

FUNGSI DAN PERAN JALUR PEDESTRIAN BAGI PEJALAN KAKI Sebuah Studi Banding Terhadap Fungsi Pedestrian

Lily Mauliani

*Jurusan Arsitektur Universitas Muhammadiyah Jakarta
Cempaka Putih Tengah 27 Jakarta Pusat 10510*

ABSTRAK. Jalur pedestrian pada sebuah kota adalah bagian yang sangat penting, baik sebagai kelengkapan (amenity) kota maupun sebagai tempat orang berjalan kaki dengan aman dan nyaman. Namun untuk kota Jakarta, dan mungkin juga kota-kota lainnya di Indonesia, pedestrian seringkali mengalami perubahan fungsi tidak hanya sekedar sebagai jalur pejalan kaki namun juga bisa menjadi jalur kendaraan bermotor, area berjualan para pedagang kaki lima yang bersifat mobile, tetapi bisa juga menjadi “ruko” alias rumah toko. Permasalahannya adalah bagaimana nasib para pejalan kaki, dimana mereka dapat berjalan kaki dengan aman, tanpa takut tertabrak pengendara sepeda motor, tersenggol bajay, mikrolet atau mobil pribadi? Pembahasan tentang pedestrian ini dilakukan dengan cara mengamati dan membandingkan antara pedestrian yang ada di Jakarta dan di Singapura, dilihat dari segi fungsi dan penataannya.

Kata kunci : pedestrian, fungsi, pejalan kaki

ABSTRACT. Pedestrian path within the city has been regarded as an important element, either as a city amenity which contribute an aesthetic of city space or as a space for people or pedestrian to walk safely and comfort. Jakarta as one of a big city in Indonesia, has many pedestrian paths within it, but there are many pedestrian paths which have been changed in function. The pedestrian paths are not as a space for people to walk but have been accommodated as motorcycle lines as well as mobile shop or shop-house which has been known as RUKO or rumah toko. The main problem is how people could walk safely and comfort. This discussion of pedestrian paths will be explored in this paper by comparing the function and the design as well as the plan of pedestrian paths in Jakarta and Singapore.

Keywords : pedestrian path, function, pedestrian.

PENDAHULUAN

Jalur pedestrian merupakan salah satu kelengkapan sebuah kota, yang keberadaannya sangat dibutuhkan oleh warga kota yang bersangkutan untuk dapat bergerak dengan mudah, aman dan nyaman dari satu tempat ke tempat lainnya. Untuk sebuah kota seperti Jakarta ini dimana jumlah kendaraan selalu bertambah dari tahun ke tahun peran pedestrian menjadi sangat penting. Pada saat keberadaan pejalan kaki belum mendapat perhatian yang cukup baik dari pemerintah sudah muncul tuntutan dari para *bikers* untuk disediakan jalur khusus bagi para pengendara sepeda. Hal tersebut dikarenakan saat ini kesadaran tentang hidup sehat tanpa polusi sedang gencar-gencarnya dikampanyekan ditengah masyarakat. Kelompok masyarakat yang merespon kampanye tersebut terutama adalah kelompok pekerja, mulai dari usia muda hingga usia paruh baya yang mengaplikasikannya dalam bentuk kegiatan bersepeda ke tempat kerja (*bike to work*).

Pemkot DKI mulai berpikir untuk memfasilitasi para pengendara sepeda tersebut dan tentu saja hal itu tidaklah mudah karena pada dasarnya perencanaan kota Jakarta ini tidak dilakukan secara terpadu dalam arti tidak hanya perencanaan moda transportasi yang tidak terencana dengan baik, perencanaan infrastrukturnyapun dilakukan secara parsial. Sebagai contoh dapat terlihat bahwa untuk mengatasi kemacetan di Jakarta ini pemda DKI masih belum dapat memutuskan dengan tepat moda transportasi umum yang terbaik untuk masyarakat agar penggunaan kendaraan pribadi dapat diminimalisir. Selain itu juga perencanaan infra struktur seperti jaringan-jaringan listrik, telepon, dan air bersih sering kali berubah yang menyebabkan seringnya pula jalan-jalan mengalami bongkar pasang akibat perbaikan, perubahan jaringan-jaringan tersebut di atas. Demikian pula halnya yang terjadi dengan penyediaan sarana jalan, penambahan jalan berupa *fly over*, *underpass*, jalur busway dan sebagainya tidak direncanakan sejak awal secara menyeluruh dan terpadu sehingga yang terjadi adalah tidak semakin baiknya kondisi berlalulintas di Jakarta ini. Kondisi tersebut diperparah dengan tidak adanya ketegasan dalam menegakkan aturan berlalu lintas dari aparat penegak hukum dan rendahnya tingkat kedisiplinan dari warga kotanya sendiri.

Pedestrian itu sendiri sebagai sarana kelengkapan dalam sebuah kawasan kota seharusnya selalu ada dimana jaringan jalan itu berada karena tanpa adanya

pedestrian maka berarti keberadaan para pejalan kaki diabaikan atau dianggap tidak ada. Padahal di belahan bumi manapun tempatnya selalu ada kendaraan dan pejalan kaki yang mulai dari skala perkotaan sampai skala ruang selalu dilakukan analisis tentang perbedaan antara kendaraan dan pejalan kaki tersebut. Memang sudah ada studi/kajian yang dilakukan oleh perguruan tinggi bekerja sama dengan pemda tentang pedestrian namun aplikasi dari hasil studi tersebut baru diterapkan pada sebagian wilayah kota yang masuk dalam kategori pusat kota seperti sepanjang jalan Sudirman – Thamrin di Jakarta atau sepanjang jalan Ir. H. Juanda Bandung. Pertanyaannya kemudian apakah disain pedestrian yang memenuhi syarat hanya boleh dan harus berada di jalan-jalan utama seperti jalan Sudirman – Thamrin saja, yang mungkin alasan estetika kotanya lebih dominan daripada alasan fungsionalnya? Lalu bagaimana dengan pedestrian di wilayah jalan-jalan lainnya? Bukankah hak setiap warga untuk dapat berjalan kaki dengan aman, nyaman adalah sama?

Permasalahan yang akan dibahas adalah peran dan fungsi jalur pedestrian bagi para pejalan kaki. Pada perkembangannya fungsi pedestrian berkembang tidak saja untuk jalur berjalan kaki tetapi juga untuk kegiatan-kegiatan yang bersifat rekreatif, seperti duduk-duduk santai menikmati suasana kota, untuk bersosialisasi dan berkomunikasi antar warganya. Pedestrian dapat didisain di area pertokoan dimana orang dapat berjalan atau duduk-duduk di bangku-bangku yang diletakkan di sana menikmati fasade dari pertokoan disepanjang jalur tersebut. Namun bagi warga Jakarta pengembangan fungsi pedestrian seperti tersebut di atas masih menjadi angan-angan belaka.

KAJIAN PUSTAKA

Pengertian Pedestrian berasal dari kata *pedestres – pedestris* yaitu orang yang berjalan kaki (Dody Darmawan, dari Liza Maneli, Skripsi; Pedestrian dan Jalur Pedestrian). Sedangkan jalur pedestrian atau yang lebih dikenal dengan istilah trotoar berasal dari bahasa Perancis *Trotoire* yang berarti jalan kecil selebar 1,5 – 2 meter, memanjang sepanjang jalan umum, jalan besar atau jalan raya. Dalam teori Kevin Lynch tentang elemen-elemen pembentuk kota jalur pedestrian ini termasuk dalam salah satu bentuk elemen tersebut yaitu elemen Path, yang dapat dijadikan pembatas dari satu wilayah/distrik/blok.

Keberadaan jalur pedestrian tidak hanya sekedar sebagai pemberi kesan pada sebuah kota, dimana jika jalan-jalan dan jalur pedestriannya mengesankan maka kota tersebut juga akan mengesankan, namun juga harus diingat fungsi utamanya yaitu sebagai wadah bagi pejalan kaki untuk dapat bergerak dan berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya dengan aman, dan nyaman, tanpa rasa takut baik terhadap sesama pengguna jalur tersebut maupun terhadap kendaraan (*Pedestrian security* dan *Pedestrian safety*).

Setiap orang harus memiliki kesadaran tentang betapa pentingnya fungsi jalur pedestrian ini bagi setiap warga sebuah kota, seperti yang tertera di dalam Deklarasi universal tentang Hak Asasi pejalan kaki dimana hak pejalan kaki mendapat perlindungan dan bahwa kota dan bentukan lingkungan permukiman yang lain tidak seharusnya menyakitkan atau mengurangi kenyamanan pejalan kaki. Pedestrian yang jalurnya telah diakomodasi di hampir seluruh wilayah perkotaan mempunyai keinginan yaitu keamanan dan kenyamanan dalam berjalan kaki. Pada kenyataannya jalur-jalur pedestrian yang ada sebagian besar tidak dapat memenuhi keinginan para pejalan kaki tersebut. Hal itu bisa terjadi karena berbagai sebab seperti ukuran jalur yang terlalu kecil, letaknya yang terlalu tinggi (20-30 cm dari muka jalan) dan tidak rata, dan yang paling menyedihkan adalah berubahnya fungsi jalur pedestrian menjadi area pedagang kaki lima.

Sebagian orang menganggap kota adalah tempat yang buruk sebagai tempat tinggal karena angka kriminalitas yang tinggi, polusi udara, kemacetan di mana-mana, sanitasi yang buruk dan lain sebagainya. Namun banyak orang tetap bertahan dan bahkan datang lagi ke kota karena memang daya tariknya yang luar biasa, yang oleh kebanyakan orang dianggap mudah untuk mendapatkan uang dibandingkan ketika mereka tinggal di desa. Permasalahan buruknya kondisi di perkotaan ini dapat memicu timbulnya stress dikalangan masyarakat, yang salah satunya disebabkan karena tidak memadainya kondisi jalur-jalur pedestrian. Ketika seseorang menghadapi lingkungan yang tidak sesuai dengan keinginan dan kebutuhannya maka ia harus melakukan penyesuaian-penyesuaian. Perilaku penyesuaian diri ini ada dua jenis yaitu (Sarlito, 1992) : (1) Mengubah tingkah laku agar sesuai dengan lingkungan; (2) Mengubah lingkungan agar sesuai dengan tingkah laku. Menurut Baum (Sarlito, 1992) penyesuaian diri terhadap lingkungan diawali dengan stress, yaitu suatu keadaan dimana lingkungan mengancam atau membahayakan keberadaan atau

kesejahteraan atau kenyamanan diri seseorang. Kondisi stress seperti tersebut di atas hampir dapat dipastikan dialami oleh para pejalan kaki di Jakarta ini. Setiap saat bahaya mengancam mereka akibat dari kondisi jalur-jalur pedestrian yang tidak memadai, bahkan berubah fungsi sehingga para pejalan kaki harus berjalan di jalan raya, beradu cepat (agar selamat) dengan motor, mobil pribadi, dan bus metromini.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan data-data pengamatan lapangan dan studi literatur yang dianalisis dengan cara kualitatif komparatif, yaitu suatu pendekatan yang lebih menekankan pada adanya pemahaman dan bukan pada pencarian kebenaran. Pemahaman didapat melalui cara membandingkan kondisi di suatu tempat dengan tempat lainnya, dalam hal ini kondisi jalur pedestrian yang ada di spotong jalan cempaka putih, Jakarta Pusat dengan kondisi jalur pedestrian di daerah Sembawang, Singapura. Di kedua lokasi tersebut hanya dilakukan pengamatan tanpa wawancara dengan pengguna jalur pedestrian.

GAMBARAN JALUR PEDESTRIAN DI JALAN CEMPAKA PUTIH TENGAH 27

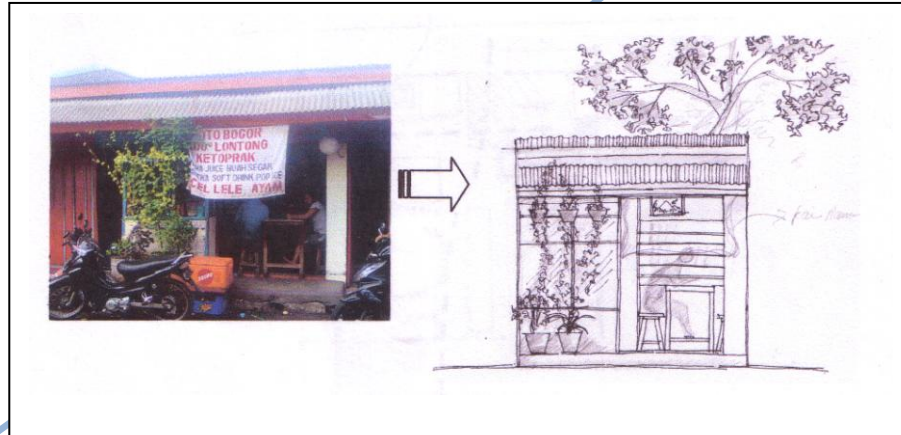
Jalur pedestrian yang menjadi objek pengamatan adalah di jalan Cempaka Putih Tengah 27, Jakarta Pusat dimana jalur tersebut merupakan jalur pedestrian yang berada di lingkungan permukiman. Jalur pedestrian tersebut berada di kanan dan kiri jalan memanjang di depan permukiman dan bangunan-bangunan yang ada di jalan tersebut. Sebenarnya tidak ada yang istimewa dari jalur pedestrian ini jika dilihat dari segi fungsinya sebagai jalur bagi para pejalan kaki, namun karena di jalan tersebut ada beberapa bangunan yang bukan bangunan rumah tinggal maka keberadaan jalur pedestrian tersebut menjadi sangat menarik untuk diamati. Bangunan-bangunan selain rumah tinggal yang ada di jalan tersebut adalah bangunan kampus Universitas Yarsi dan Universitas Muhammadiyah Jakarta, serta kompleks bangunan Rumah Sakit Islam Jakarta serta Wisma PHI. Jalur pedestrian ini menjadi menarik untuk diamati karena salah satu sisi jalur tersebut sudah berubah fungsinya dari jalur untuk pejalan kaki menjadi area pedagang kaki lima (PKL). Untuk kota seperti Jakarta ini perubahan seperti itu juga bukan hal yang aneh atau dengan kata lain sudah 'biasa', namun yang membuatnya tidak biasa adalah bentuk dari lapak-lapak pedagang kaki limanya yang permanen. Jika biasanya lapak PKL dapat dibongkar pasang dan dipindah-

pindahkan maka lapak PKL di jalur pedestrian ini bersifat semi permanen tidak dapat dipindah-pindahkan dengan mudah kecuali dengan cara pembongkaran menggunakan bantuan alat.

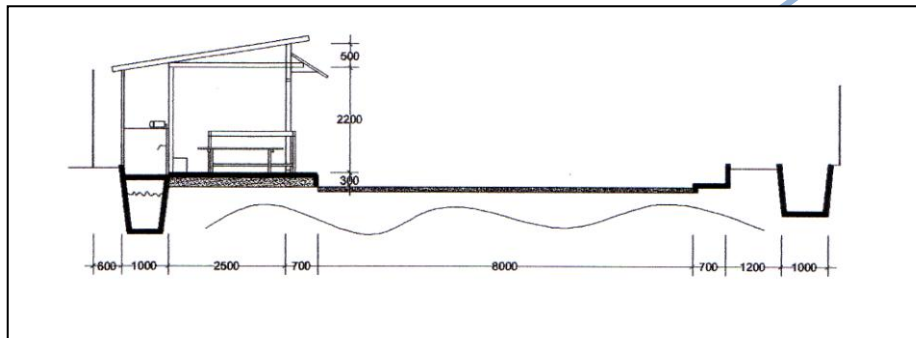
Lapak-lapak PKL ini tidak lagi berbentuk tenda-tenda yang setiap saat dapat dibongkar pasang melainkan sudah berbentuk kios-kios semi permanen dengan konstruksi dinding setengah bata setinggi 90 cm-1 m dan dinding kayu di atasnya. Konstruksi atap kayu dengan penutup atap asbes gelombang sedangkan untuk lantai ada yang menggunakan lantai semen saja dan ada pula yang menggunakan lantai keramik. Kondisi bangunan lapak PKL tersebut dapat dikategorikan sebagai sesuatu yang 'mengagumkan' mengingat bangunan-bangunan lapak tersebut berdiri di atas jalur pedestrian yang sesungguhnya adalah untuk memfasilitasi para pejalan kaki yang akan menuju ke tempat-tempat tertentu dengan aman dan nyaman, terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan. Jenis-jenis usaha yang dijalankan sangat beragam, dari warung makan, warnet, usaha foto copy sampai toko barang kebutuhan sehari-hari. Pada kios-kios PKL tersebut para pedagang tidak hanya berjualan saja tetapi juga tinggal dan hidup layaknya keluarga di dalam sebuah rumah tinggal biasa.

Kios-kios PKL ini berdiri di atas jalur pedestrian dan sebagian saluran pembuangan (got) yang berada di depan pagar Wisma PHI. Di dalam bangunan kios ini para pedagang menyusun dan mengatur ruang-ruang sedemikian rupa untuk area berjualan dan bertempat tinggal. Dengan kondisi jalur pedestrian seperti itu maka sudah dapat dibayangkan bagaimana nasib para pejalan kaki di jalan tersebut. Setiap hari para pejalan kaki harus merasakan ketidak amanan dan (apalagi) kenyamanan dalam berjalan kaki karena harus selalu waspada untuk dapat menghindari kecelakaan tertabrak motor, mobil dan bus metromini. Kondisi menakutkan tersebut sebenarnya dapat sedikit berkurang jika saja jalur pedestrian yang bersebrangan dapat berfungsi dengan baik, namun hal itu tidak dapat terjadi karena jalur pedestrian tersebut tidak lebih baik kondisinya dari jalur pedestrian yang berada di depan Wisma PHI. Lebar pedestrian ini hanya 50 cm, yang di beberapa tempat digunakan untuk meletakkan tempat sampah, tempat berjualan PKL yang moveble, pangkalan ojek dan taksi dan lain sebagainya, sehingga para pejalan kaki di sepanjang jalan ini benar-benar harus berjuang keras untuk dapat sampai di tujuannya dengan selamat. Masalah keselamatan ini sebenarnya tidak hanya menyangkut para pejalan kaki saja tetapi juga menyangkut para pedagang itu sendiri yang pada dasarnya memiliki keluarga

dan anak-anak, yang membutuhkan ruang-ruang yang layak untuk tinggal dan bermain.



Gambar 1. Kios-kios di atas jalur pedestrian Jl. Cempaka Putih Tengah
(Sumber : dokumentasi pribadi, 2010)



Gambar 2. Potongan melintang Jalan Cempaka Putih Tengah 27
(Sumber : Dokumentasi pribadi, 2010)

PEDESTRIAN DI WILAYAH SEMBAWANG, SINGAPURA

Wilayah Sembawang merupakan wilayah yang berada di bagian utara Negara Singapura, yang dapat dikategorikan sebagai wilayah pinggiran kota. Di Sembawang ini memang terdapat gedung-gedung apartemen, perkantoran dan masjid namun demikian tidak terlihat adanya banyak orang yang berlalu lalang di wilayah tersebut, karena selain Negara ini adalah Negara kecil yang jumlah penduduknya amat sedikit tetapi juga karena letaknya yang berada jauh di pinggiran kota.

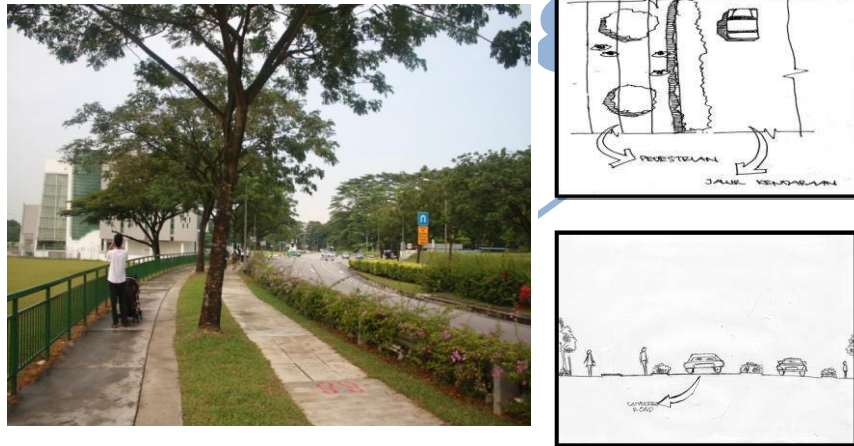
Dalam konteks pembahasan tentang jalur pedestrian ini, jalur pedestrian yang ada di wilayah sembawang menjadi menarik untuk di jadikan pembandingan bagi jalur-jalur pedestrian yang ada di Jakarta maupun di kota-kota lainnya di Indonesia. Walaupun untuk kota Jakarta ini akan lebih tepat jika yang diambil sebagai pembandingan adalah daerah Orchard Road, namun dalam pembahasan ini pembandingan tidak didasarkan pada kesamaan fungsi kotanya tetapi lebih di fokuskan pada pembahasan tentang fungsi dari jalur pedestrian itu sendiri. Secara otomatis ketika seseorang menempuh suatu perjalanan dengan berjalan kaki maka yang diharapkan olehnya adalah rasa aman baik dari sesama pejalan kaki maupun dari kendaraan. Faktor kenyamanan merupakan harapan dan tuntutan yang berikutnya dari pejalan kaki tersebut.



Gambar 3. Jalur Pedestrian di Wilayah Sembawang
(Sumber : Dokumentasi pribadi, 2009)

Jalur pedestrian di wilayah Sembawang didisain dengan memperhatikan keamanan dan kenyamanan berjalan kaki. Hal tersebut dapat dilihat dari adanya dua buah jalur pedestrian yang mengapit sebuah jalur hijau di antaranya (lihat gambar 3). Dengan disain semacam itu maka para pejalan kaki dapat leluasa berjalan dengan rasa aman dan nyaman. Aman dari sesama pejalan kaki dalam hal bersinggungan secara fisik sehingga dapat melakukan tindakan penghindaran baik dalam kondisi aman maupun kondisi terancam, nyaman karena dapat melihat pemandangan di lingkungan sekitar tanpa terganggu. Faktor rasa aman dan nyaman merupakan syarat utama ketika seorang perencana membuat disain jalur pedestrian, seperti yang dikatakan oleh John J. Fruin dalam Donald Watson Et.al (2001) bahwa jalur pedestrian dibuat dengan mempertimbangkan faktor-faktor antara lain : (1) Safety; (2) Security; (3) Convenience; (4) Continuity; (5) Attractiveness

Jalur Hijau yang diapit oleh dua jalur pedestrian benar-benar difungsikan sebagai jalur hijau yang ditanami rumput dan pepohonan sehingga selain berfungsi sebagai unsur estetis juga berfungsi sebagai peneduh bagi para pejalan kaki khususnya dan bagi wilayah tersebut pada umumnya (faktor *attractiveness*).



Gambar 4. Jalur hijau diantara dua jalur pedestrian
(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2009)

KESIMPULAN

Dari pengamatan terhadap dua jalur pedestrian di dua wilayah yaitu Jalan Cempaka Putih Tengah 27 di Jakarta dan di wilayah Sembawang, Singapura dapat terlihat betapa berbedanya sikap dan kepedulian baik dari Penentu Kebijakan, Perencana Kota maupun masyarakat dalam mengapresiasi keberadaan jalur pedestrian. Jika dilihat dari segi fungsi, maka baik jalur pedestrian di Jakarta maupun di Sembawang sama-sama berfungsi untuk mawadahi aktifitas berjalan kaki bagi masyarakat namun jika dilihat dari segi kepedulian terhadap fungsi tersebut barulah akan terlihat dengan jelas perbedaannya.

Di Jakarta sebuah jalur pedestrian bisa memiliki banyak fungsi, antara lain sebagai area duduk-duduk bagi tukang ojek yang menunggu penumpang, pedagang asongan yang menjajakan dagangannya atau bahkan sebagai 'ruko' (rumah toko), yang aneh tapi nyata, itu bisa terjadi di Jakarta dimana orang bisa berdagang dan sekaligus bertempat tinggal di atas trotoar/jalur pedestrian tersebut. Sementara itu masyarakat yang berhak atas jalur tersebut harus rela turun ke jalan utama, dengan risiko dapat mengalami kecelakaan setiap saat. Kondisi ini dapat terjadi akibat lemahnya pengawasan dari para Penentu Kebijakan dan aparat pemerintah yang memang bertugas untuk itu. Yang sangat menyedihkan perubahan jalur pedestrian menjadi fungsi-fungsi lainnya sebagian mendapatkan restu dari pihak yang berwenang dengan bukti adanya surat ijin menjalankan usaha dan memfasilitasi pembangunan lapak-lapak pedagang yang diseragamkan.

Faktor lain yang juga menjadi pendorong bagi terjadinya perubahan fungsi pedestrian di Jakarta ini adalah 'diam'nya pihak Perencana Kota dan masyarakat pengguna jalur pedestrian tersebut. Jika pihak Penentu Kebijakan dan Aparat dianggap lemah maka seharusnya masyarakatlah yang berperan kuat untuk menggugat hak-haknya, hak untuk dapat berjalan kaki dengan aman dan nyaman, hak untuk mendapatkan suasana kota yang baik dan hak untuk diakui keberadaannya sebagai warga kota. Jangan mengkambing hitamkan masalah jumlah penduduk yang lebih banyak dari pada Singapura, yang menyebabkan warganya lebih mudah diatur, atau masalah kebutuhan hidup masyarakat kecil yang berusaha memenuhinya dengan menjadi pedagang kaki lima dan sejuta

alasan-alasan lainnya untuk mensahkan terjadinya perubahan fungsi jalur pedestrian dari fungsi utamanya. Alih-alih memanusiaikan manusia, untuk manusia yang secara fisik normal saja jalur pedestrian di Jakarta ini belum memadai apalagi bagi para penyandang cacat.

Disain jalur pedestrian yang ada di wilayah Sembawang dapat dijadikan sebagai model jalur ganda yang dapat diterapkan di wilayah perkotaan di Indonesia untuk memfasilitasi tidak saja para pejalan kaki tetapi juga masyarakat pengguna sepeda, yang akhir-akhir ini mulai berkembang pesat jumlahnya seiring dengan meningkatnya kesadaran tentang pentingnya penyelamatan bumi dari efek pemanasan global. Dengan adanya dua jalur yang dipisahkan oleh jalur hijau maka akan terdapat batas yang jelas antara jalur pejalan kaki dan jalur sepeda. Pemisahan akan semakin terasa bila ada perbedaan dalam penggunaan material di kedua jalur tersebut dan juga penempatan rambu-rambu sebagai petunjuk.

Diperlukan adanya kesadaran tentang kewajiban-kewajiban dan hak-hak dari setiap unsur masyarakat untuk menempatkan segala sesuatu pada jalur yang benar tanpa mengorbankan siapapun, agar tercapai keselarasan dalam kehidupan warga sebuah kota. Apakah jalur pedestrian seperti di wilayah sembawang hanya akan menjadi khayalan para utopian semata ? Jawabannya tentu 'tidak', jika setiap orang mau peduli dengan orang lain, dimanapun posisi mereka berada.

DAFTAR PUSTAKA

- Darmawan, Dody. (2004). ***Mengamati Peran Pedestrian Dalam Kehidupan Sosial Ekonomi***. Skripsi Tugas Akhir Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta.
- Snyder, James. C (1979). ***Introduction to Urban Planning***. New York. Mc Graw-Hill Book Company.
- Shirvani, Hamid. (1985). ***The Urban Design Process***. New York. Van Nostrand Reinhold Company.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. (1992). ***Psikologi Lingkungan***. Jakarta. PT Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Watson, Donald. Ed.al, (2001). ***Time Saver Standards for Urban Design***. Mc.Graw Hill

copyright