

KAJIAN PEMAHAMAN NSPM TERKAIT TROTOAR DAN DRAINASE JALAN PADA INSTANSI DI KOTA BANDUNG

Oleh:

Desutama Rachmat Bugi Prayogo

Staf pengajar Jurusan Teknik Sipil Politeknik Negeri Bandung
Jl. Gegerkalong Hilir Ds.Ciwaruga Kotak pos 1234 Bdg 40012
de.prayogo.sipil@polban.ac.id atau jalandesa77@gmail.com

ABSTRAK

Mencermati kondisi prasarana jalan kota Bandung yang memburuk saat ini, maka kajian ini khusus menghasilkan informasi pemahaman NSPM terkait komponen bangunan pelengkap jalan yaitu trotoar dan drainase jalan di lingkungan instansi kota Bandung. Metoda yang digunakan adalah survey kuesioner pada aparat di 6 instansi pemerintah kota Bandung. Dari hasil analisa hasil survey diperoleh tingkat 3P (pengenalan-pemahaman-penerapan) NSPM terkait trotoar dan drainase jalan di instansi pemerintahan kota Bandung berada di bawah standar. Untuk itu perlu empowering terhadap aparat di bidang penyelenggara jalan secara bertahap, untuk meningkatkan pemahaman dan penggunaan NSPM terkait dengan standar pelayanan minimal prasarana jalan di Kota Bandung.

Kata kunci: trotoar dan drainase, aparat, NSPM Bina Marga

Looking at the condition of the road infrastructure is deteriorating Bandung today, then this particular study yielded information related NSPM understanding of building components complement the road pavement and drainage within the road agency Bandung. The method used was a questionnaire survey on the agency at 6 city government agencies. From the analysis of the survey results obtained 3P level, (recognition-comprehension-application) related NSPM road pavement and drainage in Bandung city government agencies were below standard. It is necessary to empower the authorities in the field of road operators gradually, to improve the understanding and use of NSPM associated with the minimum standard of road infrastructure in the city of Bandung.

Key words: pedestrian path and road drainage, agency, NSPM Bina Marga

Pendahuluan

Kementerian Pekerjaan Umum sejak tahun 90-an sampai saat ini, telah menghasilkan banyak acuan teknis dan standar terkait dengan konstruksi sipil di Indonesia khususnya bidang ke-Bina Marga-an yang terkait langsung dengan prasarana jalan di Indonesia. Jika memotret kondisi diatas maka dipandang perlu untuk melihat sampai sejauh mana pemahaman aparat di beberapa instansi kota Bandung yang terkait dengan pembinaan jalan dan bangunan

pelengkap jalan sebagai layanan pada warga kota Bandung. Diharapkan dengan kajian pemahaman ini dapat diperoleh informasi dan menjadi titik awal untuk memperbaiki kondisi prasarana jalan khususnya trotoar/pedestrian dan drainase jalan di kota Bandung.

Studi Pustaka

Kota Bandung sebagai kota Metropolitan sudah saatnya berbenah dengan fasilitas layanan publik yang tepat aman dan

nyaman untuk warga Bandung. Bentuk kepedulian warga Bandung dituangkan dalam Facebook yang bernama *Gerakan Warga Kota Bandung Menuntut Perbaikan Kondisi Jalan Kota...*. Cuplikan dari Kompasiana.com, 24 Juni 2011 sebagai berikut "Di kota saya tinggal, Kota Bandung, orang-orang mengomel tentang kondisi jalan sudah hal biasa. Beberapa tahun ke terakhir ini jalan-jalan di kota Bandung semakin tidak terurus. Termasuk jalan protokol seperti Jalan Ir. Juanda mengalami luka parah penuh lubang. Bahkan sebagian jalan bersejarah peninggalan Belanda mengalami keadaan parah justru bukan karena tak diurus melainkan karena salah urus".

Kemudian dicuplik dari harian Kompas, Selasa, 29 April 2008 sebagai berikut : *Jalur pedestrian atau trotoar di Kota Bandung sangat parah. Selain tidak terencana dengan baik, kondisi fisiknya amburadul sehingga tidak nyaman bagi pejalan kaki. Hal ini mengemuka dalam Forum Diskusi Peduli Pedestrian oleh Bandung Independen Living Center, Sabtu (26/4) di Bandung. "Pada skala 1-10, nilai keparahan jalur pedestrian di Bandung mungkin 9, parah sekali," kata pakar urban desain dari Institut Teknologi Bandung, M.Danisworo. Sebagai salah satu fasilitas umum, jalur pedestrian di kota ini sangat jauh dari memadai. Jalur pedestrian dibangun tidak merata atau bergelombang mengikuti jalan keluar-masuk rumah di pinggir jalan. Bahkan, tidak sedikit jalur pedestrian dibangun hingga 30 sentimeter lebih tinggi daripada permukaan*

jalan rata. Ini tentu saja menyulitkan para pejalan kaki atau pengguna kursi roda. Menurut Adrian, seorang difable, berjalan di Kota Bandung menggunakan kursi roda membutuhkan perjuangan keras. Danisworo mengungkapkan, sudah saatnya Pemerintah Kota Bandung membangun proyek percontohan jalur pedestrian, misalnya di Jalan Ir H Djuanda (Dago).

Menyimak permasalahan pada bangunan pelengkap lainnya yaitu drainase jalan, berikut ini cuplikan dari *Pikiran Rakyat ONLINE*, Rabu, 01/12/2010, *Sistem drainase di Kota Bandung saat ini dinilai tidak layak. Anggota Dewan Pemerhati Kehutanan dan Lingkungan Tatar Sunda (DPKLTS) Sobirin kepada "PRLM", Selasa (30/11) malam mengatakan, kondisi drainase di Kota Bandung saat ini tidak sebanding dengan pembangunan di Kota Bandung. Sistem drainase di Kota Bandung saat ini dinilai tidak layak. Kondisi drainase yang hanya dimiliki oleh 25% jaringan jalan di Kota Bandung, dianggap tidak akan pernah menyelesaikan persoalan banjir cileuncang yang semakin meluas. Dia memperkirakan, hanya sekitar lima persen air hujan yang mampu tertampung melalui saluran drainase. "Begitu hujan, ruas jalan yang menjadi jalan air," ujarnya. Saat ini, rata-rata lebar drainase di Kota Bandung hanya 50-80 cm, padahal idealnya sekitar 1 meter. Kondisi itu diperparah dengan adanya sampah yang menyumbat saluran air,*

sedimentasi sungai, dan penutupan saluran oleh pedagang dan kios-kios "nakal".

Metodologi

Kajian studi ini difokuskan pada komponen bangunan pelengkap jalan yaitu trotoar/pedestrian dan drainase jalan. Untuk melihat sampai seberapa jauh pengenalan, pemahaman dan pengaplikasian NSPM terkait trotoar dan drainase jalan di perkotaan di instansi pemerintah kota Bandung, maka dilakukan survey persepsi responden dengan responden yang berasal dari aparat pada instansi pemerintahan tingkat kota Bandung.

Metoda survai dilakukan dengan teknik kuesioner yang berisikan butir-butir aturan dan ketentuan normatif dan teknis dari NSPM (yang merupakan persyaratan minimal yang harus diketahui dan harus dilaksanakan oleh pemangku kepentingan dalam skala kota dan dinas terkait). Prosedur dasar yang dilakukan agar tujuan survei persepsi ini tercapai adalah memberikan penjelasan kepada responden tentang apa dan bagaimana tujuan serta proses yang akan dilakukan. Kemudian memberikan penjelasan tentang formulir yang akan diisi. Setelah responden mengetahui proses dan tujuan maka responden dipersilahkan untuk pengisian formulir. Setelah proses survei persepsi dilaksanakan, dilanjutkan dengan tahap rekapitulasi data dan analisa data untuk menghasilkan informasi mengenai pengenalan, pemahaman dan tingkat aplikasi dari instansi pemerintahan tersebut.

Formulir kuesioner yang diberikan kepada responden khusus di rancang untuk

keperluan telaah pengenalan, pemahaman dan tingkat aplikasi di instansi tempat responden bekerja. Pada responden diberikan formulir yang berisi butir-butir dalam NSPM yang terkait secara langsung bangunan pelengkap jalan khususnya trotoar/pedestrian dan drainase jalan yang seharusnya telah diketahui oleh aparat pemerintah dalam menjalankan tupoksinya.

Kepada responden diberikan informasi isi dari 10 (sepuluh) NSPM yang ada tersebut dengan menutup judul serta penjelasan isi NSPM. Sehingga kepada responden akan diberikan butir-butir dari isi NSPM yang terkait langsung dengan trotoar dan drainase jalan. Untuk melihat sejauhmana pengetahuan-pemahaman-penerapan NSPM, kepada responden diberikan 4 kondisi yang akan dikuantitfikan oleh responden sesuai skala bobot yang ditetapkan. Kondisi tersebut adalah pencerminan dari kenyataan yang berjalan atau terjadi saat ini terkait dengan kinerja trotoar dan drainase jalan di kota tempat aparat tersebut bekerja. Diberikan 4 tingkatan yaitu mulai dari "tidak tau, tidak dilaksanakan", "tahu, tidak dilaksanakan", "tidak tahu, telah melaksanakan", "tahu, melaksanakan" dan kesemuanya diberikan nilai bobot yang akan dituliskan sebagai persepsi responden.

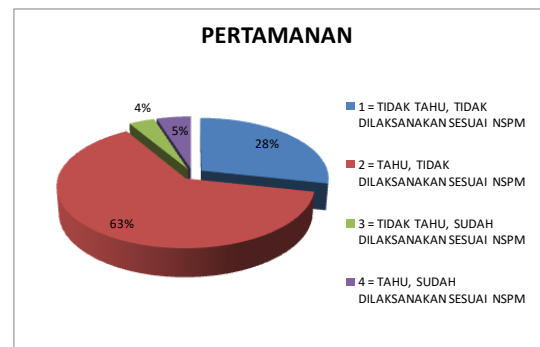
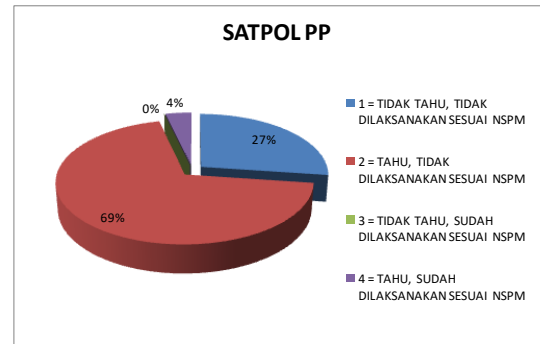
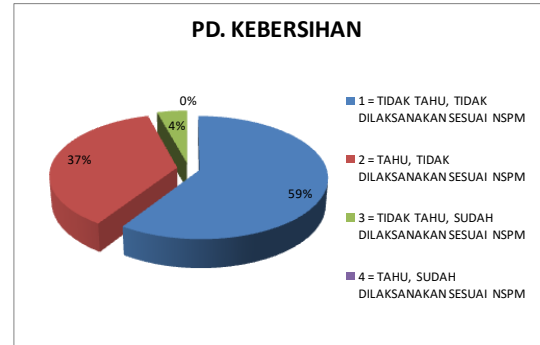
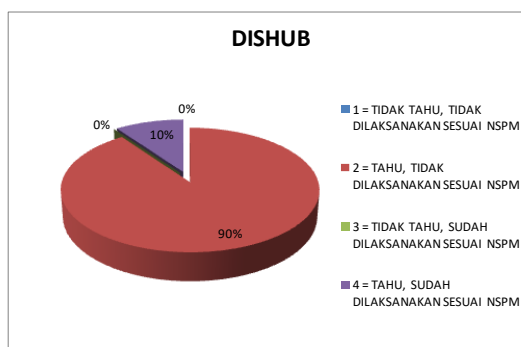
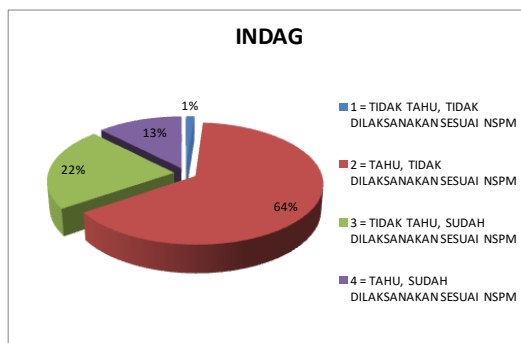
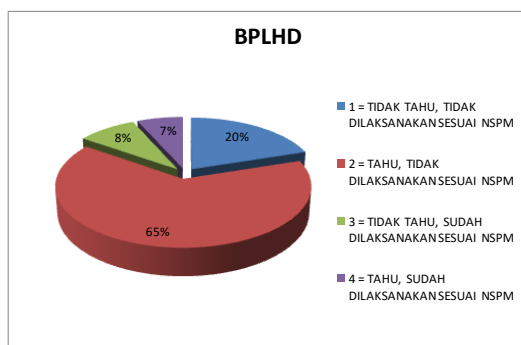
Analisa dan Pembahasan

Dari hasil pengisian formulir kuesioner tentang persepsi terkait pengenalan-pemahaman-penerapan butir NSPM sesuai tupoksi aparat di wilayah kerjanya (dalam

kasus ini adalah Kota Bandung) diperoleh informasi secara makro sebagai berikut :

a. Analisa Terhadap Persepsi Dari Tiap Instansi Yang Di Survei

Berikut ini diberikan tampilan informasi mengenai hasil survei terhadap sampling instansi dimana untuk kota Bandung sebanyak 6 wakil dari instansi pemerintahan dengan tampilan informasi sebagai berikut :

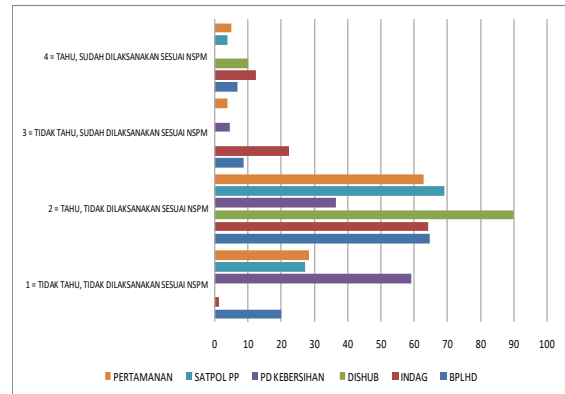


Gambar 1
Hasil Persepsi Dari Tiap Instansi Yang Di Survei

Dari tampilan data diatas, dapat dilihat bahwa terdapat kecenderungan yang menarik yaitu variabel pengenalan ternyata memiliki kekuatan yang relatif baik. Hampir seluruh instansi yang di survei menyatakan bahwa mereka telah memiliki pengetahuan terhadap butir NSPM yang dinyatakan dalam prosentase rerata persepsi sekitar 60%. Ke enam instansi tersebut merupakan instansi yang memiliki

keterkaitan terhadap penerapan NSPM di wilayah kerjanya sesuai tupoksi dari masing-masing instansi pemerintah tersebut. Nilai diatas 60% mengindikasikan bahwa instansi tersebut mengetahui butir-butir NSPM terkait ketentuan dalam kaidah perencanaan dan penerapannya di lapangan, akan tetapi instansi tersebut tidak dapat melaksanakan butir-butir NSPM tersebut secara nyata dilapangan.

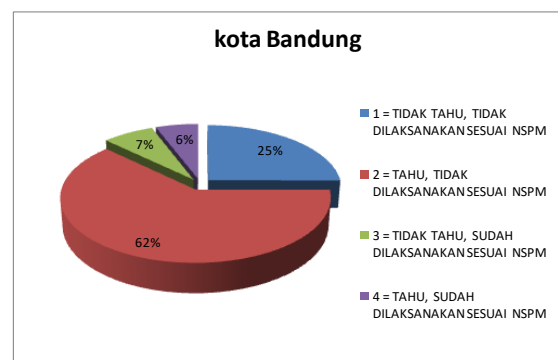
Jika dilakukan telaah berdasarkan data persepsi dari instansi di kota Bandung sesuai instansi, tampak bahwa kecenderungan menjawab “ **tahu , tetapi tidak dilaksanakan**” terjadi hampir di seluruh instansi. Hipotesa yang dapat ditarik dari kenyataan ini adalah informasi mengenai butir NSPM sudah pernah diperoleh oleh aparat di instansi tersebut. Perolehan informasi tersebut bisa diperoleh di bangku perkuliahan (secara formal) ataupun dari pelatihan-pelatihan yang di ikuti oleh aparat tersebut (secara informal) baik yang diselenggarakan oleh instansi tersebut ataupun oleh instansi dalam lingkup pemerintahan kota ataupun nasional. Berikut ini disajikan informasi dalam bentuk tampilan perbandingan pengenalan-pemahaman-penerapan vs persepsi instansi untuk menjelaskan kecenderungan yang terjadi terhadap NSPM ke-PU-an terkait studi trotoar dan drainase jalan ini.



Gambar 2
Perbandingan Persepsi Dari Seluruh
Instansi Yang Di Survei

b. Analisa Secara Total Instansi Yang Di Survei

Pada tahap ini dilakukan analisa mengenai potret mengenai *pengenalan-pemahaman-penerapan* NSPM ke-PU-an terhadap kajian trotoar dan drainase dengan sampel instansi pemerintahan di kota Bandung. Berikut ini diberikan tampilan informasi mengenai hasil survei terhadap total persepsi dari tiap instansi yang di lakukan survei dengan hasil sebagai berikut :



Gambar 3
Persepsi Dari Sampel Instansi Yang Di
Survei Untuk Kota Bandung

Dari tampilan data diatas tampak bahwa dari 4 (empat) kondisi yang diberikan kepada responden yang berasal dari sampel instansi pemerintahan kota Bandung menyatakan persepsinya terhadap penyelenggaraan trotoar dan drainase di kota Bandung bahwa 25% menyatakan bahwa tidak tahu dan tidak dilaksanakan sesuai NSPM, 62% menyatakan tahu, tetapi tidak dilaksanakan sesuai NSPM, 7% menyatakan tidak tahu, tetapi sudah dilaksanakan sesuai NSPM dan 6% menyatakan bahwa tahu dan sudah dilaksanakan sesuai NSPM.

Hipotesa yang dapat diambil sebagai tipologi dasar dari kondisi pengenalan-pemahaman-penerapan NSPM terkait butir-butir trotoar dan drainase jalan, secara umum sudah baik (66% responden instansional menyatakan tahu tentang ketentuan NSPM tersebut). Hal yang mengejutkan adalah 62% responden instansional menyatakan bahwa walaupun tahu, tetapi butir-butir NSPM tersebut tidak dilaksanakan di lapangan. Kenyataan ini hendaknya di jadikan telaah dasar untuk peningkatan aplikasi NSPM secara utuh mulai dari *Plan-Organize-Act-Control* (POAC) atau dalam ranah ke PU-an dikenal dengan istilah SIDCOM. Secara logika , jika seseorang tahu/paham tentang aturan secara teknis maka ia akan melaksanakannya secara konsekuen. Walaupun dalam pelaksanaannya ada tekanan sehingga terjadi penyimpangan

dari butir NSPM yang terjadi seharusnya melalui proses Justifikasi Teknis dahulu (bukan diselenggarakan dengan minimum bahkan tidak dilaksanakan sama sekali). Hal ini terkait dengan ketentuan laik fungsi infrastruktur yang merupakan syarat dasar dalam lingkup rancang bangun juga pembinaan/perbaikan infrastruktur khususnya trotoar sebagai bagian dari fasilitas pejalan kaki dan drainase jalan yang merupakan bagian dari bangunan pelengkap jalan sebagai syarat mutlak pelayanan prasarana jalan sebagai amanat UU. 38 tahun 2004 tentang Jalan di Indonesia ini.

Kesimpulan

Mengacu kepada hasil analisa persepsi responden instansional dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Tingkat 3P (pengenalan-pemahaman-penerapan) butir NSPM ke-PU-an terkait trotoar dan drainase jalan di instansi pemerintahan kota Bandung masih berada di bawah standar. Sebab kecenderungan respon yang terjadi berada di kondisi 2 (tahu, tapi tidak dilaksanakan sesuai NSPM).
2. Disinyalir masih ada potensial permasalahan diluar NSPM sendiri yang mengakibatkan butir NSPM tidak dilaksanakan secara utuh baik dalam tahap perencanaan, perancangan, konstruksi maupun perawatan/perbaikan.

3. Dipandang perlu secara segera untuk melakukan *empowering* dengan menggunakan NSPM yang ada saat ini, kepada seluruh aparatur di bidang penyelenggara jalan (pembentukan/peningkatan karakter) pada tingkat Nasional, Propinsi, Kabupaten/Kota (sesuai kewenangannya) secara bertahap untuk mensosialisasikan pemahaman dan penggunaan NSPM terkait,
4. Untuk mengentaskan permasalahan klasik di bangunan pelengkap jalan ini, perlu dilakukan pelibatan masyarakat (mulai dari masyarakat pendidikan, masyarakat pemerhati, masyarakat pengguna) secara utuh dan mekanismenya perlu dirancang lebih lanjut dan secara seksama dalam bentuk *public sharing* dalam proses POAC (*plan-organize-act-control*) bidang jalan khususnya bangunan pelengkap (trotoar/pedestrian dan drainase jalan /saluran samping jalan).
2. Perlu dibentuk sistem pengelolaan aset infrastruktur yang merupakan layanan pokok dari kebutuhan dasar masyarakat kota khususnya dalam bertransportasi.
3. Perlu di lakukan pemahaman bahwa pergerakan manusia di perkotaan (dan antar kota) tidak hanya menggunakan moda kendaraan, tetapi juga dengan berjalan kaki dengan basis demand transportasi dan penyediaan layanan minimal yang laik fungsi infrastruktur sesuai dengan klasifikasi jalan yang ada.
4. Kunci dari permasalahan ini disinyalir adalah masalah mental, kepedulian dan edukasi yang sangat lemah di kalangan aparat dan juga masyarakat pengguna jalan sehingga diperlukan segera format *training & re-training* terkait standar pelayanan minimal infrastruktur jalan yang dapat difasilitasi oleh PU bekerjasama dengan bidang Pendidikan Dasar, Menengah sampai Perguruan Tinggi di Indonesia

Rekomendasi

Mengacu kepada hasil analisa persepsi responden instansional dapat ditarik beberapa rekomendasi terkait 3P NSPM ke-PU-an sebagai berikut :

1. Perlu dilakukan segera bentuk *empowering* berupa pendidikan informal dalam format pelatihan yang melibatkan unsur pemerintah-pendidikan-masyarakat (dalam bentuk *three party*

Daftar Pustaka

Panitia Teknik Standarisasi Bidang Konstruksi dan Bangunan, Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan di Kawasan Perkotaan (Pd.T-18-2004B), Departemen Kimpraswil, 2004.

-, “Undang Undang Republik Indonesia No 38 tahun 2004 tentang Jalan”, Dewan Perwakilan Rakyat Indonesia, 2004