

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|



| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---------|----------|------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | Kompas | Sindo | Tempo |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | Indopos | Pos Kota | Warta Kota |

Berani Bangun, (Belum) Berani Menjaga

Komitmen Jakarta melebarkan trotoar tak diragukan. Pada 2016-2019, penataan trotoar Jakarta mencapai 312,16 kilometer. Namun, pejalan kaki masih merasa tersisih. Komitmen menata itu nelum diiringi ketegasan menjaga.

Helena F Nababan/Irene Sarwindaningrum

Selasa (21/1/2020), Annisa (30) sangat sedih. Setelah keluar Stasiun Tanah Abang pukul 08.30, ia berlari mengejar bus Transjakarta 8K rute Tanah Abang-Batusari yang melaju pelan. Di bawah tenda satpol PP di ujung pagar depan stasiun, ia berdiri kesal karena bus tak terkejar.

Kekesalan itu ada alasannya. Annisa harus berebut ruang dengan banyak penumpang yang keluar dari halaman stasiun ke halte temporer Transjakarta. Di situ, trotoar sempit. Sudah sempit, penuh PKL pula. Belum lagi jalanan yang ruwet oleh angkot mengetem dan parkir ojek.

"Tadi bus sudah pelan, bisa saya kejar. Ini gara-gara PKL yang memenuhi samping trotoar. Penumpang lain banyak yang berhenti, jadi langkah saya terhambat," katanya.

Tidak terkejutnya bus itu membuat Annisa bakal terlambat sampai ke kantor di Kebon Jeruk.

"Seingat saya, waktu 2018, bus-bus Transjakarta bisa parkir di ujung jalan itu. Mulai awal tahun 2019, angkot-angkot balik lagi dan bus terpaksa melaju pelan supaya penumpang bisa naik karena tidak bisa berhenti menunggu penumpang," ujar Annisa, warga Depok.

Sebaliknya, menyusuri trotoar Jalan Sudirman-MH Thamrin yang sudah selesai ditata, berbelok ke Jalan Kebon Sirih, kenyamanan berjalan kaki terasa betul. Tak ada halangan dari okupasi, baik PKL maupun kendaraan yang nangkring parkir. Trotoar bersih dan mulus, ditambah pepohonan rindang menaungi pejalan kaki dari teriknya Jakarta.

Akan tetapi, berbelok sedikit ke area Sabang atau Jalan Agus Salim, kenyamanan itu sirna. Pejalan kaki harus melangkah di trotoar yang sempit, bersaing dengan PKL dan kendaraan yang diparkir hingga ke badan trotoar. Beberapa petak trotoar sudah berlubang karena rusak. Aroma menyengat sampah makanan dan genangan air kotor terlihat di beberapa titik.

Padahal, trotoar Jalan Sabang selesai ditata pada 2013, dilengkapi parkir elektronik.

Tidak murah

Penataan trotoar itu tak murah. Tahun ini, Pemprov DKI Jakarta mengalokasikan Rp 1,1 triliun untuk penataan trotoar sepanjang 103,74 kilometer. Artinya, biaya penataan trotoar sekitar Rp 10,6 juta per meter.

Panjang trotoar Jakarta kini masih 20 persen dari total panjang jalan sekitar 2.600 km. Dalam rencana strategis pembangunan daerah DKI Jakarta 2018-2022, penataan dan pembangunan trotoar ditargetkan 60 km per tahun.

Dengan target ini, untuk mencapai kondisi ideal trotoar Jakarta, perlu waktu sekitar 50 tahun. "Itu pun kalau anggaran tersedia karena anggaran, kan, tidak untuk trotoar saja," kata Kepala Dinas Bina Marga DKI Jakarta Hari Nugroho.

Ia berusaha melakukan percepatan dengan target sekitar 100 km per tahun yang bisa memangkas waktu penataan menjadi sekitar 20 tahun.

Pada 2016, Dinas Bina Marga DKI menata trotoar sepanjang 47,97 km, meningkat menjadi 78,75 km pada 2017 dan 118 km pada 2018. Pada 2019, penataan trotoar mencapai 67,44 km dan pada 2020 ditargetkan 103,74 km.

Sebanyak tujuh titik ditargetkan di-

tata sebagai *complete street*, yaitu jalan yang dilengkapi trotoar sehingga mengakomodasi berbagai kepentingan, mulai pejalan kaki, pesepeda, hingga kendaraan bermotor.

Trotoar dengan desain *complete street* dilengkapi pepohonan, bangku, dan jalur sepeda hingga jalur utilitas. Tujuh titik itu meliputi Jalan Raden Patah, Mas Mansyur, Mangga Besar, Pramuka, Gunung Sahari, Casablanca, dan Jalan RA Kartini.

Hari mengakui ada kesulitan pengawasan sehingga pelanggaran masih terjadi. Padahal, katanya, pengawasan terus dilakukan, termasuk memasang palang penghalang. Akan tetapi, penyerobotan tak berhenti.

"Saya sudah sering minta wali kota setempat atau satpol PP menertibkan. Tetapi, ya begitu, saat ada aparat, tidak ada yang melanggar. Kalau sudah tak ada, ya kembali lagi. Kucing-kucingan," katanya.

Syafrin Liputo, Kepala Dinas Perhubungan DKI, menjelaskan, kawasan sekitar Stasiun Tanah Abang segera ditata. "Kami sudah siapkan desainnya. Intinya penumpang yang turun dan akan meneruskan perjalanannya, pergerakannya dibuat menerus," katanya.

Kepala Satpol PP DKI Arifin mengatakan, penertiban trotoar dilakukan tiap hari, baik terhadap PKL maupun kendaraan yang parkir di trotoar. Prioritas utama adalah jalan protokol. "Petugas kami tiap pagi berkeliling mengingatkan PKL untuk tak berjualan di trotoar di jalan-jalan protokol itu," katanya.

Menurut Arifin, pola penertiban PKL sekarang berubah dari konsep lama. Saat ini, penertiban secara persuasif, dengan dialog. Penertiban tak lagi seperti 3-5 tahun lalu, misalnya langsung mengangkut dagang-

an PKL yang melanggar. Sejumlah pelanggar parkir dan kendaraan bermotor yang berjalan di trotoar tetap dibawa ke sidang tindak pidana ringan.

Adapun kawasan Sabang, kata Arifin, dikecualikan karena kawasan itu akan ditata lagi.

Alfred Sitorus dari Koalisi Pejalan Kaki menegaskan, trotoar tetap harus dikembalikan ke fungsi awal, yaitu untuk pejalan kaki. Melihat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta UU No 38/2004 tentang Jalan, tak ada satu pun klausul yang menyebutkan boleh ada PKL di trotoar.

Hanya Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 03/PRT/M/2014 yang memuat tentang pemanfaatan trotoar. Koalisi melihat aturan inilah yang dipakai untuk membolehkan PKL di trotoar. "Kalau mau ada regulasi tentang trotoar, acuannya adalah kedua undang-undang itu, bukan peraturan menteri PUPR," kata Sitorus.

Ahmad Syafrudin, juga dari Koalisi Pejalan Kaki, mengatakan, trotoar yang tak dijaga membuat penataan menjadi sia-sia, padahal anggaran begitu besar. "Orang tetap enggan berjalan kaki," katanya.

Ia menambahkan, secara nasional, 18 pejalan kaki meninggal dalam kecelakaan fatal. Di Jakarta, angkanya lebih rendah, yaitu 2-3 orang per bulan. "Ada yang tertabrak saat menyeberang. Sulit sekali, lho, menyeberang di Jakarta ini," ujarnya.

Setiap tahun, ratusan miliar rupiah APBD digelontorkan untuk menata trotoar. Akan tetapi, tanpa ketegasan pada fungsi trotoar, komitmen keberpihakan kepada pejalan kaki hanya menguntungkan pihak yang tak berhak. Pejalan kaki akhirnya masih berjuang sendiri. Selamat Hari Pejalan Kaki 22 Januari.

Bulan :

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|

2 0 2 0



SUBBAGIAN HUMAS

Tanggal :

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---------|----------|------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | Kompas | Sindo | Tempo |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | Indopos | Pos Kota | Warta Kota |

Berani Bangun, (Belum) Berani Menjaga

Rutinitas Jalan Kaki di Ibu Kota

Kebiasaan berjalan kaki

Apakah Anda rutin jalan kaki setiap hari?*

Jika rutin berjalan kaki, biasanya dalam aktivitas apa? (Responden yang menjawab rutin jalan kaki)**

* Responden Jabodetabek
** Responden di 16 kota besar di Indonesia

Metode Penelitian: Pengumpulan pendapat melalui telepon ini diselenggarakan Litbang Kompas pada 30-31 Januari 2019. Sebanyak 501 responden berusia minimal 17 tahun berbasis rumah tangga dipilih secara acak bertingkat di 16 kota besar di Indonesia. Tingkat kepercayaan 95 persen, nirpencuplikan ± 4,4 persen. Meski demikian, kesalahan di luar pencuplikan dimungkinkan terjadi.

Peningkatan Fasilitas Pejalan Kaki

Jembatan Penyeberangan Orang

Pelaksanaan 2018
 Jl Ir H Juanda (Kereta Komuter)
 Jl Kebon Sirih

Pelaksanaan 2019
 Jl. Latumenten (Kereta Komuter)
 Jl MT Haryono (Kereta Komuter)
 MRT Setiabudi
 MRT Benhil
 MRT ASEAN
 MRT Blok M
 MRT Blok A
 MRT H Nawi
 MRT Cipete
 MRT Fatmawati
 MRT Lebak Bulus

Pelaksanaan 2020
 Jl Kayu Putih dan Jl Balap Sepeda (LRT)
 Jl Dewi Sartika (LRT)

Trotoar

Pelaksanaan 2018
 Jl Jenderal Sudirman
 Jl Sisingamangaraja
 Jl Panglima Polim
 Jl MH Thamrin

Pelaksanaan 2019
 Jl Dr Satrio
 Jl Otto Iskandardinata
 Jl Matraman Raya
 Jl Latumenten
 Jl Danau Sunter Raya
 Jl Yos Sudarso
 Jl Cikini Raya
 Jl Kramat dan Salemba Raya

Pelaksanaan 2020
 Jl TB Angke
 Jl Tomang Raya
 Jl KH Mas Mansyur
 Jl Fatmawati
 Jl Gatot Subroto
 Jl Saharjo
 Jl Rasuna Said
 Jl Casablanca
 Jl Lebak Bulus Raya
 Jl RE Martadinata
 Jl Cideng Barat/Timur
 Jl Letjen Suprpto
 Jl Arif R Hakim
 Jl P Diponegoro
 Jl MT Haryono
 Jl Ir H Juanda
 Jl Kebon Sirih
 Jl Kayu Putih dan Jl Balap Sepeda
 Jl Dewi Sartika

Kebutuhan Ruang Berbagai Jenis Pejalan Kaki

Fasilitas yang Tersedia di Trotoar

- Dilengkapi bidang miring (ramp) dan ubin pemandu (guiding block)
- Lift untuk ibu hamil, lansia, dan penyandang disabilitas
- Fasilitas keamanan (CCTV dan satpol PP)
- Terintegrasi dengan Transjakarta, MRT, dan LRT
- Koridor Sudirman-Thamrin dilengkapi way finding
- Desain artistik dan pencahayaan
- Revitalisasi dan beautifikasi JPO dan pelican crossing

Sumber: Instagram Dinas Perhubungan dan DKI Jakarta, serta laman ITDP. Diolah Litbang Kompas/XNA/PUT

INFOGRAFIK: HANS