dua hingga beberapa pengguna jalan yang saling mendekati satu sama lain pada ruang dan waktu yang sama, sehingga kecelakaan akan terjadi apabila pergerakan mereka tidak ada yang berubah ataupun melakukan manuver mengelak, seperti mengerem atau berbelok untuk menghindari terjadinya kecelakaan.

Pengukuran konflik lalu lintas mempertimbangkan tingkat keparahan serta jenis konfliknya, dikarenakan hal tersebut dapat berfungsi sebagai indikator tidak langsung kinerja keamanan (Ambros et al, 2014). Pengamatan dapat dilakukan dengan observasi fisik di lapangan ataupun mengamati rekaman video kondisi lalu

lintas, yang diidentifikasi dan ditipologikan ke dalam beberapa tingkat berdasarkan jenis dan tingkat keparahan (dampak konflik). Berikut ini

merupakan skema mengenai proses terjadinya konflik lalu lintas.



**Gambar 3.** Skema proses kemunculan konflik lalu lintas berdasarkan skema evolusi konflik

Sumber: Ambros, et.al. 2014

Berdasarkan skema pada Gambar 3, potensi konflik lalu lintas dikelompokkan ke dalam tingkat keparahan 0 sampai 4, sebagai berikut:

- kejadian-kejadian yang berpotensi konflik, tetapi belum menimbulkan konflik dikategorikan tingkat keparahan tingkat 0
- Kejadian konflik, dimana para pengguna kendaraan melakukan manuver mengelak selama prosesnya, tetapi tidak sampai terjadi kecelakaan, tergolong keparahan tingkat 1,2,3
- Kejadian berpotensi konflik, di mana para pengguna kendaraan melakukan atau tidak melakukan manuver mengelak selama prosesnya dan berakibat pada terjadinya kecelakaan digolongkan kedalam tingkat keparahan tingkat 4.

### Konflik Sosial

Konflik sosial dianalogikan sebagai konflik sosial di ruang publik (Ikaputra, 2014). Penyebab terjadinya konflik tersebut adalah bila satu orang atau kelompok mengabaikan kebutuhan orang lain; bila orang menafsirkan realitas secara berbeda; bila orang mengabaikan perasaan dan emosi mereka sendiri atau orang lain; ketika satu pihak menolak untuk menerima kenyataan bahwa pihak lain memandang sesuatu sebagai sebuah nilai; atau bila orang menggunakan kekuatan sebagai pengaruh penting membuat orang lain mengubah tindakan mereka.

Implikasi dari definisi di atas, maka nilai-nilai konflik sosial di ruang tepi jalan dapat diindikasikan dengan adanya ketidaksepakatan dan perbedaan kepentingan pada situasi-situasi tak terhindarkan dalam interaksi penggunaannya. Dalam penelitian ini, konflik sosial dinyatakan terjadi ketika ruang tepi jalan mengalami disfungsi oleh kegiatan di luar perencanaan, yang membuat orang lain mengubah

tindakan/ rute perjalanan, karena aspek kenyamanan mereka terganggu,

### Teori Manajemen Konflik dan Konsensus

Merujuk pada model konflik menurut Rahim (2001), konflik penggunaan ruang tepi jalan dapat dikategorikan sebagai konflik antar kelompok/ organisasi (inter organisasi). Konflik ini mengacu pada ketidakcocokan/ perbedaan pendapat kolektif atau perselisihan antara dua atau lebih pada divisi, departemen, atau subsistem sehubungan dengan tugas-tugas, sumber daya, informasi, dan sebagainya.

Konflik antar kelompok tidak bisa dihindari dalam organisasi yang kompleks. Proses konflik antar kelompok mengikuti pola-pola tertentu yang mungkin tidak ditemukan di jenis-jenis konflik organisasi. Manajemen konflik antar kelompok memerlukan diagnosis dan intervensi dalam konflik

Diagnosis harus menunjukkan apakah konflik antar kelompok adalah pada tingkat yang moderat, aspek fungsional dan disfungsional konflik tersebut dan gaya penanganan konflik di kelompok dengan anggota kelompok keluar. Proses intervensi, seperti pemecahan masalah, konfrontasi dan pencerminan (*mirroring*) organisasi telah disajikan untuk mengelola konflik antar kelompok.

Pengelolaan konflik tidak hanya mengacu pada pemeliharaan konflik dalam jumlah sedang tetapi juga untuk menangani tingkatan konflik dengan gaya perilaku yang sesuai. Mantha, et.al. (2013) mengungkapkan bahwa proses konflik terjadi secara bertahap atau bersifat tidak mendadak dikarenakan kemajuan dari satu tahap ke tahap berikutnya tidak halus dan terdapat kemungkinan terjadi pengulangan beberapa kali dalam satu tahapannya. Episoda konflik dimulai dari fase 1: tidak ada konflik, konflik laten (tersembunyi), fase2: munculnya eskalasi (peningkatan), fase 3:

frustrasi / jalan buntu (menyakitkan), sampai fase 4: fase de-eskalasi (penurunan), settlement / resolusi, dan fase 5: pasca-konflik. Tipologi untuk mengidentifikasi potensi konflik dalam penelitian ini hanya digunakan fase 1, 2 dan 3

Sistem Pengendalian Konflik Penggunaan Ruang tepi jalan yang digunakan untuk mempengaruhi perilaku pemilik kepentingan (misalnya pengembang, pengguna, dan pemerintah daerah dan/atau pusat) ini, merujuk pada teori manajemen konflik dan konsensus agar berperilaku konsisten dengan pencapaian tujuan fungsi organisasi.

Hasil sintesis perbandingan antara teori konflik versus teori konsensus mengungkap bahwa teori konflik adalah studi tentang konflik tentang pengaturan organisasi. Studi tersebut dapat membantu meningkatkan pemahaman tentang penyebab dasar konflik dan karenanya mengarah kepada bentuk yang lebih efektif dan dapat diterima untuk resolusi konflik (Moscovici & Doise, 1994). Teori konflik menekankan bahwa ketertiban masyarakat didasarkan pada manipulasi dan kontrol oleh kelompok dominan. Ahli teori konflik meneliti tentang konflik kepentingan antara kelompok-kelompok sosial dalam masyarakat, sehingga penelitian tersebut bersifat *top-down*.

Sementara teori-teori konsensus dianggap difokuskan pada tatanan sosial berdasarkan perjanjian. Menganggap norma dan nilai-nilai sebagai faktor fundamental terhadap masyarakat bersama, mencari solusi 'winwin' yang diterima oleh semua menghasilkan komitmen yang lebih besar. Teori konsensus mencoba untuk memeriksa adanya integrasi nilai-nilai di masyarakat.

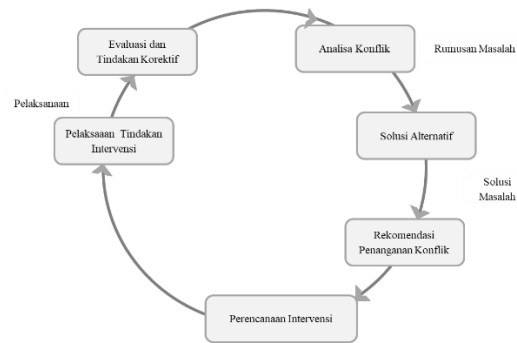
Konsensus dapat bekerja di semua jenis pengaturan kelompok kecil, masyarakat lokal, bisnis, bahkan secara teoritis untuk seluruh bangsa dan wilayah. Proses konsensus bisa berbeda tergantung pada ukuran kelompok dan faktor-faktor lain, tetapi prinsip dasar kerja sama antara yang sederajat tetap sama (Seeds for Change, 2013).

Untuk menangani konflik antar kelompok secara efektif, para anggota atau perwakilan kelompok harus belajar proses pemecahan masalah dengan empat langkah yang berbeda sebagai sistem pengendalian konflik, berikut ini dan sesuai Gambar 4.

1. Rumusan masalah. Proses perumusan masalah dimulai dengan diagnosis sifat dan sumber-sumber konflik antarkelompok.
2. Solusi masalah. Langkah ini melibatkan perumusan solusi alternatif untuk masalah yang diidentifikasi sebelumnya.
3. Rencana pelaksanaan. Langkah dalam pemecahan masalah ini melibatkan penyusunan

rencana untuk pelaksanaan solusi memutuskan sebelumnya.

4. Pelaksanaan rencana. Langkah ini melibatkan implementasi aktual dari rencana disiapkan.
5. Pelaksanaan evaluasi dan tindakan korektif. Evaluasi ini merupakan langkah terakhir dalam pemecahan masalah.



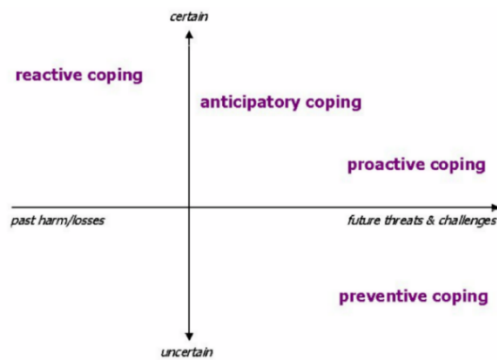
**Gambar 4.** Proses Pemecahan Masalah

Sumber : Rahim & Bonoma, 1979

### Perilaku Penanganan (*Coping Behavior*) Konflik

Untuk mencapai tujuan penelitian, strategi penanganan konflik dalam penelitian ini menjadi kriteria pengukuran kriteria konflik. Teori yang digunakan dalam penanganan konflik, adalah *coping behavior* (Schwarzer & Knoll, 2008), yaitu upaya mengatasi perluasan usaha sadar untuk memecahkan masalah pribadi dan interpersonal, dan berusaha untuk menguasai, mengurangi atau mentolerir adanya konflik.

Pengertian penanganan (*coping*) dapat mengatasi upaya untuk mengelola dan mengatasi tuntutan dan peristiwa penting yang menimbulkan tantangan, ancaman, bahaya, kerugian, atau manfaat (Lazarus, 1991). Secara konseptual teori *Coping Behaviour* yang digunakan untuk penanganan konflik memiliki 2 dimensi, yaitu dimensi fokus dan dimensi waktu (kerusakan atau kerugian di masa lalu/*past harm/losses* sampai ancaman dan tantangan masa depan /*future threats and challenges*) serta tingkat kepastian/*certain* (Lihat Gambar 5: Empat perspektif mengatasi halangan fungsi waktu dan kepastian).



**Gambar 5.** Empat Perspektif Mengatasi Halangan Fungsi Waktu dan Kepastian

Sumber: Schwarzer & Knoll, 2008

Strategi penanganan konflik fungsi waktu dan kepastian menurut Schwarzer & Knoll (2008) di atas, dibagi menjadi 4 kategori sebagai berikut:

- Penanganan reaktif (*reactive coping*) dapat didefinisikan sebagai upaya untuk menghadapi konflik masa lalu atau sekarang, atau untuk mengimbangi atau mengatasi kerusakan atau kerugian.

#### METODE PENELITIAN

Penelitian ini mengamati ruang dari batas luar badan jalan atau bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, sebidang tanah sampai dengan batas ambang pengaman. Ruang tersebut adalah ruang manfaat jalan (PP No. 34/2006 tentang Jalan, pasal 34). Ruang tersebut selanjutnya disebut sebagai ruang tepi jalan.

Pendekatan yang dilakukan adalah deduktif-induktif dengan strategi studi kasus dan mono method. Selain itu, digunakan paradigma rasionalistik kualitatif (Saunders, et.al, 2011, in Saunders and Tosey, (n.d), Miles & Huberman, 1994; Patton, 2002). Metode penelitian yang digunakan dalam makalah ini adalah kualitatif, yakni menginterpretasikan fenomena yang bermakna konflik dan perilaku anti sosial dalam *setting* sosial tertentu. Studi dilakukan meliputi studi literatur, observasi objek penelitian, rekaman foto, laporan terdahulu, mengumpulkan pendapat para pakar dan pengguna jalan melalui kuisioner semi terstruktur secara online.

Sumber data utama adalah analisis konten dari teori-teori, laporan media cetak, radio dan televisi periode tahun 2013 hingga 2017. Data kualitatif dari unit informasi terkait konflik penggunaan ruang tepi jalan dan alternatif solusinya, diekstrak, diinterpretasi, dianalisis disagregasi berdasarkan kriteria pentahapan konflik menurut Mantha, et. al., 2013.

- Penanganan antisipatif (*anticipative coping*) secara fundamental berbeda dari mengatasi reaktif karena konflik belum terjadi. Hal ini dapat dianggap sebagai upaya untuk menghadapi ancaman tertunda. Akibat peristiwa penting yang pasti atau cukup yakin terjadi dalam waktu dekat. Fungsi koping mungkin terletak dalam memecahkan masalah yang sebenarnya, seperti meningkatkan usaha, mendaftar bantuan, atau investasi sumber daya lainnya. Penanganan antisipatif dianggap keterlibatan jangka pendek terhadap peristiwa dengan kepastian tinggi
- Penanganan proaktif mencerminkan upaya untuk membangun sumber daya umum yang memfasilitasi promosi ke arah tujuan yang menantang dan bertumbuh. Proaktif menciptakan kondisi kehidupan yang lebih baik dan tingkat kinerja yang lebih tinggi,
- Penanganan preventif dibutuhkan untuk mempersiapkan kemungkinan ancaman dan tantangan di masa depan dalam kondisi ketidakpastian.

Kuisioner diserahkan kepada 16 responden (9 responden mewakili pakar yang meliputi ilmuwan/praktisi lapangan, 7 responden mewakili pengguna jalan). Para responden diminta untuk menilai kasus-kasus penyalahgunaan ruang tepi jalan dari gambar/foto yang disediakan. Responden diminta pula mengungkapkan perasaan yang dialami, pola pergerakan, reaksi, dan tindakan yang mereka dilakukan jika menghadapi konflik.

Terdapat 28 pertanyaan praktis yang dimunculkan dalam pengamatan lapangan tentang tingkat keparahan konflik perlu didiskusikan. Hal ini terkait dengan tingkat keparahan konflik lalu lintas (Amundsen dan Hyden dalam Ambros, et.al., 2017) dan tingkat keparahan konflik sosial (Mantha, et.al., 2013, Schwarzer & Knoll, 2008) serta beberapa peristiwa relevan lainnya. Penilaian tersebut kemudian dianalisis dan disintesis berdasarkan jenis, tingkatan dan indikasi kriteria konflik penggunaan ruang tepi jalan di Indonesia.

Analisis data yang digunakan adalah analisis isi, dan analisis kategorisasi tiap indikator yang mewakili variable-variabel terkait. Hal ini dilakukan dengan cara mengidentifikasi dan mengaplikasikan analisis tematik (koding teks dan interpretasi teks) terhadap fenomena dan perilaku pengguna yang bermakna konflik.

Pengumpulan data lainnya adalah data lapangan yang selanjutnya diinterpretasi secara kualitatif dan dikategorisasikan berdasarkan nilai-nilai standar yang dirujuk dari standar, pedoman yang berlaku di Indonesia, ataupun yang berlaku di luar



negeri. Lokasi penelitian adalah ruas-ruas jalan di koridor pusat bisnis dengan berbagai tingkat okupasi pelanggaran ruang tepi jalan di kota-kota Surabaya, Surakarta, Bandung dan Jakarta.

Data yang terkumpul kemudian dianalisis fenomena konflik dan keparahannya, tingkat okupansi, proses terjadinya konflik penggunaan ruang tepi jalan, pengembangan indikasi tingkat konflik transportasi pengguna ruang tepi jalan, pengembangan indikasi tingkat konflik sosial penggunaan ruang tepi jalan, pengembangan indikasi tindakan penanganan, rangkuman tipologi konflik penggunaan ruang tepi jalan, dan penerapan tipologi konflik.

Klasifikasi kriteria pengukuran yang digunakan dalam mengukur indikasi dimensi konflik dimensi fisik adalah: tingkat konflik fisik=0, bila ditemui bentuk fisik yang tidak ideal; tingkat konflik fisik = 1, bila lebih dari ketentuan standar yang berlaku atau ideal, indikator dimensi fisik =2, bila memenuhi standar yang berlaku atau cukup baik. Indikator konflik dimensi fisik = 3, bila kurang dari ketentuan dalam standard yang berlaku atau tidak sesuai standar.

Pada pengembangan indikasi tingkat keparahan konflik, asumsi konflik dari sudut pandang kriteria objektif harus diimbangi dengan kriteria subjektif yang seringkali tak tampak saat mengamati konflik penggunaan ruang tepi jalan. Tingkat keparahan konflik akan dibahas pada tiap fenomena/kasus. Penelitian sebelumnya oleh Ambros, et.al. (2014), belum memperhitungkan kriteria subyektif yang terungkap sebagai reaksi para pemilik kepentingan dan perilaku penanganannya.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Pendapat tentang Fenomena Konflik di Lapangan

Dalam mensintesis dan mentipologikan hasil kuisioner, ditemui bahwa:

- Lebih dari 50% responden, menyatakan bahwa fenomena yang diajukan dalam kuisioner merupakan fenomena konflik. Hal ini dikarenakan gambaran yang disampaikan dapat menimbulkan dampak gangguan, baik kenyamanan, keamanan dan risiko keselamatan.
- Sebesar 4-5 % responden mengindikasikan jawaban responden bersifat tidak konsisten. Dari jumlah persentase yang kecil menyebabkan jawaban tersebut diabaikan. Ketidakkonsistenan jawaban tersebut disebabkan oleh 2 faktor utama, yaitu perbedaan karakteristik perilaku masyarakat dan ketidaksetaraan tingkat pemahaman masyarakat. Aspek karakteristik perilaku masyarakat dan tingkat pemahaman

masyarakat akan penyalahgunaan ruang tepi jalan memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan proses terjadinya konflik

- Kondisi masyarakat Indonesia yang terbiasa hidup dan beraktivitas pada lingkungan tepi jalan yang tidak ideal. Masyarakat mengganggu beberapa kasus penyalahgunaan ruang tepi jalan bukanlah suatu pelanggaran. Hal ini makin diperkuat dengan kurangnya penegakan aturan, kesiapan dari para pemilik kepentingan, dan kurangnya pengetahuan masyarakat tentang kepentingan orang lain/rasa komunitas.
- Penjelasan di atas kemudian disusun sebagai sintesis penggunaan jalan berbagi yang membutuhkan pemahaman masyarakat agar menggunakannya secara benar, agar tidak terjadi konflik yang tidak diinginkan
- Reaksi, ekspresi, dan dampak-dampak yang dinyatakan oleh responden, menunjukkan bahwa terdapat 9 fenomena konflik di lapangan (Tabel 2).

**Tabel 2.** Fenomena Konflik di Lapangan

<b>Fenomena Konflik</b>
1. Kelainan bentuk dan ukuran bangunan pelengkap di ruang tepi jalan (tingkat keparahan: 0) <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Ketidakselarasan bentuk trotoar akibat adanya variasi elevasi yang disebabkan oleh intervensi pembangunan dari pemilik lahan</li> <li>b. Kesalahan perancangan dan pembangunan jalur pintu masuk dengan sudut 90°</li> </ul>
2. Kendaraan berkecepatan rendah di badan jalan (tingkat keparahan: 0)
3. Okupansi kegiatan pendukung di tepi jalan (tingkat keparahan: 1) <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kegiatan PKL yang menutupi aktivitas pertokoan</li> <li>b. Kegiatan aktivitas kendaraan yang mengokupansi sebagian trotoar</li> <li>c. Kegiatan PKL yang mengokupansi sebagian trotoar</li> </ul>
4. Okupansi PKL di trotoar (tingkat keparahan: 2) <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kegiatan Mobil-Toko yang mengokupansi seluruh bahu jalan dan sebagian trotoar.</li> <li>b. Kegiatan PKL yang mengokupansi sebagian trotoar dan meluas ke sebagian area bahu jalan.</li> </ul>
5. Okupansi PKL dan konsumen di trotoar dan badan jalan (tingkat keparahan: 3) <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kegiatan PKL yang mengokupansi seluruh bahu jalan dan sebagian badan jalan akibat tidak tersedianya trotoar</li> <li>b. Kegiatan pembeli dan pejalan kaki yang beraktivitas di badan jalan</li> <li>c. Kegiatan PKL yang mengokupansi seluruh bahu jalan dan trotoar serta sebagian badan jalan.</li> </ul>
6. Okupansi kegiatan pendukung di badan jalan (tingkat keparahan: 3), seperti kegiatan bongkar muat barang di tepi jalan: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kegiatan pembeli dan pejalan kaki yang beraktivitas di badan jalan</li> <li>b. Kegiatan loading barang yang mengokupansi seluruh bahu jalan dan trotoar</li> </ul>

7. Aksesibilitas / keluar-masuk tempat parkir (tingkat keparahan: 3)
8. Okupansi kendaraan bermotor di trotoar (tingkat keparahan: 3)
9. Aktivitas pejalan kaki yang menyeberang sembarangan (tingkat keparahan: 3)

Sumber : hasil analisis, 2018

#### Pengembangan Indikasi Tingkat Keparahan Konflik

Pengukuran tingkat keparahan konflik penggunaan ruang tepi jalan, dilakukan dengan mengamati empat variabel hasil identifikasi yang perlu diklarifikasi untuk mengembangkan konsep operasional konflik penggunaan ruang tepi jalan. Dua variabel dengan kriteria objektif/fisik (dapat dilihat dengan kasat mata) yang dapat diukur secara eksplisit dan mencakup pembatasan konflik nyata, yaitu tingkat keparahan konflik dan konflik transportasi yang terjadi. Dua variabel dengan kriteria subyektif /konflik sosial atau konflik maya, yaitu konflik dengan adanya reaksi para pemilik kepentingan yang terungkap dan perilaku penanganannya.

#### Tingkat Okupansi Kegiatan Informal

Banyaknya pusat kegiatan penting di sekitar koridor jalan yang menurut sejarah bertumbuh pesat tanpa kontrol, tidak tertampungnya kegiatan penunjang di dalam persil. Hal ini menyebabkan tingginya tingkat okupansi, sehingga melebihi daya tampung koridor dan pada akhirnya menyebabkan gangguan kenyamanan dan kelancaran. Tahapan sejarah konflik diuraikan sebagai berikut.

- Embrionik adalah kondisi pada ruas jalan tertentu yang ditandai dengan munculnya penyalahgunaan pemanfaatan fungsi ruang tepi jalan baik secara permanen atau yang berpotensi menjadi permanen. Pemanfaatan tersebut meliputi penyalahgunaan pemanfaatan ruang tepi jalan berupa okupansi kegiatan informal di trotoar, terjadi pengurangan kapasitas lebar efektif trotoar, tetapi masih dapat difungsikan untuk fasilitas pejalan kaki. Hal-hal tersebut menyebabkan beberapa kelompok pejalan kaki melakukan gerakan untuk menghindari hambatan di trotoar.
- Ekspansif adalah kondisi pada ruas jalan tertentu yang ditandai dengan penyalahgunaan pemanfaatan fungsi ruang tepi jalan yang cenderung meluas secara spasial baik permanen atau yang berpotensi menjadi permanen dengan penyalahgunaan pemanfaatan ruang sisi jalan berupa okupansi kegiatan informal di seluruh trotoar. Hal ini menyebabkan pejalan kaki memanfaatkan bahu jalan, karena tidak dapat

melewati trotoar sehingga ada perubahan rute pejalan kaki ke bahu jalan.

- Masif adalah kondisi pada ruas jalan tertentu yang ditandai dengan intensifnya dan terkonsentrasinya penyalahgunaan pemanfaatan fungsi ruang sisi jalan baik secara permanen atau yang berpotensi menjadi permanen serta cenderung meluas secara spasial. Penyalahgunaan pemanfaatan ruang tepi jalan berupa okupansi kegiatan informal di trotoar sampai ke sebagian bahu jalan (aktivitas PKL dan pembelinya berada di bahu jalan). Terindikasi pula adanya pengurangan efektif trotoar dan jalan yang mengakibatkan pejalan kaki tidak bisa melewati trotoar, sehingga terjadi perubahan rute pergerakan pejalan kaki ke badan.

#### Sejarah konflik penggunaan ruang tepi jalan

Dari survei keberhasilan dan kegagalan penataan ruang tepi jalan terlihat bahwa sejarah umum tentang penggunaan ruang jalan dan tepi jalan, dapat menjadi indikator dari variabel tingkat keparahan konflik serta perilaku penanganan di masa lalu.

Sejarah Konflik penggunaan ruang tepi jalan terindikasi sesuai jenjang tingkat keparahannya, sebagai berikut: Bila konflik terjadi belum lama (masih dalam hitungan hari) diindikasikan sebagai: tingkat 1 (konflik laten). Bila kejadian konflik telah berlangsung lama (dalam hitungan bulan), maka dinyatakan sebagai tingkat keparahan 2/konflik di permukaan. Tetapi bila kejadian keos terjadi sangat lama (dalam hitungan tahunan), maka kondisi ini dinyatakan sebagai konflik dengan tingkat keparahan 3. Kriteria ini ditentukan dengan pertimbangan, makin lama kondisi keos terjadi, maka perilaku, kebiasaan hidup dan aktivitas pada lingkungan tepi jalan sudah mengakar, sehingga makin sulit untuk ditata.

#### Konflik dimensi fisik

Kecukupan ruang untuk menuju dan menggunakan tempat (*size and space for approach and use*) menjadi faktor penentu terjadinya konflik, seperti variabel dimensi ruang milik jalan, fungsi jalan, jumlah jalur dan lajur, konsistensi jumlah lajur/pengurangan lebar efektif karena kegiatan penunjang, dan tidak adanya pemisah antar pengguna jalan secara nyata maupun virtual (*proximity*), kualitas desain, kebutuhan dan perilaku pengguna, yang menimbulkan gangguan kelancaran lalu lintas atau gangguan kenyamanan pengguna jalan.

Berkembangnya pusat kegiatan penting yang berkontribusi pada ekonomi kota, menarik kegiatan penunjang ikut berdagang di sekitar koridor jalan secara tidak terkontrol, sehingga tingginya tingkat

okupansi pemanfaatan yang melebihi daya tampung koridor, pada akhirnya mengganggu kenyamanan dan kelancaran lalu lintas

Kedekatan dengan pusat kegiatan. Ketidaktersediaan sarana dan prasarana yang diperlukan kegiatan manusia di sekitar pusat kegiatan, seperti fasilitas transportasi umum, fasilitas parkir kolektif, kurangnya jalur alternatif, jumlah dan kapasitas pintu masuk keluar, menyebabkan ketidakteraturan pemanfaatan

#### Pengembangan Indikasi Tingkat Konflik Transportasi Penggunaan Ruang Tepi Jalan

Berdasarkan pengertian, dan definisi konflik transportasi oleh Amundsen dan Hyden dalam Ambros, et al (2014), serta hasil wawancara dan untuk tujuan penyederhanaan, klasifikasi konflik transportasi di ruang tepi jalan ini dibagi menjadi 3 sebagai berikut:

Tingkat konflik ke-1 (konflik ringan/konflik laten), bila terjadi gangguan pada kecepatan, tingkat konflik ke-2 (konflik medium/konflik di permukaan), bila sampai mengakibatkan terjadinya kemacetan dan tingkat konflik ke-3 (konflik berat/konflik terbuka), bila mengakibatkan gangguan risiko keselamatan / kecelakaan (*safety*). Secara detail, penjelasan lebih lanjut mengenai karakteristik dari tiap tingkatan konflik transportasi dapat dilihat pada Tabel 3.

**Tabel 3.** Tingkatan dan Reaksi Konflik Transportasi

Tingkat Konflik	Indikasi Konflik: Gangguan Kenyamanan/ Risiko Kecelakaan	Reaksi Pengguna
0	Gangguan pergerakan / risiko kecelakaan pejalan kaki & pembeli sangat kecil	Sulit bergerak, bermanuver /peningkatan kewaspadaan, kehati-hatian
1	Pengurangan kapasitas / lebar efektif trotoar, gangguan kelancaran pejalan kaki/risiko kecelakaan pejalan kaki & pembeli kecil	Gerakan menghindar dalam jalur / lancar terbatas
2	Penutupan jalur pedestrian. Pejalan kaki memanfaatkan bahu jalan, potensi gesekan samping, Gangguan kelancaran pejalan kaki tinggi, Gangguan kelancaran LL bermotor sedang/risiko kecelakaan pejalan kaki dan pembeli sedang	Gerakan LL menghindar keluar jalur ke bahu jalan/ Tundaan pergerakan, pengurangan kecepatan
3	Penutupan jalur pedestrian, pejalan kaki lewat badan jalan dan Pengurangan lebar efektif badan jalan	Gerakan LL menghindar keluar jalur atau lajur di Badan

Kemacetan LL bermotor signifikan/ Potensi kecelakaan Pejalan kaki, Pembeli dan PKL tinggi	Jalan / Lalu lintas berhenti
---	------------------------------

Sumber : hasil analisis, 2018

#### Pengembangan Indikasi Tingkat Konflik Sosial Penggunaan Ruang Tepi Jalan

Berdasarkan pengertian, studi literatur dalam teori konflik sosial Ikaputra (2004) dan Mantha et al (2013), serta hasil wawancara di lapangan, maka dapat disintesa indikasi dan karakteristik konflik sosial yang akan dibedakan berdasarkan tingkatan keparahan konfliknya. Indikasi potensi konflik penggunaan ruang tepi jalan sesuai fase dinamika kemunculan konflik sosial di sekitar ruang tepi jalan, terindikasi bila terjadi gangguan pada kegiatan sosial secara berjenjang sesuai tingkat keparahannya seperti terungkap pada Tabel 4.

**Tabel 4.** Tingkatan dan Reaksi Konflik Sosial

Tingkat Konflik	Indikasi Konflik: Gangguan Kenyamanan	Ekspresi Pengguna
0		waspada & hati-hati. membiarkan
1	gangguan kenyamanan bagi kelompok tertentu	marah pasif/ membiarkan
2	tidak nyaman, kesal/ jengkel	marah assertif (lisan/verbal, tulisan, gerakan)
3	sangat tidak nyaman (sangat jengkel)	reaksi agresif (pelaporan, kekerasan)/ melakukan tindakan kekerasan

Sumber : hasil analisis, 2018

#### Pengembangan Indikasi Tingkat Tindakan Penanganan

Tindakan penanganan yang diadopsi dari Teori *Coping Behavior* (Schwarzer & Knoll, 2008), ditentukan sesuai dengan tingkat keparahan konflik. Dalam penelitian ini “kesiapan” diambil sebagai indikator dari variabel perilaku penanganan. Hal ini dikarenakan penelitian di lapangan menunjukkan ada indikasi yang kuat antara kesiapan untuk berubah menjadi faktor penting dalam menciptakan kesuksesan perubahan (Armenakis, et.al.,1993). Hal ini ditunjukkan ketika perubahan dilakukan selanjutnya muncul dua sikap yaitu positif dan negatif.

Sikap positif ditunjukkan dengan adanya kesiapan untuk berubah. Sikap negatif ditunjukkan dengan adanya penolakan terhadap perubahan. Kesiapan yang menjadi ancaman bagi terjadinya

konflik, supaya tindakan penanganan dapat lebih efisien dan tidak memerlukan kekerasan.

Tingkatan kesiapan penanganan konflik yang digunakan dalam tipologi konflik penggunaan ruang tepi jalan ini adalah tingkat 1: sangat siap, tingkat 2: cukup siap, dan tingkat 3: tidak siap.

#### Tipologi Konflik Penggunaan Ruang Tepi Jalan

Tipologisasi tahapan konflik penggunaan ruang tepi jalan yang dibangun terbagi atas 2 bagian, yaitu tipologi aspek spasial-fisik, yang ditentukan berdasarkan kriteria objektif, yaitu kriteria pengukuran aspek fisik-spasial yang dapat dilihat secara kasat mata dan tipologi aspek sosial, yang ditentukan berdasarkan kriteria subjektif para pemilik kepentingan, seperti kenyamanan, reaksi pemilik kepentingan (lalu lintas bermotor, lalu lintas tak bermotor dan ekspresi), kesiapan dan harapan. Gambar 6 Parameter tipologi penggunaan ruang tepi jalan merupakan hasil sintesis dari kriteria-kriteria konflik yang telah dianalisis.

Sebagai instrumen penilaian/alat ukur potensi konflik, tipologi konflik penggunaan ruang tepi jalan pada Lampiran Tabel 2, merupakan hasil pengelompokan dan pendekomposisian unit-unit informasi konflik sesuai tahapan konflik dan tahapan perilaku penanganannya pada Gambar 5.

Tipologi konflik penggunaan ruang tepi jalan yang dihasilkan penelitian ini dapat dipergunakan untuk menentukan tingkat keparahan konflik penggunaan ruang tepi jalan. Tipologi ini disusun berdasarkan kriteria konflik dan penanganannya, yang terdiri atas empat aspek: tingkat keparahan penampakan konflik, tingkat keparahan konflik transportasi, dan konflik sosial serta tingkat kesulitan penanganan.

Sembilan indikator yang diturunkan dari empat aspek di atas dan diusulkan sebagai alat ukur tingkat konflik penggunaan ruang tepi jalan adalah okupansi kegiatan informal, sejarah terjadinya konflik, identifikasi masalah kondisi fisik, tingkat gangguan kelancaran, risiko kecelakaan dan reaksi pengguna, tingkat gangguan kenyamanan dan ekspresi pengguna jalan, serta tingkat kesiapan dan harapan para pemilik kepentingan.

Berdasarkan unit-unit informasi yang ditemukan di lapangan, kajian teoritis dan hasil validasi pendapat para pakar dan pengguna jalan, maka konflik penggunaan ruang tepi jalan di kota-kota besar di Indonesia dibagi ke dalam tiga kelompok besar, dan bersifat kumulatif, yaitu:

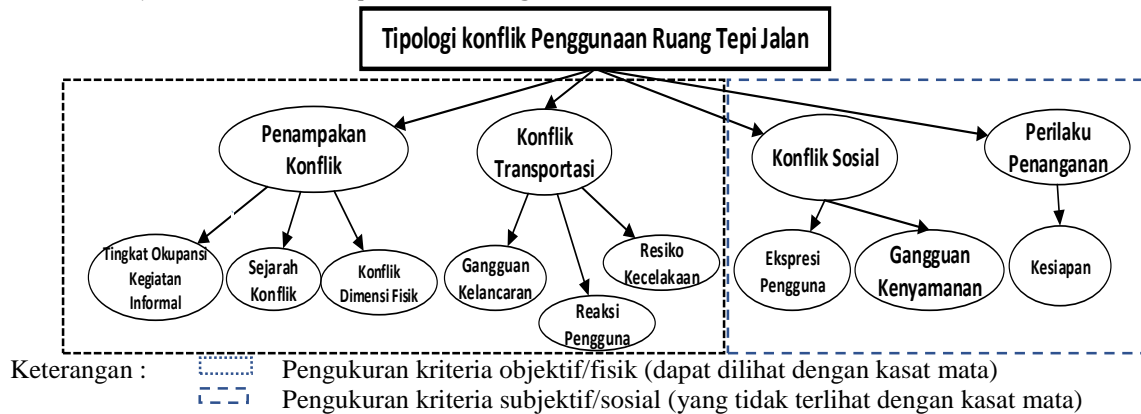
– Konflik Tingkat 0 (*model embrionik-fisik*): Konflik kecil yang ditimbulkan oleh bentuk tepi jalan tidak ideal/ ketidaksesuaian desain dengan kebutuhan pengguna, mengakibatkan pengguna jalan sulit bergerak/manuver, sehingga diperlukan peningkatan kewaspadaan

dan kehati-hatian pengguna jalan. Gangguan kenyamanan dirasakan bagi kelompok tertentu pada lokasi tertentu, tetapi masih bisa dimaklumi. Gangguan pergerakan lalu lintas (LL) bermotor dan tidak bermotor di lokasi tertentu. Pada level ini tidak terjadi gangguan risiko keselamatan. Hal ini dapat dinyatakan bahwa manifestasi fisik ruang tepi jalan menentukan terjadinya konflik penggunaannya ringan, dan dapat ditangani dengan cara-cara preventif (pencegahan).

- Konflik tingkat 1 (*model embrionik-sosial*): Konflik kecil dengan adanya beberapa kelompok pejalan kaki melakukan gerakan untuk menghindari hambatan di trotoar yang sebagian terokupansi oleh kegiatan informal di trotoar. Dalam hal ini terjadi pengurangan kapasitas/lebar efektif trotoar, tetapi masih dapat difungsikan untuk fasilitas pejalan kaki. Gangguan kenyamanan pejalan kaki mulai terjadi, tetapi tidak terekspresikan dengan indikasi reaksi perasaan marah pasif tetapi masih dibiarkan. Gangguan kelancaran pejalan kaki tergolong kecil, karena masih bisa berjalan dengan lancar terbatas di trotoar. Hal ini tidak berpotensi meningkatkan risiko keselamatan. Kelancaran pejalan kaki. Hal ini dapat ditangani dengan cara-cara pro-aktif (menganalisis dan bertindak).
- Konflik tingkat 2 (*model ekspansif*) adalah konflik menengah dengan adanya pejalan kaki yang memanfaatkan bahu jalan, karena tidak dapat melewati trotoar akibat terokupansi oleh kegiatan informal di seluruh trotoar, terjadi perubahan rute pejalan kaki ke bahu jalan. Terindikasi lebar efektif trotoar nol. Gangguan kenyamanan pejalan kaki tergolong sedang, terungkap dalam bentuk kekesalan/kejengkelan, terindikasi reaksi marah asertif, dengan peringatan dan larangan yang diekspresikan dengan gerakan, lisan dan tulisan. Pada kasus tertentu melakukan pembiaran, asalkan tidak mengganggu dirinya secara langsung. Gangguan kelancaran lalu lintas bermotor tergolong sedang, akibat adanya hambatan samping di bahu jalan, jalur pejalan kaki terblokir, beralih ke bahu jalan. Risiko keselamatan tergolong menengah, karena berpotensi gesekan antara lalu lintas bermotor dan tidak bermotor di bahu jalan. Hal ini dapat ditangani dengan cara-cara antisipatif (bersikap tanggap terhadap sesuatu yang sedang/akan terjadi).
- Konflik tingkat 3 (*model masif*): konflik parah dengan adanya perubahan rute pergerakan pejalan kaki ke badan jalan, akibat ekspansi okupansi kegiatan informal (aktivitas PKL dan

pembelinya) di trotoar sampai bahu jalan dan sebagian badan jalan. Terindikasi lebar efektif trotoar nol dan pengurangan lebar efektif jalan. Trotoar dan bahu jalan terblokir, pejalan kaki memanfaatkan badan jalan, karena tidak bisa melewati trotoar dan bahu jalan. Penurunan kecepatan kendaraan berpotensi terjadi secara signifikan akibat adanya pengurangan lebar efektif lajur lalu lintas dan pemusatan kegiatan

di badan jalan. Tingkat gangguan kelancaran lalu lintas tergolong tinggi. Risiko kecelakaan tinggi, karena frekuensi berbagi ruang di badan jalan dengan perbedaan kecepatan dan perbedaan masa sangat tinggi. Hal ini dapat ditangani dengan cara-cara reaktif (tanggap dan segera bereaksi terhadap sesuatu yang timbul dari pengaruh-pengaruh luar).



**Gambar 6.** Parameter Tipologi Konflik Penggunaan Ruang Tepi Jalan

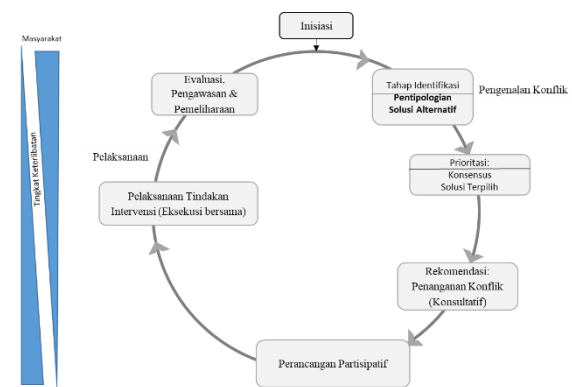
Sumber : hasil analisis, 2018

Penerapan Tipologi Konflik dalam Sistem Pengendalian Konflik Penggunaan Ruang Tepi Jalan di Indonesia

Tipologi konflik sebagai alat untuk menganalisis dan mengklasifikasikan tingkat keparahan konflik ini, bila disisipkan dalam diagram proses pemecahan masalah (Rahim & Bonoma, 1979), dapat menggantikan tahapan analisis konflik dan solusi alternatif (Gambar 4), sehingga diperoleh sistem pengendalian konflik penggunaan ruang tepi jalan (Gambar 7).

Kerangka pengendalian tersebut adalah menggunakan strategi pembangunan masyarakat (*bottom up*). Dengan harapan agar tercapai kesinambungan aspek sosial, dan strategi pembangunan fisik yang didominasi oleh strategi pembangunan *top-down* seperti terungkap pada teori manajemen konflik.

Dengan adanya sistem pengendalian penggunaan ruang tepi jalan ini, terungkap perlunya kolaborasi dan respon dari berbagai instansi. Selain itu, perlu adanya intervensi penyelesaian masalah bertahap sesuai tingkat keparahan konflik di lapangan dan sumber daya yang ada, agar lebih efektif dan manusiawi. Contoh penerapan ditunjukkan pada Tabel 5.



**Gambar 7.** Implementasi Tipologi dalam Sistem Pengendalian Penggunaan Ruang Tepi Jalan  
Sumber : Hasil Sintesis Rahim, 2002 & Seeds for Change, 2013

Berbagai peraturan telah dikeluarkan untuk mengendalikan penggunaan ruang tepi jalan. Beberapa di antaranya disampaikan pada Tabel 1. Pengendalian dengan menempatkan PKL di tempat yang ditentukan maupun pengaturan kegiatan PKL di ruang tepi jalan. Pengendalian lainnya adalah dengan pengawasan sekaligus pengambilan tindakan yang dilakukan oleh masyarakat, Satuan Polisi Pamong Praja (Satpol PP), Polisi, Petugas Dishub (Dinas Perhubungan). Dapat pula dilakukan

masing-masing instansi, dana atau gabungan beberapa instansi.

**Tabel 5. Penerapan Tipologi Konflik**

Tahapan Konflik	Kesiapan Pokja/ Tindakan Penanganan Konflik	Contoh Konflik	Contoh Tindakan
0, kesalahan desain	Preventif	Gangguan pergerakan/ risiko kecelakaan pejalan kaki & pembeli sangat kecil	Pembentukan dan Penguatan Kelompok Kerja Masyarakat & Pemda Peduli Trotoar, penyiapan sumber daya, serta Sosialisasi peraturan dan pengawasan oleh Linmas setempat
1, ringan/ laten	Siap/proaktif	Pengurangan kapasitas/lebar efektif trotoar, gangguan kelancaran pejalan kaki/risiko kecelakaan pejalan kaki & pembeli kecil	Pengawasan dan pengambilan tindakan penertiban oleh Linmas setempat
2, sedang/ dipermukaan	Cukup siap/antisipatif	Penutupan Jalur pedestrian. Pejalan kaki memanfaatkan bahu jalan, potensi gesekan samping, Gangguan kelancaran pejalan kaki tinggi, Gangguan kelancaran LL bermotor sedang/risiko kecelakaan pejalan kaki dan pembeli sedang	Linmas melaporkan konflik kepada Satpol PP untuk mengambil tindakan penertiban dengan pendampingan instansi lainnya
3, parah/ terbuka	Tidak Siap/ reaktif	Penutupan jalur pedestrian, pejalan kaki lewat badan jalan dan pengurangan lebar efektif badan jalan Kemacetan LL bermotor signifikan/ Potensi kecelakaan Pejalan kaki, Pembeli dan PKL tinggi	Pengambilan tindakan penertiban, seperti Relokasi oleh Satpol PP, Dishub dan Petugas kepolisian

Sumber : hasil analisis, 2018

## KESIMPULAN

Tipologi yang disusun berdasarkan kriteria konflik berdasar 4 aspek: tingkat keparahan penampakan konflik, tingkat keparahan konflik transportasi, dan konflik sosial serta tingkat kesulitan penanganan. Keempat aspek tersebut dikembangkan menjadi sembilan indikator, yaitu okupansi kegiatan informal, sejarah terjadinya konflik, identifikasi masalah kondisi fisik, tingkat gangguan kelancaran, risiko kecelakaan dan reaksi pengguna, tingkat gangguan kenyamanan dan ekspresi pengguna jalan, serta tingkat kesiapan dan harapan para pemilik kepentingan.

Identifikasi konflik berdasarkan tahapannya adalah: konflik tingkat 0 (*model embrionik-fisik*); konflik tingkat 1 (*model embrionik-sosial*) dapat ditangani dengan cara-cara pro-aktif (mengantisipasi dan bertindak); konflik tingkat 2 (*model ekspansif*) yang dapat ditangani dengan cara-cara antisipatif; konflik tingkat 3 (*model masif*) yang dapat ditangani dengan cara-cara reaktif (tanggap dan segera bereaksi terhadap sesuatu yang timbul dari pengaruh-pengaruh luar).

Pengendalian ruang tepi jalan dapat menggunakan kerangka penyusunan strategi pembangunan masyarakat (*bottom up*). Dengan harapan agar tercapai kesinambungan aspek sosial,

dan strategi pembangunan fisik yang didominasi oleh strategi pembangunan *top-down* seperti terungkap pada teori manajemen konflik.

## REKOMENDASI

Para pemilik kepentingan termasuk pengguna jalan hendaknya tidak menggeneralisasi penggunaan ruang tepi jalan, seperti penggunaan parkir, penempatan PKL serta kegiatan informal lainnya, karena masing-masing hirarki jalan memiliki fungsi utama yang berbeda. Hal ini merupakan pengejawantahan konsep *street* (jalan kecil) dan *road* (jalan besar).

Untuk menentukan faktor bobot dari parameter pengukuran dapat ditentukan lebih lanjut, tergantung pada situasi dan kondisi lokal, melalui penelitian kuantitatif lanjutan. Desain inklusif - kolaboratif wajah tepi jalan dan pengaturan sosio-spasial merupakan solusi yang perlu dilakukan bertahap dan berkesinambungan sesuai dengan situasi masalah pada suatu koridor.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan penulis kepada pihak-pihak yang telah berkontribusi pada penelitian ini dalam bentuk masukan, komentar berharga terhadap konsep, pemeriksaan tulisan serta bantuan penelusuran literatur: Marcel Pandin (Architecture Engineering & Public Policy). Joyce Marcella Laurens (Arsitek), dan F.X. Sudjana

(Pustakawan UK Petra), Lolly Martinah, dan Drs. Pradoto (Pusat Kebijakan dan Penerapan Teknologi, Kementerian Pekerjaan Umum) sebagai inisiator penelitian ini.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Armenakis, A. A., Harris, S. G., & Mossholder, K. W. 1993. Creating readiness for organizational change. *Human Relations*, 46(6): 681-702
- Ambros, J., Turek, R., & Paukert, J. 2014. Road Safety Evaluation Using Traffic Conflicts: Pilot Comparison of Micro Simulation and Observation. In *International Conference on Traffic and Transport Engineering* November 27-28, 2014 : 221-227
- Butler, C.T.L & Rothstein, A. 2004. On Conflict and Consensus, A handbook on Formal Consensus decisionmaking. Food not Bombs Publishing, Internet version, Retrieved from <http://leadtogether.org/wpcontent/uploads/2014/06/on-conflict-and-consensus.pdf>
- Bailey, K. D. 1994. Typologies and taxonomies: An introduction to classification techniques (Sage University Paper series on Quantitative Applications in the Social Sciences, series no. 07-102). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Carmona, M., de Magalhães, C., & Hammond, L. 2008. Public Space, The Management Dimension. (Taylor & Francis Group, Ed.) First Edition. New York: Routledge.
- Casakin, H., & Dai, W. 2002. Visual typology in design: A computational view. *Artificial Intelligence for Engineering Design, Analysis and Manufacturing: AIEDAM*, 16 (1), 3-21. <https://doi.org/10.1017/S0890060401020029>
- Hamilton-Baille, B. 2008. Shared space: Reconciling people, places and traffic. *Built Environment* 34 (2)
- Hoban, T. J. 2004. Managing Conflict. A Guide for Watershed Partnerships, Accessed 20 May 2014 from <http://www.ctic.purdue.edu/KYW/Brochures/ManageConflict.html>.
- Ikaputra. 2014. Towards Open & Accessible Public Places Conflict & Compromise. *Proceeding International Seminar on Managing Conflict at Public Space*. Department of Architecture, Faculty of Engineering, Gadjah Mada University, Yogyakarta.
- Karndacharuk, A., Wilson, D. J., & Dunn, R. C. M. 2013. Evaluating shared spaces: methodological framework and performance index. *Road and Transport Research* 22(2): 52-61.
- Lazarus, R. S. 1991. Emotion and adaptation. New York: Oxford University Press.
- Lingren, H.G. 1996. Managing Conflict Successfully, Accessed from <http://ianrpubs.unLedu/family/heg181.htrn>. 20 May 2014.
- MacMichael, S. 2009. Oxford Circus gets shared space crossing as naked streets momentum grows. Retrieved from <http://road.cc/content/news/10654-oxford-circus-gets-shared-spacecrossing-naked-streets-momentum-grows>
- Mantha, S. S., Sivaramakrishna, M., & Mohanty, P. 2013. Handbook on Conflict Management Skills. Hyderabad 500 033 Andhra Pradesh, India: Centre For Good Governance. Retrieved from [www.ogg.gov.in](http://www.ogg.gov.in)
- Methorst R. 2003. Assessing Pedestrians Needs, The Europe COST 358 PQN Project; Ministry of Transport, Public Works and Water Management, DVS Centre for Transport and Navigation, Safety Section: The Netherlands
- Miles, MB. & Huberman, AM. 1994. Qualitative Data Analysis (2nd edition). Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
- Moscovici, S & Doise, W. 1994. Conflict and Consensus: A General Theory of Collective Decisions. Sage. ISBN 0 8039 8457 X. London.
- Nabors, D., Goughnour, E., Thomas, L., DeSantis, W., & Sawyer, M. 2012. Bicycle Road Safety Audit Guidelines and Prompt Lists. Federal Highway Administration Office of Safety (Vol. FHWA-SA-12). Springfield, Virginia 22161-USA.
- Patton, M. 2002. *Qualitative evaluation and research methods*: 169-186. Beverly Hills, CA: Sage.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2006. Peraturan No 34 tentang-jalan, Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2014. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum, No. 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan
- Pemerintah Republik Indonesia. 2007. Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, No. 8/2007 Tentang Ketertiban Umum, Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2011. Peraturan Daerah Kota Bandung No. 04 Tahun 2011 Tentang Penataan Dan Pembinaan Pedagang Kaki Lima, Bandung.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2005. Peraturan Daerah Kota Bandung No. 11 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan Dan Keindahan, Bandung.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2008. Pemerintah Kota Surakarta Peraturan Daerah Kota Surakarta No. 3 Tahun 2008 Tentang Pengelolaan Pedagang Kaki Lima, Surakarta.

- Rahim, M. A. 2002. Toward a Theory of Managing Organizational Conflict. *International Journal of Conflict Management*, 13(3): 206–235. <http://doi.org/10.1108/eb022874>
- Rahim, M.A., & Bonoma, T. V. 1979. Managing Organizational Conflict: a Model for Diagnosis and Intervention. *Psychological Reports*, 44(3c): 1323–1344. <http://doi.org/10.2466/pr0.1979.44.3c.1323>
- Saunders M. and Tosey P. 2017. *The Layers of Research Design*, downloaded on august 8<sup>th</sup> 2017 from [www.academic.edu](http://www.academic.edu)
- Saragih, R. T., 2016. Implementasi Perda Kota Surabaya No. 9 Th 2014 Tentang Penyediaan Ruang Bagi Pedagang Kaki Lima di Pusat Perbelanjaan dan Pusat Perkantoran di Kota Surabaya (Studi Kasus di Kawasan Terminal Bratang Kecamatan Gubeng). *Jurnal Universitas 17 Agustus 1945 edisi 2016* <http://jurnal.untagsby.ac.id/index.php/jpap/article/download/699/628>
- Seeds for Change. 2013. *A Consensus Handbook Cooperative decision-making for activists, co-ops and communities*. Lancaster, UK: Seeds for Change Lancaster Co-operative Ltd.
- Schwarzer, R & Knol, N. 2008. *Positive Coping: Mastering Demands and Searching for Meaning*. Handbook of Positive Psychological Assessment Washington, DC: American Psychological Association. Freie Universität Berlin Habelschwerdter. Berlin
- Undang-Undang Republik Indonesia No.38 tahun 2004 tentang Jalan
- Widjaya, J.M. 2011. Implementasi Kebijakan Pemanfaatan dan Pemeliharaan Jalur Pedestrian dan Drainase Jalan di Perkotaan : dalam *Proceeding Workshop Penelitian Sosial Ekonomi Lingkungan 2011*. Balai Litbang Sosekling Jalan, Puslitbang Sosekling Badan Litbang Kementerian Pekerjaan Umum dan Tabur Kota Publishing. Surabaya 2012, ISBN : 978-602-37483-0-7, hal 71-100.
- Widjaya, J.M. & Nugraini, L.D. 2012. Uji Coba Model dan Penyusunan Konsep Pedoman Pemanfaatan Jalur Pedestrian dan Drainase Jalan Di Perkotaan, dalam *Dinamika Penyelenggaraan infrastruktur jalan dengan memperhatikan aspek keselamatan, kesiapan dan kesejahteraan masyarakat, Prosiding Workshop 2012*. Balai Litbang Sosekling Jalan, Puslitbang Sosekling Badan Litbang Kementerian Pekerjaan Umum dan Tabur Kota Publishing. Surabaya 2012, ISBN : 978-602-17481-1-4, hal 101-118



**Lampiran Tabel 1** Hasil Analisis Kuisisioner Online tentang Konflik Penggunaan Ruang Tepi Jalan

No	Fenomena Konflik	Argumen Responden	Tingkat konflik
1	Kelainan bentuk dan ukuran bangunan pelengkap di ruang tepi jalan a. Ketidakselarasan bentuk trotoar akibat adanya variasi elevasi yang disebabkan oleh intervensi pembangunan dari pemilik lahan b. Kesalahan perancangan dan pembangunan jalur pintu masuk dengan sudut 90°	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tidak mengganggu aktivitasnya secara langsung, sehingga tingkat urgensi penyelesaian konflik ini digolongkan prioritas rendah.</li> <li>- Gangguan kesulitan pergerakan saat bermanuver keluar masuk persil, sehingga para pengendara harus menunggu sampai lajur kosong atau mengambil jalur berlawanan.</li> </ul>	0
2	Kendaraan berkecepatan rendah di Badan Jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pengendara yang berada dibelakangnya harus menyesuaikan kecepatan dengan sense of feeling kecepatan yang aman, kinerja jalan tidak tercapai</li> </ul>	0
3	Okupansi Kegiatan Pendukung di Tepi Jalan a. Kegiatan PKL yang menutupi aktivitas pertokoan b. Kegiatan aktivitas kendaraan yang mengokupansi sebagian trotoar c. Kegiatan PKL yang mengokupansi sebagian trotoar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terganggu karena keberadaan PKL ini mengurangi ruang / lebar efektif dan menghambat laju pejalan kaki serta mengalihkan orientasi pengunjung untuk membeli.</li> <li>- aktivitas parkir di trotoar mengakibatkan pejalan kaki harus menghindari dan mencari ruang lain untuk berjalan</li> </ul>	1
4	Okupansi PKL di trotoar a. Kegiatan Mobil-Toko yang mengokupansi seluruh bahu jalan dan sebagian trotoar. b. Kegiatan PKL yang mengokupansi sebagian trotoar dan meluas ke sebagian area bahu jalan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sangat terganggu karena memaksa pejalan kaki harus menghindari dan mencari celah untuk berjalan sampai di badan jalan.</li> <li>- keberadaan kegiatan PKL memaksa pejalan kaki untuk menghindari namun tetap berada di jalur pejalan kaki.</li> <li>- pengendara harus berpindah lajur dan mengokupansi lajur yang berlawanan.</li> <li>- pengendara harus mengurangi kecepatan kendaraan, sangat terganggu karena pengendara harus meningkatkan kewaspadaan terhadap risiko kecelakaan</li> <li>- kegiatan bongkar muat barang memunculkan perasaan takut jika tertimpa barang, menimbulkan gangguan kelancaran dan mengambil hak pengguna jalan lainnya. Menimbulkan rasa tidak nyaman</li> </ul>	2
5	Okupansi PKL dan Konsumen di Trotoar dan Badan Jalan a. Kegiatan PKL yang mengokupansi seluruh bahu jalan dan sebagian badan jalan akibat tidak tersedianya trotoar b. Kegiatan pembeli dan pejalan kaki yang beraktivitas di badan jalan c. Kegiatan PKL yang mengokupansi seluruh bahu jalan dan trotoar serta sebagian badan jalan.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mengakibatkan munculnya gangguan kelancaran dan kemarahan asertif, tindakan tegas, pengaduan.</li> <li>- Mengganggu kegiatan pemilik dan pengunjung persil, menutup akses persil</li> <li>- seluruh pergerakan pengguna jalan akan berpusat di badan jalan dan menciptakan "efek saling tunggu" antara kegiatan kendaraan tidak bermotor dengan kegiatan kendaraan bermotor, tundaan pergerakan.</li> <li>- Kendaraan bergerak lambat karena kapasitas jalan berkurang</li> </ul>	3
6	Okupansi Kegiatan Pendukung di Badan Jalan, seperti kegiatan bongkar muat barang di tepi jalan: a. Kegiatan pembeli dan pejalan kaki yang beraktivitas di badan jalan b. Kegiatan loading barang yang mengokupansi seluruh bahu jalan dan trotoar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Penataan PKL biasa dilakukan bila situasi di lapangan menyebabkan kemacetan parah, atau pada jalan-jalan protokol, tetapi pengawasan sehari-hari dilakukan dengan bantuan Kecamatan / Kelurahan dan aparatnya.</li> </ul>	3
7	Aksesibilitas / Keluar-Masuk Tempat Parkir	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktivitas kendaraan keluar-masuk mengakibatkan perlambatan akibat menunggu hingga kendaraan selesai parkir, atau keluar dari persil, menambah waktu perjalanan</li> <li>- Menghambat kelancaran pejalan kaki atau lalu lintas</li> <li>- Harus menunggu dan tetap mengikuti rute</li> <li>- Aktivitas keluar-masuk tempat parkir dinilai dapat menimbulkan kecelakaan dan mengancam keselamatan pengguna jalan</li> </ul>	3
8	Okupansi Kendaraan Bermotor di Trotoar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Saat berpapasan dan jaraknya dekat, maka pejalan kaki harus berhenti sejenak dan tetap berada di jalur trotoar hingga pengendara motor melintas</li> <li>- mengganggu keselamatan pejalan kaki</li> <li>- menimbulkan perasaan was-was takut terserempet</li> <li>- Dapat merusak jalur trotoar dan bangunan pelengkap</li> <li>- Berpotensi terjadi kecelakaan, baik pengendara maupun pejalan kaki</li> </ul>	3

No	Fenomena Konflik	Argumen Responden	Tingkat konflik
9	Aktivitas Pejalan Kaki yang Menyeberang Sembarangan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktivitas ini menjadikan pengendara harus mengerem mendadak dan menghindari pejalan kaki untuk mencegah kecelakaan.</li> <li>- Harus menurunkan kecepatannya mengakibatkan gangguan kelancaran, dinilai mengancam keselamatan pejalan kaki dan berpotensi tabrakan, tidak seharusnya pejalan kaki lewat badan jalan</li> </ul>	3

Sumber : Hasil Analisis, 2017

**Lampiran Tabel 2** Tipologi Tahapan Konflik Penggunaan Ruang Tepi Jalan

Tahapan Konflik		Penampakan Konflik			Konflik Transportasi				Konflik Sosial		Kesiapan Organisasi/ Tindakan Penanganan Konflik
No	Deskripsi	Tingkat Okupansi Kegiatan Informal	Sejarah terjadinya Konflik	Konflik Dimensi Fisik	Gangguan Kelancaran	Resiko Kecelakaan	Reaksi LL tak bermotor	Reaksi LL bermotor	Gangguan Kenyamanan	Ekspresi Pengguna Jalan	
0	Kesalahan Desain	Tidak ada	Tidak terdetek	Bentuk Fisik tidak ideal	Gangguan Pergerakan	Resiko Kecelakaan Pejalan Kaki & Pembeli kecil	Sulit bergerak / bermanuver	Peningkatan kewaspadaan dan kehati-hatian, reaksi tunggal	Tidak terungkap	Waspada	Preventif
1	Konflik ringan/ Laten	Embriionik	Baru	Lebih dari ketentuan standar	Gangguan Kelancaran Pejalan Kaki	Resiko Kecelakaan Pejalan Kaki & Pembeli kecil	Sulit berjalan kaki, Gerakan menghindari dalam jalur	Lancar terbatas, karena hambatan samping	Gangguan bagi kelompok tertentu,	Marah Pasif, pembiaran	Siap / Pro-Aktif
2	Konflik Sedang /di Permukaan:	Expansif	Belum Lama	Memenuhi standar	Gangguan Kelancaran Pejalan Kaki tinggi, Gangguan LL bermotor sedang	Resiko Kecelakaan Pejalan Kaki & Pembeli sedang	Sulit berjalan kaki, Gerakan menghindari keluar jalur, ke bahu jalan	Pengurangan Kecepatan, Gerakan menghindari keluar lajur, sulit parkir	Tidak Nyaman, Kesal/Jengkel,	Marah assertif, kadang-pembiaran	Cukup Siap/ Antisipatif
3	Konflik parah / Terbuka.;	Masif	Lama	Kurang dari ketentuan standard	Pejalan Kaki lewat Badan jalan, Kemacetan LL bermotor signifikan	Resiko Kecelakaan Pejalan Kaki, Pembeli dan PKL tinggi	Gerakan menghindari keluar jalur, ke badan jalan	Padat Merambat, Gerakan menghindari keluar lajur/jalur, sulit parkir	Sangat tidak Nyaman / Sangat Jengkel	Marah Agresif dengan pelaporan	Tidak Siap/ Reaktif