

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui Dinas Bina Marga mengusulkan Rp 1,2 triliun untuk pembangunan trotoar sepanjang 103 kilometer. Besaran dana itu mencapai 30 persen dari seluruh total anggaran Dinas Bina Marga sebesar Rp3,9 triliun. Kepala Dinas Bina Marga, Hari Nugroho mengatakan, pembangunan trotoar sepanjang 103 kilometer itu meningkat 40 persen dari target pembangunan trotoar pada 2019, yaitu sepanjang 67 kilometer. Kenaikan jumlah pembangunan trotoar itu dilakukan untuk memenuhi Ingub 66 tahun 2019 tentang Pengendalian Kualitas Udara.¹

Pedestrian memiliki arti beragam. Kamus Besar Bahasa Indonesia menyatakan bahwa pedestrian berarti pejalan kaki. Pedestrian berasal dari kata pedestres yang berarti berjalan kaki.² Sedangkan, *Washington State Law* mendefinisikan pedestrian sebagai tiap orang yang dengan berjalan atau orang yang menggunakan kursi roda atau alat angkut yang didorong oleh tenaga manusia selain sepeda. Pedestrian dalam Kamus Penataan Ruang (2009), berarti area bagi pejalan kaki. Mengatakan pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya mempunyai maksud sebagai ruang atau area khusus untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana

¹ Kompas.com, diakses pada tanggal 28 Februari 2023

² Darmawan . H, (2004),Dasar Perancangan Teknik, Bandung: Institut Teknologi. Bandung

pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor.³

Pada dasarnya, pembangunan Kota mempunyai pengaruh yang sangat besar terhadap faktor penduduk dan pembangunannya pun sangat bergantung pada daya dukung atas lahan serta kapabilitas daerah. Pernyataan ini dapat diindikasikan melalui anggaran atau budget terhadap pembangunan tersebut (Hakimdan Utomo, 2003:2). Adapun pembangunan kota tidak akan pernah lepas dari peletakan sarana yang dialokasikan untuk masyarakat. Pada DKI Jakarta, kegiatan para masyarakat dalam mengakses tempat ataupun lokasi yang menjadi pusat aktivitas secara umum dapat dijangkau dengan memberdayakan moda pribadi ataupun kendaraan umum ataupun dengan berjalan kaki, sebab akses tersebut sudah dibangun lajunya dengan peraturan sedemikian tertib.

Salah satu jalan utama yang berada di pusat kota Jakarta ialah jalan Ir. Juanda yang langsung mempunyai kaitan dengan Jalan Veteran dengan mempunyai destinasi stasiun Juanda. Jalan ini menjadi arus lalu lintas serta pergerakan masyarakat di Jakarta, sehingga menciptakan kondisi jalannya menjadi sangat padat. Tidak hanya padat dengan kendaraan bermotor, namun pada jalan Ir. Juanda juga dipadati oleh para pejalan kaki yang berada pada lajur pejalan kaki. Adapun latar belakang yang menciptakan jalan ini menjadi sangat padat ialah pusat perkantoran yang terlatak pada wilayah ini sekaligus menjadi pusat dari kegiatan belanja juga turut berpastipasi atas kepadatan yang terjadi. Selain itu, pusat perbelanjaan yang berada di jalan Ir. Juanda menjadi sebuah ikon dari

³ Danoe, Iswanto, 2006. .Artikel Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman, Volume 5 Nomor 1 Edisi Maret 2006, Bandung

karakteristik bangunan yang terletak pada sepanjang jalan tersebut sebagai label bangunan publik.⁴

Pada dasarnya pedestrian merupakan lajur bagi para pejalan kaki yang mempunyai letak pada wilayah jalan dengan diberikan lapisan pada permukaannya, kemudian diberikan sedikit elevasi yang lebih tinggi daripada permukaan perkerasan pada jalan yang diaplikasikan oleh kendaraan bermotor. Trotoar mempunyai kegunaan sebagai wilayah khusus bagi para pejalan kaki dan merupakan salah satu prasarana yang sangat urgen bagi para pejalan kaki, sehingga trotoar mempunyai bentuk yang dikhususkan bagi para pejalan kaki agar mereka mempunyai perasaan yang nyaman sekaligus aman. Lajur pedestrian dengan wujud trotoar menjadi wadah atau ruang bagi kegiatan para pejalan kaki dalam melaksanakan kegiatannya serta sebagai bentuk pelayanan kepada para pejalan kaki agar mampu membuahkan kontribusi atas kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi para pejalan kaki. Trotoar dapat digunakan untuk pesepeda bila tak ada jalur sepeda. Dengan begitu, secara sah trotoar adalah milik pejalan kaki dan pesepeda.⁵ Menurut *Institute for Transportation Development Policy* (ITDP) Indonesia, terdapat pembagian ruang pada trotoar atau pedestrian dengan masing-masing ruang memiliki fungsi tersendiri. *Institute for Transportation Development Policy* (ITDP) Indonesia membagi trotoar atau pedestrian menjadi lima bagian yaitu (1) muka bangunan, (2) ruang variasi, (3) ruang pejalan kaki, (4) jalur sepeda atau ruang street furniture, serta (5) area buffer dan zona utilitas. Area buffer merupakan tempat atau area yang difungsikan untuk meletakkan rambu lalu

⁴ Kompas.com, diakses pada tanggal 28 Februari 2023

⁵ Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Pasal 114

lintas, pohon peneduh, tempat sampah, dan lain sebagainya. Sedangkan ruang variasi memungkinkan adanya kegiatan-kegiatan sosial maupun jasa tanpa mengganggu ruang jalan bagi pejalan kaki.

Lajur pedestrian merupakan sebuah ruang bagi publik dimana wilayah tersebut memungkinkan atas terjadinya interaksi sosial antar masyarakat. Pada mulanya, letak trotoar mempunyai posisi yang sejajar dengan jalan. Kemudian, trotoar direkonstruksi menjadi lebih tinggi daripada permukaan perkerasan jalan demi menjamin keamanan para pejalan kaki yang mengaplikasikannya. Dalam keputusan Kebijakan Menteri Pekerjaan Umum NOMOR: 03/PRT/M/2014⁶ Jaringan Pejalan Kaki mengemukakan bahwasanya, “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.”

Posisi para pejalan kaki apabila disandingkan dengan kendaraan akan berada pada posisi yang lemah, sehingga mereka dapat menjadi faktor penghambat dari arus lalu lintas. Oleh sebab itu, latar belakang dari intensi utama terhadap pengelolaan arus lalu lintas ialah melakukan upaya atas pemisahan terhadap pengguna jalan agar tidak menimbulkan hambatan yang lebih besar kepada aksesibilitas jalan, yakni dengan melakukan pembangunan atas trotoar. Adapun kehadiran sebuah trotoar mengidentifikasikan kapasitas dari para pejalan kaki yang mengaplikasikan jalan, intensitas kecelakaan diantara kendaraan dengan para pejalan kaki, serta demi menjadi tempat bagi menampung laporan maupun

⁶ Peraturan.bpk.go.id , diakses pada 20 november 2022

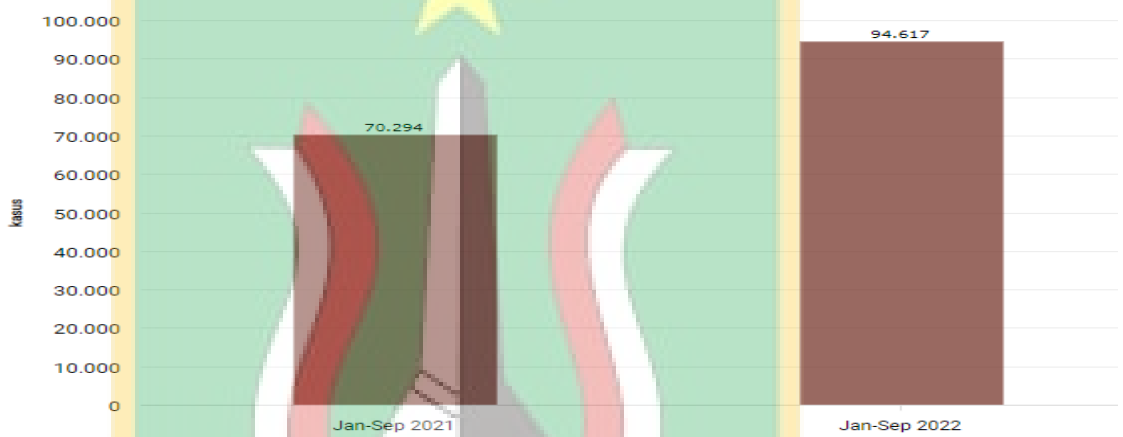
permintaan yang berasal dari masyarakat. Daerah kota mempunyai keidentikan dengan kepadatan penduduk serta taraf ekonominya yang cukup tinggi dapat menyebabkan terjadinya intensitas dari kepemilikan moda pribadi yang cukup tinggi pula.

Apabila realita tersebut mempunyai dukungan atas kebijakan pemerintah didalam pengelolaan lalu lintas yang belum membuahkan batasan dalam pemberdayaan moda pribadi, maka hal tersebut akan membuahkan dukungan pula terhadap intensitas penggunaan moda pribadi. Sebab tidak semua pembangunan pusat bisnis membuahkan ketersediaan atas kapling parkir yang setara dengan pengunjungnya, sehingga badan jalan atau lajur pedestrian yang dikorbannya sebagai kapling parkir bagi para pengunjung pusat bisnis. Apabila badan jalan tersebut dilalui oleh alat transportasi dengan intensitas yang cukup intens, maka dapat diperkirakan bahwasannya kapling parkir yang memberdayakan badan jalan akan segera menjadi penyebab utama didalam problematika lalu lintas (kecepatan menurun serta waktu tempuh semakin mengalami peningkatan). Sama halnya dengan kapling parkir yang terletak pada trotoar yang menjadi lajur bagi para pejalan kaki, hal tersebut dapat menjadi gangguan mereka. Sehingga, disfungsi tersebut menjadi salah satu bentuk dari pelanggaran atsa penyalahgunaan wilayah.

Pada pusat kota DKI Jakarta, terlebih yang ada pada sepanjang jalan Juanda raya, banyak terdapat disfungsi pedestrian, seperti menjadi kapling jual beli, wilayah parkir, plank, slogan serta beragam tulisan yang terlihat pada sepanjang jalan, terlebih pada bagian trotoar yang cukup membuahkan kesulitan serta

kesusahan bagi para pejalan kaki, sebab kegiatan tersebut menciptakan jalan menjadi tertutup serta dapat membuahkan bahaya bagi pengendara bermotor yang melintasi kawasan tersebut. Maka dari itu, Pemprov DKI Jakarta mempunyai upaya dalam melaksanakan perluasan trotoar sebagai salah satu strategi dalam membuahkan kenyamanan bagi pejalan kaki sekaligus memperindah tatanan kota.

Gambar 1.1 Statistik Angka Kecelakaan Yang Melibatkan Pejalan Kaki di DKI Jakarta



Sumber : Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri

Trotoar Panjang dan Luas di Provinsi DKI Jakarta, 2001-2020
Panjang dan Luas Pejalan Kaki di Provinsi DKI Jakarta, 2001-2020

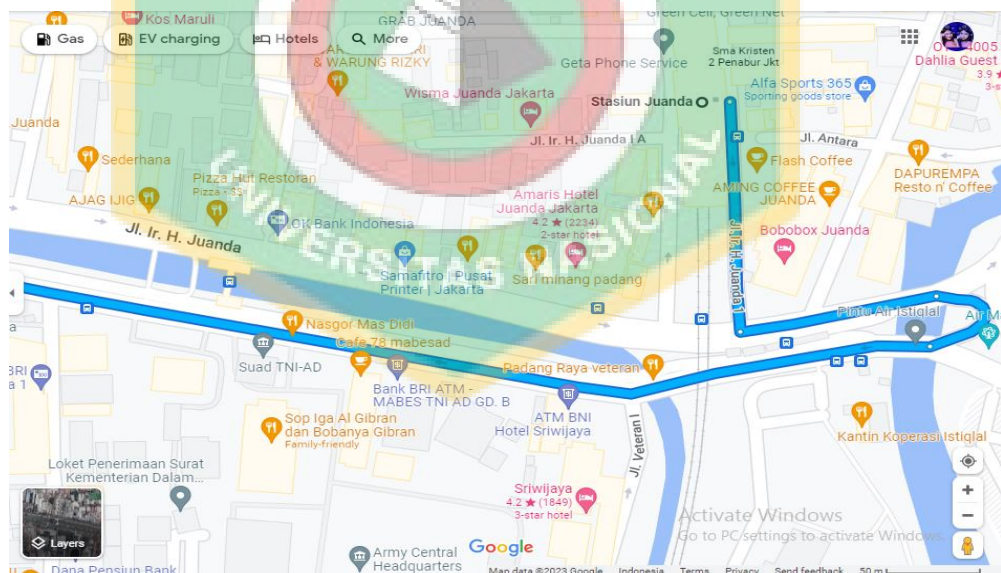
Tahun Anggaran	Panjang (Meter)	Luas(M2)
2001	511 194,00	766 791,00
2002	515 446,00	773 169,00
2003	515 446,10	773 169,10
2004	515 446,10	773 169,10
2005	536 561,86	871 558,08
2006	536 561,86	871 558,08
2007	540 336,86	978 483,08
2008	540 336,86	978 483,08
2009	540 336,86	978 483,08
2010	540 336,86	978 483,08
2011	540 336,86	978 483,08
2012	540 336,86	978 483,08
2013	540 336,86	978 483,08
2014	540 336,86	978 483,08
2015	540 336,86	978 483,08
2016	543 073,65	994 972,33
2017	543 073,65	994 972,33
2018	543 073,65	994 972,33
2019	543 073,65	994 972,33
2020	545 073,65	996 972,33

Sumber : BPS DKI Jakarta

Berdasarkan Gambar 1.1. Ketika melakukan pembangunan perkotaan, lajur atas pedestrian cukup dilupakan ketika melakukan rancang dalam membuahken kenyamanan bagi para penggunanya. Meskipun memiliki beberapa dampak atas adanya pembangunan trotoar tersebut seperti kemacetan yang terjadi di jalan irjuanda namun dengan adanya proses pelebaran trotoar akan berdampak baik bagi pejalan kaki Contohnya, ketika lajur pedestrian diramaikan oleh para pedagang kaki lima, perumpamaan seperti ini tidak bermaksud agar para pedagang kaki lima wajib untuk disingkirkan, adanya konstruksi trotoar dengan ketinggian yang tidak

serupa sehingga membuahkan kontribusi atas kesulitan bagi para pejalan kaki, dan beragam problem lainnya. Padahal, lajur pedestrian mempunyai fungsi utama sebagai media dalam menampung beragam aktivitas para pejalan kaki serta latar belakang yang mendukung lainnya, serta membuahkan pengaruh terhadap kenyamanan di atas pedestrian, seperti, keadaan fisik, *sitting group*, vegetasi atau pohon peneduh, lampu penerangan, petunjuk arah dan fungsi lainnya. Kawasan jalan Ir Juanda merupakan wilayah dengan taraf kegiatan pedestrian yang cukup intens. Dari pemaparan atas latar belakang yang telah dideskripsikan, penulis hendak membahas problem ini kedalam tugas akhir yang berjudul **“IMPLEMENTASI PEMBANGUNAN PEDESTRIAN DI JALAN IR. JUANDA JAKARTA PUSAT”**

Gambar 1. 1 Peta Jalan Ir. Juanda Jakarta Pusat



Sumber: Google Maps

1.2 Rumusan Masalah

Proyek perluasan Pedestrian di jalan Juanda raya, Jakarta Pusat belum mendapatkan respon yang baik oleh masyarakat sekitar, sehingga menimbulkan beragam perbedaan yang mencuat dari setiap pandangan masyarakat yang mengobservasi dan masyarakat yang terpapar efek samping dari upaya perluasan trotoar di sepanjang jalan Ir.Juanda Raya.

Sebagaimana uraian latar belakang masalah serta kajian yang dinilai relevan, maka penulis merumuskan problem sebagai berikut, “Bagaimana Implementasi Pembangunan Pedestrian Di Jalan Ir. Juanda Jakarta Pusat.”

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang ditemukan oleh peneliti dari hasil pengamatan, maka tujuan dalam penelitian ini adalah menemukan seperti apa implementasi dari pembangunan pedestrian di jalan Ir. Juanda Jakarta Pusat tersebut.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang di dapat dari penelitian ini adalah seabagai berikut :

1.4.1 Manfaat Teoritis

Manfaat dari penulisan penelitian ini ialah demi mengembangkan ilmu pengetahuan terhadap kajian yang diselenggarakan, sehingga dapat membuahkan sumbangan pandangan terhadap perkembangan Ilmu Administrasi Publik,terlebih pada bidang Infrastruktur.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Guna menyempurnakan sebagian dari kewajiban untuk menghasilkan Gelar Sarjana Administrasi Publik (S. AP).
2. Bagi masyarakat sekitar jalan Juanda raya, gambir Jakarta Pusat, diharapkan dapat memanfaatkan fasilitas trotoar yang tersedia.
3. Bagi masyarakat, diharapkan bisa membuka ruang kesadaran untuk aktif berpartisipasi dalam mengurangi angka kecelakaan pejalan kaki.
4. Diharapkan dapat menjadi pembelajaran bagi yang membaca penelitian ini.

1.5 Sistematika Penulisan

Dalam hal ini, untuk dapat memberikan kemudahan dalam melihat serta mengetahui pembahasan yang terdapat dalam proposal skripsi ini secara keseluruhan, maka perlu danya sistematika penulisan yang adalah suatu kerangka ataupun pedoman dalam menulis skripsi. Berikut sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari :

BAB I Pendahuluan

Adapun susunan Bab ini menjelaskan tentang latar belakang timbulnya masalah atau fenomena yang akan peneliti amati. Dan pokok masalah yang menjabarkan masalah- masalah yang akan peneliti angkat dalam penelitian ini, sehingga menghasilkan rumusan masalah dalam bentuk. pertanyaan.dan terdapat pula manfaat serta tujuan peneliti dalam melakukan penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II Tinjauan Pustaka

Pada bab ini memuat landasan teori yang menjabarkan konsep dan teori yang diaplikasikan peneliti dalam meneliti.

BAB III Metode Penelitian

Adapun dalam bab ini menjelaskan tentang metode dan langkah langkah penelitian secara operasional, yang menyangkut pendekatan penelitian, sumber data, pengoprasian pengumpulan data, pengecekan keabsahan data dan analisis data.

BAB IV Hasil Pembahasan

Bab ini terdiri dari gambaran hasil penelitian dan analisa. Baik dari secara kualitatif, kuantitatif dan statistik, serta pembahasan hasil penelitian.

BAB V Penutup

Bab ini berisi kesimpulan dan saran dari seluruh penelitian yang telah diselenggarakan. Kesimpulan dapat dikemukakan masalah yang ada pada penelitian serta hasil dari penyelesaian penelitian yang bersifat analisis obyektif. Sedangkan saran berisi mencantumkan jalan keluar untuk mengatasi masalah dan kelemahan yang ada. Saran ini tidak lepas ditujukan untuk ruang lingkup penelitian.