

PERBANDINGAN ANTARA JALAN PROTOKOL GATOT SUBROTO DAN MEGA KUNINGAN DI DKI JAKARTA

Geggy Gamal Surya
Program Studi Desain Produk Universitas Esa Unggul, Jakarta
Jalan Arjuna Utara Tol Tomang Kebun Jeruk, Jakarta 11510
Geggy.gs@esaunggul.ac.id

Abstrak

Pedestrian adalah jalur pejalan kaki atau bisa disebut dengan istilah *footway*. Pedestrian pada wilayah Gatot Subroto perlu dikaji karena masih tertinggal dengan pedestrian wilayah Mega Kuningan di Jakarta Selatan. Alasan Mega Kuningan menjadi pembanding karena Mega Kuningan adalah contoh pedestrian yang baik untuk kualitas dan mutu. Sedangkan Gatot Subroto adalah jalur protokol dan merupakan jalur yang lebar dan panjang. Maka dari itu, perlu ditingkatkan mutu dari trotoar Gatot Subroto guna untuk kenyamanan dan keamanan masyarakat Indonesia maupun asing.

Kata kunci: pedestrian walk, footway, trotoar

Pendahuluan

Perkembangan suatu kota sangat berkaitan pada faktor penduduknya, bergantung dari daya dukung lahan, dan kemampuan daerah tersebut ditinjau dari segi pendanaan atau anggaran biaya. Penataan kota menyangkut penempatan sarana yang diperuntukkan bagi masyarakat, sehingga adanya spesifikasi ruang dan kegiatan kota, dengan sendirinya menuntut adanya fasilitas yang memadai. Kota sebagai pusat kehidupan sebuah negara, harus disadari bahwa diperlukan sarana dan prasarana perhubungan untuk mampu menjangkau semua tempat yang dibutuhkan (pusat kegiatan) agar aktifitas masyarakat kota dapat berjalan secara lebih akseleratif.

Permasalahan

Bagi para pengguna kendaraan telah disediakan jalur-jalur lalu lintas jalan yang diatur sedemikian tertib. Begitu pula bagi para pejalan kaki, telah ada jalur trotoar yang disediakan secara khusus. Akan tetapi pada kenyataannya sekarang ini trotoar sudah tidak lagi difungsikan sebagaimana idealnya. Kebanyakan trotoar-trotoar di D.K.I Jakarta telah beralih fungsi. Trotoar banyak dipenuhi oleh bangunan-bangunan kecil yang bersifat permanen dan nonpermanen, seperti kios atau gerai pedagang kaki lima, pot tanaman taman kota, penempatan poster dan papan reklame, parkir kendaraan, kotak surat, pos polisi, dan berbagai jenis bangunan lain. Berdasarkan latar belakang ini, maka penulis tertarik untuk

melakukan studi penelitian mengenai kenyamanan pejalan kaki dalam pemanfaatan trotoar di jalan protokol kota Jakarta.

Inti Permasalahan

Masalah di dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui beberapa hal diantaranya :

- Apakah trotoar sudah memenuhi unsur ramah lingkungan?
- Apakah jalur trotoar khususnya di jalanbenar-benar dimanfaatkan sebagaimana fungsi sebenarnya ?
- Apakah trotoar benar-benar sudah memenuhi rasa aman bagi orang yang berjalan di atasnya?

Tujuan & Manfaat

Tujuan diadakannya penelitian ini adalah untuk mengetahui beberapa hal diantaranya:

1. Untuk mengetahui bagaimana kondisi trotoar yang ada di jalan utama Mega Kuningan dan Gatot Subroto, Jakarta Selatan.
2. Untuk mengembangkan trotoar / pedestrian di D.K.I Jakarta yang sebagaimana mestinya (layak, nyaman & aman) sesuai prosedur tata kota Jakarta.

Berdasarkan latar belakang diatas maka dapat disimpulkan manfaat penelitian adalah sebagai berikut :

1. Hasil penelitian ini merupakan informasi yang dapat digunakan untuk pengembangan desain trotoar yang baik dan benar.
2. Meningkatkan kajian desain tentang trotoar/pedestrian.
3. Sebagai bahan masukan maupun kritik kepada Pemerintah Kota maupun pihak pihak yang terkait, mengenai kondisi serta kebutuhan pejalan kaki akan rasa kenyamanan terhadap pemanfaatan fasilitas jalur trotoar.

Trotoar

Trotoar dalam bahasa Inggris disebut dengan *footway* yang artinya bagian jalan yang dikhususkan untuk pejalan kaki (Kamus Lengkap 8 Teknik Sipil, 2001 : 300). Dalam pengertian yang lain Trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan, yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki (Sutono dkk, 2003 : 15).

Trotoar merupakan jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas yang khusus dipergunakan untuk pejalan kaki (pedestrian). Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, Sukiman dalam Pamungkas (2003 : 19).

Tabel 1

Lebar Trotoar Menurut Kep. Menhub. No KM. 65/1993

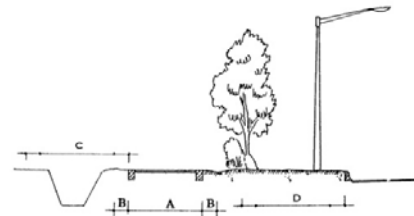
No	Lokasi Pengadaan Trotoar	Lebar Trotoar Minimal
1.	Jalan di daerah perkotaan	4,00 meter
2.	Di wilayah perkantoran utama	3,00 meter
3.	Di wilayah industri	
	a. pada jalan primer	3,00 meter
	b. pada jalan akses	2,00 meter
4.	Di wilayah pemukiman	
	a. pada jalan primer	2,75 meter
	b. pada jalan akses	2,00 meter

Tabel 2
Penambahan Lebar Jalur Pejalan Kaki

No	Jenis Fasilitas	Lebar Tambahan (cm)
1	Kursi Roda	100 - 120
2	Tiang lampu penerang	75 - 100
3	Tiang lampu lalu lintas	100 - 120
4	Rambu lalu lintas	75 - 100
5	Kotak surat	100 - 120
6	Keranjang sampah	100
7	Tanaman peneduh	60 - 120
8	Pot bunga	150

Berikut adalah bagan komposisi peruntukan lahan untuk trotoar merujuk dari Petunjuk Tertib Pemanfaatan Jalan No. 004/T/BNKT/1990 Direktorat Jendral Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota.

Tipe A :

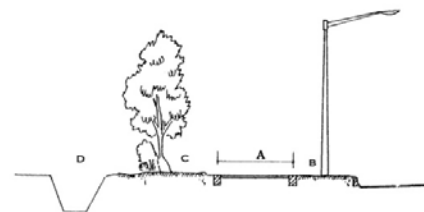


Gambar 1

Petunjuk Tertib Pemanfaatan Jalan Tipe A

- A = Lebar trotoar, 1.5 m
- B = Luas kebebasan samping, 0.5 m
- C = lebar saluran air, 1 m
- D = lebar peresapan, 3 m

Tipe B :



Gambar 2

Petunjuk Tertib Pemanfaatan Jalan Tipe B

- A = Lebar trotoar, 1.5 m
- B = lebar peresapan, 1.5 m

C = lebar peresapan, 2 m

D = lebar saluran air, 1 m

Dapat disimpulkan dari beberapa pengertian dan peraturan pemerintah terkait dengan fungsi trotoar, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Ramah terhadap lingkungan
 - a. Trotoar haruslah memenuhi unsur penyerapan air hujan sehingga dapat dijadikan sebagai daerah resapan air.
 - b. Trotoar juga seharusnya memenuhi unsur penghijauan, sehingga trotoar juga dapat ditanami pohon dan rumput agar udara menjadi lebih segar.
2. Keamanan pengguna trotoar
 - a. Aman dari kecelakaan, karena trotoar berada tepat disisi jalan raya yang sangat padat.
 - b. Aman dari sengatan matahari atau polusi udara
3. Kenyamanan pengguna trotoar
 - a. Trotoar hendaklah nyaman bagi penggunaannya sehingga tingkat kehidupan di daerah perkotaanpun lebih baik.
 - b. Trotoar juga harus bebas dari pedagang kaki lima yang seringkali memakai trotoar untuk berjualan yang mengakibatkan trotoar menjadi sempit bahkan kehilangan fungsinya.
 - c. Trotoar juga harus bebas dari pot bunga yang besar yang dapat menyempitnya ukuran trotoar tersebut.

Aspek Teknis

Kondisi trotoar di ruas-ruas jalan di kota Jakarta hampir serupa baik yang sudah lama maupun yang baru. Yang berbeda material yang dipakai di permukaan atas dan kerbnya. Oleh karena itu penelitian ini dilakukan di ruas-ruas jalan di kawasan jalan jalan Gatot Subroto. Kondisi trotoar yang dijumpai sbb.:

1. Trotoar dibangun di atas (menutupi) got. Saat membuat trotoar got tidak dibersihkan dengan baik dulu, atau bekas-bekas penyangga dalam pembangunan trotoar tidak dibersihkan sehingga jalan air dalam got tidak lancar. Pada musim hujan jalan-jalan yang sebelum dibangun trotoar jarang banjir tetapi setelah ada trotoar selalu banjir dengan permukaan air cukup

tinggi. Kondisi tersebut sangat mengganggu kelancaran lalu lintas.

2. Trotoar dibangun sebagai pinggiran jalan. Karena setiap pengaspalan jalan, jalan ditumpuk sekitar 5-10 cm maka trotoar makin rendah. Untuk mengantisipasinya trotoar di buat agak tinggi (dengan kerb lebih dari 20-25 cm) dari permukaan jalan. Ketinggian kerb trotoar dipersyaratkan maksimal 10 cm. Hal ini sangat mengganggu kendaraan karena bumper mobil sering terantuk di trotoar atau sulit membuka dan menutup pintu mobil apabila parkir atau turun dekat trotoar. Tinggi kerbs kurang lebih 10 cm.
3. Trotoar lebih tinggi dari halaman rumah sehingga pada setiap pintu masuk trotoar diturunkan sehingga permukaan trotoar tidak rata atau banyak naik turun. Hal ini menyulitkan bagi pejalan kaki terutama bagi penyandang cacat mata atau kaki, pemakai kursi roda atau pendorong kereta bayi (4,5,6). Kondisi demikian sangat rawan kecelakaan.
4. Trotoar sering terputus (tidak menyambung), baik karena ada kali, karena tembok, ada leneng, tiang traffic light, bangunan suci, gardu, pemadam kebakaran dsb. Pembuatan trotoar yang terputus akan menyulitkan pemakai, akibatnya pejalan kaki akan turun ke jalan atau melalui jalan lain yang jelas tidak nyaman dan akan berbahaya bagi keselamatannya.
5. Trotoar dibangun di atas got dan terputus tanpa ada penghalang atau tanda lainnya. Kondisi demikian sangat berbahaya bagi pejalan kaki yang kebetulan kurang perhatian atau asik ngobrol dengan temannya atau menikmati pemandangan di sekitarnya.
6. Handel penutup kontrol drainase trotoar sering menonjol ke atas sehingga sangat membahayakan bagi pejalan kaki karena kaki bisa tersandung besi tersebut. Handel penutup drainase got menonjol ke atas.
7. Penutup kontrol drainase trotoar banyak yang pecah atau terbuka sehingga trotoar berlubang. Hal ini sangat berbahaya bagi keselamatan pengguna dan kurang baik dipandang. Di samping itu apabila got di bawahnya berisi air buangan yang kotor yang menimbulkan bau yang kurang sedap.

8. Lebar efektif minimum ruang pejalan kaki berdasarkan kebutuhan orang adaah 60 cm ditambah 15 cm untuk bergoyang tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total minimal untuk 2 orang pejalan kaki bersamaan atau 2 orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi berpapasan menjadi 150 cm.
9. Dalam keadaan ideal untuk mendapatkan lebar minimum Jalur Pejalan Kaki (W) dipakai rumus sebagai berikut:

$$w = \frac{P}{35} + 1,5$$

Keterangan:

P = volume pejalan kaki (orang/menit/meter)

W = lebar Jalur Pejalan Kaki.

10. Lebar Jalur Pejalan Kaki harus ditambah, bila pada jalur tersebut terdapat perlengkapan jalan (road furniture) seperti patok rambu lalu lintas, kotak surat, pohon peneduh atau fasilitas umum lainnya.
11. Jalur Pejalan Kaki harus diperkeras dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas yang dapat berupa kerb atau batas penghalang.
12. Perkerasan dapat dibuat dari blok beton, perkerasan aspal atau plesteran.
13. Permukaan harus rata dan mempunyai kemiringan melintang 2-3 % supaya tidak terjadi genangan air. Kemiringan memanjang disesuaikan dengan kemiringan memanjang jalan, yaitu maksimum 7 %.

Aspek Estetika

Aspek estetika atau aspek desain pada pembangunan trotoar juga mempunyai peranan penting dalam hal memperindah tampilan kota supaya terlihat rapi dan enak dipandang. Namun kadang aspek estetika sering pula dianggap tidak terlalu penting sehingga dalam mendesain sebuah trotoar menjadi terkesan apa adanya saja.

Aspek Fungsi

Fungsi trotoar haruslah menjadi prioritas utama dalam pembuatan sebuah trotoar. Banyak kasus ditemukan bahwa, fungsi dari trotoar hanya sebagai pelengkap sarana dan prasarana jalan saja, tidak merupakan aspek yang harus diutamakan beberapa kasus ditemukan bahwa

fungsi trotoar sudah berubah menjadi tempat parkir, sebagai pangkalan ojek, sebagai tempat berdagang atau ada juga yang merusak fungsi dari trotoar itu adalah peletakan bunga ditengah-tengah trotoar sehingga lebar trotoar menjadi kecil.

Aspek Lingkungan

Kenyamanan pengguna trotoar dalam memakai trotoar haruslah menjadi perhatian, namun aspek lingkungan dalam hal ini adalah membuat trotoar yang menjadi ramah terhadap lingkungan. Hal itu meliputi pohon-pohon yang ditanami di sepanjang trotoar dan menyediakan tempat dimana air hujan bisa terserap oleh tanah. Trotoar berkaitan dengan penanaman pohon penghijauan di pinggir jalan. Penanaman pohon penghijauan karena perencanaannya kurang terpadu sering menimbulkan masalah. Di atas sering bermasalah dengan jaringan listrik dan telepon. Di bawah berebut dengan pembangunan jaringan air minum, telepon dan trotoar. Apabila trotoar dibangun lebih dulu pohon penghijauan sering ditanam dekat atau menempel dengan kerb trotoar. Apabila pohon penghijauan ditanam lebih dulu ternyata trotoar dibuat mengelilingi pohon tersebut atau pohon di tengah trotoar. Kedua kondisi tersebut jelas akan mengganggu trotoar dan penghijauan sendiri. Trotoar tidak akan bertahan lama akan dirusak oleh pertumbuhan pohon. Pemakai trotoar tidak akan bisa melewati trotoar karena terhalang oleh pohon tersebut. Hal demikian jelas tidak nyaman bagi pejalan kaki.

Mekanisme Trotoar

Trotoar berfungsi sebagai jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas kendaraan, yang khusus dipergunakan oleh pejalan kaki. Untuk keamanan pejalan kaki maka trotoar ini harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan, oleh struktur fisik berupa *kerb*. Perlu atau tidaknya trotoar disediakan sangat tergantung bagi 22 volume pedestrian dan volume lalu lintas pemakai jalan tersebut, lebar trotoar yang digunakan pada umumnya berkisar antara 1,5 – 3,0 Meter.

Apakah kota besar bernama Jakarta sudah bisa disebut demokratis, jika menggunakan perspektif tersebut? Jawabannya adalah belum. Sebab, masih lebih banyak trotoar yang tidak bisa diakses pejalan kaki

daripada yang bisa dilalui dengan nyaman dan aman. Buktinya banyak kejadian tragis karena yang memakan korban akibat berjalan di badan jalan. Hal ini terjadi karena trotoar tertutup oleh sejumlah pedagang kaki lima. Selain pedang, trotoar juga banyak difungsikan untuk tiang-tiang spanduk, pot-pot yang besar.

Apabila seseorang sedang berkendara dan berhenti di dekat lampu lalu lintas (traffic light) di persimpangan jalan, biasanya di atas marka pembatas jalan dan tepat di tengah jalur untuk penyeberang jalan (zebra cross) akan bisa ditemui sebuah papan bertulisan :

“UNTUK PEJALAN KAKI TELAH DILINDUNGI OLEH UNDANG-UNDANG (UU) NO.14 TAHUN 1992 PASAL 22, 23 DAN 26 SERTA PERATURAN PEMERINTAH (PP) NO.43 TAHUN 1993 PASAL 28, 39, 55, 66 DAN 84”.

Semua orang mungkin bisa membaca tulisan ini, namun sepertinya tidak semuanya memahami maksudnya. Sebagian orang tidak mengetahui dengan tepat isi undang-undang dan peraturan pemerintah tersebut atau bahkan tidak pernah mengetahui undang-undang dan peraturan pemerintah. Jadi pada akhirnya disebabkan kurangnya pemahaman akan isi dan maksud dari tulisan tersebut, maka secara ironis terjadilah pelanggaran terhadap undang-undang dan peraturan tersebut, tepat di depan tulisannya.

Fasilitas Pejalan Kaki adalah seluruh bangunan pelengkap yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan demi kelancaran, keamanan dan kenyamanan, serta keselamatan bagi pejalan kaki. Jalur Pejalan Kaki adalah lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki, dapat berupa Trotoar, Penyeberangan Sebidang (penyeberangan zebra atau penyeberangan pelikan), dan Penyeberangan Tak Sebidang. Trotoar adalah Jalur Pejalan Kaki yang terletak pada Daerah Milik Jalan yang diberi lapisan permukaan dengan elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, dan pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan. Arus Pejalan Kaki adalah jumlah pejalan kaki yang melewati suatu penampang tertentu, yang biasanya dinyatakan dengan jumlah pejalan kaki per satuan waktu (pejalan/menit).

Lingkungan yang seharusnya

Ditjen Bina Marga (1992) menyatakan bahwa jalur pejalan kaki dan perlengkapannya harus direncanakan sesuai ketentuan. Ketentuan secara umum adalah sebagai berikut :

1. Pada hakekatnya pejalan kaki untuk mencapai tujuannya ingin menggunakan lintasan sedekat mungkin, dengan nyaman, lancar dan aman dari gangguan.
2. Adanya kontinuitas Jalur Pejalan Kaki, yang menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan, dan begitu juga sebaliknya.
3. Jalur Pejalan Kaki harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitasnya seperti: rambu-rambu, penerangan, marka, dan perlengkapan jalan lainnya, sehingga pejalan kaki lebih mendapat kepastian dalam berjalan, terutama bagi pejalan kaki penyandang cacat.
4. Fasilitas Pejalan Kaki tidak dikaitkan dengan fungsi jalan.
5. Jalur Pejalan Kaki harus diperkeras dan dibuat sedemikian rupa sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air, serta disarankan untuk dilengkapi dengan peneduh.
6. Untuk menjaga keselamatan dan keleluasaan pejalan kaki, sebaiknya dipisahkan secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan.
7. Pertemuan antara jenis Jalur Pejalan Kaki yang menjadi satu kesatuan harus dibuat sedemikian rupa sehingga memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

Aspek Lokasi

Ditjen Bina Marga (1992) juga menyatakan lokasi jalur pejalan kaki dan fasilitasnya dengan ketentuan sebagai berikut:

- Trotoar
 - Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi luar bahu jalan atau sisi luar jalur Daerah Manfaat Jalan (DAMAJA). Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tempat Trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila keadaan topografi atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan.
 - Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi dalam saluran drainase terbuka atau

- di atas saluran drainase yang telah ditutup.
- Trotoar pada tempat pemberhentian bus harus ditempatkan secara berdampingan / sejajar dengan jalur bus.
 - Perlindungan bagi pejalan kaki
 - Menurut undang-undang yang berisi peraturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan (No.14 Tahun 1992), Pada pasal 22, 23 dan 26 dari undang-undang tersebut berisi perlindungan khusus bagi pengguna jalan yang berjalan kaki. Seperti disebutkan pada pasal 22 ayat (1) berbunyi :*“Untuk keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan ditetapkan ketentuan-ketentuan mengenai : butir (g) perilaku pengemudi terhadap pejalan kaki”*.
 - Pada pasal 23 ayat (1) disebutkan :*“Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib : butir (b) mengutamakan keselamatan pejalan kaki; dan pasal 26 ayat (1) menyebutkan : “Pejalan kaki wajib berjalan pada bagian jalan dan menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki, sedangkan ayat (2) :*“Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah”*”*.
 - Sedangkan Peraturan Pemerintah (No. 43 Tahun 1993) adalah peraturan yang memperjelas secara terperinci UU No.14 tersebut di atas yang membahas mengenai prasarana dan lalu lintas jalan. Seperti pada pasal 28 ayat (1) disebutkan :*“Alat pemberi isyarat lalu lintas berfungsi untuk mengatur kendaraan dan atau pejalan kaki. Pada ayat (2) :*“Alat pemberi isyarat lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), terdiri dari : butir (b) lampu dua warna, untuk mengatur kendaraan dan/atau pejalan kaki.*”*
 - Pada pasal 39 ayat (1) disebutkan :*“Fasilitas pendukung meliputi fasilitas pejalan kaki, parkir pada badan jalan, halte, tempat istirahat, dan penerangan jalan”*. Sedangkan pada ayat (2) :*“Fasilitas pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), terdiri dari : a. trotoar ; b. tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan atau rambu-rambu; c. jembatan penyeberangan ; d. terowongan penyeberangan”*.
 - Pada pasal 55 dinyatakan pengemudi dilarang melewati : *“butir (b) kendaraan lain yang sedang memberi kesempatan menyeberang kepada pejalan kaki atau pengendara sepeda”*.
 - Pada pasal 66 ayat (1) :*“Setiap jalan dapat dipergunakan sebagai tempat berhenti atau parkir apabila tidak dilarang oleh rambu-rambu atau marka atau tanda-tanda lain atau di tempat-tempat tertentu”*. Pada ayat (2) dipertegas :*“Tempat-tempat tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) yaitu : butir (a) sekitar tempat penyeberangan pejalan kaki, atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan; butir (b) pada jalur khusus pejalan kaki”*.
 - Juga pada pasal 84 dinyatakan pengemudi kendaraan bermotor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki :*“butir (a) yang berada pada bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki; butir (b) yang akan atau sedang menyeberang jalan”*.

Fasilitas yang semakin minim untuk pejalan kaki

A. Sonny Keraf (2006) menyatakan bahwa dengan semakin banyaknya jumlah kendaraan bermotor, baik mobil ataupun sepeda motor, maka posisi pejalan kaki semakin terpinggirkan di jalan-jalan kota besar. Lebar jalan yang semakin tidak mencukupi untuk menampung padatnya arus lalu lintas di jalan, menjadikan trotoar sebagai bagian dari hak para pejalan kaki - seperti disebutkan di dalam undang-undang dan peraturan pemerintah di atas - terpaksa dipersempit untuk menambah luas badan jalan.

Trotoar yang dulunya berukuran 5 feet atau kaki - istilah yang kemudian diucapkan secara terbalik menjadi kaki lima - sekarang di beberapa ruas jalan ukurannya hanya tersisa sekitar 2 kaki (1 kaki = 0,305 meter) atau

sekitar 60 centimeter saja. Coba bandingkan dengan ukuran sebelumnya selebar 5 kaki atau kurang lebih 1,5 meter. Ukuran trotoar selebar 60 centimeter ini pastilah tidak cukup untuk dilalui oleh dua orang pejalan kaki yang berjalan dari dua arah yang berbeda. Apabila mereka bertemu maka salah seorang harus mengalah turun ke badan jalan, dan ini berarti adalah bahaya yang akan dihadapinya di tengah lalu lintas kendaraan yang melaju. Resiko tertabrak oleh kendaraan-kendaraan yang melintas cepat akan menjadi mungkin terjadi.

Penyelenggaraan pemerintahan yang baik akan menentukan sejauh mana tujuan penyelenggaraan pemerintahan itu bisa dicapai dan diwujudkan. Paradigma penyelenggaraan pemerintahan yang benar adalah, pemerintah memerintah berdasarkan aspirasi dan kehendak masyarakat demi menjamin kepentingan bersama seluruh rakyat. Untuk mewujudkan paradigma penyelenggaraan pemerintahan yang benar ini, penyelenggaraan pemerintahan itu sendiri harus dilaksanakan secara baik.

Pelaku Pembangunan

Pelaku pembangunan juga disebut sebagai *development stakeholder*, peran serta atau keterkaitannya dalam pembangunan dapat berbeda tahapannya, tergantung pada besar kecilnya peranan dan besar tidaknya dampak keterlibatan (Mohamad Soerjani, 2007, *Lingkungan Hidup /The Living Environment*), Pelaku pembangunan dapat dikategorikan sebagai berikut :

1. Pemerintah
2. Unit Kerja Kementerian Lingkungan Hidup
3. Swasta, Pengusaha
4. Lembaga Kependidikan
5. Swadaya Masyarakat
6. Media Massa

Ruang Terbuka Hijau dan Peraturan Lingkungan Lanskap Kota

Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang pasal 29 ayat 2 menetapkan proporsi ruang terbuka hijau pada wilayah kota paling sedikit 30 persen dari luas wilayah kota dan ayat 3 menetapkan proporsi ruang terbuka hijau publik pada wilayah kota paling sedikit 20 persen dari luas wilayah kota. Bagi kota Jakarta dan barangkali juga bagi kota-

kota besar lainnya di Indonesia, ini adalah pekerjaan rumah yang sangat berat. Kondisi ruang terbuka hijau publik di Jakarta sekarang ini menurut data terakhir baru mencapai angka lebih kurang 10 persen. Sedangkan target pengembangan ruang terbuka hijau dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi DKI Jakarta 2010, ditetapkan lebih kurang 15 persen. Luas propinsi DKI Jakarta lebih kurang 650 km². Berarti masih dibutuhkan penambahan areal ruang terbuka hijau sebesar 32,5 juta m² lagi. Kalau saja diasumsikan harga tanah paling murah di Jakarta saat ini Rp 400.000 per m² maka dibutuhkan biaya sebesar Rp 13 triliun. Maka apabila harus memenuhi target 20 persen berarti biaya yang diperlukan dua kali lipatnya yaitu Rp 26 triliun.

Jelas hal tersebut akan sangat memberatkan APBD DKI Jakarta. Oleh karena itu tidak ada pilihan lain untuk mencapai angka 30 persen tersebut yang harus dilakukan adalah promosi pengadaan ruang terbuka hijau privat di pekarangan rumah, perkantoran, industri, hotel, rumah sakit dan lain sebagainya. Selain itu pembangunan rumah susun menggantikan hunian-hunian padat dan kumuh juga merupakan salah satu cara untuk meningkatkan cadangan ruang terbuka hijau privat. Pencadangan ruang terbuka hijau privat ini hanya bisa dicapai melalui regulasi yang ketat yaitu melalui peraturan lansekap kota, yang dapat dikatakan tidak satupun kota-kota di Indonesia memilikinya.

Ketiadaan peraturan lansekap kota juga telah mengakibatkan penataan ruang terbuka hijau di kota-kota besar Indonesia sangat berantakan. Di Jakarta misalnya bisa kita jumpai banyak pohon yang menyeberang jalan akibat pelebaran jalan tetapi tidak ditebang, sehingga berpotensi menyebabkan pengendara sepeda motor tumbang karena menabrak pohon.

Banyak juga rambu-rambu lalu lintas yang tertutup dedaunan dan batang pepohonan sehingga terhalang dari pandangan, menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas. Tata cara penanaman pohon seenaknya tidak memperhatikan keindahan dan kepentingan kota lainnya. Penyerobotan trotoar untuk tanaman hias di lingkungan perumahan oleh pemilik rumah dibelakangnya juga marak, seperti yang terjadi di Pondok Indah dan sama sekali tidak menyisakan ruang untuk pejalan

kaki. Hal ini sangat bertentangan dengan kaidah penataan lansekap kota bahwa trotoar diprioritaskan untuk pejalan kaki dan harus ditanami pohon peneduh, bukan tanaman hias. Jarak penanaman pohon sepanjang jalan sering tidak beraturan dan jaraknya ke pinggir trotoar terlalu sempit dan membahayakan kendaraan.

Pemilihan pepohonan juga terkesan asal-asalan tidak mengacu kepada standar manual tentang jenis-jenis pohon yang diperkenankan untuk ditanam. Peraturan lansekap kota adalah merupakan salah satu bagian dari peraturan zonasi kotadan mempunyai tujuan sebagai berikut :

1. Mencegah terjadinya erosi lereng daerah sepanjang sungai / pegunungan melalui penanaman kembali vegetasi.
2. Melindungi manusia dari dampak negatif energi surya dengan menyediakan bayang-bayang pohon di atas jalan, jalur pejalan kaki, area parkir dan area perkerasan lainnya.
3. Memelihara (konservasi) air tanah dangkal untuk tujuan penyiraman / irigasi tanaman dan pepohonan
4. Mengurangi resiko kebakaran melalui perencanaan dan tata letak tumbuhan yang mudah terbakar.
5. Memperbaiki kinerja lingkungan terbangun dengan peningkatan kualitas dan kuantitas lansekap.

Persyaratan umum penanaman dan irigasi

- Jumlah pohon dan jenis tanaman
 - Mengatur tentang jumlah titik penanaman pepohonan dan jenis-jenis tanamannya pada satuan luas tertentu sesuai dengan penggunaan lahannya (daerah industri perumahan, komersial dan lain sebagainya), mengacu kepada standar manual yang ada.
- Persyaratan material pepohonan
 - Mengatur antara lain tentang larangan penanaman dengan species tanaman yang bersifat “invasive” (menyerang), keharusan penyediaan daerah akar untuk setiap pohon antara 1,50 m² sampai dengan 3,60 m², keharusan merawat pohon-pohon sedemikian rupa sehingga semua cabangnya berada di atas jalur pejalan kaki minimum 1,80 meter di atas

permukaan jalur tersebut dan cabang-cabang di atas jalur kendaraan berada 4,20 meter di atas permukaan jalur tersebut, keharusan menanam tanaman asli yang benar-benar tanaman lokal, dan lain sebagainya.

- Persyaratan irigasi
 - Mengatur antara lain tentang jaminan semua material tanaman memiliki sistem irigasi otomatis dan permanen di bawah permukaan tanah dan dirancang agar kebutuhan air mencukupi bagi semua tanaman, cipratan air tidak boleh melintasi garis batas properti atau area yang diperkeras untuk pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan, dan lain sebagainya.
- Persyaratan luas penanaman
 - Mengatur tentang luas minimum lahan terbuka yang harus ditanami.
- Persyaratan penanaman area dan jumlah penanaman pada pekarangan sisi jalandan pekarangan sisa
 - Mengatur tentang luas penanaman minimum pekarangan sisi jalan (antara garis sempadan jalan dan garis sempadan bangunan) maupun pekarangan sisa (belakang dan samping) sesuai dengan jenis penggunaan lahannya. Misalnya pada hunian unit tunggal maupun rumah susun, minimal 50 % dari luas pekarangan sisi jalan harus ditanami dengan jumlah titik pohon wajib 0,05 titik/m², untuk daerah komersial 30 %, industri 20 %. Untuk pekarangan sisa 3,60 m² per pohon.
- Persyaratan pohon jalan dan badan jalan publik
 - Persyaratan pohon jalan meliputi jumlah pohon dan lokasinya. Jumlah pohon yang diwajibkan ditetapkan 24 inch² untuk setiap 9 meter frontage. Jarak spasi pohon yang ditanam dapat bervariasi untuk mengakomodasi kondisi atau pertimbangan desain (misalkan satu pohon palem berbatang coklat dengan tinggi 3 m untuk setiap 6 meter frontage jalan). Apabila kondisi tapak (parkway) tidak memungkinkan penanaman pohon maka pohon-pohon dapat ditempatkan pada property privat dalam jarak 3 meter dari garis sempadan jalan di sepanjang frontage tersebut.

Lokasi penanaman pohon adalah antara pinggir trotoar sampai batas pagar property, ditempatkan sekurang-kurangnya pada jarak 2,10 meter dari muka pinggir trotoar di atas jalan utama / arteri atau jalan cepat yang mempunyai kecepatan kendaraan 90 km / jam. Untuk klasifikasi jalan lainnya tidak lebih dekat dari 1,20 meter dari pinggir trotoar. Pohon-pohon jalan harus dijauhkan dari perlengkapan kota pada jarak minimum 6 meter terhadap rambu lalu lintas, 1,5 meter dari jaringan utilitas bawah tanah, 3 meter dari hidran, tiang-tiang listrik, telepon dan lain sebagainya. Pada setiap persimpangan harus ada daerah bebas pohon dalam radius 7,5 meter dan hanya boleh ditanami tumbuhan semak yang tingginya tidak boleh lebih dari 60 cm, sehingga tidak menutupi lampu lalu lintas.

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survey, yaitu studi pengamatan langsung di lapangan dan studi literatur berdasarkan hasil-hasil penelitian sebelumnya guna pengumpulan data dan informasi untuk menjawab permasalahan-permasalahan yang ada dalam penelitian ini.

Objek Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini, objek yang diteliti adalah area Mega Kuningan (sebagai contoh yang baik) dan area Gatot Subroto (sebagai contoh yang buruk). Selain itu juga meneliti tentang aspek lingkungan, aspek teknis, aspek fungsi dan aspek estetika. Hal yang menjadi objek penelitian utama adalah pedestrian pada area tersebut. Hasilnya akan dikaitkan dengan pembangunan trotoar yang mengikuti prosedur lansekap tata kota D.K.I Jakarta.

Penelitian dilakukan dengan metode kualitatif, dikarenakan peneliti ingin mendapatkan data yang mendalam serta mengetahui secara lebih jelas mengenai objek yang diteliti. Peneliti melakukan penelitian secara langsung dan terlibat sebagai instrumen penelitian. Menjelaskan bahwa penelitian kualitatif adalah salah satu prosedur penelitian

yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan dan perilaku orang-orang yang diamati. Pendekatan kualitatif diharapkan mampu menghasilkan uraian yang mendalam tentang ucapan, tulisan, dan atau perilaku yang dapat diamati dari suatu individu, kelompok, masyarakat, dan atau organisasi tertentu dalam suatu setting konteks tertentu yang dikaji dari sudut pandang yang utuh, komprehensif, dan holistik.

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian diadakan di jalan protokol kota Jakarta, yaitu sepanjang jalan jalan Gatot Subroto dan Mega Kuningan. Diadakannya pembandingan supaya dapat dengan jelas mengetahui apakah kondisi trotoar di Jakarta khususnya di jalan-jalan yang disebutkan diatas sudah memenuhi criteria sebagai trotoar yang baik.



Gambar 3

Peta Jakarta Selatan, kawasan Mega Kuningan dan Gatot Subroto

1. Lokasi yang diteliti, Gatot Subroto
2. Lokasi yang diteliti dekat flyer kuningan, Gatot Subroto
3. Lokasi yang diteliti menuju pancoran, Gatot Subroto
4. Lokasi yang diteliti di kawasan Mega Kuningan

Gambar peta diatas adalah fokus permasalahan trotoar yang ada di daerah tersebut. Permasalahan negatif terletak di kawasan Gatot Subroto dan hal yang positif terletak di kawasan Mega Kuningan.

Materi dan Metode Pengumpulan Data

Materi penelitian :

- sebagai sampel adalah trotoar di sepanjang ruas jalan Gatot Subroto dan daerah Mega Kuningan

Metode Pengumpulan Data :

- Observasi, foto dan komparasi atau perbandingan

Jadwal Penelitian

Tabel 3
Jadwal & Jenis Kegiatan

No	Jenis Kegiatan	Tahun 2013						
		1	2	3	4	5	6	7
1	Tahap Konseptual	x						
2	Tahap Perancangan dan Perencanaan		x	x				
3	Tahap Mendesain instrument pengumpulan data penelitian.			x	x	x		
4	Tahap Empirik (pengumpulan data, penyiapan data untuk analisis)				x	x	x	
5	Tahap Analitik (analisis data, penafsiran hasil)						x	x

Hasil dan Pembahasan Perbedaan Trotoar

Hasil penelitian dibawah ini adalah hasil ke lapangan yang hasilnya diukur dengan meteran (ukuran lebar trotoar) dan memakai kamera untuk mengambil gambar yang ada di lapangan. Lapangan yang dimaksud adalah Mega Kuningan yang terletak di Jakarta Selatan dan Gatot Subroto bagian Jakarta Selatan.

Trotoar Yang Baik

Dibawah ini akan dijelaskan trotoar yang baik di dalam kawasan Jakarta di daerah Mega Kuningan, Jakarta Selatan.



Gambar 4

Area pejalan kaki di Mega Kuningan

Dengan peraturan pemerintah, pada daerah perkotaan minimal lebar trotoar adalah 4 meter. Inilah contoh yang baik untuk penataan di kawasan Jakarta yaitu Mega Kuningan di Jakarta Selatan.



Gambar 5

Mega Kuningan, Urutan pembangunan trotoar yang baik adalah (dari kiri) rumput, pohon, pedestrian, saluran air

Marka trotoar untuk pejalan kaki sangat dipedulikan dan dipelihara oleh pihak yang mengelola daerah tersebut.



Gambar 6

Penempatan Pepohonan di Mega Kuningan

Ukuran lebar tata letak :

A : peresapan, 1,5 m

B : perkerasan, 3 m

C: perkerasan, peresapan, 1,5 m

D : peresapan, 1 m



Gambar 7

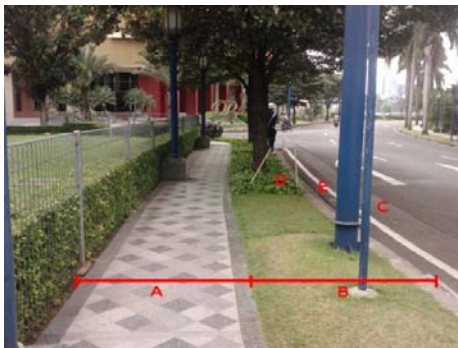
Pedestrian di sekitar sisi barat Mega Kuningan

Ukuran lebar :

A : peresapan, 0,5 m

B : perkerasan, 1,5 m

C : peresapan, 3,5 m



Gambar 8

Kawasan Mega Kuningan, Trotoar dengan lebar dibawah 2 meter

Ukuran lebar & penjelasan :

A : perkerasan, 1,5 m

B : peresapan, 1,5 m

C : tiang

D : peresapan, pepohonan

E : saluran air



Gambar 9

Trotoar yang tertata dengan lebar dibawah 2 meter di Mega Kuningan

Ukuran lebar & Penjelasan :

A : peresapan, 1,5 m

B : perkerasan, 1,5 m

C : peresapan diagonal, 1,5 m

D : pepohonan



Gambar 10

Suasana malam di Mega Kuningan

Ukuran lebar & penjelasan :

A : peresapan, 1,5 m

B : perkerasan dan peresapan, 1,5 m

C : perkerasan 3 m

D : peresapan, 1,5 m

E : lampu dan pepohonan

F : pepohonan

Trotoar Yang Buruk

Di bawah ini akan dijelaskan gambar trotoar yang buruk di kawasan Jakarta yaitu daerah Gatot Subroto, Jakarta Selatan.



Gambar 11

Tidak terawatnya trotoar di gatot subrotodan digunakan oleh pengendara 2 roda



Gambar 12

Trotoar di beberapa ruas jalan Gatot Subrotodidak disediakan di lokasi 1 (sesuai peta pada gambar 3)

Hal seperti gambar 14 merupakan trotoar yang mengganggu pejalan kaki dan tingkat kenyamanan di jalan tersebut rendah.

Perbandingan dengan Singapura

Kualitas trotoar kawasan kota Jakarta yakni daerah Mega Kuningan dan Gatot Subroto, akan dibandingkan sedikit dengan kota Singapura. Kenapa Singapura? Singapura merupakan salah satu kota yang terbaik di dunia (urutan ketujuh). Negara yang kecil namun maju dalam aspek sumber daya manusianya. Maka sebagai negara Asia Tenggara dan tetangga dari negeri Indonesia, Jakarta harus mencontohi terhadap negara yang maju. Berikut lampiran foto-foto pedestrian Singapura :



Gambar 13

Kegunaan trotoar dijadikan fungsi dagang di beberapa ruas jalan Gatot Subroto

Gambar 13 merupakan pengabaian fungsi trotoar, yaitu trotoar yang dijadikan sarana jual-menjual hasil dagangan. Semua pengguna jalan terpaksa berjalan di badan jalan milik kendaraan bermotor.



Gambar 15

Stamford Road, Singapura

Lebar jalan kurang lebih 4 meter, saluran air yang ditutup secara tertata, tidak ada tanaman hiasan, pedagang maupun pohon merusak jalan. Trotoar sebesar ini adalah tindakan yang menghargai semua pejalan kaki, saya pun nyaman ketika berjalan diatas trotoar tersebut.



Gambar 14

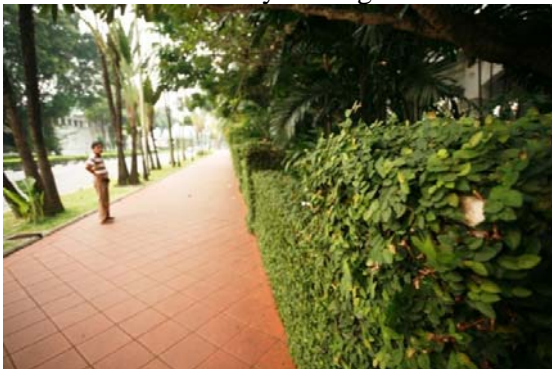
saluran drainase yang telah ditutup dalam kondisi rusak dan tidak dirawat di Gatot Subroto



Gambar 16

Bras Basah Road, Singapura

Fungsi penutup antara badan jalan dengan trotoar tidak akan membahayakan pejalan kaki karena pada jalur ini rata-rata pengemudi melajukan kendaraannya diatas 60 km/jam. Dengan ini pejalan kaki juga tidak membandel untuk menyeberang di kawasan ini.



Gambar 17
Raffles Road, Singapura

Penempatan pohon harus memiliki penempatan tersendiri, sehingga pedestrian tertata dengan rapi. Penempatan yang benar : Badan jalan, pepohonan, pedestrian, pepohonan + saluran air.



Gambar 18
Marina Bay, Singapura

Suasana pedestrian yang terlihat indah, bersih dan rapi. Dasarnya adalah tidak menempatkan apapun di tengah-tengah jalan untuk pejalan kaki dan harus diberikan standar pelebaran jalan seperti gambar di atas yang tertera diatas.

Penjelasan gambar diatas :

A : Jalan kendaraan (aspal)

B : penyerapan, 1 m

C : perkerasan, 4 m

D : saluran air

E : peresapan dan pepohonan



Gambar 19
Marina Bay, Singapura

Ini merupakan jalur spesial untuk pejalan kaki, walaupun di samping jalur ini sudah ada pedestrian yang cukup lebar (seperti gambar 15), tetap pemerintahan Singapura memperhatikan faktor kepedulian terhadap pedestrian kotanya.

Kesimpulan

- Standar desain pembangunan trotoar sekarang lebih mengutamakan keberadaannya sebagai syarat penilaian keberhasilan pembangunan kota dan kurang memperhatikan kepentingan pejalan kaki.
- Trotoar sering dimanfaatkan untuk fungsi lain seperti tempat jualan, bengkel sepeda motor, tempat bahan bangunan sehingga mengganggu pengguna
- Pembangunan trotoar sering menimbulkan masalah baru seperti banjir, kesulitan parkir kendaraan.
- Trotoar dibangun tidak rata sehingga kurang nyaman bagi pemakai terutama bagi mereka yang berusia lanjut, cacat mata atau kaki, pemakai kursi roda dan kereta bayi dan rawan kecelakaan.
- Trotoar sering terputus tanpa tanda atau peringatan sehingga kurang nyaman bagi pemakai dan dapat menyebabkan kecelakaan.
- Pembangunan trotoar kurang sinkron dengan pembangunan got, jalan, listrik, telepon, air minum dan penanaman pohon penghijauan.

Daftar Pustaka

Anwariansyah, "Trotoar Sirotaal Mustaqim", diakses dari www.wikimu.com/News/DisplayNews.aspx?id=9261, 02 Juni2013, 07.30 WIB.

Ditjen Bina Marga, Pedoman Teknik, *Standar Perencanaan Geometrik Jalan Kota*, Jakarta, 1992.

Ditjen Bina Marga, Pedoman Teknik, *Standar Spesifikasi Trotoar*, Jakarta, 1992.

Keraf, Sonny, *Etika Lingkungan*, Jakarta, 2006.

Soerjani, Mohamad, Yuwono, Arif dan Fardiaz, Dedi, *Lingkungan Hidup, Pendidikan, Pengelolaan Lingkungan dan Kelangsungan Pembangunan*, Jakarta, 2007.

Lensa Indonesia, “Singapura Peringkat Tujuh”, diakses dari <http://lensaindonesia.com/view.php?ID=26063>, pada tanggal 08 April 2013, 13.01 WIB.