

ALIH FUNGSI TROTOAR UNTUK PEJALAN KAKI

Sonya Sidjabat
STMT Trisakti
sidjabatsonya@gmail.com

ABSTRACT

In Jakarta, the sidewalks for pedestrians, are not only bad but also switched functionally. With that being said, sidewalks and zebra cross have become meaningless. PELANGI, one of the Non-Governmental Organization (LSM) that works dominately on the urban studies, mentioned that 65% of the accident on main roads, sadly involved the death of pedestrians, whereas 35% of the victims are underaged kids. These facts, though, have to be considered as our motivation to work on the sidewalks, making it suitable and comfortable to be walked through (walkable). Being supported and encouraged by the qualitative method and literature, indeed, pedestrians also have the same rights in using the roads.

Keywords: *the sidewalks functional, the safety of pedestrians*

PENDAHULUAN

Sebagaimana diketahui, jumlah pejalan kaki di Indonesia masih tergolong sedikit, bahkan termasuk sebagai salah satu aktivitas yang sering dihindari. Banyak alasan yang membuat orang lebih memilih naik kendaraan walau hanya untuk pergi ke tujuan yang berjarak 300 meter. Padahal, sejak awal, segala fasilitas jalan telah disediakan oleh pemerintah untuk mempermudah mobilitas. Jika ditinjau dari sisi transportasi, berjalan kaki biasa disebut sebagai perekat (*glue*) antarmoda, dan lewat aktivitas ini, maka, kita dapat melihat apakah suatu fasilitas trotoar dirawat dengan baik atau tidak. Penelitian ini bertitik tolak di Jakarta, yang memiliki total panjang jalan kurang lebih 7200 km, namun hanya menyediakan 900 km sebagai fasilitas trotoar --- ini pun sudah banyak yang rusak dan beralih fungsi. Sejumlah trotoar di Jakarta yang sudah beralih fungsi menjadi tempat berjualan pedagang kakilima atau tempat parkir: Jalan TB Simatupang, Jakarta Selatan, Sepanjang Casablanca, Sepanjang jalan Mampang Prapatan dan Buncit Raya, Sepanjang jalan Pasar Minggu, Sepanjang jalan Gatot Subroto, Sepanjang jalan Kalibata, Sepanjang jalan Otista, Sepanjang jalan Jatinegara, Trotoar Tanjung Barat,

Trotoar Kota Tua. Demikian pula ada tiga belas trotoar di Jakarta Pusat yang akan diperbaiki dan sekaligus akan dijadikan percontohan. Adapun trotoar tersebut, yakni: Jalan Batu Tulis, Jalan Pecenongan, Jalan Samanhudi, Jalan Gunung Sahari, Jalan Letjen Suprpto, Jalan Cempaka Putih Tengah, Jalan Abdul Rahman Saleh I, Jalan Cokroaminoto, Jalan Johar Baru I, Jalan Percetakan Negara, Jalan Merdeka Utara, Jalan Majapahit, Jalan Budi Utomo (www.instran.org). Angka kecelakaan dengan korban pejalan kaki menjadi pembunuh nomor dua di dunia maupun di Indonesia sehingga harus ada kesadaran untuk melindungi pejalan kaki. Pasalnya, sejauh ini di Indonesia, belum ada komitmen seluruh pihak untuk melindungi perjalanan kaki dengan menyiapkan berbagai infrastruktur pedestrian. Direktur Keselamatan Transportasi Darat Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Gde Pasek Suardika mengatakan, angka kecelakaan dengan korban pejalan kaki di Indonesia memiliki persentase yang cukup tinggi yakni sekitar 30% dari 3.675 kasus kecelakaan yang terjadi sepanjang 2013. “Korban pejalan kaki terbanyak adalah anak-anak serta orang lanjut usia. Ini menjadi tanda bahwa Indonesia gagal melindungi warga negara yang rentan”. Keselamatan pejalan kaki menurutnya terabaikan, baik oleh pemerintah pusat maupun daerah karena selama ini belum ada kesadaran bahwa jalan kaki juga merupakan suatu moda transportasi yang juga diatur dalam Undang-undang (UU) No.22/2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. (Bisnis.com). Salah satu media cetak, Koran Tempo Makassar, pada Juni 2013 memuat sebuah tulisan pada kolomnya yang berjudul “Kota tanpa Pejalan Kaki” oleh Erni Aladjai, yang merasa kecewa terhadap pengguna kendaraan bermotor yang tidak bisa menghargai kepentingan pejalan kaki. Fasilitas pejalan kaki ini kerap kali diabaikan oleh para pengguna kendaraan bermotor, trotoar dan *zebra-cross* seperti tidak punya arti, padahal, pengaturan fungsi pengaturan jalan sudah amat jelas sebagaimana yang tercantum pada UU No. 38 tahun 2004, UU No. 34 tahun 2006, dan UU No. 22 tahun 2009. Hal tersebut di atas tak luput dari perhatian Pelangi, sebagai salah satu LSM yang bergerak dalam bidang studi perkotaan, bahkan pernah meliris sebuah data yang menyebutkan bahwa 65% kecelakaan di jalan raya melibatkan kematian pejalan kaki, dengan 35% korbannya adalah anak-anak. Secara umum dapat dikatakan, mengingat berjalan kaki dinilai kurang efektif, serta gaya hidup yang konsumtif, maka, aspek kenyamanan dan keamanan bagi para pejalan kaki pun makin terlupakan. Jalur pedestrian yang tidak terawat, tidak memadai, dan bahkan tidak tersedia, telah mendorong banyak orang semakin enggan berjalan kaki di kota-kota besar, tidak terkecuali di Jakarta. Selaras dengan yang tersebut di atas, bagi daerah perkotaan, pengangkutan

memegang peranan yang sangat menentukan. Kota yang baik dapat ditandai dengan melihat kondisi pengangkutannya. Pengangkutan yang aman dan lancar, selain mencerminkan keteraturan kota, juga mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian kota. Perwujudan kegiatan pengangkutan yang baik adalah dalam bentuk tata jaringan jalan dengan segala kelengkapannya, yakni rambu lalu lintas, lampu lalu lintas, marka jalan, petunjuk jalan, trotoar, dan lain-lainnya. Begitu sangat pentingnya hak pejalan kaki di mata dunia, sehingga, pada Oktober 1988 menjadi pembahasan yang cukup oleh Parlemen Eropa (*The European Parliament*). Hal tersebut selaras dengan pendapat Fruin (1971) yang menyebutkan hak-hak pejalan kaki sebagai berikut:

1. Dapat menyeberang dengan rasa aman tanpa perlu takut akan ditabrak oleh kendaraan;
2. Memiliki hak-hak prioritas terhadap kendaraan mengingat pejalan kaki juga termasuk yang mencegah terjadinya polusi;
3. Mendapat perlindungan pada cuaca buruk;
4. Menempuh jarak terpendek dari sistem yang ada;
5. Memperoleh tempat yang tidak hanya aman, tetapi juga menyenangkan;
6. Memperoleh tempat untuk berjalan yang tidak terganggu oleh siapapun.

Tulisan ini dibuat oleh penulis berupa naratif deskriptif dari berbagai sumber bacaan/literature yang menelaah keadaan trotoar di Jakarta saat ini dan keadaan trotoar yang bagaimana diharapkan kedepannya agar bisa menjadi ruang publik/jalur pejalan kaki yang nyaman dan aman bagi para pejalan kaki.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tidak bisa dipungkiri, berdasarkan jumlah kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki di dunia, menurut data dari Organisasi Kesehatan Dunia (*World Health Organization*) 2013, tiap tahunnya, sedikitnya 270.000 pejalan kaki meninggal di jalan atau lebih dari 5.000 pejalan kaki per minggu. WHO juga menyebutkan, bahwa korban pejalan kaki adalah 22% dari total kecelakaan lalu lintas jalan atau sebesar 1.24 juta mengalami kematian, belum lagi jumlah korban yang mengalami luka dan cacat. Ketua Koalisi Pejalan Kaki, Alfred Sitorus kepada BBC menyebutkan, data kepolisian 2011, sebanyak 18 pejalan kaki meninggal dunia. Hal inilah yang mendorong koalisi ini untuk melakukan aksi di trotoar rutin dilakukan setiap Jumat. Kenyataan tersebut tidak lain karena tidak berfungsinya trotoar dengan baik, selain rusak, juga sering disalahgunakan oleh pedagang kakilima, sebagai jalur motor, dan lahan parkir. Padahal, seharusnya yang menyalahgunakan trotoar atau pedestrian jalan dapat

menyadari bahwa yang mereka lakukan dapat membahayakan keselamatan para pejalan kaki, karena mereka terpaksa berjalan di bahu jalan. Tidak cukup sampai di situ, pot bunga atau pohon besar di tengah trotoar sebenarnya sangat membahayakan bagi kaum difabel --- padahal, sebagaimana yang kita ketahui, jalur trotoar yang baik tidak hanya dapat diakses oleh pejalan kaki, namun juga oleh mereka yang mempunyai keterbatasan kemampuan (penyandang cacat). Selain dari keselamatan, ternyata, para pejalan kaki juga belum mendapatkan faktor kenyamanan, diantaranya trotoar sulit dipijak secara layak. Di sini, banyak trotoar yang desainnya dibuat seadanya, tidak memenuhi standar fasilitas pejalan kaki. Sehingga tidak jarang kita menemukan trotoar yang tiba-tiba tersekat oleh dinding toko, atau trotoar yang naik turun dengan perbedaan tinggi yang tidak beraturan, bahkan tanpa jalur penyeberangan. Oleh sebab itu, sungguh sangat wajar jika pejalan kaki dapat dikatakan sebagai pengguna jalan yang tertindas, mengingat faktor keselamatan, kenyamanan dan kelayakan masih tersisihkan ketimbang dengan pengguna kendaraan bermotor. Sudah barang tentu, ketimpangan tersebut telah memicu kepedulian masyarakat akan hak para pejalan kaki. Seperti yang dilakukan oleh *SafeSteps*, organisasi yang membuat aksi peduli dan petisi untuk memperjuangkan hak pejalan kaki melalui gerakan *Sunny Sidewalks* di acara *Car Free Day* pada Mei 2014 lalu. Pemrakarsa gerakan ini menyatakan bahwa sudah saatnya masyarakat mengumpulkan suara demi diperbaikinya fasilitas pejalan kaki dan ketegasan sanksi bagi para pelanggar --- mengingat, masyarakat kita cenderung lebih malu ketika dikenai sanksi sosial dengan cara memarahi pesepeda motor yang naik ke trotoar. Mereka memulai aksi ini untuk restorasi trotoar di kawasan Kemang. Selain yang tersebut di atas, juga ada beberapa upaya nyata lainnya, seperti “Kampanye Pejalan Kaki” pada tahun 2012, “Aksi Stop Jarah Trotoar-Safe Pedestrian” oleh para relawan dari *Road Safety Association* (RSA) pada tahun 2013 di Bundaran Hotel Indonesia, serta “Pentas Pantomim Trotoar” dari kelompok MALMIJELA di Yogyakarta pada tahun yang sama. Di tingkat internasional, ada beberapa asosiasi di dunia yang terkait dengan pejalan kaki, salah satunya adalah Federasi Internasional Pejalan Kaki (IFP), suatu organisasi non-profit yang didirikan pada tahun 1963 dengan tujuan untuk mempromosikan dan membela hak-hak pejalan kaki diseluruh dunia. Dalam usahanya mencapai tujuan tersebut, IFP bekerjasama dengan berbagai lembaga internasional, di antaranya PBB dan Uni Eropa serta organisasi non-pemerintah lainnya. Adapun, salah satu kegiatan dari organisasi ini adalah melakukan evaluasi dan memberikan masukan bagi kebijakan-kebijakan terkait keamanan lalu lintas yang dikeluarkan oleh pemerintah setempat. Saat ini, anggota IFP

tersebar di 25 negara di dunia. Pada tiap tahunnya, mereka mengadakan kongres bersama untuk memilih presiden dan komite eksekutif yang tugasnya merumuskan program kerja asosiasi selama satu tahun ke depan (www.pedestrians-int.org). Sementara di Indonesia, masyarakat pejalan kaki tergabung dalam suatu komunitas yang bernama Koalisi Pejalan Kaki (KPK). Ahmad Syarifuddin, penggiat koalisi pejalan kaki mengatakan bahwa sejak berdirinya komunitas pejalan kaki, pada 22 Juli 2012, tercatat 10 ribu orang yang tersebar di berbagai kota melalui media sosial. Namun hanya sekitar 50 orang yang aktif mengkampanyekan pentingnya trotoar dan jembatan penyeberangan. Apalagi, di Jakarta hak pejalan kaki seperti trotoar dan jembatan penyeberangan hanya 6 persen dari total jalan. Sebagaimana kita ketahui, salah satu upaya memberikan prioritas kepada keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki adalah melalui penyediaan fasilitas penyeberangan yang layak. Oleh karena itu, Kementerian PU pada 2014 telah menyusun peraturan baru mengenai pedoman perencanaan, penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan. Hal ini tertuang di dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014. Adapun, tujuan akhir dari pedoman ini adalah menciptakan jaringan pejalan kaki yang aman, nyaman, dan manusiawi terutama di kawasan perkotaan, sehingga masyarakat lebih memilih untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi publik. Secara harfiah, kriteria bagi kelayakan trotoar sebagaimana yang biasa disebut dengan WI, atau *Walkability Index* adalah skala kedekatan (*proximity*) dan keterkaitan moda (*connectivity*) perjalanan. Meski WI lebih erat dihubungkan dengan pejalan kaki, namun standar ini juga berlaku bagi pesepeda dan pengguna transportasi umum yang transit. Contoh wilayah yang sudah menerapkan WI adalah Kanada, terutama Vancouver dan Ontario, di kedua kota inilah lahan pejalan kaki dinyatakan benar-benar layak pakai. Di sini ada 3 faktor utama yang dianggap menjadi penentu besaran WI, yaitu penggunaan lahan, sistem transportasi, dan keputusan investasi. Sementara, aspek-aspek yang bisa diukur dengan WI antara lain kepadatan hunian, kepadatan komersial, dan keterhubungan jalan. Pada intinya, ketika WI terpenuhi, maka, bisa dipastikan lingkungan tersebut aman dan nyaman. Rendah polusi serta penghuninya cenderung lebih sehat. Oleh sebab itu, untuk menyamakan hak para pejalan kaki dengan pengguna jalan yang lain, maka, Ditjen Bina Marga Kementerian PU telah membuat kriteria fasilitas bagi pejalan kaki, adapun kriteria terpenting dalam merencanakan fasilitas penyeberangan adalah antisipasi terhadap kecelakaan diharapkan, standar minimal tersebut bisa membuat para pejalan kaki merasa

aman dan nyaman. Pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Jaringan pejalan kaki adalah ruas pejalan kaki, baik yang terintegrasi maupun terpisah dengan jalan, yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki serta menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan/atau fasilitas pergantian moda. Prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki adalah fasilitas yang disediakan di sepanjang jaringan pejalan kaki untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki (Pasal 1 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014). Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dilakukan dengan mempertimbangkan: karakteristik sistem transportasi dan pergantian moda serta pusat kegiatan; karakteristik fungsi jalan dan penggunaan lahan; ketersediaan penyeberangan; ketersediaan jalur hijau; letak prasarana jaringan pejalan kaki; dan bentuk prasarana jaringan pejalan kaki (Pasal 10 Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014). Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dilakukan dengan mempertimbangkan: kriteria penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki; kriteria ketersediaan ruas pada jaringan pejalan kaki. Pejalan kaki adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di lintasan pejalan kaki baik dipinggir jalan, trotoar, lintasan khusus bagi pejalan kaki ataupun menyeberang jalan. Untuk melindungi pejalan kaki dalam berlalu lintas, pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki. (Wikipedia) Hak seorang Pejalan kaki dilindungi oleh UU nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada pasal 13, yakni: (1) Pejalan Kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain, dan (2) Pejalan Kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan. Pejalan kaki memiliki hak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar dan tempat penyeberangan. Pengendara yang masuk trotoar dikenakan denda, begitu juga penyalahgunaan, seperti berdagang dan parkir. Dari keterangan di atas, trotoar merupakan hak bagi pejalan kaki. Trotoar merupakan jalur pejalan kaki yang umumnya memiliki posisi yang sejajar dengan jalan. Posisinya lebih tinggi dari jalan raya, hal ini untuk menjamin keamanan pejalan kaki. Kondisi Trotoar di Jakarta sangat beragam tergantung pada lokasi yang ada. Kondisi trotoar di Jakarta dapat dianalisa sebagai berikut: - Trotoar tempat berdagang. Trotoar yang lebar belum tentu nyaman. Banyak sekali trotoar yang dimanfaatkan oleh para pedagang yang menggunakan badan trotoar sehingga mengurangi lebar jalan yang bisa digunakan pejalan kaki. Contohnya, di sepanjang jalan depan perkantoran, rumah sakit, pasar, atau trotoar dekat

dengan pusat keramaian warga lainnya. - Tidak semua trotoar dilengkapi dengan fasilitas disabilitas. Sebagian besar trotoar atau fasilitas pejalan kaki bagi orang yang menyandang disabilitas, masih kurang jumlahnya. Khususnya, pejalan kaki yang merupakan penyandang cacat tuna netra, hanya sebagian jalan besar sudah mempergunakan tanda-tanda khusus berupa ubin kuning. Saat ini, sejumlah di antaranya dalam keadaan rusak. Selain itu, jika diperhatikan, contoh di sepanjang Jl. Gatot Subroto, terkadang tanda khusus ini hilang. Trotoar yang dilengkapi ubin penanda warna kuning, diperuntukkan untuk tuna netra. - Trotoar tidak dilengkapi dengan penerangan yang cukup. Saat malam tiba, berjalan di trotoar menjadi sangat tidak nyaman. Rasa takut bisa menyergap karena penerangan lampu jalan yang berada di trotoar tidak cukup terang untuk menyinari. Misalnya, di sekitar Jl. Dukuh Atas. - Tinggi rendah trotoar tidak sama, terutama trotoar yang berada di depan perkantoran, menyesuaikan dengan pintu masuk ke kantor yang bersangkutan. Jadi pejalan kaki jika menggunakan trotoar harus naik dan turun pada ketinggian yang tidak sama. Tinggi rendah trotoar yang tidak sama membuat pejalan kaki berjalan di badan jalan. - Banyak trotoar yang berlubang. Trotoar dalam kondisi berlubang dengan mudah bisa ditemukan dimanapun. Lubang yang ada di trotoar selain membahayakan bagi pejalan kaki juga sangat tidak memenuhi unsur kenyamanan. - Trotoar disalahgunakan untuk mengatasi macet. Saat macet di jalan raya, pengguna sepeda motor sering memanfaatkan trotoar yang ada untuk mengatasi kemacetan dan bisa mendahului kendaraan yang lain, yang sama-sama sedang berada di tengah kemacetan. Hal ini bisa membuat keselamatan pejalan kaki terancam. - Pojok atau badan trotoar penuh dengan gardu dan tiang penempatan gardu dan tiang yang memenuhi trotoar jalan, terutama di sisi sudut trotoar, sehingga membuat pejalan kaki harus turun ke badan jalan saat melintas. - Trotoar sering digunakan sebagai tempat sampah. Banyak sekali trotoar yang digunakan sebagai tempat pembuangan sampah sementara oleh masyarakat. Umumnya, jika berada di pojokan atau dekat pepohonan yang rimbun. - Trotoar merupakan tempat parkir. Penggunaan trotoar sebagai tempat parkir juga merupakan hal yang biasa dilihat. Sepeda motor naik di atas trotoar atau bahkan kendaraan roda dua dan empat diparkir dengan santai di atas trotoar. Pada tahun 2015, Dinas Bina Marga DKI Jakarta telah berjanji memperbaiki sejumlah pedestrian yang rusak di ibu kota pada tahun ini. Kepala Bidang Pemeliharaan Dinas Bina Marga DKI Jakarta, Suko Wibowo, mengatakan pihaknya telah menyiapkan anggaran sebesar Rp 30 miliar untuk pemeliharaan trotoar dan betonisasi jalur bus Transjakarta berskala kecil. Trotoar yang ada, dilebarkan dari 1.5 meter menjadi 3 meter. Hal ini merupakan

komitmen untuk memperhatikan kepentingan para pejalan kaki di Jakarta. Selain melakukan pelebaran, Bina Marga juga hendak merapikan tiang-tiang yang biasa berdiri di tengah trotoar. Hal itu perlu dilakukan untuk menambah kenyamanan pejalan kaki, terutama bagi penyandang disabilitas. Ahli tata kota dari Universitas Tarumanegara, Suryono Herlambang mengatakan, kehadiran trotoar yang memadai sangat penting untuk mendukung peralihan dari moda transportasi pribadi ke publik. Menurutnya, pembangunan transportasi publik dikatakan optimal jika kondisi trotoar semakin baik. Untuk itu fungsi dan fasilitas yang dibutuhkan juga harus dilengkapi, seperti bangku, pohon peneduh atau koridor berkanopi, dan lokasi yang telah ditentukan untuk pedagang kakilima. Trotoar di Jakarta masih harus bergulat dengan kondisi aman dan leluasa dari kendaraan bermotor. Trotoar diharapkan mempunyai nilai estetika dan daya tarik dengan dilengkapi penyediaan sarana dan prasarana jalan, seperti pohon peneduh/taman, bangku, dan tempat sampah. Dengan demikian trotoar bisa menjadi ruang publik/jalur pejalan kaki yang masih dirindukan kenyamanan dan keamanannya bagi para pejalan kaki.

FOTO



Gambar.1 Relawan Road Safety Association (RSA) melakukan kampanye keselamatan pejalan kaki di Bundaran Hotel Indonesia

Relawan Road Safety Association (RSA) melakukan kampanye keselamatan pejalan kaki di Bundaran Hotel Indonesia, Jakarta, Minggu (12/5/2013). Foto: VIVANews/Ikhwan Yanuar Foto: VIVANews/Ikhwan Yanuar.

Minggu, 12 Mei 2013 | 15:04 WIB

METRO

Aksi "Stop Jarah Trotoar" di Bundaran HI

VIVANews - Relawan Road Safety Association (RSA) melakukan kampanye keselamatan pejalan kaki di Bundaran Hotel Indonesia, Jakarta, Minggu (12/5/2013). Aksi itu merupakan kampanye agar pengguna jalan menghormati hak-hak pejalan kaki. Foto: VIVANews/Ikhwan Yanuar.

ACARA JAKARTA Sunny Side Walks

25 May 2014 @ 00:02 sampai 23:59

Event Navigation



Gambar.2 ACARA JAKARTA Sunny Side Walks

ACARA JAKARTA Sunny Side Walks – SafeSteps mengajak masyarakat khususnya pejalan kaki, untuk ikut menyebarkan kepedulian dengan berpartisipasi dalam acara:

- Acara Jakarta
- Sunny Side Walks

- (Fashion show, musical performance, live digital petition)
- yang akan diselenggarakan pada saat car free day 25 Mei 2014
- Jl. Jend. Sudirman Jakarta Selatan
- (HBKB Stage, Around Bunderan HI)



Gambar.3 Kondisi Trotoar di Jakarta, salah satunya trotoar yang menuju ke kampus Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi (STMT) Trisakti Jl. IPN No. 2 Cipinang Besar Selatan, Jakarta Timur 13410

SIMPULAN

Sebagaimana kita ketahui bersama, total kecelakaan yang mencederai pejalan kaki terutama di Jakarta masih tergolong tinggi. Dari total kecelakaan yang mencapai 31.100 orang, pejalan kaki menempati posisi ketiga terbesar, yakni 21% dari total korban yang meninggal. Kenyataan ini adalah akibat dari fasilitas pejalan kaki kerap kali disalahgunakan oleh para pengguna kendaraan bermotor. Oleh karena itu, sangat diperlukan sikap dan tindakan pemerintah yang tegas untuk mengembalikan fungsi dan fasilitas pejalan kaki, di antaranya dengan merelokasi para pedagang kakilima dan membuatkan area khusus parkir kendaraan yang layak tanpa harus mengganggu kepentingan pejalan kaki. Idealnya, fasilitas pejalan kaki berupa trotoar ditempatkan di: 1. Daerah perkotaan yang secara tingkat kepadatan penduduknya tinggi 2. Jalan yang memiliki rute angkutan umum yang tetap 3. Daerah yang memiliki aktivitas kontinyu yang tinggi, seperti misalnya jalan-jalan di pasar dan pusat perkotaan Lokasi yang memiliki kebutuhan/permintaan yang tinggi dengan periode yang

pendek, seperti misalnya stasiun-stasiun bus dan kereta api, sekolah, rumah sakit, lapangan olah raga 5. Lokasi yang mempunyai permintaan yang tinggi untuk hari-hari tertentu, misalnya lapangan/gelanggang olah raga, gedung perkantoran, masjid, gereja, dan tempat ibadah lainnya. Trotoar adalah fasilitas publik yang mutlak untuk para pejalan kaki. Maka dengan kondisi trotoar yang lebar, bersih, rapi, bebas dari para pedagang kakilima dan kendaraan bermotor lainnya. Trotoar yang nyaman dan aman adalah simbol, bagaimana sebuah perencanaan tata-kota baik menempatkan semua pengguna jalan, baik pejalan kaki, pengendara motor dan pedagang kakilima mempunyai tempat yang layak dan manusiawi. Daftar trotoar di Jakarta yang sudah memadai dapat kita jumpai di daerah Sudirman-Thamrin, daerah Medan Merdeka seputar Monumen Nasional (Monas), sepanjang Casablanca, sepanjang jalan Gatot Subroto, sepanjang jalan Medan Merdeka Barat-Selatan, sepanjang Istana Merdeka, sepanjang Lapangan Banteng, sepanjang Senen, Gunung Sahari, Pasar Baru, Kelapa Gading, sepanjang ruas jalan Teluk Betung. Sedangkan trotoar yang belum memadai dapat kita jumpai di Taman Daan Mogot, trotoar jalan Dharmawangsa Raya, jalan IPN Cipinang Besar Selatan, jalan TB. Simatupang, sepanjang jalan Mampang Prapatan dan Buncit Raya, sepanjang jalan Pasar Minggu, sepanjang jalan Ciputat, Lebak Bulus, sepanjang jalan Otista, sepanjang jalan Jatinegara, trotoar Tanjung Barat, trotoar kota tua. Sehingga, tidak ada yang bisa menepis jika di Indonesia, salah satu kota yang berhasil mengelola trotoarnya dengan aktivitas kehidupan sosial dan menjadi citra kota adalah Yogyakarta dengan jalur pejalan kakinya di Malioboro.

DAFTAR PUSTAKA

- Aladjai; 2013, Kota Tanpa Pejalan Kaki, Tempo. Available at: <http://koran.tempo.co/konten/2013/06/22/313591/Kota-tanpa-Pejalan-Kaki>. (Accessed at: 9 Mei 2014).
- Pelangi; 2003, Hak Pejalan Kaki yang Terabaikan, Pelangi Indonesia. Available at: <http://archive.today/NjC5X>. (Accessed at: 9 Mei 2014).
- Fruin, JJ; 1971, Designing for Pedestrians: A Level of Service Concept. Highway research Record No. 355, pp. 1-15.
- Iskandar Abubakar; 2012, Manajemen Lalu Lintas Suatu Pendekatan Untuk Mengelola dan Mengendalikan Lalu Lintas, Trasindo Gastama Media.

M.N. Nasution, M.S.Tr., APU; 2008, Manajemen Transportasi, Edisi Ketiga, Penerbit Ghalia, Indonesia.

Poerwadarminta; 1976, Kamus Besar Bahasa Indonesia.

Rukmana, D.; 2013, Kebutuhan terhadap Pedoman Pejalan Kaki, Dirjen Penataan Ruang, Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia.

RSA; 2013, Hasil Survei tentang Keselamatan Jalan, Indonesia. Road Safety Association. Available: at:
<http://www.rakyatmerdekaonline.com/news.php?id=11>
<http://rsa.or.id/siaran-pers-road-safety-association-rsa-indonesia-hasil-survey-2014-rsa-indonesia-tentang-keselamatan-di-jalan/>.
(Accessed at: 5 Juli 2014).

WHO; Make Walk Safe, 2013. The 2nd United Nations Global Road Safety Week in the Eastern Mediterranean Region, World Health Organization. Available at:
http://www.emro.who.int/images/stories/media/2nd_UN_Global_Rd_Sfty_Wk_EMRO_flyer_EN_-_FIN.pdf. (Accessed at: 9 Mei 2014).

PERUNDANG-UNDANGAN

UU nomor 26 tahun 2007 pasal 28 huruf c tentang penataan ruang, perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan program dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan. UU nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 13. UU No. 38 tahun 2004, UU No. 34 tahun 2006, dan UU No. 22 tahun 2009, Fungsi Pengaturan Jalan. Presiden RI; Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2011 tentang Manajemen Rekayasa, Analisa Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas. Available at: <http://www.presidentri.go.id/DokumenUU.php/625.pdf>. (Accessed at: 9 Mei 2014). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014, Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

www.pedestrians-int.org.
www.wikipedia.org/safety.
www.instran.org.
www.bisnis.com.
www.kompasiana.com.