



TUGAS AKHIR - DK 184802

KONSEP PERANCANGAN JALUR PEDESTRIAN RAMAH PEREMPUAN DI JAKARTA

Nabila Dwiputri
0821164000069

Dosen Pembimbing
Karina Pradinie Tucunan, ST, M. Eng.

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil Perencanaan dan Kebumihan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



TUGAS AKHIR - DK 184802

KONSEP PERANCANGAN JALUR PEDESTRIAN RAMAH PEREMPUAN DI JAKARTA

**Nabila Dwiputri
0821164000069**

**Dosen Pembimbing
Karina Pradinie Tucunan, ST, M. Eng.**

**Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil Perencanaan dan Kebumihan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020**

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



FINAL PROJECT - DK 184802

CONCEPTING FEMALE-FRIENDLY PEDESTRIAN WAY DESIGN IN JAKARTA

**Nabila Dwiputri
0821164000069**

**Adviser
Karina Pradinie Tucunan, ST, M. Eng.**

**Departemen of Urban and Regional Planning
Faculty of City Planning and Geo Engineering
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2020**

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

LEMBAR PENGESAHAN
KONSEP PERANCANGAN JALUR PEDESTRIAN RAMAH
PEREMPUAN DI JAKARTA

TUGAS AKHIR

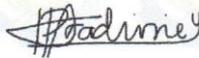
Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar
Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota
Pada
Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil, Perencanaan, dan Kebumihan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

NABILA DWIPUTRI

NRP. 0821164000069

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir:



Karina Pradinie Tucunan, ST. M. Eng

NIP. 198402192015042001



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

KONSEP PERANCANGAN JALUR PEDESTRIAN RAMAH PEREMPUAN DI JAKARTA

Nama Mahasiswa : Nabila Dwiputri
NRP : 0821164000069
Departemen : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing : Karina Pradinie Tucunan, ST, M. Eng.

ABSTRAK

Dominasi ruang publik oleh laki-laki umumnya terbentuk oleh persepsi masyarakat mengenai peran dan fungsi gender. Seiring dengan berjalannya waktu aktivitas perempuan mulai mengalami variasi, seperti mengantarkan anak ke sekolah, berbelanja ke pasar, hingga pergi ke kantor. Guna mengakomodasi kegiatan tersebut, perempuan mulai memanfaatkan ruang publik salah satunya adalah jalur pedestrian yang menjadi penghubung dari kegiatan satu dengan yang lainnya. Sayangnya pelecehan/kekerasan seksual di jalur pedestrian kerap dialami oleh perempuan yang menggunakannya, hal inipun menjadi isu besar yang mempengaruhi mobilitas mereka.

Kota Jakarta merupakan salah satu kota besar yang berbahaya untuk perempuan tinggal. Sehingga penelitian inipun berfokus pada penggunaan jalur pedestrian ditinjau dari persepektif perempuan baik dari kondisi fisik dan non-fisik jalur pedestrian. Dengan metode penelitian deskriptif kualitatif penelitian ini memiliki tujuan untuk menemukan faktor penentu yang mempengaruhi perempuan dalam menggunakan jalur pedestrian di Jakarta..

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi fisik dan non fisik jalur pedestrian di Jakarta sangat berpengaruh terhadap mobilitas perempuan ketika menggunakannya. Kepastian hukum yang jelas bagi korban dan pelaku pelecehan/kekerasan seksual menjadi harapan yang dapat diwujudkan sebagai bentuk awal rasa aman perempuan berada di ruang publik khususnya di jalur pedestrian.

Kata Kunci : Jakarta, jalur pedestrian, perempuan, pelecehan/kekerasan seksual

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

CONCEPTING FEMALE-FRIENDLY PEDESTRIAN WAY DESIGN IN JAKARTA

Nama Mahasiswa : Nabila Dwiputri
NRP : 0821164000069
Departemen : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing : Karina Pradinie Tucunan, ST, M. Eng.

ABSTRACT

The dominance of public space by man shaped by people's perceptions of gender roles and functions. Over time, women's activities began to experience variations, such as taking children to school, going to the market and to the office. In order to accommodate these activities, women began to utilize public spaces, which was the pedestrian way that became a link between one activity to another. Unfortunately sexual harassment/violence in the pedestrian way is often experienced by women, so this problem has become a major issue affecting their mobility.

Jakarta is one of the big cities that is dangerous for women to live in. So this research focuses on the use of the pedestrian way in terms from women perspective both physical and non-physical conditions of the pedestrian way. With a descriptive qualitative research method, this study aims to find the determinants that influence women in using the pedestrian way in Jakarta.

The result showed that the physical and non-physical condition pedestrian way in Jakarta influence on women's mobility when using it. Clear legal certainty for victims and perpetrators of sexual harassment/violence is a hope that can be realized as an initial form of security for women in the public space, especially in pedestrian way.

Keywords: *Jakarta, pedestrian way, women, sexual harassment/violence*

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat, karunia dan penyertaan-Nya sehingga dapat menyelesaikan Tugas Akhir dengan judul “**Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta**” dengan baik dan tepat waktu.

Ucapan terimakasih penulis tunjukan kepada semua pihak yang telah terlibat dan membantu penyelesaian proposal ini dari awal hingga selesai. Selain itu ucapan terimakasih penulis tunjukan kepada:

1. Keluarga yang telah memberikan dukungan terhadap saya selaku penulis berupa materil maupun non-materil, yang selalu ada dan sabar dalam jatuh dan bangun, akan keluh dan kesah selama proses pengerjaan Tugas Akhir ini.
2. Ibu Karina Pradinie Tucunan, ST, M. Eng. selaku dosen pembimbing yang telah sabar dan penuh perhatian dalam memberikan masukan yang membangun pada Tugas Akhir saya.
3. Teman-teman terdekat yang selalu berusaha untuk menjadi pendengar yang baik tanpa menghakimi pilihan-pilihan yang saya buat.
4. Kucing-kucing dirumah yang 24/7 menjadi dosis harian kebahagiaan saya ketika stress dalam menghadapi ujian Tugas Akhir dan ujian hidup ini.
5. Sebuah *privilege* yang mungkin tidak didapatkan semua orang yaitu Wi-Fi, laptop dan listrik sehingga memudahkan saya dalam mengerjakan Tugas Akhir ini.
6. Diri sendiri yang tetap yakin dan mau untuk selalu berusaha menyelesaikan Tugas Akhir ini apapun rintangan yang dilalui.

Penulis juga menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan tugas akhir ini. Maka dari itu, penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang membangun demi kesempurnaan tugas

akhri ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat dan dapat dijadikan pembelajaran kedepannya.

Surabaya, Agustus 2020

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	iii
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR GRAFIK	xviii
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan dan Sasaran	5
1.3.1 Tujuan	5
1.3.2 Sasaran	6
1.4 Ruang Lingkup Penelitian	6
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah	6
1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan	7
1.4.3 Ruang Lingkup Subtansi	7
1.5 Manfaat Penelitian	7
1.5.1 Manfaat Teoritis	7
1.5.2 Manfaat Praktis	7
1.6 Sistematika Penulisan	8
1.7 Kerangka Berfikir	9
BAB II	10
TINJAUAN PUSTAKA	10
2.1 Ruang Publik	10
2.1.1 Prinsip Ruang Publik	10
2.1.2 Jalan sebagai ruang publik	13
2.2 Perancangan kota (Urban Design)	14
2.2.1 Perancangan kota jalur pedestrian	14
2.2.2 Pola Hambatan pada Jalur Pedestrian	20
2.3 Gender Planning	21
2.3.1 Maksud dan Tujuan Gender Planning	21

2.3.2	Pengarusutamaan gender pada perencanaan kota	22
2.3.3	Konsep Feminisme Dalam Penataan Ruang	25
2.3.4	Contoh Alat Penerapan Pengarustamaan Gender pada Perencanaan Kota	26
2.4	Perancangan (Urban Design) Jalur Pedestrian Ramah Perempuan.....	28
2.5	Sintesa Pustaka	30
BAB III	35
METODOLOGI PENELITIAN	35
3.1	Pendekatan Penelitian	35
3.2	Jenis Penelitian	35
3.3	Variabel Penelitian.....	36
3.4	Teknik Pengumpulan Data.....	41
3.4.1	Teknik Pengumpulan Data Primer.....	41
3.4.2	Teknik Pengumpulan Data Sekunder.....	44
3.5	Populasi dan Sampel Penelitian.....	44
3.6	Metode Analisa Data	47
3.6.1	Exploratory Walk.....	47
3.6.2	Langkah-langkah Metode Analisa Data.....	48
3.6.3	Penilaian Kondisi Jalur Pedestrian di Jakarta	52
3.6.4	Merumuskan Konsep Desain Pedestrian Ramah Perempuan.....	56
3.7	Tahapan Penelitian.....	56
BAB IV	58
HASIL DAN PEMBAHASAN	58
4.1	Gambaran Umum Wilayah Studi.....	58
4.1.1	Wilayah Administratif	58
4.1.2	Latar Belakang Pemilihan Sampel Objek Pengamatan.....	58
4.1.3	Rencana Pengembangan Jalur Pedestrian di Jakarta.....	59
4.1.4	Identifikasi Karakteristik Kondisi Fisik Pada Enam Sampel Jalur Pedestrian di Jakarta.....	60
4.1.5	Kondisi Fisik Sampel Jalur Pedestrian.....	68
4.1.5.1	Kelengkapan Fasilitas Umum Jalur Pedestrian	69
4.1.5.2	Konektivitas Sampel Jalur Pedestrian	75
4.1.6	Kondisi Non-Fisik Sampel Jalur Pedestrian	77
4.1.6.1	Pola Guna Lahan.....	77
4.1.6.2	Jenis Aktivitas.....	80

4.2 Simpulan Hasil Identifikasi Kondisi Jalur Pedestrian di Jakarta	87
4.3 Hasil dan Pembahasan	93
4.3.1 Melakukan Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan dalam Menggunakan Jalur Pedestrian di Jakarta	93
4.3.2 Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	136
4.3.2.1 Penjelasan Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	139
BAB V	165
KESIMPULAN	165
5.1 Kesimpulan	165
5.2 Rekomendasi	166
DAFTAR PUSTAKA	168
LAMPIRAN 1	172
LAMPIRAN 2	175
LAMPIRAN 3	178
LAMPIRAN 4	179
LAMPIRAN 5	184
LAMPIRAN 6	193
LAMPIRAN 7	194
LAMPIRAN 8	222
PROFIL PENULIS	257

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Kriteria Sarana Pejalan Kaki.....	15
Tabel 2. 2 Hubungan Sarana Pendukung Pedestrian	16
Tabel 2. 3 Zona Jalur Pedestrian.....	19
Tabel 2. 4 Sintesa Pustaka	31
Tabel 3. 1 Variabel Penelitian.....	37
Tabel 3. 2 Teknik Pengumpulan Data Primer.....	43
Tabel 3. 3 Metode Analisa Data	49
Tabel 3. 4 Parameter Penilaian di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta.....	53
Tabel 3. 5 Parameter Penilaian Rasa Aman dan Nyaman di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta Dinilai Dari Hambatan bagi Perempuan	54
Tabel 4. 1 Identifikasi Desain Segmentasi Ruang Jalan Jalur Pedestrian.....	67
Tabel 4. 2 Kelengkapan Fasilitas Umum di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta	700
Tabel 4. 3 Konektivitas di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta	766
Tabel 4. 4 Pola Guna Lahan di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta.....	79
Tabel 4. 5 Jenis Aktivitas di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta.....	82
Tabel 4. 6 Parameter Aman dan Nyaman Kondisi Jalur Pedestrian di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta.....	87
Tabel 4. 7 Penjelasan Skor Parameter Aman dan Nyaman Kondisi Jalur Pedestrian di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta ..	889
Tabel 4. 8 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Faktor Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	94
Tabel 4. 9 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Perasaan Perempuan saat Menggunakan Jalur Pedestrian di Lokasi Penelitian	99
Tabel 4. 10 Parameter Hambatan di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta.....	108

Tabel 4. 11 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Pengalaman Perempuan saat Menggunakan Jalur Pedestrian yang Berbeda	110
Tabel 4. 12 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Masalah dan Tantangan Perempuan saat Menggunakan Jalur Pedestrian	117
Tabel 4. 13 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Kebutuhan Perempuan di Jalur Pedestrian.....	123
Tabel 4. 14 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Persepsi Rasa Aman dan Nyaman Perempuan saat Menggunakan Jalur Pedestrian	127
Tabel 4. 15 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Rekomendasi Perihal Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	132
Tabel 4. 16 Hasil Eksplorasi Perspektif Perempuan Terhadap Enam Sampel Jalur Pedestrian	138
Tabel 4. 17 Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta Fasilitas Umum Pendukung Jalur Pedestrian	142
Tabel 4. 18 Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta Jalur Pedestrian yang Akomodatif.....	145
Tabel 4. 19 Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta Terkoneksi dan Memiliki Jalur Pedestrian Alternatif	150
Tabel 4. 20 Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta Pola Guna Lahan Mixed Use dengan Aktivitas Formal/Informal yang Terkontrol	154
Tabel 4. 21 Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta Elemen Urban Design dari Aktivitas Pendukung yang Memecah Konsentrasi Visual pada Pejalan Kaki	159
Tabel 4. 22 Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta Segmentasi Ruang Jalan yang Teratur.....	163

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kriteria Ruang Publik yang Ideal.....	11
Gambar 2. 2 Tiga Macam Pola Penempatan Hambatan	20
Gambar 2. 3 Pola Penempatan Hambatan di Jalur Pedestrian	21
Gambar 4. 1 Jalur pada Ruas Pejalan Kaki.....	61
Gambar 4. 2 Desain Penampang Jalan Jalur Pedestrian Sudirman- Thamrin	62
Gambar 4. 3 Desain Penampang Jalan Jalur Pedestrian Letjen S. Parman	62
Gambar 4. 4 Desain Penampang Jalan Jalur Pedestrian Cikini- Menteng.....	64
Gambar 4. 5 Desain Penampang Jalan Jalur Pedestrian Bulungan....	64
Gambar 4. 6 Desain Penampang Jalan Jalur Pedestrian K. H. Wahid Hasyim.....	66
Gambar 4. 7 Desain Penampang Jalan Jalur Pedestrian H. Agus Salim.....	66
Gambar 4. 8 Perbedaan Kondisi Halte di Sampel Jalur Pedestrian (dari atas kiri-bawah kanan) Jl. Cikini-Menteng, Jl. Bulungan, Jl. Letjen S. Parman, Jl. Sudirman-Thamrin.....	73
Gambar 4. 9 Gambar Jalur Pedestrian dengan penerangan yang kurang (Atas-Bawah Kanan) Jl. Cikini-Menteng, Jl. Letjen S. Parman, Jl. Bulungan.....	140
Gambar 4. 10 <i>Best Practice</i> Fasilitas Umum Pendukung Jalur Pedestrian yang Merata.....	141
Gambar 4. 11 Kondisi Jalur Pedestrian yang baik (kiri-kanan) Jl. Sudirman-Thamrin, Jl. K. H. Wahid Hasyim	144
Gambar 4. 12 Kondisi Jalur Pedestrian yang buruk (kiri-kanan) Jl. Letjen S. Parman, Jl. H. Agus Salim.....	144
Gambar 4. 13 <i>Best Practice</i> Jalur yang Akomodatif	147
Gambar 4. 14 <i>Best Practice</i> Tekoneksi dan Memiliki Jalur Pedestrian Alternatif.....	149
Gambar 4. 15 Aktivitas Informal yang menghambat perempuan menggunakan jalur pedestrian	152
Gambar 4. 16 <i>Best Practice</i> Pola Guna Lahan <i>Mixed Use</i> dengan aktivitas formal/informal yang terkontrol	153

Gambar 4. 17 <i>Best Practice</i> Elemen <i>Urban Design</i> yang dapat memecah konsentrasi visual pada pejalan kaki.....	158
Gambar 4. 18 <i>Best Practice</i> Segmentasi Ruang Jalan yang teratur .	162

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4. 1 Perihal Rasa Aman dan Nyaman Perempuan saat Menggunakan Jalur Pedestrian	68
Grafik 4. 2 Kelengkapan Fasilitas Umum di Jalur Pedestrian yang Dianggap Penting oleh Perempuan Guna Meningkatkan Rasa Aman dan Nyaman	74
Grafik 4. 3 Pengalaman yang pernah dialami perempuan di jalur pedestrian.....	106

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Definisi mengenai ruang publik mengalami perkembangan dari waktu ke waktu. Jürgen Habermas, 1962 menyatakan bahwa ruang publik adalah ruang dimana semua orang memiliki akses bebas terhadap ruang tersebut. Pada perkembangannya ruang publik tidak hanya sekedar ruang terbuka, namun juga berbentuk massa bangunan dan dapat dimanfaatkan baik secara individu maupun kelompok (Rustam Hakim, 1987). Kategori ruang publik terbagi atas ruang publik eksternal, dan internal. Dimana pengertian ruang publik eksternal merupakan ruang publik yang berbentuk ruang luar dan dapat diakses oleh semua orang seperti taman kota, alun-alun, jalur pejalan kaki atau koridor, dan ruang publik internal merupakan ruang publik berupa fasilitas umum dibawah pengelolaan pemerintah dan dapat diakses oleh semua orang dengan bebas (Carmona et al, 2003).

Selama ini, penggunaan ruang publik umumnya didominasi oleh laki - laki, karena perempuan lebih dikarakterkan oleh aktivitas di ruang-ruang pribadi, seperti melakukan kegiatan domestik rumah tangga. Pernyataan ini juga didukung oleh hasil penelitian *Women and the City #2: Public Space*, 2013 yang menunjukkan bahwa kebanyakan perempuan merasa dirinya lebih cocok hidup didalam lingkungan yang cenderung aman dan nyaman yaitu ruang-ruang pribadi tepat setelah mereka menikah dan memiliki anak, karena dominasi ruang publik oleh laki-laki memberikan rasa intimidasi tidak aman kepada mereka.

Seiring dengan berjalannya waktu aktivitas perempuan mengalami perkembangan keberagaman seperti kombinasi mengurus urusan rumah tangga (pergi ke pasar, mengantar anak ke sekolah) dan pergi bekerja, sehingga banyak perempuan yang menggunakan dan memanfaatkan ruang publik untuk

mengakomodasi aktivitas sehari-hari mereka yang lebih variatif dibanding laki-laki (*Gender Issue Guide: Urban Planning and Design*, 2012). Namun tak jarang masalah mengenai isu ruang publik yang ramah perempuan masih banyak menuai perdebatan, hal ini dikarenakan, meskipun masih dalam tahap pengembangan, nyatanya masih kerap dijumpai kejahatan seksual terhadap perempuan di ruang publik (*The Indonesian Institute : Kota Ramah Perempuan*, 2013).

Dalam perkembangannya perspektif perempuan masih kurang terakomodasi. Penataan tata ruang yang berorientasi dengan memberikan ruang pada perempuan dianggap dapat memberikan kecenderungan lebih aman dan infrastruktur yang terbangun meminimalisir risiko terjadinya pelecehan seksual terhadap perempuan di ruang publik (Iriatoni Almuna,¹ 2018).

Mengkonsep desain ruang publik yang ramah perempuan dirasa penting, karena mempertimbangkan kebutuhan perempuan saat menggunakan ruang publik (*Gender Issue Guide: Urban Planning and Design*, 2012). Konsep tersebut diperlukan karena tidak setiap perempuan menggunakan ruang publik dengan kepentingan yang sama. Metode ini telah dipraktikkan oleh Kota Vienna, Austria yang telah mengimplementasikan pengarusutamaan gender pada penataan tata ruang sejak tahun 1993, dalam implementasinya para perencana terjun langsung dan mengikuti aktivitas keseharian perempuan yang menggunakan ruang publik (*Gender Mianstreaming : How designers can make cities safer*, 2018):

“You need to know who is using the space, how many people, and what their aims. Once you’ve analyzed the pattern of use of public space, you start to define the needs and interest of the people using it” (Eva Kail². the City of Vienna).

¹ National Programme Officer for Safe City, Gender and HIV, UN Woman Indonesia

² Program UN Woman “*Making Cities and Public Spaces Safe for All Women and Girls*” (*Safe Cities and Safe Public Spaces. UN Woman Global Results Report*)

Pentingnya mengkonsep desain ruang publik ramah perempuan dibuktikan oleh cacatan Komnas Perempuan yang mencatat bahwa dalam tiga belas tahun terakhir setiap harinya di Indonesia terjadi 20 kali kekerasan seksual atau secara keseluruhan ada sebanyak 93.960 kasus, dan 23,7 persennya terjadi di ruang publik (theindonesiainstitute.com, 2013) serta hasil yang lebih rinci dari Survei Yayasan Plan International Indonesia yang bekerjasama dengan U-Report, (2018) menegaskan masih rawannya pelecehan seksual terhadap perempuan di ruang publik dengan 1.396 responden menyebutkan bahwa jalur pedestrian dan fasilitas publik adalah dua ruang publik yang paling berbahaya. Spesifiknya sebanyak 44,2 persen responden menyebutkan transportasi publik termasuk halte dan stasiun, sebagai tempat yang tidak aman bagi perempuan. Sebanyak 56,8 persen responden mengatakan jalur pedestrian sebagai tempat yang berbahaya dan angka terbesar berada pada ancaman tindakan kriminal dan pelecehan seksual yang menjadi penyebab utama ketidakamanan perempuan di ruang publik yaitu 64 persen. Tidak jarang juga ditemui banyak kasus pelecehan seksual verbal dengan persentase 44,9 persen, visual 33,6 persen dan seksisme³ yang terjadi di ruang publik terhadap perempuan. Dari hasil survei diatas membuktikan masih banyak perempuan yang merasa resah atas rasa aman saat berada di ruang publik.

Berkaitan dengan hal tersebut, banyaknya kasus pelecehan seksual di ruang publik dapat dijumpai di kota Jakarta yang dibuktikan oleh hasil survei *Thomson Reuters Foundation* [TRF], 2017 yang menyatakan Jakarta menempati urutan ke-9 dari 10 kota besar di dunia yang paling berbahaya bagi perempuan. Salah satu indikator survei tersebut adalah risiko kekerasan seksual dalam bentuk pelecehan sampai dengan permerkosaan dimana kota Jakarta menempati urutan ke-7 dari 10 kota besar di dunia. Dua hasil survei diatas juga didukung dengan hasil penelitian oleh Yayasan Pulih yang menyebutkan bahwa dari skala 5, Jakarta hanya mendapatkan

³ sek.sis.me /sèksismê/ : penggunaan kata atau frasa yang meremehkan atau menghina berkenaan dengan kelompok, gender, ataupun individual

skor 2,5 yang artinya dibawah rata- rata, meskipun Jakarta memiliki infrastruktur yang cukup baik namun masih memerlukan banyak sekali perbaikan khususnya untuk memberikan rasa aman bagi perempuan saat menggunakan ruang publik (kumparam.com., 2018).

Hal ini karena memang belum ada kebijakan spesifik yang diusung Pemprov yang dibuat terkait dengan kesadaran pentingnya membuat kota Jakarta yang aman bagi perempuan. Biasanya isu terkait pelecehan seksual terhadap perempuan di ruang publik serta persepsi koordinasi antar lembaga pemerintah menambah kompleksitas untuk mewujudkan ruang publik yang ramah perempuan (*The Indonesian Institute* : Kota Ramah Perempuan, 2013).

Salah satu ruang publik yang cukup penting dan banyak digunakan oleh semua orang adalah jalur pedestrian. Karena jalur pedestrian memberikan ruang interaksi sosial, menghubungkan dengan ruang publik lainnya sekaligus dapat menghidupkan ruang-ruang terbuka kota (Shirvani, 1985). Melalui laporan hasil penelitian UN Woman, (*Scoping Study Audit*) keamanan di tiga wilayah Jakarta yaitu Jakarta Barat, Jakarta Timur dan Jakarta Selatan, 2017, bersama dengan audit partisipatif bernama *Safety Walk*, mengemukakan lima aspek penting kelemahan infrastruktur di jalur pedestrian bagi perempuan yang ada di Jakarta, mulai dari aspek penerangan, pedestrian, angkutan umum, keamanan, dan jarak pandang (visibilitas).

Hasil UN Woman *Safety Walk* menemukan bahwa, kondisi pedestrian yang ada di Jakarta cenderung memprihatinkan dan tidak nyaman. Selain banyak yang rusak, kurangnya penunjuk jalan yang jelas (terutama bagi pengguna transportasi publik karena kurangnya rambu mengenai dimana transportasi publik berhenti), beberapa jalur pedestrian pun dipenuhi oleh pedagang kaki lima (PKL) (ITDP: *Kembalikan Ruang Publik Kami*, 2018). Jakarta Barat

merupakan salah satu contoh buruknya kondisi pedestrian yang ada di ibu kota, yaitu ditemui banyaknya paving yang terkelupas, sehingga menyulitkan warga setempat dalam menggunakan pedestrian tersebut (koran-sindo.com, 2016). Selain itu jalur pedestrian diokupasi pedagang kaki lima, tukang ojek dan mobil yang terjadi di kawasan pasar Pagi Asemka di perbatasan Kelurahan Pinangsia, Tamansari Kelurahan Roa Malaka, Tambora Jakarta Barat (kompas.com; Semrawutnya Jalur pedestrian di Kawasan Asemka, 2017). Selain itu, kondisi penerangan jalan yang masih kurang diperhatikan utamanya pada kawasan yang padat penduduk dan ditempat pemberhentian bus, rentan menjadi tempat kekerasan terhadap perempuan.

Berangkat dari urgensitas tersebut maka mengkonsep desain ruang publik ramah perempuan menjadi hal yang cukup penting untuk dipertimbangkan.

1.2 Rumusan Masalah

Adanya disparitas antara pedestrian yang harusnya memberikan rasa aman bagi perempuan dengan fenomena yang terjadi di Jakarta terkait masih banyaknya isu pelecehan seksual di pedestrian menjadi masalah tersendiri. Dari permasalahan yang telah dirumuskan diatas maka dapat diambil pertanyaan guna membantu memberikan rasa aman perempuan saat menggunakan pedestrian di Jakarta, yaitu:

1. Bagaimana kriteria penentu dalam jalur pedestrian yang dapat memenuhi kebutuhan perempuan di Jakarta?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Adapun tujuan dan sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.3.1 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mencari apa saja faktor - faktor penentu sehingga dapat merumuskan konsep pedestrian yang ramah untuk perempuan.

1.3.2 Sasaran

Adapun sasaran yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi karakteristik kondisi jalur pedestrian di Jakarta
2. Melakukan eksplorasi terhadap perspektif perempuan dalam menggunakan jalur pedestrian di Jakarta
3. Merumuskan konsep perancangan pedestrian ramah perempuan di Jakarta.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Penelitian ini mengambil studi kasus di kota Jakarta, dengan mengambil enam sampel jalur pedestrian yang berbeda. Dalam hal ini program rencana pedestrian pemprov Jakarta adalah revitalisasi kembali pedestrian dengan 31 titik pedestrian yang akan diselenggarakan sampai dengan tahun 2020.

Sampel jalur pedestrian yang diambil adalah jalur pedestrian yang termasuk kedalam program revitalisasi pemerintah dan telah rampung dikerjakan, salah satunya jalur pedestrian di Jl. Sudirman-Thamrin. Selain itu, untuk memperluas jangkauan responden perempuan terhadap tingkat rasa aman dan nyaman saat menggunakan jalur pedestrian di Jakarta yang termasuk kedalam program revitalisasi, maka dua sampel jalur pedestrian berikutnya adalah jalur pedestrian koridor Jl. Cikini-Menteng, dan Koridor Jl. K. H. Wahid Hasyim.

Sedangkan untuk tiga sampel jalur pedestrian yang tidak termasuk kedalam program revitalisasi adalah koridor yaitu Koridor Jl. Letjen S. Parman koridor Jl. H. Agus Salim dan Koridor Jl. Bulungan.

1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan

Mengevaluasi, dan memberikan konsep desain ruang publik ramah perempuan yang ada di Jakarta menjadikan inti dari ruang lingkup bahasan yang ada pada penelitian ini, salah satu metode yang digunakan adalah FGD (*Focus Group Discussion*) bersama beberapa perempuan baik dari rentang usia maupun status sosial perempuan mulai pekerja kantoran, ibu rumah tangga hingga mahasiswa/pelajar.

1.4.3 Ruang Lingkup Subtansi

Dalam penelitian ini teori yang digunakan adalah teori perancangan kota yang dielaborasi dengan pemahaman mengenai pengarusutamaan gender agar penelitian ini menjawab tujuan dan sasaran, serta sesuai dengan lingkup pembahasan.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis yang dapat diambil dari penelitian ini adalah pemahaman mengenai konsep perencanaan di ruang publik khususnya jalur pedestrian yang dapat dirancang menjadi jalur pedestrian yang ramah perempuan, serta memberikan informasi mengenai faktor apa yang membantu perempuan agar merasa aman dan nyaman berada di jalur pedestrian.

1.5.2 Manfaat Praktis

Memberikan konsep desain jalur pedestrian yang ramah perempuan di Jakarta menjadi manfaat praktis yang dapat diambil dari penelitian ini. Dengan begitu pembaca dapat dengan mudah memahami faktor apa saja yang berpengaruh terhadap rasa aman dan nyaman perempuan menggunakan jalur pedestrian.

1.6 Sistematika Penulisan

BAB 1 PENDAHULUAN :

Pada bab ini menjelaskan mengenai latar belakang pemilihan topik penelitian, studi kasus dan penjelasan singkat mengenai urgensi terhadap topik penelitian. Adapun rumusan masalah sehingga topik penelitian dan studi kasus akan terjawab pada pertanyaan penelitian yang didukung dengan tujuan dan sasaran. Lalu setelah itu ada penjelasan mengenai teori yang digunakan serta manfaat yang didapatkan dari hasil penelitian ini.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA :

Berisi teori yang digunakan untuk mendukung penelitian dan sebagai acuan untuk melakukan penelitian, dan pemahaman mengenai perancangan kota serta teori apa yang digunakan untuk merancang sebuah ruang publik khususnya pada jalur pedestrian, lalu definisi mengenai jalur pedestrian itu sendiri, sehingga didapatkan sintesa pustaka untuk menemukan indikator dan variabel yang diperlukan guna mendukung pengambilan data penelitian.

BAB 3 METODE PENELITIAN :

Membahas mengenai metode penelitian yang digunakan, antara lain; pendekatan penelitian, jenis penelitian, metode pengumpulan data, teknik analisa, dan tahapan analisa yang digunakan dalam penelitian.

BAB 4 PEMBAHASAN :

Pemaparan hasil penelitian yang terdiri dari gambaran umum wilayah studi secara deskriptif mengenai kondisi eksisting wilayah studi, adapun hasil penelitian berupa perancangan yang diharapkan dapat menjawab tujuan dan sasaran pada bab 1.

1.7 Kerangka Berfikir

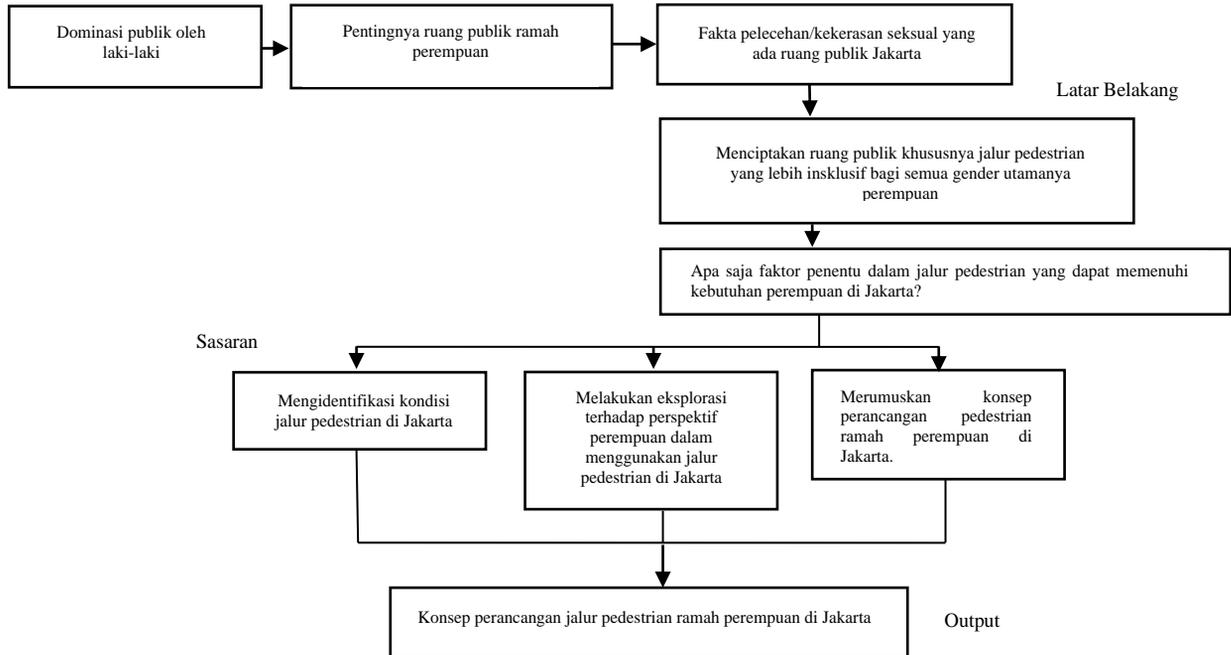


Diagram 1.1 Kerangka Berfikir

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Ruang Publik

Ruang publik merupakan ruang yang terletak di luar massa bangunan yang dapat dimanfaatkan dan digunakan oleh setiap orang untuk melakukan berbagai aktivitas (Hakim, 1993). Menurut Carr, 1992 ruang publik merupakan ruang yang dapat diakses oleh publik dan juga sebagai tempat aktivitas bagi individu atau kelompok. Ruang publik juga merupakan ruang terbuka kota yang tidak ditempati oleh bangunan dan memiliki penggunaan spesifik dengan fungsi dan kualitas yang terlihat dari komposisinya (Rapuano, 1994). Kementerian Pekerjaan Umum, 2009 dalam Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Non Hijau di Wilayah Kota/Kawasan Perkotaan mendefinisikan ruang publik sebagai ruang-ruang dalam kota atau wilayah yang lebih luas baik dalam bentuk area memanjang/jalur dimana dalam penggunaannya lebih bersifat terbuka yang pada dasarnya tanpa bangunan, terdiri atas ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non-hijau.

2.1.1 Prinsip Ruang Publik

Sebuah ruang terbuka publik yang baik, harus mampu memenuhi kebutuhan penggunaanya setiap saat, yang meliputi masyarakat di kawasan tersebut maupun masyarakat di luar kawasan itu. Dengan demikian, ruang terbuka publik tidak memihak pengguna manapun yang akan beraktivitas di dalamnya. Kriteria ruang publik yang baik biasanya dikaitkan dengan keseimbangan dinamis antara aktivitas publik dan privat dalam kehidupan bersama.

Menurut sebuah lembaga swasta di Amerika yaitu *Project for Public Space* menyatakan bahwa sebuah ruang publik yang berhasil harus memiliki empat kunci utama yang ada di

dalamnya, dan kemudahan dalam melakukan sosialisasi yang divisualkan pada **Gambar 2.1** berikut ini :

Gambar 2. 1 Kriteria Ruang Publik yang Ideal



Sumber: *Project for Public Space, 29 Desember 2019.*

Untuk penjelasan mengenai empat kriteria tersebut adalah sebagai berikut :

A. Aksesibilitas

Penilaian mengenai aksesibilitas pada suatu tempat dilakukan dengan mengetahui keterkaitan tempat tersebut dengan tempat lain, baik secara visual maupun secara fisik. Sebuah ruang publik yang baik harus mudah dijangkau, mudah diakses dengan menggunakan kendaraan. Dalam aksesibilitas ini terdapat kriteria kualitatif berupa :

- *Continuity*
- *Proximity*
- *Connected*
- *Readable*
- *Walkable*
- *Convenient*

- *Accessible*

B. Kenyamanan

Kenyamanan dan pemandangan indah merupakan kunci dari keberhasilan ruang publik. Kenyamanan terdiri dari persepsi tentang keamanan, kebersihan dan ketersediaan akan tempat duduk di setiap sudut tempat. Kriteria kualitatif yang terdapat pada kenyamanan adalah :

- *Safe*
- *Clean*
- *Green*
- *Walkable*
- *Sittable*
- *Spiritual*
- *Charming*
- *Attractive*
- *Historic*

C. Pemanfaatan dan Aktivitas

Aktivitas merupakan dasar dalam sebuah ruang publik. Adanya aktivitas membuat orang berkeinginan untuk datang dan kembali pada ruang publik tersebut. Banyaknya aktivitas yang ditawarkan, keseimbangan antara perempuan dan laki-laki dan pengunjung dari berbagai rentang usia dapat menjadi ukuran dalam melakukan penilaian di ruang publik. Adapun kriteria kualitatif dari pemanfaatan dan aktivitas adalah sebagai berikut :

- *Fun*
- *Active*
- *Special*
- *Vital*
- *Real*
- *Useful*

- *Indigenous*
- *Celebratory*
- *Sustainable*

D. Sosialisasi

Ukuran dalam sosialisasi sedikit sulit untuk dijelaskan. Pada dasarnya, ruang publik dapat menjadi tempat bagi orang-orang untuk bertemu teman dan keluarga, dan berinteraksi antara satu dan lainnya, bahkan dengan orang-orang baru. Kriteria dari sosialisasi ini adalah sebagai berikut :

- *Welcoming*
- *Interactive*
- *Friendly*
- *Pride*
- *Neighborly*
- *Cooperative*
- *Stewardship*
- *Diverse*

2.1.2 Jalan sebagai ruang publik

Jalan memiliki banyak peran yang mendukung berbagai aktivitas masyarakat. Selain sebagai ruang pergerakan kendaraan bermotor, jalan juga berperan sebagai ruang pergerakan pejalan kaki, sepeda dan angkutan umum. Sebagai bagian dari lingkungan, jalan juga dapat menjadi ruang terbuka untuk tempat bersosialisasi dan rekreasi masyarakat (Tumlin, 2012). Jalan dapat dipahami sebagai ruang eksterior yang kaya akan penggunaan lahan dimana tersedia pilihan moda transportasi yang beragam dan sebagai tempat berkumpulnya aktivitas sosial (Trancik, 1986)

Danisworo (1998) merumuskan kriteria kesuksesan jalan sebagai ruang publik, kriteria tersebut ditinjau dari beberapa aspek yaitu :

1. Mudah dicari dan dicapai, terbuka dan bebas diakses oleh masyarakat.
2. Memberi rasa aman, nyaman dan sehat bagi pejalan kaki
3. Hidup sepanjang hari siang, dan malam
4. Mampu menarik pengunjung dalam jumlah besar
5. Menjadi tempat kondusif untuk interaksi sosial-kultural, dan berkomunikasi
6. Representatif dan dengan nuansa arsitektur yang berkualitas.

2.2 Perancangan kota (Urban Design)

Harry Anthony, 1986 memberi pengertian bahwa perancangan kota merupakan pengaturan unsur-unsur fisik lingkungan kota sehingga dapat berfungsi dengan baik dan memberikan kenyamanan untuk dilihat dan memberikan “hidup” didalamnya. Menurut Spreiregen, Paul D., 1965 perancangan kota memiliki tujuan antara lain adalah membuat kota lebih manusiawi, menghubungkan bentuk fisik kota dengan keadaan alam dan menciptakan ruang-ruang kota yang berkualitas.

2.2.1 Perancangan kota jalur pedestrian

Jalur pedestrian dalam perancangan kota sebagai sara pejalan kaki, sekaligus menghidupkan ruang-ruang kota (Shirvani, 1985). Berikut ini adalah kriteria masing-masing sarana jaringan pejalan kaki menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 23 Tahun 201

Tabel 2. 1 Kriteria Sarana Pejalan Kaki

Kriteria Sarana	Ketentuan
Jalur Hijau	Terdapat bagian khusus untuk menempatkan berbagai elemen ruang seperti hidran air, telepon umum, dan perlengkapan/perabot jalan (bangku, lampu, tempat sampah, dll.) serta jalur hijau. Ruang jalur pedestrian dibagun dengan mempertimbangkan nilai ekologis. Jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 meter cm dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh ruang terbuka hijau (RTH)
Lampu Penerangan	Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter. Lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi
Tempat Duduk	Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak antar tempat duduk yaitu 10 meter. Tempat duduk dibuat dengan dimensi lebar 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.
Pagar Pengaman	Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman dibuat dengan tinggi 0,9 meter, serta menggunakan material yang tahan terhadap cuaca dan kerusakan, seperti metal dan beton.
Tempat Sampah	Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak antar tempat sampah yaitu 20 meter. Tempat sampah dibuat dengan dimensi sesuai kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.
Marka, Perambuan dan Papan Informasi	Marka, Perambuan dan Papan Informasi terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pedestrian dengan arus padat. Marka, perambuan dan papan informasi disediakan sesuai dengan kebutuhan, serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau.

Kriteria Sarana	Ketentuan
Halte/Shelter Bus	Halte/Shelter Bus terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak antar halte pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan.

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 23 Tahun 2014

Dari sarana-sarana pendukung jalur pedestrian masing-masing memiliki kriteria dengan mempertimbangkan keselamatan, keamanan, kenyamanan, aksesibilitas, keindahan dan interaksi sosial. Berikut ini adalah tabel yang menunjukkan hubungan kedua elemen tersebut :

Tabel 2. 2 Hubungan Sarana Pendukung Pedestrian

Fasilitas	Aksesibilitas	Keselamatan	Kenyamanan	Keindahan	Kemudahan	Interaksi
	Ramp dan Marka Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus (Difable): Harus dapat digunakan oleh penyandang disabilitas dalam mencapai tujuan.	Ramp dan marka terletak pada lokasi yang aman dari sirkulasi kendaraan	Memiliki derajat kemiringan yang sesuai standar kenyamanan (7%).	Memiliki penanda khusus berupa pagar pembatas ataupun garis berwarna	Tertelak di titik strategis pada arus padat pejalan kaki	Ramp dan marka difable mengarah pada titik interaksi sosial
Penyebrangan	Harus dapat diakses oleh semua pejalan	Ruang pejalan kaki terpisah dari	Jalur memiliki lebar yang	Ruang pejalan kaki memiliki	Jalur mudah dicapai dan tidak	Jalur memiliki

Fasilitas	Aksesibilitas	Keselamatan	Kenyamanan	Keindahan	Kemudahan	Interaksi
	kaki termasuk yang memiliki keterbatasan fisik	jalur lalu lintas kendaraan dan memiliki ketinggian berbeda	nyaman (minimal 1,5m meter) Jalur pedestrian memiliki permukaan yang tidak licin	material penutup tanah yang berpola dan memiliki data serap tinggi	terhalangi oleh apapun Jalur harus menerus titik satu ke titik lainnya	titik-titik untuk dapat melakukan interaksi sosial lengkap dengan fasilitasnya
Jalur Hijau	Pemilihan jenis tanaman yang dapat berguna sebagai penunjuk arah	Terletak antara jalur pedestrian dan kendaraan	Memiliki vegetasi peneduh jalur pedestrian untuk penurun iklim mikro.	Memiliki vegetasi dekoratif yang meningkatkan nilai estetika ruang	Vegetasi juga berupa pengarah pada ruang pejalan kaki	Vegetasi peneduh yang lebih banyak terletak pada titik interaksi sosial
Perabot Jalan/perlengkapan ruas pejalan kaki	Perabot ruang pejalan kaki terletak pada lokasi yang mudah dijangkau	Terletak pada titik-titik yang aman dari lalu lintas kendaraan	Memiliki tingkat kenyamanan yang tinggi dengan bahan yang sesuai kebutuhan Tata letaknya tidak mengganggu alur	Desain dapat mewakili karakter lokal lingkungan sehingga memiliki kualitas estetika yang baik.	Terletak pada titik yang mudah untuk dicapai.	Terletak pada titik-titik interksi seosial agar dapat memnuhi kebutuhan aktivitas sosial kota.

Fasilitas	Aksesibilitas	Keselamatan	Kenyamanan	Keindahan	Kemudahan	Interaksi
			pejalan kaki			
	<p><u>Tata Informasi (signage):</u> Tata informasi harus dapat terlihat dengan mudah.</p>	Terletak pada titik yang aman dari tindakan vandalisme.	Tata letaknya tidak mengganggu alur pejalan kaki	Desain dapat mewakili karakter lokal-lingkungan sehingga memiliki kualitas estetika yang baik.	Terletak pada lokasi yang mudah untuk dilihat.	Tata informasi dilteakkan pada titik interaksi sosial agar dapat memenuhi kebutuhan ekonomi kawasan

Sumber : Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 23 Tahun 2014

Jeffrey Tumlin, 2012 membagi jalur pedestrian atas beberapa fungsi zona, yaitu :

Tabel 2. 3 Zona Jalur Pedestrian

Zona	Keterangan	Ketentuan
Bagian Muka Bangunan	Bagian muka bangunan dapat digunakan untuk berbagai kegiatan seperti kafe, restoran, display toko, dan elemen arsitektural seperti kanopi dan kerai	Memiliki lebar minimal 18 inci untuk semua jenis pedestrian.
Jalur Berjalan	Ruang untuk berjalan kaki harus bebas dari halangan apapun. Permukaan jalur harus terbangun dari material yang tahan lama, aman dan nyaman bagi seluruh kalangan pengguna termasuk orang yang menggunakan kursi roda.	Lebar jalur untuk berjalan tanpa halangan minimal 4 kaki dengan pelebaran 5 kaki setiap 200 kaki panjang jalur pedestrian.
Furnitur	Zona furnitur berfungsi sebagai batas antara jalur untuk berjalan dengan jalan raya. Jenis-jenis furnitur jalan yang dapat ditempatkan di zona ini antara lain, pohon, kursi, rak koran, lampu jalan, meteran parkir, penandaan, tempat sampah, kotak utilitas, dan pemadam kebakaran.	Lebar zona ini minimal 3 meter. Namun ketika tidak ada aktivitas parkir on-street lebar minimal 4 meter.
Sudut	Zona sudut merupakan zona yang terletak pada pertemuan antara jalan raya dan trotoar.	Jika ada parkir on-street maka lebar sudut minimal 18 inci.

Sumber : Tumlin, 2012

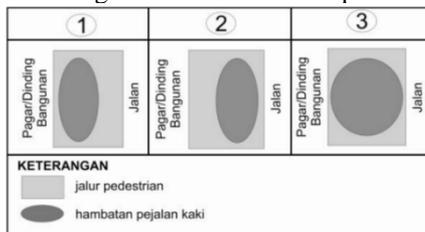
Prinsip-prinsip perancangan jalur pedestrian yang baik menurut Tumlin, 2012 adalah sebagai berikut :

1. Perencanaan penggunaan lahan yang baik
2. Bangunan langsung berhubungan dengan jalur pedestrian
3. Bangunan menarik untuk dilalui
4. Menyediakan penerangan yang atraktif dan konsisten
5. Membuat jalur pedestrian yang rindang/teguh
6. Mengutamakan pejalan kaki
7. Lalu lintas terkendali
8. Aman bagi anak-anak
9. Memberikan rasa aman dan nyaman

2.2.2 Pola Hambatan pada Jalur Pedestrian

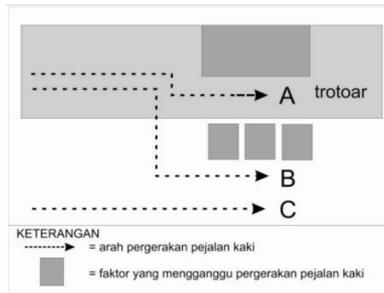
Menurut Rona Panduri dan Djoko Suwandono, 2015 pola hambatan yang ditemui pada jalur pedestrian terbagi menjadi tiga, hal ini karena dipengaruhi oleh perilaku yang dilakukan oleh pengguna jalur pedestrian yang tidak hanya berdampak kepada penggunaan jalur pedestrian saja, tetapi juga kondisi yang ada di sekitar jalur pedestrian seperti jalan, fungsi kawasan, bangunan dan lain-lain. Hambatan tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 2. 2 Tiga Macam Pola Penempatan Hambatan



Sumber: Rona Panduri dan Djoko Suwandono, 2015

Gambar 2. 3 Pola Penempatan Hambatan di Jalur Pedestrian



Sumber: Rona Panduri dan Djoko Suwandono, 2015

- Pola 1 merupakan letak dari hambatan pejalan kaki yang menempel di sisi dalam jalur pedestrian dan hanya menyisakan sedikit jalur pejalan kaki
- Pola 2 merupakan letak dari hambatan pejalan kaki yang berada di dalam jalur pedestrian dan hanya menyisakan sedikit jalur untuk pejalan kaki
- Pola 3 merupakan letak dari hambatan pejalan kaki yang menutupi seluruh lebar jalur pedestrian. Pola ini biasanya digunakan oleh PKL atau pedagang kaki lima.

2.3 Gender Planning

2.3.1 Maksud dan Tujuan Gender Planning

Perencanaan kota memiliki potensi untuk mempengaruhi keberlanjutan, aksesibilitas, kegunaan, desain dan kualitas suatu tempat. Dengan dilatar belakangi bagaimana cara perempuan dan laki-laki menjalani aktivitas sehari-hari yang berbeda, maka aksesibilitas dan kegunaan bersifat gender itu penting, khususnya di negara-negara berkembang yang cenderung tidak membedakan kebutuhan khusus perempuan, laki-laki dan anak-anak sebagai pengguna hasil dari suatu rancangan kota (UN

Habitat, 2010). Perencanaan gender adalah budaya perencanaan yang dibedakan menggunakan pendekatan spesifik yang disebut pengarusutamaan gender dalam perencanaan kota. Nilai tambah dalam perencanaan gender menjadi jelas pada beberapa tingkatan sebagai berikut (*Manual Book of Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development*, 2018);

Pertama adalah jaminan kualitas dalam proses perencanaan yang memiliki maksud mempertimbangkan kebutuhan orang yang sering diabaikan, sesuai dengan gender, usia dan kelompok-kelompok tertentu secara spesifik, agar menciptakan ruang fleksibel dan dapat menyesuaikan kebutuhan yang berbeda tiap-tiap orang. Setelah itu nilai tambah dalam perencanaan gender yang berikutnya adalah penggunaan sumber daya yang ditargetkan, artinya perencanaan gender memperhatikan pemerataan ruang dan waktu, kegunaan dan fungsi kota agar perencanaan dapat dinilai dan dikendalikan secara transparan ketika dianggarkan pada konsep “gender”

Merfleksikan nilai-nilai perencanaan dan perspektif sensitif gender dan mendukung budaya perencanaan dengan kesadaran yang lebih besar akan berbagai kebutuhan sehari-hari perempuan dan laki-laki, merupakan nilai dari pertukaran dan komunikasi pengetahuan dalam perencanaan gender. Lalu nilai yang terakhir adalah inovasi dan evolusi metodologi yang diharapkan mampu memberikan pengalaman dan informasi antar departemen pendukung perencanaan, dan evolusi pengetahuan pada disiplin perencanaan terkait isu-isu sensitif gender dalam konteks yang lebih sistematis .

2.3.2 Pengarusutamaan gender pada perencanaan kota

Pengarusutamaan gender adalah pendekatan perencanaan yang membedakan dan mempertajam kesadaran kualitas umum

dalam proses perencanaannya, dengan fokus utama adalah pada lingkungan rumah, perumahan dan tempat kerja untuk memfasilitasi rutinitas sehari-hari orang yang menangani pekerjaan keluarga dan pekerjaan rumah tangga. Pendekatan pengarusutamaan gender menawarkan alat yang membantu mengintergrasikan gender dan keragaman lain kedalam perencanaan dan desain suatu kota (*urban design*).

Karena mayoritas populasi di perkotaan didominasi oleh perempuan, yang melakukan lebih dari setengah pekerjaan, dimana sebagian besar pekerjaannya adalah mengasuh atau merawat, sehingga kemungkinan mengalami kekerasan dan pelecehan seksual berbasis gender cukup besar, maka dari itu kota harus dirancang dan dibangun dengan partisipasi perempuan. Merancang dan mengelola dengan dan untuk perempuan juga akan meningkatkan perkembangan kota untuk semua gender dan lapisan masyarakat, antara lain laki-laki dan kelompok marjinal atau terpinggirkan (*Gender and Urban Planning: Issues and Trends*, 2012).

Gender Issue Guide: Urban Planning and Design menyebutkan ada delapan isu yang melatarbelakangi pengarusutamaan gender dalam perencanaan kota. Pertama adalah kurangnya suara dalam berpolitik hal ini dikarenakan sebagian besar perempuan masih dikecualikan dari pengambilan keputusan di beberapa kelompok masyarakat, memberikan solusi berkelanjutan untuk diri perempuan dan kota yang ditinggali serta kurangnya suara berpolitik yang mendukung hak asasi perempuan dan anak.

Selain itu isu terkait susah akses dalam haknya memiliki tempat tinggal sehingga rentan bagi perempuan mengalami kekerasan dalam rumah tangga. Lalu susah akses ke infrastruktur dan layanan pemerintah yang

memungkinkan perempuan menghadapi pelecehan dan kekerasan seksual ketika berada di ruang publik, hal ini juga berlaku pada layanan pemerintah seperti kesehatan, ketersediaan ruang menyusui atau mengasuh untuk perempuan di ruang rekreasi dan tempat-tempat publik lainnya.

Peluang kerja yang terbatas dan pendapatan yang rendah juga menjadi isu yang melatarbelakangi pengarusutamaan gender pada perencanaan kota, agar nanti hidup perempuan jauh lebih sejahtera sehingga menciptakan rasa yang aman untuk diri kaum perempuan sendiri. Hal ini terkait dengan isu kemanan dan rasa aman karena kurangnya layanan keselamatan dan perlindungan sehingga menghambat mobilitas perempuan di perkotaan.

Guna menciptakan kota yang dapat memudahkan perempuan beraktivitas dan tidak terhambat oleh beberapa isu diatas, lingkungan hidup yang menjanjikan menjadi isu yang terakhir dalam pengarusutamaan gender pada perencanaan kota. Selain mempermudah perempuan dalam beraktivitas hal tersebut juga dapat membuka peluang yang lebih besar bagi perempuan manapun yang ingin memiliki kesempatan yang sama seperti perempuan lainnya yang sudah terlebih dahulu memanfaatkan ruang-ruang publik kota.

Seperti yang telah dijelaskan, perempuan dan anak-anak menghadapi banyak tantangan yang tumpang tindih di seluruh dunia, khususnya di negara-negara berkembang. Masalah-masalah diskriminasi gender ini berkisar dari kekerasan dan pelecehan seksual di ruang publik dan pribadi sehingga tidak dapat diakses atau tidak adanya kesempatan pendidikan dan pekerjaan, kepemilikan tanah, ruang publik, suara politik dan layanan kesehatan dan keuangan. Untuk mengatasi masalah-masalah tersebut, pengarusutamaan gender harus dimasukkan

ke dalam semua aspek kehidupan kota, termasuk perencanaan dan desain kota.

2.3.3 Konsep Feminisme Dalam Penataan Ruang

Pemikiran feminisme⁴ terhadap pola spasial muncul baik dalam skala makro regional ataupun pada skala mikro. Pada skala makro, konsep feminisme berpijak pada bagaimana menciptakan habitat yang lebih baik bagi manusia. Konsep ini menyatakan bahwa ketidaknyamanan lingkungan saat ini diakibatkan oleh pola hidup “maskulin” yang selalu berorientasi pada efisiensi tanpa mempertimbangkan aspek humanitas. (Day, 2002). Sedangkan pada skala mikro, konsep feminisme hadir karena melihat fakta bahwa ruang publik tergenderisasi dan perempuan telah termarjinalkan dalam pemanfaatan ruang.

Secara umum, isu spasial dalam perspektif feminis mencakup beberapa aspek seperti yang diutarakan Campbell dan Fainstein (1996), yaitu :

1. Adanya perbedaan penggunaan ruang publik oleh laki-laki dan perempuan
2. Adanya ancaman terhadap keamanan dari tiap individu dalam melakukan aktivitasnya di kota
3. Adanya diskriminasi struktural terhadap perempuan dalam perkembangan ekonomi
4. Adanya pola transportasi tertentu yang dilakukan perempuan yang perlu diperhatikan dalam perencanaan kota.

Perempuan masih terus diidentifikasi pada urusan domestik dan ruang publik masih identik dengan laki-laki, dan

⁴ serangkaian gerakan sosial, gerakan politik, dan ideologi yang memiliki tujuan yang sama, yaitu untuk mendefinisikan, membangun, dan mencapai kesetaraan gender di lingkup politik, ekonomi, pribadi, dan sosial.

hal ini dianggap sebagai sebuah kewajaran ((Keeble, 1986) dalam Clara H. Greed, 1994))

Ruang luar yang memiliki kualitas yang buruk, tidak dapat menciptakan aktivitas lain selain aktivitas pokok (Gehl, 2011). Namun, apabila kualitas lingkungan baik, maka akan menimbulkan aktivitas opsional dimana orang akan berhenti sejenak untuk sekadar bersantai, duduk atau makan dan minum. Dengan munculnya aktivitas opsional, maka aktivitas sosial dapat berlangsung. Selain itu menurut Arifi dkk (2004), aktivitas pejalan kaki juga dipengaruhi oleh fisik lingkungan tersebut, seperti fungsi bangunan, pedagang kaki lima, dan parkir.

2.3.4 Contoh Alat Penerapan Pengarustamaan Gender pada Perencanaan Kota

“*Women’s Safety Audits*” atau audit penilaian keselamatan perempuan secara global, telah dilakukan oleh Women in Cities International dan UN-Habitat untuk menyediakan sumber daya berharga sebagai bentuk inisiatif kota-kota aman berdasarkan pengalaman kumulatif. Saat ini, *women’s safety audits* secara luas dianggap sebagai alat “praktik terbaik” oleh berbagai organisasi internasional termasuk Bank Dunia, Uni Eropa, UN-Habitat, WHO, Pusat Internasional Pencegahan Kejahatan, dan Forum Eropa untuk Keamanan Perkotaan (Women in Cities International, 2008) dan merupakan salah satu tool yang diterapkan oleh UN Women. Dengan contoh alat penerapan pengarusutamaan gender pada perencanaan kota dapat menjadi contoh yang untuk dapat dikembangkan di wilayah perencanaan.

Berikut ini adalah cara/tahapan mengimplementasikan *women’s safety audits* :

1. Dimulai dengan sekelompok perempuan dan mungkin anggota masyarakat lainnya yang bertemu bersama dan membahas ruang-ruang di komunitas terkait yang dirasa tidak aman.
2. Grup audit keselamatan harus memiliki sudut pandang yang beragam untuk mewakili beragam masalah keselamatan (e.g perempuan muda dan tua, perempuan penyandang cacat, perempuan dari berbagai latar belakang etnis).
3. Ruang yang tidak aman untuk dipertimbangkan antara lain termasuk tempat parkir, jalan-jalan pedestrian, sumber air pengembangan perumahan umum.
4. Setelah grup audit keselamatan memilih ruang yang akan diaudit, grup dapat mengundang pemangku kepentingan strategis antara lain; pejabat pemerintah, polisi, dan perencana kota, untuk bergabung dengan sekelompok perempuan dalam audit.
5. Setelah kelompok siap, stakeholder dan sekelompok perempuan akan pergi bersama ke ruang yang dimaksud, dan perempuan dari kelompok tersebut mencatat faktor atau karakteristik yang dirasa membuat perempuan tidak aman (biasanya dengan bantuan daftar periksa yang sudah dibuat sebelumnya).
6. Faktor - faktor yang berkontribusi terhadap kurangnya keselamatan dapat mencakup pencahayaan yang buruk, pesan grafiti negatif, atau lokasi yang terisolasi.
7. Setelah selesai, kelompok membuat serangkaian rekomendasi kepada pemerintah daerah yang ditinggali dan anggota masyarakat lainnya untuk mencoba meningkatkan ruang yang memfasilitasi perempuan.

Gerakan ini mendukung kota-kota yang lebih aman bagi perempuan dan menawarkan banyak pengalaman, pedoman serta rekomendasi keselamatan perempuan di kota-kota tersebut.

2.4 Perancangan (Urban Design) Jalur Pedestrian Ramah Perempuan

Desain dan perencanaan yang aman untuk perempuan dan anak-anak dirasa penting karena dapat menciptakan ruang publik dimana perempuan dan semua pengguna ruang publik memiliki kesempatan yang sama untuk dapat menggunakan ruang publik yang sehat, aman dan bahagia. Perencanaan semacam ini didasarkan pada kenyataan bahwa perancangan atau desain ruang-ruang fisik perkotaan mempengaruhi penggunaan dan kenyamanan perempuan di ranah publik.

Merancang dan merencanakan ruang publik yang aman bagi perempuan memiliki beberapa alasan, diantaranya :

1. Meningkatkan kesadaran akan kenyataan bahwa ada ruang-ruang yang tidak netral karena kurangnya rasa aman sehingga menghambat aktivitas perempuan dalam menggunakan fasilitas yang ada di ruang publik.
2. Perempuan dan laki-laki adalah faktor utama perkembangan ruang kota yang lebih baik.
3. Mengakui bahwa kota tersebut secara spasial mencerminkan karakteristik sosial, ekonomi dan historis tertentu yang unik untuk situasi perempuan setempat.
4. Mengakui bahwa terdapat ruang-ruang di perkotaan yang mencerminkan adanya perbedaan perilaku dalam kehidupan perempuan dan laki-laki.
5. Mengakui bahwa ruang publik di kota biasanya dirancang berdasarkan konsepsi tradisional keluarga dan pembagian kerja tradisional antara perempuan dan laki-laki (laki-laki sebagai pekerja di ruang publik dan perempuan sebagai ibu rumah tangga).

Gender merupakan aspek pertimbangan yang cukup penting ketika merencanakan dan merancang layanan dan ruang publik penting di masyarakat. Merencanakan dan merancang

ruang publik yang aman untuk perempuan adalah proses dimana perencana kota, seorang arsitek, perempuan, masyarakat pengguna ruang publik lainnya berkolaborasi untuk membuat fitur fisik ruang publik yang aman dan ramah bagi perempuan. Berikut ini adalah karakteristik ruang publik yang dirancang sesuai dengan kebutuhan dan keselamatan khusus perempuan :

1. Akses mudah ke dan dari ruang publik.
2. Bebas beraktivitas di ruang publik tersebut.
3. Pencahayaan yang baik sehingga pengguna dapat melihat dan dilihat.
4. Tanda-tanda atau rambu yang mudah dibaca untuk membantu pengguna menemukan jalan.
5. Pedestrian yang jelas dan terawat baik di mana pengguna dapat dengan mudah melihat satu sama lain.
6. Visibilitas umum dari seluruh ruang, bebas dari tempat-tempat persembunyian dimana seseorang bisa menunggu tanpa melihat.
7. Memasukkan beragam kegunaan banyak tempat, seperti untuk berjalan-jalan, bermain, berolahraga, dan untuk beragam pengguna pada waktu yang berbeda tiap harinya.
8. Memperhatikan faktor cuaca (teduh dalam cuaca panas dan terlindung dari musim hujan).
9. Memperhatikan faktor anak-anak dan orang tua e.g di daerah perkotaan ini bisa berarti jalur pedestrian yang rendah, lebar untuk pejalan kaki, kursi roda, dengan lalu lintas yang bergerak lambat.
10. Akses ke fasilitas toilet yang bersih aman, mudah diakses dengan ruang untuk mengganti popok anak.

2.5 Sintesa Pustaka

Dalam proses mensitasi pustaka peneliti mengelaborasi hasil dari bebarbagai pustaka terpilih yang sesuai dengan topik bahasan penelitian mulai dari pengertian dan pemahaman mengenai ruang publik secara umum, lalu mengerucut pada penegertian ruang publik jalur pedestrian, selanjutnya bahasan mengenai ruang publik ramah perempuan sampai dengan ruang publik jalur pedestrian ramah perempuan. Dari hasil elaborasi tersebut poin utama yang didapatkan untuk merumuskan variabel bermula dari dua elemen jalur pedestrian berkaitan yaitu elemen fisik dan elemen non-fisik jalur pedestrian sehingga nantinya menghasilkan tiga variabel penelitian.

Elemen fisik jalur pedestrian terbagi menjadi dua variabel yaitu variabel fasilitas yang memadai pejalan kaki di Jakarta dan sarana pejalan kaki. Sedangkan untuk elemen non-fisik jalur pedestrian mengacu pada variabel perasaan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian. Nantinya ketiga variabel ini akan dianalisa sehingga dapat menjadi output dari masing-masing sasaran penelitian. Berikut ini merupakan tabel 2.4 sintesa pustaka.

Tabel 2. 4 Sintesa Pustaka

Sumber	Indikator	Variabel	Sub-variabel	Parameter
<p>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 23.(2004) Tumlin, 2012</p> <p>Theresia Budi Jayanti. (2016). “Kemanan Wanita di Ruang Publik (Studi Kasus : Stasiun Kereta Tanah Abang, Jakarta Pusat)”</p>	Aksesibilitas	Fasilitas yang memadai pejalan kaki di Jakarta	Berkelanjutan	Konektivitas antar pedestrian dan ke ruang-ruang publik lainnya.
			Keindahan	Memiliki penanda khusus berupa pagar pembatas pun garis berwarna yang menumbuhkan rasa aman pejalan kaki
			Kemudahan	Campuran kegiatan dan penggunaan lahan di pedestrian (berada pada titik strategis). Kemudahan mencapai fasilitas umum lainnya.
	Mobilitas	Sarana Pejalan Kaki	Jalur Hijau	Jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 meter cm dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh ruang terbuka hijau 1
			Lampu Penerangan	Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter.Lampu

Sumber	Indikator	Variabel	Sub-variabel	Parameter
				penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi
			Tempat Duduk	Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat duduk yaitu 10 meter.
			Pagar Pengaman	Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan
			Tempat Sampah	Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat sampah yaitu 20 meter.
			Marka, Perambuan dan Papan Informasi	Marka, Perambuan dan Papan Informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat.

Sumber	Indikator	Variabel	Sub-variabel	Parameter
			Halte/Shelter Bus	Halte/Shelter Bus terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar halte pada radius 300 meter dan pada titik potesial kawasan.
<i>Exploratory Walk</i>	Keamanan dan Kenyamanan	Perspektif perempuan saat menggunakan jalur pedestrian	Faktor perempuan menggunakan jalur pedestrian	Seberapa sering perempuan menggunakan jalur pedestrian
			Perasaan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian	Perasaan yang kerap muncul saat perempuan berjalan di jalur pedestrian
			Pengalaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian yang berbeda	Bentuk kejadian yang pernah dialami oleh perempuan selama menggunakan jalur pedestrian berupa baik/buruk kejadian tersebut
			Masalah dan tantangan perempuan saat menggunakan	Hambatan yang dianggap perempuan sebagai masalah dan tantangan mereka selama menggunakan jalur pedestrian

Sumber	Indikator	Variabel	Sub-variabel	Parameter
			jalur pedestrian	
			Kebutuhan perempuan di jalur pedestrian	Keinginan perempuan saat mereka merasa terhambat oleh kondisi di jalur pedestrian
			Persepsi rasa aman dan nyaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian	Kondisi dimana perempuan menganggap jalur pedestrian aman dan nyaman menurut mereka
			Rekomendasi perihal jalur pedestrian ramah perempuan	Harapan perempuan atas masalah dan tantangan serta kebutuhan mereka di jalur pedestrian

Sumber: Hasil Analisa, 2020

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan studi kasus. Pendekatan studi kasus merupakan salah satu jenis penelitian kualitatif deskriptif yang penelitiannya terfokus kepada suatu kasus tertentu untuk dicermati dan dianalisa secara cermat sampai tuntas. Kasus adalah suatu “sistem yang terbatas” (*a bounded system*) (Louis Smith, 1978). Terbatas : tidak harus rumit, tapi pasti unik. Studi kasus akan berfokus pada kasus-kasus *extraordinary*. Unit analisisnya adalah kasus itu sendiri.

3.2 Jenis Penelitian

Penelitian ini termasuk dalam jenis penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang berusaha mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa atau kejadian yang terjadi pada masa kini. Penelitian deskriptif memusatkan perhatian pada masalah aktual sebagaimana adanya pada saat penelitian berlangsung (Noor, 2011). Tujuan dilakukannya penelitian deskriptif adalah untuk menggambarkan kondisi eksisting objek yang diteliti secara apa adanya. Selain itu, ada juga yang menyatakan bahwa penelitian deskriptif bertujuan untuk menggambarkan sifat suatu keadaan yang sementara berjalan pada saat penelitian, dilakukan dan memeriksa sebab-sebab segala gejala tertentu (Travers, 1975).

Penelitian kualitatif dapat didefinisikan sebagai suatu proses yang mencoba untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik mengenai kompleksitas yang ada dalam interaksi manusia (Marshall dalam Sarwono, 2006). Penelitian ini memanfaatkan wawancara terbuka serta dilengkapi dengan pengamatan yang mendalam untuk memahami sikap, pandangan, perasaan dan perilaku seseorang atau sekelompok orang tentang sesuatu hal atau kasus tertentu. Dapat

disimpulkan bahwa penelitian kualitatif bertujuan memperoleh gambaran seutuhnya mengenai suatu hal menurut pandangan manusia yang diteliti sampai mendalam. Penelitian kualitatif berhubungan dengan ide, persepsi, pendapat atau kepercayaan orang yang diteliti dan semuanya tidak dapat diukur dengan angka.

3.3 Variabel Penelitian

Variabel penelitian yang digunakan pada penelitian ini dapat dilihat pada **Tabel 3.1 Variabel Penelitian**

Tabel 3. 1 Variabel Penelitian

Sasaran	Indikator	Variabel	Sub-variabel	Parameter
1. Mengidentifikasi karakteristik kondisi jalur pedestrian di Jakarta	Aksesibilitas	Fasilitas yang memadai pejalan kaki di Jakarta	Berkelanjutan	Konektivitas antar pedestrian dan ke ruang-ruang publik lainnya.
			Keindahan	Memiliki penanda khusus berupa pagar pembatas pun garis berwarna yang menumbuhkan rasa aman pejalan kaki
			Kemudahan	Campuran kegiatan dan penggunaan lahan di pedestrian (berada pada titik strategis). Kemudahan mencapai fasilitas umum lainnya.
	Mobilitas	Sarana Pejalan Kaki	Jalur Hijau	Jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 meter cm dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh ruang terbuka hijau
			Lampu Penerangan	Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter. Lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi
			Tempat Duduk	Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak

Sasaran	Indikator	Variabel	Sub-variabel	Parameter
				antar tempat duduk yaitu 10 meter.
			Pagar Pengaman	Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan
			Tempat Sampah	Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak antar tempat sampah yaitu 20 meter.
			Marka, Perambuan dan Papan Informasi	Marka, Perambuan dan Papan Informasi terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pedestrian dengan arus padat.
			Halte/Shelter Bus	Halte/Shelter Bus terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dengan jarak antar halte pada radius 300 meter dan pada titik potensial kawasan.
2. Melakukan eksplorasi terhadap perspektif perempuan dalam menggunakan jalur pedestrian di Jakarta	Keamana dan Kenyamanann	Perspektif perempuan saat menggunakan jalur pedestrian	Faktor perempuan menggunakan jalur pedestrian	Seberapa sering perempuan menggunakan jalur pedestrian
			Perasaan perempuan	Perasaan yang kerap muncul saat perempuan berjalan di jalur pedestrian

Sasaran	Indikator	Variabel	Sub-variabel	Parameter
			saat menggunakan jalur pedestrian	
			Pengalaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian yang berbeda	Bentuk kejadian yang pernah dialami oleh perempuan selama menggunakan jalur pedestrian berupa baik/buruk kejadian tersebut
			Masalah dan tantangan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian	Hambatan yang dianggap perempuan sebagai masalah dan tantangan mereka selama menggunakan jalur pedestrian
			Kebutuhan perempuan di jalur pedestrian	Keinginan perempuan saat mereka merasa terhambat oleh kondisi di jalur pedestrian
			Persepsi rasa aman dan	Kondisi dimana perempuan menganggap jalur pedestrian aman

Sasaran	Indikator	Variabel	Sub-variabel	Parameter
			nyaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian	dan nyaman menurut mereka
			Rekomendasi perihal jalur pedestrian ramah perempuan	Harapan perempuan atas masalah dan tantangan serta kebutuhan mereka di jalur pedestrian
3. Merumuskan konsep perancangan jalur pedestrian ramah perempuan di Jakarta	Elemen fisik dan non-fisik jalur pedestrian	Fasilitas pendukung pejalan kaki	Identifikasi kondisi fisik jalur pedestrian	Ketersediaan sarana dan prasarana pendukung pejalan kaki
		Perspektif perempuan dalam menggunakan jalur pedestrian	Faktor penentu yang mempengaruhi perempuan menggunakan jalur pedestrian	Hasil eksplorasi tujuh elemen perspektif perempuan menggunakan jalur pedestrian

Sumber : Hasil Analisa, 2020

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data digunakan untuk memperoleh data atau informasi yang dibutuhkan guna menjawab tujuan dan sasaran penelitian. Adapun teknik pengumpulan data diperoleh dengan dua metode sebagai berikut yang secara umum, metode pengambilan datanya berupa observasi, *focus group discussion* (FGD) dan kuisioner. Metode pengumpulan data berbeda-beda tergantung dari jenis variabel penelitian. Berikut adalah penjelasan mengenai metode pengambilan data primer dan data sekunder.

3.4.1 Teknik Pengumpulan Data Primer

Metode pengumpulan data primer dilakukan oleh peneliti langsung kepada objek penelitian. Metode ini digunakan untuk mendapatkan data faktual. Jenis metode primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi, *focus group discussion* (FGD) dan kuisioner.

Penjelasan mengenai masing-masing pengumpulan data dapat dilihat di **Tabel 3.2 Teknik Pengumpulan Data Primer** beserta dengan data apa saja yang kiranya dibutuhkan guna mendukung penelitian.

1. Observasi

Observasi pada penelitian ini dilakukan dengan cara mengamati variabel aspek fisik pada penelitian. Observasi dapat dilakukan dengan media bantuan berupa foto penggambaran kondisi eksisting, diagram, serta penjelasan secara deskriptif. Metode observasi ini digunakan untuk memperoleh data-data terkait variabel-variabel dari sasaran 1.

2. Focus Group Discussion (FGD)

FGD seringkali digunakan dalam penelitian kualitatif untuk menggali data mengenai persepsi, opini, kepercayaan dan sikap terhadap suatu objek yang sedang diteliti.

Dalam penelitian ini fgd bertujuan untuk mengetahui persepsi, opini dan data lain dari perempuan yang sudah dikategorikan didalam sampel dan populasi untuk membantu menjawab jalur pedestrian ramah perempuan sehingga nantinya jawaban itu diharapkan akan membantu menentukan faktor untuk sasaran 2 dan 3 sampai dengan perumusan Konsep Perancangan Pedestrian Ramah Perempuan.

3. Kuisoner

Penyebaran kuisoner digunakan untuk mengkonfirmasi kembali jawaban dari observasi dan fgd terkait pedestrian ramah perempuan. Penyebaran kuisomer ini diberikan kepada responden yang sesuai dengan populasi dan sampel yang telah ditentukan.

Tabel 3. 2 Teknik Pengumpulan Data Primer

Cara perolehan data	Data yang dibutuhkan
Observasi	Kondisi eksisting jalur pedestrian
	Kondisi aktivitas pada segmen waktu tertentu di sampel jalur pedestrian lokasi penelitian
	Fasilitas pendukung jalur pedestrian
FGD (<i>Focus Group Discussion</i>) & Kuisioner	Perasaan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian di lokasi penelitian
	Pengalaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian yang berbeda
	Kebutuhan perempuan di jalur pedestrian
	Masalah yang kerap dijumpai saat menggunakan jalur pedestrian
	Tantangan Perempuan dalam menggunakan jalur pedestrian
	Rekomendasi perihal jalur pedestrian yang ramah perempuan
	Solusi atas masalah yang ada di jalur pedestrian lokasi penelitian
	Menentukan faktor konsep desain jalur pedestrian ramah perempuan
	Kualitas jalur pedestrian yang digunakan oleh perempuan
	Faktor perempuan menggunakan jalur pedestrian

Sumber : Hasil Analisa, 2019

3.4.2 Teknik Pengumpulan Data Sekunder

Umumnya teknik ini digunakan oleh para peneliti untuk memberikan gambaran tambahan, gambaran pelengkap untuk diproses lebih lanjut. Dalam hal ini, data sekunder merupakan data primer yang diperoleh oleh pihak lain atau data primer yang telah diolah lebih lanjut dan disajikan baik oleh pengumpul data primer atau oleh pihak lain yang pada umumnya disajikan dalam bentuk tabel-tabel atau diagram-diagram. Survei sekunder yang dilakukan pada penelitian adalah survei literatur.

Survei literatur dilakukan dengan meninjau literatur yang berhubungan dengan tema penelitian, diantaranya berupa buku, penelitian sebelumnya, jurnal, artikel, berita dan sumber bacaan lainnya. Salah satu contoh survei literatur yang dibutuhkan antara lain dokumen Rencana dan Tata Ruang Jakarta, Konsep Perencanaan Kota dalam Perspektif Gender, *Guideline* Rancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan, dan sebagainya.

3.5 Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi adalah seluruh obyek penelitian yang terdiri dari benda nyata, abstrak, peristiwa maupun gejala yang merupakan sumber data dan memiliki karakteristik tertentu dan sama (Sukandar Rumidi, 2006). Sedangkan menurut Supranto, 2007, populasi merupakan kumpulan dari elemen-elemen sejenis akan tetapi dibedakan oleh karakteristiknya masing-masing. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2012). Definisi sampel merupakan suatu bagian dari populasi yang akan diteliti dan yang dianggap dapat menggambarkan populasinya (Soehartono, 2004).

Populasi yang diambil pada penelitian ini terbagi menjadi beberapa bagian sesuai dengan tabel indikator dan variabel

penelitian guna mendukung tujuan dan rumusan masalah, yang mana adalah sebagai berikut:

1. Jalur Pedestrian yang ada di Jakarta
2. Jenis-jenis fasilitas umum jalur pedestrian di Jakarta
3. Masyarakat yang menggunakan jalur pedestrian di Jakarta.

Berikut ini merupakan teknik pengambilan sampel yang digunakan pada penelitian ini dari ketiga populasi yang sudah disebutkan diatas, yaitu:

1. Teknik *Purposive Sampling*

Teknik *purposive sampling* yang digunakan pada penelitian ini adalah Teknik Kriteria *Sampling* untuk menentukan sampel jalur pedestrian yang akan diobservasi. Berikut ini merupakan kriteria dalam pengambilan sampel jalur pedestrian:

- a. Jalur pedestrian yang sesuai dengan Penyediaan Sarana Pejalan Kaki Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 23 Th. 2014
- b. Jalur yang tidak sesuai dengan Penyediaan Sarana Pejalan Kaki Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 23 Th. 2014
- c. Berada pada daerah CBD (*Centran Business Distric*)
- d. Berada pada jalan nasional dan jalan kota

Selain itu Teknik *Purposive sampling* juga digunakan untuk menentukan fasilitas umum pendukung jalur pedestrian apa saja yang akan disurvei primer sesuai dengan variabel penelitian yang telah ditentukan.

2. Adapun pengambilan sampel untuk populasi kuantitatif dan kualitatif untuk masyarakat yang menggunakan jalur pedestrian di Jakarta dengan menggunakan *simple random sampling* atau *accidental sampling* dari orang-orang yang menggunakan jalur pedestrian baik perempuan dan laki-laki dengan batasan umur 20-50 tahun kurang lebih 100 orang yang mewakili orang-orang pengguna pedestrian di lokasi penelitian. Teknik ini

menggunakan populasi sampel kelompok umum dengan menggunakan kuisioner untuk menkonfirmasi jawaban dari FGD untuk sasaran kedua dan tiga dari penelitian.

Sedangkan masyarakat yang menggunakan jalur pedestrian di Jakarta untuk sampel dengan populasi kualitatif yang diambil pada teknik pengumpulan data kualitatif diberikan batasan sebagai berikut :

1. Perempuan berusia 25-50th
2. Pengguna aktif pedestrian (beraktivitas di jalur pedestrian dengan rutin dalam 30 hari, menggunakan jalur pedestrian untuk bekerja, bersekolah, bersantai, sekadar berjalan-jalan bersama teman)
3. SES (Sosial Ekonomi Status) golongan IId (lulusan SMA) - IV keatas (ASN/pegawai swasta/wiraswasta)

3. Teknik *Time Sampling*

Teknik ini dilakukan guna mendukung pengumpulan data observasi lapangan terkait jenis aktivitas yang berlangsung di objek penelitian yaitu enam sampel jalur pedestrian sehingga diharapkan hasilnya dapat mendukung faktor perasaan masyarakat khususnya perempuan saat menggunakan jalur di Jakarta pedestrian.

Dari penjelasan dan penentuan populasi serta teknik sampling yang digunakan maka akan dapat membuat simpulan ringkasan dari fenomena yang terjadi terhadap perasaan aman dan nyaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian di Jakarta, dan memberikan informasi yang akurat, lebih menyeluruh dan mendalam (komprehensif).

3.6 Metode Analisa Data

Dalam teknik metode analisa data ini digunakan untuk membantu menganalisa sasaran yang dicapai dalam penelitian ini. Berikut adalah metode analisa yang digunakan :

3.6.1 Exploratory Walk

Metodologi yang dilakukan oleh NGO *Womenability* ini pertama kali diterapkan pada tahun 1990 di Montreal, Quebec. Tujuan utamanya adalah memberikan pemahaman kepada perempuan tentang *urban safety* dan memberdayakan perempuan untuk lebih sadar akan kekerasan yang dapat terjadi pada perempuan saat di jalan. Konsep *tools* ini berfokus kepada kepemilikan ruang publik berdasarkan gender. Nilai-nilai yang diangkat adalah sebagai berikut :

1. *Inclusive*
Perempuan dan laki-laki memiliki peran yang sama dalam memperjuangkan kesetaraan gender.
2. *International*
Berfokus terhadap isu gender dimanapun lokasinya
3. *Well Being*
Berfokus pada isu “*Well-being*” tidak hanya keselamatan saja

Berdasarkan pada nilai-nilai dan tujuan yang diangkat maka focus dari *Exploratory Walk* pada penelitian ini adalah :

1. Faktor perempuan menggunakan jalur pedestrian
2. Perasaan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian di lokasi penelitian
3. Pengalaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian yang berbeda
4. Masalah dan tantangan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian
5. Kebutuhan perempuan di jalur pedestrian
6. Persepsi rasa aman dan nyaman perempuan saat

menggunakan jalur pedestrian

7. Rekomendasi perihal jalur pedestrian ramah perempuan

Adapun *goals* yang diharapkan dari *Exploratory Walk* adalah untuk memberikan wadah untuk bersuara bagi perempuan pengguna pedestrian dengan memberikan mereka kesempatan untuk mengekspresikan pengalaman dan rekomendasi selama menggunakan pedestrian di kota mereka. Sehingga didapatkan dua *goals* utama yaitu sebagai berikut :

1. Eksplorasi sudut pandang lain dari perempuan saat menggunakan jalur pedestrian
2. Menemukan rumusan konsep jalur pedestrian ramah perempuan yang tepat

Dalam penelitian ini metodologi yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Mengobservasi dan merekam seluruh sampel jalur pedestrian yang terpilih dengan dibagi segmen waktu yaitu pada siang dan malam hari
2. Melakukan *Focus Group Discussion*/FGD dengan membagikan form pertanyaan yang telah dirancang
3. Peserta FGD memberikan tanggapan mengenai hasil rekaman dari sampel yang sudah diambil, tanggapan tersebut baik berupa pengalaman, ataupun sudut pandang tertentu dari masing-masing peserta

3.6.2 Langkah-langkah Metode Analisa Data

Langkah-langkah ini diperlukan untuk menjawab sasaran yang telah ditetapkan dalam penelitian. Penelitian ini menggunakan teknik kualitatif, yang menggunakan teknik analisa deskriptif kualitatif. Untuk lebih jelasnya berikut ini merupakan tabel yang berisi sasaran penelitian, metode, teknik analisa dan output yang dihasilkan masing-masing sasaran.

Tabel 3. 3 Metode Analisa Data

Sasaran Penelitian	Data	Teknik Perolehan Data	Metode Analisa	Output
Mengidentifikasi karakteristik kondisi jalur pedestrian di Jakarta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kondisi eksisting jalur pedestrian 2. Kondisi aktivitas pada segmen waktu tertentu di jalur pedestrian lokasi penelitian 3. Fasilitas umum pendukung jalur pedestrian 	Observasi seluruh variabel,	Analisa Deskriptif kualitatif, <i>Exploratory Walk</i>	Identifikasi kondisi jalur pedestrian di Jakarta berdasarkan variabel yang telah ditentukan
Melakukan eksplorasi terhadap perspektif perempuan dalam menggunakan jalur pedestrian di Jakarta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Faktor perempuan menggunakan jalur pedestrian 2. Perasaan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian di lokasi penelitian 3. Pengalaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian yang berbeda 4. Masalah dan tantangan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian 5. Kebutuhan perempuan di jalur pedestrian 6. Persepsi rasa aman dan nyaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian 7. Rekomendasi perihal jalur pedestrian ramah perempuan 	Output Sasaran 1, FGD, Kuisioner	Analisa Deskriptif Kualitatif, Konten Analisis	Faktor penentu yang mempengaruhi perempuan menggunakan jalur pedestrian

Sasaran Penelitian	Data	Teknik Perolehan Data	Metode Analisa	Output
Merumuskan konsep perancangan jalur pedestrian ramah perempuan di Jakarta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Identifikasi kondisi jalur pedestrian di Jakarta berdasarkan variabel yang telah ditentukan 2. Faktor penentu yang mempengaruhi perempuan menggunakan jalur pedestrian 	Output sasaran 2	Analisa Deskriptif,	Konsep rancangan jalur pedestrian ramah perempuan

Sumber: Hasil Analisa, 2019

Dalam mengidentifikasi karakteristik kondisi jalur pedestrian di Jakarta adalah dengan mensurvei secara primer kondisi eksisting yang ada di keenam sampel yang telah dipilih, hal ini untuk membandingkan perbedaan diantara kedua jenis dari tiap tiga sampel seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya.

Survei primer keenam sampel jalur pedestrian di Jakarta juga dibatasi oleh teknik *time sampling* untuk membatasi beragam kegiatan yang ada di jalur pedestrian tersebut, sehingga perbedaan yang didapatkan dari tiap tiap jenis sampel jalur pedestrian tersebut signifikan. Adapun pembagian time sampling yang digunakan selama survei primer adalah pada waktu *peak hour* yaitu:

1. Pagi - siang hari : 09:00 - 14:00 WIB
2. Sore - malam hari : 17:00 - 22:00 WIB

Selain mengobservasi kondisi fisik seperti jenis perkerasan dan aktivitas yang berlangsung, observasi ini juga dilakukan dengan mengecek kelengkapan fasilitas umum pendukung jalur pedestrian yang ada di keenam sampel untuk melihat perbedaan kelengkapan fasilitas umum yang berada di keenam sampel untuk menjadi bahan pertimbangan yang mempengaruhi rasa aman dan nyaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian di Jakarta

Sehingga output yang diharapkan adalah mengidentifikasi perbedaan keenam sampel jalur pedestrian di Jakarta, merupakan data dan langkah awal guna melakukan penilaian sehingga dari identifikasi tersebut yang nantinya akan menjadi pembanding mengenai kondisi riil di lapangan dengan data yang dibutuhkan untuk sasaran kedua yaitu eksplorasi terhadap perseptif perempuan dalam menggunakan jalur pedestrian di Jakarta.

Eksplorasi yang dilakukan melalui *focus group discussion* atau FGD dengan membagikan pertanyaan mengenai ketujuh elemen jalur pedestrian yang ada pada kebutuhan data sasaran kedua secara umum. Dengan melakukan *Focus Group Discussion* dan penyebaran kusioner secara daring, diharapkan dapat memberikan faktor-faktor terkait rasa aman dan nyamann dari hasil identifikasi karakteristik yang ada di keenam sampel jalur pedestrian. Dalam hal ini faktor-faktor tersebut didapat melalui pengalaman, perasaan, masalah yang ditemui, kebutuhan, rekomendasi dan faktor perempuan menggunakan jalur pedestrian. Setelah itu peserta FGD akan melakukan pengerucutan titik-titik mana saja yang dianggap mereka sebagai hambatan dan tantangan dalam menggunakan jalur pedestrian pada keenam sampel jalur terpilih.

FGD yang dilakukan sebagai tahap konfirmasi sehingga nantinya akan memudahkan dalam mengelaborasi data output dari sasaran 1 dan 2 sehingga dari hasil elaborasi akan ditemukan kriteria konsep untuk menjawab sasaran ketiga pada penelitian ini yaitu merumuskan konsep perancangan jalur pedestrian ramah perempuan di Jakarta.

3.6.3 Penilaian Kondisi Jalur Pedestrian di Jakarta

Berikut ini merupakan standar penilaian kriteria jalur pedestrian di Jakarta dari kondisi fisik maupun hambatan yang di temui pada jalur pedestrian tersebut dalam melakukan identifikasi karakteristik keenam sampel jalur pedestrian di Jakarta.

Bedasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.3 tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Perkotaan penyediaan sarana pejalan kaki harus memperhatikan beberapa kriteria yaitu sebagai berikut:

1. Keamanan: berupa fasilitas umum di jalur pedestrian yang lengkap, dapat meminimalisasi tindak kriminal dan mencegah terjadinya kecelakaan dengan kendaraan bermotor
2. Kenyamanan: jenis aktivitas yang berlangsung di jalur pedestrian, memiliki fasilitas penunjang dan pelindung dari cuaca
3. Kemudahan: konektivitas untuk mengakses transportasi umum dan titik transit, dapat diakses oleh seluruh penggunaan, termasuk pejalan kaki dengan keterbatasan fisik.

Hasil dari identifikasi akan ditabelkan dengan melakukan skoring terhadap penyediaan sarana pejalan kaki di keenam sampel jalur pedestrian. Skoring ditentukan dalam tabel uraian berikut:

Tabel 3. 4 Parameter Penilaian di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta

No.	Kriteria Penyediaan Jalur Pejalan Kaki	Sesuai	Tidak sesuai
1.	Keamanan	Jika pada jalur pedestrian tersebut memiliki fasilitas umum pendukung jalur pedestrian yang lengkap diberi skor = 3	Kurangnya fasilitas pendukung jalur pedestrian dan desain penyediaan sarana pejalan kaki yang tidak sesuai dengan pedoman diberi skor = 1
2.	Kenyamanan	Memiliki fasilitas peneduh pelindung cuaca, jenis aktivitas positif yang tidak menyita jalur pedestrian diberi skor = 3	Tidak memiliki fasilitas peneduh, banyak ditemui jenis aktivitas yang menyita jalur pedestrian diberi skor=1
3.	Kemudahan	Konektivitas untuk mengakses	Tidak adanya Konektivitas untuk

No.	Kriteria Penyediaan Jalur Pejalan Kaki	Sesuai	Tidak sesuai
		transportasi umum dan titik transit, dapat diakses oleh seluruh pengguna termasuk disabilitas, diberi skor = 3	mengakses transportasi umum dan titik transit, dan sulit untuk diakses pengguna disabilitas diberi skor = 1

Sumber: Hasil Analisa, 2019

Dari tabel diatas maka didapatkan total skor untuk kategorisasi tingkat rasa aman dan nyaman adalah:

1. Aman dan Nyaman : Skor 9
2. Kurang Aman dan Nyaman: Skor 6 - 8
3. Tidak Aman dan Nyaman: 3 - 5

Pengkategorian melalui skoring terhadap identifikasi keenam sampel jalur pedestrian ini dilakukan untuk mengkonfirmasi jalurpedestrian mana yang dianggap paling ideal oleh perempuan berdasarkan hasil dari eksplorasi perspektif perempuan dalam menggunakan jalur pedestrian

Disamping itu terdapat kriteria penilaian untuk hambatan yang ditemui di keenam sampel jalur pedestrian di Jakarta. Adapun keterangan parameter banyaknya hambatan yang ditemui di jalur pedestrian:

Tabel 3. 5 Parameter Penilaian Rasa Aman dan Nyaman di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta Dinilai Dari Hambatan bagi Perempuan

No	Objek yang diamati	Aman dan Nyaman	Tidak Aman dan Nyaman
•	Fisik		
1.	Kelengkapan Fasilitas umum	Jalur pedestrian yang terang, keberadaan pagar pembatas yang tidak mengganggu dan keberadaan aktivitas/fisik yang menyita ruang di jalur	Jalur pedestrian yang gelap, terdapat pagar pengaman yang mengganggu dan ditemui aktivitas/fisik yang menyita ruang jalur

No	Objek yang diamati	Aman dan Nyaman	Tidak Aman dan Nyaman
•	Fisik		
		pedestrian (bedasarkan hasil FGD dan kuisioner diberi skor = 3	pedestrian (bedasarkan hasil FGD dan Kuisioner), diberi skor=1
2.	Dimensi lebar jalan jalur pedestrian	Jika kondisi jalur pedestriannya lebar sesuai dengan standard diberi skor = 3	Jika kondisi jalur pedestriannya memiliki lebar yang tidak sesuai dengan standar, diberi skor=1
3.	Kondisi Perkerasan di Jalur Pedestrian	Jika kondisi perkerasan jalur pedestrian tidak berlubang, diberi skor = 3	Banyak ditemui kondisi perkerasan jalur pedestrian yang berlubang, diberi skor=1
4.	Segmentasi ruang jalan	Jika sesuai dengan standar penyediaan jalur pedestrian diberi skor =3	Jika tidak sesuai dengan standar penyediaan jalur pedestrian diberi skor = 1
•	Non-Fisik		
1	PKL	Tidak banyak ditemui PKL, diberi skor = 3	Banyak ditemui PKL, diberi skor=1
2	Orang Berkumpul Sementara (Nongkrong)	Tidak banyak ditemyi orang berkumpul sementara, diberi skor = 3	Banyak ditemyi orang berkumpul sementara pada jalur pedestrian diberi skor=1
3	Ojek Online yang Mangkal	Tidak banyak ditemui ojek online yang mangkal, diberi skor = 3	Banyak ditemui ojek online yang mangkal di jalur pedestrian, diberi skor=1

Sumber: Hasil Analsia, 2020

Bedasarkan tabel diatas berikut ini merupakan total skor utuk mengkategorikan banyaknya hambatan yang ditemui pada jalur pedestrian yang mempengaruhi perasaan aman dan nyaman perempuan sebagai berikut:

1. Tidak ditemui hambatan = skor 21
2. Cukup banyak ditemui hambatan = skor 13-22
3. Banyak ditemui hambatan = skor 7-12

Dengan skoring yang telah dilakukan diharapkan mampu membantu dalam merumuskan konsep perancangan jalur pedestrian ramah perempuan yang lebih menyeluruh.

3.6.4 Merumuskan Konsep Desain Pedestrian Ramah Perempuan

Hasil elaborasi yang telah dijelaskan di pada **3.6.2 Langkah-langkah Metode Analisa Data** menjadi input dalam tujuan dari penelitian ini dengan menggunakan analisa deskriptif kualitatif akan menghasilkan aspek-aspek baru dari sudut pandang perempuan ketika menggunakan jalur pedestrian di Jakarta hasil dan kesimpulan pada penelitian diharapkan memiliki penjelasan yang cukup menyeluruh dan informatif dari sudut pandang yang lebih spesifik untuk merumuskan konsep, guna menghindari bias individual peneliti atas temuan atau kesimpulan yang dihasilkan.

3.7 Tahapan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan melalui tahapan tertentu yaitu meliputi perumusan masalah, kajian pustaka, penentuan variabel, pengumpulan data, analisa data, kesimpulan dan rekomendasi. Tahapan penelitian dijelaskan sebagai berikut:

1. Perumusan masalah :
Perumusan masalah merupakan tahapan pertama setelah perumusan latar belakang dilakukannya penelitian ini. Perumusan masalah dilakukan berdasarkan fakta empiris di lapangan maupun data sekunder. Kemudian dari rumusan masalah tersebut disusunlah tujuan sebagai penyelesaian permasalahan.

2. **Kajian pustaka dan penentuan variabel**
Merupakan kompilasi teori dari berbagai literatur yang dikaji sehingga mendapatkan indikator dan variabel penelitian yang relevan dengan penelitian. Variabel penelitian ini merupakan penjabaran dari indikator dan lebih terukur, yang nantinya akan menjadi fokus penelitian.
Pengumpulan data
Pengumpulan data didasarkan pada variabel penelitian, terdiri dari pengumpulan data primer dan sekunder. Pengumpulan data primer melalui observasi, wawancara, FGD, dan kuisioner. Sementara pengumpulan data sekunder melalui survei literatur dan survei instansi.
3. **Analisa Data**
Data yang telah didapatkan dapat diolah sesuai dengan sasaran penelitian untuk mencapai tujuan penelitian. Dalam penelitian ini analisa data yang digunakan untuk mendukung sasaran penelitian adalah Analisa Deskriptif Kualitatif
4. **Kesimpulan dan Saran**
Merupakan kesimpulan serta rekomendasi terkait hasil penelitian, maupun rekomendasi untuk adanya penelitian lebih lanjut.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Studi

4.1.1 Wilayah Administratif

Secara administratif, Daerah Khusus Ibukota Jakarta merupakan ibukota yang terletak di pulau jawa dengan predikat provinsi ke-enam terbesar menurut jumlah penduduknya. DKI jakarta sendiri memiliki luas daratan seluas 661,52 km² dan lautan seluas 6.977,5 km² dengan penduduk berjumlah 10.374.235 jiwa (2017). Jakarta sendiri terbagi menjadi satu kabupaten administrasi dan lima kota administrasi yaitu Jakarta Pusat dengan luas 47,90 km², Jakarta Barat dengan luas 126,15 km², Jakarta Timur dengan luas 187,73 km², Jakarta Selatan dengan luas 145,73 km² dan Jakarta Utara dengan luas 142,20 km². Pembagian administrasi di bawah provinsi bukanlah kabupaten atau kota, melainkan kabupaten administrasi dan kota administrasi.

4.1.2 Latar Belakang Pemilihan Sampel Objek Pengamatan

Latar belakang pemilihan sampel jalur pedestrian amatan adalah untuk mengidentifikasi kondisi fisik dan aktivitas sosial yang berlangsung disampel jalur pedestrian yang dipilih selain itu juga untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi perasaan aman dan nyaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian yang berbeda.

Dengan menggunakan teknik kriteria sampling berdasarkan kriteria yang telah dirancang maka dari 31 ruas jalur pedestrian yang akan direvitalisasi oleh pemerintah maka diambil 3 sampel jalur pedestrian yang telah direvitalisasi atau yang memenuhi pedoman penyediaan sarana pejalan kaki oleh permen PU dan 3 sisanya merupakan jalur pedestrian yang tidak termasuk kedalam rencana revitalisasi maupun jalur

pedestrian yang belum memenuhi pedoman penyediaan sarana pejalan kaki di Jakarta.

Keenam sampel jalur pedestrian yang terpilih memiliki tujuan untuk memperluas segmen penggunaan oleh perempuan yang berbeda, baik dari umur, dan pekerjaan. Selain itu keenam sampel jalur pedestrian terpilih diharapkan dapat menjadi contoh ataupun rekomendasi dalam merevitalisasi jalur pedestrian di 31 titik tersebut dari hasil penelitian yang dikerjakan.

Keenam sampel yang terpilih adalah Jl. Sudirman-Thamrin, Jl. Cikini-Menteng dan Jl. K. H. Wahid Hasyim sebagai tiga sampel pertama yang memenuhi dengan pedoman penyediaan jalur pedestrian di Jakarta. Hal ini dinilai dapat mewakili jalur pedestrian lainnya di Jakarta karena memiliki kelengkapan fasilitas umum dan kondisi fisik yang hampir sama di semua jalur pedestrian yang tersebar di seluruh Jakarta. Selain itu tiga sampel tersebut merupakan jalur pedestrian dengan aktivitas yang cukup padat dinilai dari fungsi jalan dan penggunaan lahan yang berada disekitar tiga sampel tersebut.

Sedangkan untuk tiga sampel sisanya yang mewakili jalur pedestrian yang belum memenuhi pedoman penyediaan jalur pedestrian di Jakarta menurut KemenPU adalah Jl. Letjen S. Parman, Jl. Bulungan dan Jl. H. Agus Salim. Sama seperti tiga sampel pertama, ketiga sampel ini dipilih juga bedasarkan padatnya kegiatan yang berlangsung disekitar jalur pedestrian baik bedasarkan fungsi jalan maupun penggunaan lahannya.

4.1.3 Rencana Pengembangan Jalur Pedestrian di Jakarta

Dalam rencananya pemerintah provinsi Jakarta akan merevitalisasi sejumlah jalur pedestrian di 31 ruas jalan. Diharapkan dengan perbaikan revitalisasi jalur pedestrian ini

masyarakat dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Upaya ini sejalan dengan instruksi Gubernur (ingub) no. 66 th. 2019 tentang Pengendalian Kualitas Udara. Dalam ingub tersebut, revitalisasi jalur pedestrian termasuk didalamnya.

Revitalisasi jalur pejalan kaki bertujuan agar pejalan kaki memiliki akses nyaman dan aman menuju transportasi publik, baik halte Transjakarta, stasiun MRT maupun stasiun LRT. Dengan adanya kebijakan merevitalisasi jalur pedestrian yang ada di Jakarta juga dapat memperbaiki jalur-jalur pedestrian yang belum memenuhi kualifikasi pedoman penyediaan jalur pejalan kaki menurut Kemen PU.

Selain itu dengan dilakukannya penelitian ini dapat menjadi masukan dan rekomendasi dari perspektif gender sehingga dapat mewujudkan jalur pedestrian yang lebih inklusif tidak hanya mempermudah akses pejalan kaki secara umum menuju transportasi publik, namun juga pejalan kaki penyandang disabilitas dan perempuan yang merupakan kelompok rentan di masyarakat baik rentan akan kekerasan verbal maupun non verbal seperti yang sudah dijelaskan di latar belakang.

4.1.4 Identifikasi Karakteristik Kondisi Fisik Pada Enam Sampel Jalur Pedestrian di Jakarta

Dari hasil observasi lapangan yang telah dilakukan pada keenam sampel jalur pedestrian yang dipilih berikut ini adalah gambaran umum mengenai karakteristik yang ada di keenam sampel jalur pedestrian. Guna menemukan jalur pedestrian yang paling sesuai terhadap kebutuhan rasa aman dan nyaman perempuan, keenam sampel akan diinterpretasikan sesuai dengan hasil survei primer dengan acuan Penyediaan Sarana Pejalan Kaki Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 23 Th. 2014.. Sehingga hasil dari identifikasi keenam sampel jalur

pedestrian ini diharapkan mampu untuk membantu menentukan pedestrian mana yang paling ideal untuk mengkonfirmasi perasaan aman dan nyaman perempuan ketika menggunakan jalur pedestrian di Jakarta. Lebih jelasnya akan dijelaskan melalui gambar dibawah:

Gambar 4. 1 Jalur pada Ruas Pejalan Kaki



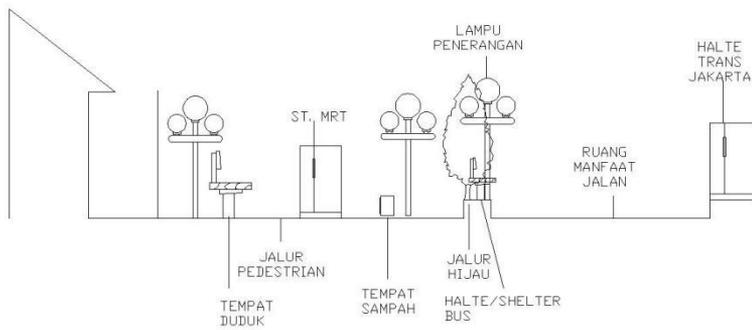
Sumber: Pedoman Penyediaan Sarana Pejalan Kaki Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 23 Th. 2014

Pada **Gambar 4.1** menurut Penyediaan Sarana Pejalan Kaki Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 23 Th. 2014., menunjukkan bahwa secara umum ruas pejalan kaki dibagi menjadi jalur bagian depan gedung, jalur pejalan kaki, dan jalur perabot jalan. **Gambar 4.1** kemudian akan menjadi acuan dari hasil survei primer terhadap kondisi fisik keenam sampel jalur pedestrian yang dibagi berdasarkan status dan dimensi jalan dilengkapi dengan desain penampang jalan agar lebih memudahkan untuk mengidentifikasi kondisi fisik masing-masing sampel jalur pedestrian, yang mana hasilnya adalah sebagai berikut:

A. Jalur Pedestrian Jl. Surdirman-Thamrin dan Jl. Letjen S. Parman (Jalan Nasional, Arteri Primer)

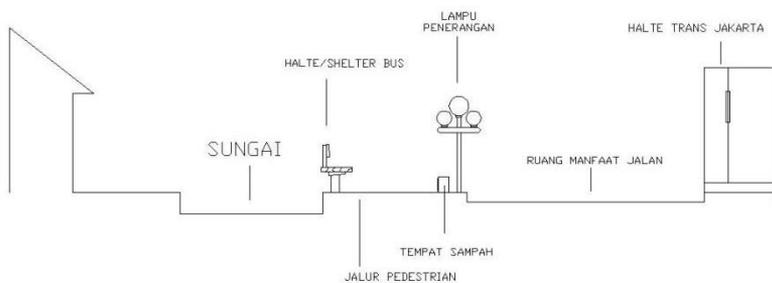
Kedua jalur pedestrian tersebut memiliki intensitas kendaraan dan aktivitas orang yang cukup tinggi. Berikut ini merupakan penjelasan secara singkat masing-masing hasil pengamatan observasi di kedua jalur pedestrian tersebut.

Gambar 4. 2 Desain Penampang Jalan Jalur Pedestrian Sudirman-Thamrin



Sumber: Survei Primer, 2019

Gambar 4. 3 Desain Penampang Jalan Jalur Pedestrian Letjen S. Parman



Sumber: Survei Primer, 2019

Dari kedua gambar desain penampang jalan diatas dapat ditemukan perbedaan kondisi fisiknya, yang mana Jl. Sudirman-Thamrin **Gambar 4.2**, yang memiliki tiga bagian ruas pejalan kaki yaitu pada sisi paling kiri merupakan jalur bagian depan gedung, setelah itu jalur pejalan kaki atau jalur pedestrian dan jalur perabot jalan yang dilengkapi dengan fasilitas umum jalur hijau serta halte/shelter bus. Keberadaan jalur perabot jalan memisahkan antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan bermotor

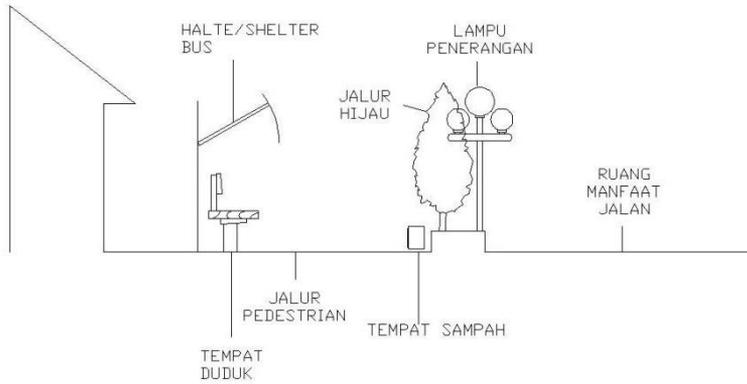
Sedangkan jalur pedestrian di Jl. Letjen S. Parman **Gambar 4.3** memiliki perbedaan yang sangat signifikan pada desain penampangnya. Pada jalan ini, jalur pedestrian tidak memiliki jalur perabot jalan sehingga jalur pedestrian langsung berhadapan dengan jalur kendaraan bermotor, hal ini dapat membahayakan pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian di Jl. Letjen S. Parman.

B. Jalur Pedestrian Jl. Cikini-Menteng dan Jl. Bulungan (JalanKota, Kolektor Sekunder)

Meskipun memiliki intensitas aktivitas kendaraan bermotor yang tidak setinggi dua sampel jalur pedestrian sebelumnya, namun kedua jalur pedestrian ini memiliki kesamaan yaitu aktivitas pergerakan orang yang berlangsung cukup padat, baik sebagai pejalan kaki maupun sebagai orang-orang yang *nongkrong* disekitar jalur pedestrian ini. Karena pada kedua jalur pedestrian ini meskipun berada pada wilayah Jakarta yang namun fasilitas umum seperti *cafe* cukup sering ditemui.

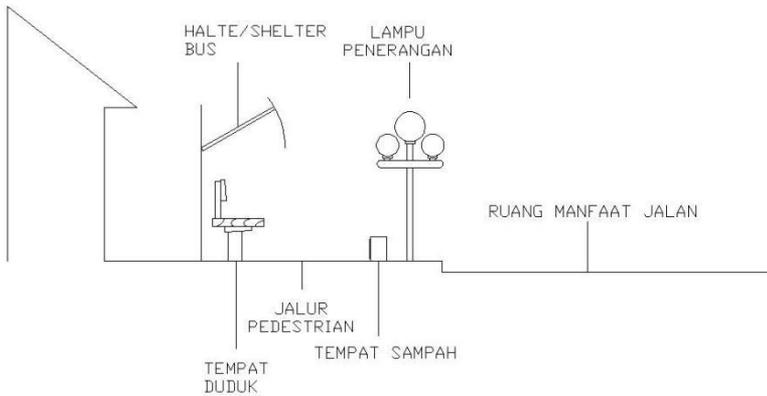
Identifikasi kondisi fisik pada jalur pedestrian ini juga mempengaruhi tingkat aman dan nyaman masyarakat ketika menggunakannya, yang mana sebagai berikut:

Gambar 4. 4 Desain Penampang Jalan Jalur Pedestrian Cikini-Menteng



Sumber: Survei Primer, 2019

Gambar 4. 5 Desain Penampang Jalan Jalur Pedestrian Bulungan



Sumber: Survei Primer, 2019

Memiliki kesamaan desain penampang jalur pedestrian dengan yang ada di Jl. Sudirman-Thamrin. Jalur pedestrian Jl. Cikini-Menteng memiliki tiga bagian yaitu jalur bagian depan gedung, jalur pedestrian dan jalur perabot jalan yang dihias

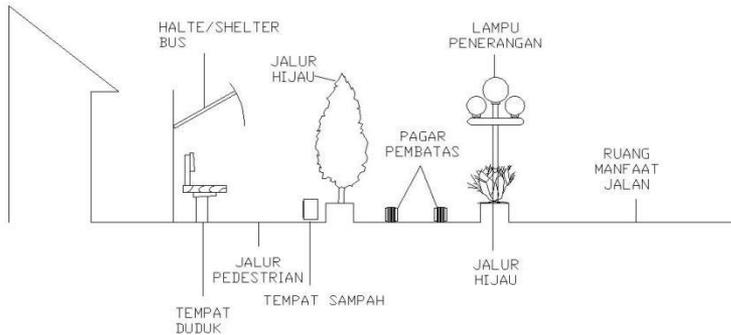
dengan jalur hijau. Sayangnya kelengkapan fasilitas pada jalur di Jl. Cikini-Menteng tidak selengkap yang ada di Jl. Sudirman-Thamrin.

Sedangkan yang membedakan jalur pedestrian di Jl. Bulungan dengan di Jl. Cikini-Menteng hanyalah keberadaan jalur perabot jalan dan tidak adanya jalur hijau, sehingga tidak ada pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan bermotor.

C. Jalur Pedestrian Jl. K. H Wahid Hasyim dan Jl. H. Agus Salim (Jalan Kota, Kolektor Primer dan Lokal Primer)

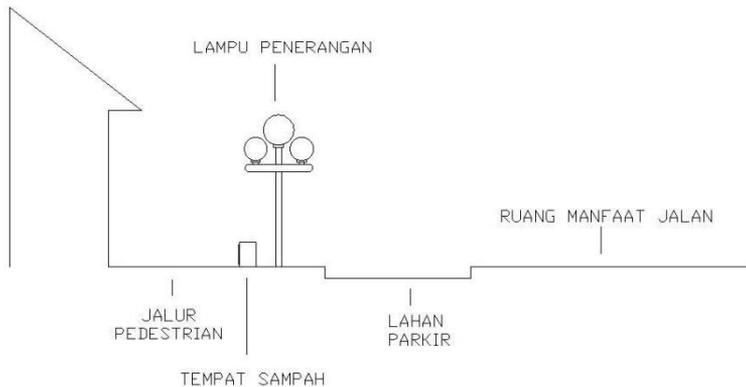
Guna memperluas segmentasi penggunaan jalur pedestrian di Jakarta oleh perempuan maka dalam penentuan jalur pedestrian yang terakhir merupakan pelengkap dimensi jalan yang ada di seluruh Jakarta maka kedua sampel terakhir mewakili masing-masing dimensi jalannya, seperti jalur pedestrian di Jl. K. H Wahid Hasyim yang memiliki dimensi jalan kolektor primer dan jalur pedestrian Jl. H. Agus Salim memiliki dimensi jalan lokal primer. Perbedaan kondisi fisik kedua jalur pedestrian tersebut dapat dilihat dari penjelasan sebagai berikut:

Gambar 4. 6 Desain Penampang Jalan Jalur Pedestrian K. H. Wahid Hasyim



Sumber: Survei Primer, 2019

Gambar 4. 7 Desain Penampang Jalan Jalur Pedestrian H. Agus Salim



Sumber: Survei Primer, 2019

Jalur pedestrian Jl. K. H. Wahid Hasyim memiliki karakteristik kondisi fisik yang sama dengan jalur pedestrian di

Jl. Sudirman-Thamrin, pun kelebihan pada jalur pedestrian ini adalah memiliki dua jalur perabot jalan sehingga jalur pejalan kaki terbagi menjadi dua, dan kelengkapan fasilitas umum pendukung jalur pedestrian yang cukup lengkap seperti di jalur pedestrian J. Sudirman-Thamrin,

Tidak jauh dari jalur pedestrian di Jl. K. H. Wahid Hasyim, pada jalur pedestrian di Jl. H. Agus Salim tidak memiliki jalur perabot jalan, namun yang memisahkan antara jalur kendaraan bermotor dengan jalur pedestrian adalah hadirnya lahan parkir.

Dari penjelasan dan perbandingan secara singkat mengenai karakteristik kondisi fisik jalur pedestrian di keenam sampel terpilih berdasarkan acuan yang telah ditetapkan sebelumnya, berikut ini merupakan hasil identifikasi yang telah dirangkum kedalam bentuk tabel agar memudahkan untuk menentukan jalur pedestrian mana yang paling sesuai dengan rasa aman dan nyaman perempuan ketika menggunakannya.

Tabel 4. 1 Identifikasi Desain Segmentasi Ruang Jalan Jalur Pedestrian

No.	Sampel Jalur Pedestrian	Jalur Bagian Depan Gedung	Jalur Pedestrian	Jalur Perabot Jalan
1.	Jl. Sudirman-Thamrin	✓	✓	✓
2.	Jl. Letjen S. Parman	x	✓	x
3.	Jl. Cikini-Menteng	✓	✓	✓
4.	Jl. Bulungan	✓	✓	x
5.	Jl. K. H. Wahid Hasyim	✓	✓	✓
6.	Jl. H. Agus Salim	✓	✓	x

Sumber: Hasil Analisa, 2019

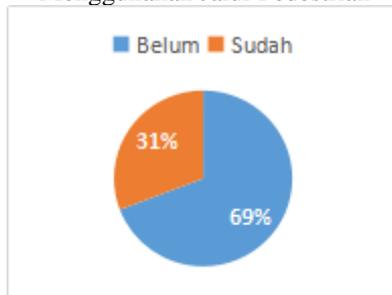
Bedasarkan **Tabel 4.1** dapat disimpulkan jalur pedestrian di Jl. Sudirman-Thamrin, Jl. Cikini-Menteng dan Jl. K.H. Wahid Hasyim memiliki desain jalur pedestrian yang paling sesuai dengan pedoman penyediaan saran pejalan kaki. Hasil

dari identifikasi ini nanti akan digunakan sebagai bahan konfirmasi mengenai perasaan aman dan nyaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian di Jakarta untuk menjawab sasaran kedua yaitu mengeksplorasi perspektif perempuan dalam menggunakan jalur pedestrian di Jakarta..

4.1.5 Kondisi Fisik Sampel Jalur Pedestrian

Mengacu pada hasil analisa *Focus Group Discussion* (FGD) dan penyebaran kuisioner secara daring, didapatkan hasil bahwa 69% perempuan merasa bahwa jalur pedestrian yang mereka gunakan selama ini masih belum memenuhi rasa aman dan nyaman mereka. Hasil analisa tersebut dapat dilihat pada **Grafik 4. 1.**

Grafik 4. 1 Perihal Rasa Aman dan Nyaman Perempuan saat Menggunakan Jalur Pedestrian



Sumber: Hasil Analisa, 2019.

Perbedaan hasil mengenai jalur pedestrian yang belum dan sudah memenuhi rasa aman dan nyaman bagi perempuan didapatkan dari kuisioner yang disebarakan secara daring pada google form dan FGD. Hasil persentase diatas kemudian menjadi data konfirmasi awal apakah jalur pedestrian yang diobservasi memang belum memberikan perasaan aman dan nyaman saat perempuan menggunakannya dilihat dari kondisi fisik pada jalur pedestrian, yang nantinya akan dibuktikan hasil

observasi di keenam sampel jalur pedestrian terpilih apakah jalur pedestrian pada sampel memang belum memenuhi rasa aman dan nyaman perempuan saat menggunakannya. Berikut ini merupakan penjelasan dari gambaran umum mengenai kondisi fisik keenam sampel jalur pedestrian yaitu kelengkapan fasilitas umum dan konektivitas.

4.1.5.1 Kelengkapan Fasilitas Umum Jalur Pedestrian

Guna mengetahui jalur pedestrian mana yang paling ideal untuk memenuhi rasa aman dan nyaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian, tidak hanya dilihat dari desain karakteristik jalur pedestrian, dari keenam sampel jalur pedestrian yang telah dilakukan observasi atau survei primer pun juga memiliki perbandingan fasilitas umum pendukung jalur pedestrian yang berbeda-beda. Berikut ini adalah hasil dari survei primer yang dilakukan di enam sampel jalur pedestrian Jakarta mengenai kondisi kelengkapan fasilitas umum di jalur pedestrian Jakarta.

Tabel 4. 2 Kelengkapan Fasilitas Umum di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta

Sampel Jalur Pedestrian	Jl. Sudirman-Thamrin (Lebar Jalan 10-15m)	Jl. Letjen. S. Parman (Lebar Jalan >5m)	Jl. Cikini - Menteng (Lebar Jalan 10m)	Jl. Bulungan (Lebar Jalan 10m)	Jl. K.H Wahid Hasyim (Lebar Jalan 10m)	Jl. H. Agus Salim (Lebar Jalan >5m)
Status Jalan	Jalan Nasional			Jalan Kota		
Dimensi Jalan	Arteri Primer		Kolektor Sekunder		Kolektor Primer	Lokal Primer
Kriteria Fasilitas Umum di Jalur Pedestrian						
Jalur Hijau	Cukup	Sangat kurang	Kurang	Sangat Kurang	Cukup	Sangat kurang
Lampu Penerangan	Cukup	Kurang,	Kurang	Kurang	Cukup	Kurang
Tempat Duduk	Cukup	Kurang	Sangat Kurang	Kurang	Cukup	Sangat kurang
Pagar Pembatas	Cukup	Kurang	Kurang	Sangat Kurang	Cukup	Sangat Kurang
Tempat Sampah	Cukup	Sangat kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang
Marka/Perambuan dan Papan Informasi	Cukup	Sangat kurang	Cukup	Kurang	Cukup	Kurang
Halte/Shelter Bus	Cukup	Kurang	Kurang	Kurang	Kurang	Sangat Kurang
Penyebarangan /Lapak Tunggu	Kurang (kurang	Sangat kurang	Sangat Kurang	Sangat Kurang	Cukup	Sangat Kurang

Sampel Jalur Pedestrian	Jl. Sudirman-Thamrin (Lebar Jalan 10-15m)	Jl. Letjen. S. Parman (Lebar Jalan >5m)	Jl. Cikini - Menteng (Lebar Jalan 10m)	Jl. Bulungan (Lebar Jalan 10m)	Jl. K.H Wahid Hasyim (Lebar Jalan 10m)	Jl. H. Agus Salim (Lebar Jalan >5m)
Status Jalan	Jalan Nasional		Jalan Kota			
Dimensi Jalan	Arteri Primer		Kolektor Sekunder		Kolektor Primer	Lokal Primer
Kriteria Fasilitas Umum di Jalur Pedestrian						
	zebracross)					
Ramp dan Marka Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus (<i>Difable</i>)	Cukup	Sangat kurang	Kurang	Kurang	Cukup	Sangat Kurang
Perabot Jalan (hydrant, telepon umum, parkir sepeda, dll)	Cukup	Sangat kurang	kurang	kurang	Cukup	Sangat Kurang

Sumber: Survei Primer, 2019

Dari **Tabel 4.1** mengenai kelengkapan fasilitas umum di keenam sampel jalur pedestrian dibagi menjadi tiga jenis penilaian yaitu:

1. cukup,
2. kurang dan,
3. sangat kurang.

Sedangkan untuk kondisi perkerasan jalur pedestrian penilaiannya terbagi menjadi dua yaitu: baik dan buruk. Agar lebih mudah untuk memahami hasil identifikasi mengenai kondisi kelengkapan fasilitas umum dan kondisi perkerasan jalan maka akan dijelaskan sebagai berikut

a. Cukup

Jl. Sudirman-Thamrin : keberadaan lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, halte/shelter bus dapat dijumpai dengan mudah. Pada jalur pedestrian di Jl. Sudirman-Thamrin tiap 500m dapat ditemui keberadaan fasilitas umum pendukung jalur pedestrian.

b. Kurang

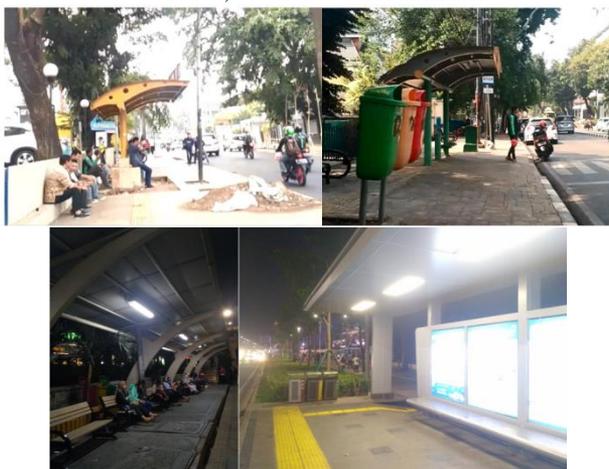
Jl. Cikini-Menteng : fasilitas umum ini tersedia namun tidak banyak ditemui di jalur pedestrian tersebut. Tempat sampah dan halte/shelter bus hanya ada 1-2 unit saja sepanjang 1,5km tidak seperti di Jl. Sudirman-Thamrin yang keberadaan fasilitas umum bisa dengan mudah ditemui.

c. Sangat Kurang

Jl. Letjen S. Parman : tidak ada sama sekali keberadaan fasilitas umum tersebut pada jalur pedestrian, contohnya adalah marka/perambuan dan papan informasi, di Jl. Letjen S. Parman tidak ditemui/ada fasilitas umum papan informasi.

Sayangnya meskipun beberapa jalur pedestrian memiliki kelengkapan fasilitas umum pendukung jalur pedestrian yang sama, namun kondisi dari fasilitas umum tersebut berbeda, seperti halte/shelter bus yang ditemui pada jalur pedestrian di Jl. Sudirman-Thamrin, Jl. Cikini-Menteng dan Jl. Letjen. S. Parman, perbedaan kondisi fasilitas umum halte/shelter bus tersebut dapat dilihat pada **Gambar 4.8**

Gambar 4.8 Perbedaan Kondisi Halte di Sampel Jalur Pedestrian (dari atas kiri-bawah kanan) Jl. Cikini-Menteng, Jl. Bulungan, Jl. Letjen S. Parman, Jl. Sudriman-Thamrin

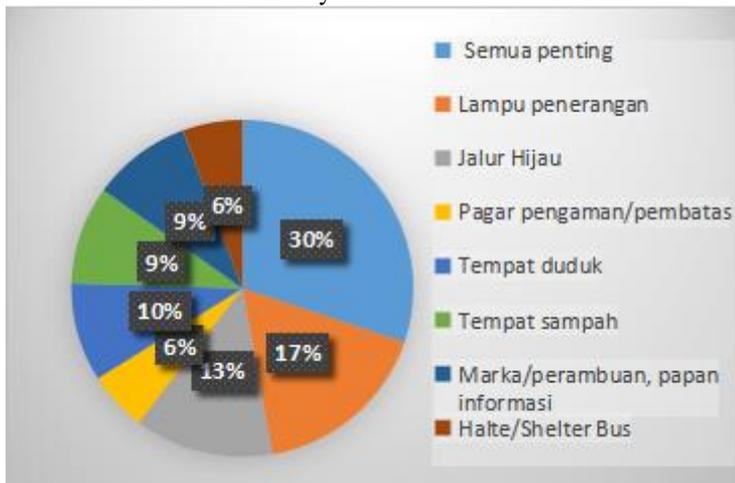


Sumber: Survei Primer, 2019

Dari penjelasan gambaran umum mengenai kelengkapan fasilitas umum diatas, mayoritas perempuan setuju lampu penerangan adalah fasilitas umum yang paling penting guna menunjang rasa aman dan nyaman mereka saat menggunakan jalur pedestrian, selanjutnya yang dianggap penting adalah jalur hijau. Selain dua hal tersebut yang dianggap penting oleh

perempuan ketika menggunakan jalur pedestrian, kelengkapan seluruh fasilitas umum dianggap sangat penting bagi rasa aman dan nyaman perempuan menggunakan jalur pedestrian. Hal ini juga dibuktikan dengan hasil analisa pada grafik dibawah ini:

Grafik 4. 2 Kelengkapan Fasilitas Umum di Jalur Pedestrian yang Dianggap Penting oleh Perempuan Guna Meningkatkan Rasa Aman dan Nyaman



Sumber: Hasil Analisa, 2019

Berdasarkan data grafik diatas sebanyak 30% perempuan mengatakan bahwa kelengkapan semua fasilitas umum pendukung jalur pedestrian dianggap penting untuk rasa aman dan nyaman mereka, jika di elaborasi dengan hasil dari **Tabel 4.2** diatas maka jalur pedestrian yang paling ideal akan rasa aman dan nyaman perempuan menggunakan jalur pedestrian adalah jalur pedestrian di Jl. Sudirman-Thamrin dan Jl. K. H. Wahidhasyim.

4.1.5.2 Konektivitas Sampel Jalur Pedestrian

Dalam hal ini konektivitas di jalur pedestrian yang mana berupa ketersediaan transportasi umum dan berada di titik strategis/transit memiliki efisiensi waktu yang lebih singkat dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi, konektivitas dianggap berpengaruh terhadap kondisi rasa aman dan nyaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian di Jakarta, faktor mengapa konektivitas di jalur pedestrian dianggap penting yaitu adalah tujuan dan efisiensi waktu yang diberikan kepada pengguna jalur pedestrian itu sendiri.

Sama halnya dengan desain kondisi fisik dan kelengkapan fasilitas umum di jalur pedestrian, masing-masing sampel jalur pedestrian yang diambil memiliki konektivitas yang berbeda-beda juga, mulai dari ketersediaan transportasi umum hingga titik transit. Untuk lebih jelas mengenai penjelasan konektivitas pada masing-masing sampel dapat dilihat dari tabel dibawah ini:

Tabel 4. 3 Konektivitas di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta

Sampel Jalur Pedestrian	Jl. Sudirman-Thamrin (Lebar Jalan 10-15m)	Jl. Letjen. S. Parman (Lebar Jalan >5m)	Jl. Cikini - Menteng (Lebar Jalan 10m)	Jl. Bulungan (Lebar Jalan 10m)	Jl. K.H Wahid Hasyim (Lebar Jalan 10m)	Jl. H. Agus Salim (Lebar Jalan >5m)
Status Jalan	Jalan Nasional		Jalan Kota			
Dimensi Jalan	Arteri Primer		Kolektor Sekunder		Kolektor Primer	Lokal Primer
Konektivitas						
Sarana Transportasi Umum	-Trans Jakarta -Bus Umum -MRT	-Trans Jakarta -Bus Umum	-Trans Jakarta -Bus Umum -KRL	-Trans Jakarta -Bus Umum -MRT	-Trans Jakarta -KRL	-
Titik Transit Terdekat	-Halte Trans Jakarta -Halte Bus Umum -Stasiun MRT Istora & Senayan	-Halte Trans Jakarta -Halte Bus Umum	-Stasiun Cikini -Stasiun Gondangdia	-Halte Trans Jakarta - Terminal Bus Blok-M - Stasiun MRT Blok-M	-Halte Trans Jakarta, - Stasiun Gondangdia	-

Sumber: Hasil Survei Primer, 2019

Dapat disimpulkan bahwa dari keenam sampel jalur pedestrian lima diantaranya memiliki jalur pedestrian yang cukup terkoneksi kecuali jalur pedestrian Jl. H. Agus Salim, sehingga untuk mencapai jalur pedestrian tersebut pejalan kaki harus berjalan kaki dari halte transjakarta terdekat, atau menggunakan transportasi pribadi. Dalam hal terkoneksinya jalur pedestrian dengan sarana transportasi umum memudahkan perempuan memilih opsi moda lebih banyak (sehingga lebih banyak pula moda transportasi yang dianggap memenuhi rasa aman dan nyaman mereka baik saat menggunakan transportasi tersebut maupun saat akan menuju transportasi tersebut) dengan tujuan tertentu sehingga dapat memenuhi salah satu faktor perempuan menggunakan jalur pedestrian yaitu efisiensi waktu.

4.1.6 Kondisi Non-Fisik Sampel Jalur Pedestrian

Selain penjelasan gambaran umum mengenai kondisi fisik yang telah dijelaskan pada dua poin sebelumnya, kondisi non-fisik juga berpengaruh terhadap perasaan aman dan nyaman perempuan yang terbagi menjadi pola guna lahan dan aktivitas. Berdasarkan hasil FGD dan Kuisioner kebanyakan perempuan setuju bahwa tingkat keramaian dan jenis aktivitas mempengaruhi rasa aman mereka selama menggunakan jalur pedestrian. Poin-poin dibawah ini menjelaskan kondisi non-fisik yang berlangsung di keenam sampel jalur pedestrian terpilih.

4.1.6.1 Pola Guna Lahan

Keenam sampel jalur pedestrian terpilih, memiliki pola guna lahan yang berbeda-beda, laki-laki cenderung memiliki perasaan yang biasa saja pada saat berjalan di semua jenis pola guna lahan di sekitar jalur pedestrian, sedangkan perempuan selain adanya perasaan lebih berhati-hati juga memiliki variasi kecepatan jalan yang berbeda jika melwati pola guna lahan

tertentu. Pola guna lahan *mixed use* cenderung memiliki aktivitas yang ramai, sehingga ada kecenderungan untuk lebih merasa aman dan nyaman perempuan ketika menggunakan jalur pedestrian, meskipun tidak ada jaminan terbebas dari kekerasan/pelecehan seksual yang mungkin dialami. Untuk lebih jelasnya mengenai berbagai macam pola guna lahan yang ada disekitar keenam sampel ada pada **Tabel 4.4**.

Tabel 4. 4 Pola Guna Lahan di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta

Sampel Jalur Pedestrian	Jl. Sudirman-Thamrin (Lebar Jalan 10-15m)	Jl. Letjen. S. Parman (Lebar Jalan >5m)	Jl. Cikini - Menteng (Lebar Jalan 10m)	Jl. Bulungan (Lebar Jalan 10m)	Jl. K.H Wahid Hasyim (Lebar Jalan 10m)	Jl. H. Agus Salim (Lebar Jalan >5m)
Status Jalan	Jalan Nasional			Jalan Kota		
Dimensi Jalan	Arteri Primer		Kolektor Sekunder		Kolektor Primer	Lokal Primer
Non-Fisik						
Guna Lahan	-Penggunaan campuran -Berbagai kegunaan	-Penggunaan tunggal -Kurang beragam kegunaan	-Penggunaan campuran -Berbagai kegunaan	-Penggunaan tunggal -Kurang beragam kegunaan	-Penggunaan tunggal -Kurang beragam kegunaan	-Penggunaan campuran -Berbagai kegunaan

Sumber: Hasil Survei Primer, 2019

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa kondisi non-fisik yang ada di sekitar keenam sampel jalur pedestrian terbagi menjadi penggunaan lahan dan macam kegunaannya.

1. Penggunaan Campuran

Penggunaan campuran atau *Mixed Use* dapat ditemui di jalur pedestrian **Jl. Sudirman-Thamrin, Jl. Cikini-Menteng dan Jl. H. Agus Salim** : Berbagai macam kegiatan yang berlangsung disana dapat ditemui dari perdagangan dan jasa, ruang terbuka hijau, sampai dengan fasilitas umum seperti sekolah.

2. Penggunaan Tunggal

Pola guna lahan dengan penggunaan tunggal berada pada jalur pedestrian di **Jl. Letjen S. Parman, Jl. Bulungan dan Jl. K. H. Wahid Hasyim** : mayoritas pola guna lahan yang ditemui pada jalur pedestrian ini hanya perdagangan jasa baik berupa pusat perbelanjaan sampai dengan hotel sehingga aktivitas yang berlangsung tidaklah beragam.

4.1.6.2 Jenis Aktivitas

Selain pola guna lahan, identifikasi mengenai gambaran umum non-fisik yang berada pada enam sampel jalur pedestrian adalah jenis aktivitas. Pola guna lahan yang terbagi menjadi penggunaan lahan bercampur dan tunggal mempengaruhi jenis aktivitas yang berlangsung juga di jalur pedestrian tersebut. Untuk menentukan jenis aktivitas yang ada pada sampel jalur pedestrian dilakukan observasi pada dua segmen waktu yang berbeda yaitu pagi sampai dengan siang hari (09:00-14:00 WIB) dan sore sampai dengan malam hari (17:00-22:00 WIB). Perbedaan jenis aktivitas yang ada pada keenam sampel ini pun juga dibedakan menjadi dua jenis aktivitas yaitu dinamis dan statis, karena perbedaan aktivitas di pagi-siang dan di sore-malam mempengaruhi rasa aman dan nyaman perempuan ketika menggunakan

jalur pedestrian. Berikut ini adalah tabel penjelasan mengenai perbedaan jenis aktivitas yang terjadi

Tabel 4. 5 Jenis Aktivitas di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta

Sampel Jalur Pedestrian	Jl. Sudirman-Thamrin (Lebar Jalan 10-15m)	Jl. Letjen. S. Parman (Lebar Jalan >5m)	Jl. Cikini - Menteng (Lebar Jalan 10m)	Jl. Bulungan (Lebar Jalan 10m)	Jl. K.H Wahid Hasyim (Lebar Jalan 10m)	Jl. H. Agus Salim (Lebar Jalan >5m)
Status Jalan	Jalan Nasional			Jalan Kota		
Dimensi Jalan	Arteri Primer			Kolektor Sekunder		Lokal Primer
Non-Fisik						
Jenis Aktivitas	Aktivitas Statis, Formal	Aktivitas Statis, Formal	Aktivitas Dinamis, Formal dan Informal	Aktivitas Dinamis, Informal	Aktivitas Statis, Formal	Aktivitas Dinamis, Formal dan Informal
Aktivitas Formal	<ol style="list-style-type: none"> Aktivitas komersial dagang Aktivitas Komersial Jasa Aktivitas Perkantoran Berjalan Kaki, Bersepeda Olahraga 	<ol style="list-style-type: none"> Aktivitas komersial dagang 			<ol style="list-style-type: none"> Aktivitas Komersial Jasa 	
Aktivitas			1. Orang	1. Orang		1. Orang

Sampel Jalur Pedestrian	Jl. Sudirman-Thamrin (Lebar Jalan 10-15m)	Jl. Letjen. S. Parman (Lebar Jalan >5m)	Jl. Cikini - Menteng (Lebar Jalan 10m)	Jl. Bulungan (Lebar Jalan 10m)	Jl. K.H Wahid Hasyim (Lebar Jalan 10m)	Jl. H. Agus Salim (Lebar Jalan >5m)
Status Jalan	Jalan Nasional		Jalan Kota			
Dimensi Jalan	Arteri Primer		Kolektor Sekunder		Kolektor Primer	Lokal Primer
Non-Fisik						
Jenis Aktivitas	Aktivitas Statis, Formal	Aktivitas Statis, Formal	Aktivitas Dinamis, Formal dan Informal	Aktivitas Dinamis, Informal	Aktivitas Statis, Formal	Aktivitas Dinamis, Formal dan Informal
Informal			<ul style="list-style-type: none"> berkumpul sementara (nongkrong) 2. Ojek online yang mangkal 3. PKL Kelontong 	<ul style="list-style-type: none"> berkumpul sementara (nongkrong) 2. Ojek online yang mangkal 3. PKL Kelontong PKL Makanan 		<ul style="list-style-type: none"> berkumpul sementara (nongkrong) 2. Ojek online yang mangkal 3. PKL Kelontong PKL Makanan

Sampel Jalur Pedestrian	Jl. Sudirman-Thamrin (Lebar Jalan 10-15m)	Jl. Letjen. S. Parman (Lebar Jalan >5m)	Jl. Cikini - Menteng (Lebar Jalan 10m)	Jl. Bulungan (Lebar Jalan 10m)	Jl. K.H Wahid Hasyim (Lebar Jalan 10m)	Jl. H. Agus Salim (Lebar Jalan >5m)
Status Jalan	Jalan Nasional		Jalan Kota			
Dimensi Jalan	Arteri Primer		Kolektor Sekunder		Kolektor Primer	Lokal Primer
Non-Fisik						
Jenis Aktivitas	Aktivitas Statis, Formal	Aktivitas Statis, Formal	Aktivitas Dinamis, Formal dan Informal	Aktivitas Dinamis, Informal	Aktivitas Statis, Formal	Aktivitas Dinamis, Formal dan Informal
			4. PKL Makanan			

Sumber: Hasil Survei Primer, 2019

Dari tabel diatas jenis **aktivitas yang dinamis dapat dijumpai di jalur pedestrian Jl. Cikini-Menteng, Jl. Bulungan dan Jl. H. Agus Salim.** Aktivitas dinamis terbagi atas aktivitas formal dan informal, dimana aktivitas formal yang ada di keenam sampel jalur pedestrian terbagi sebagai berikut:

1. Aktivitas komersial dagang
2. Aktivitas komersial jasa (dibedakan berdasarkan jasa layanan)
3. Aktivitas perkantoran
4. Berjalan kaki, Bersepeda, Olahraga

Sedangkan untuk aktivitas informal yang berada pada jalur pedestrian yang memiliki aktivitas dinamis terbagi menjadi beberapa jenis yaitu sebagai berikut:

1. Orang berkumpul sementara (nongkrong)
2. Ojek online yang mangkal
3. PKL Kelontong: snack, koran-majalah, rokok
4. PKL Makanan: gorengan, makanan, jajan pasar
5. PKL Jasa: service jam, emas, sol sepatu
6. PKL Aksesoris: sticker, poster, pita-jepit rambut, sepatu-kaus kaki-sandal-tas, kacamata, sabuk

Bedasarkan **Tabel 4.3** jalur pedestrian yang memiliki pola guna lahan dengan **pemanfatan lahan lebih variatif ada pada jalur pedestrin Jl. Sudirman-Thamrin, Jl. Cikini-Menteng dan Jl H. Agus Salim**. Hal ini dikarenakan pada Jl. Sudirman-Thamrin da Jl. Cikini-Menteng pola guna lahannya adalah perkantoran, hotel, pusat perbelanjaan dan fasilitas umum seperti sekolah, GBK, dsb. Sedangkan pola guna lahan yang ada pada Jl. H. Agus Salim adalah perdagangan dan jasa, dan perkantoran.

4.2 Simpulan Hasil Identifikasi Kondisi Jalur Pedestrian di Jakarta

Berikut ini merupakan hasil dari penilaian kondisi aman dan nyaman yang ada di keenam sampel jalur pedestrian di Jakarta.

Tabel 4. 6 Parameter Aman dan Nyaman Kondisi Jalur Pedestrian di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta

No.	Sampel Jalur Pedestrian	Kriteria Penyediaan Jalur Pejalan Kaki			Skor	Keterangan
		Keamanan	Kenyamanan	Kemudahan		
1.	Jl. Sudirman-Thamrin	3	3	3	9	Aman dan Nyaman
2.	Jl. Letjen S. Parman	1	1	1	3	Tidak Aman dan Nyaman
3.	Jl. Cikini-Menteng	3	1	3	7	Kurang Aman dan Nyaman
4.	Jl. Bulungan	1	1	3	5	Tidak Aman dan Nyaman
5.	Jl. K. H Wahid Hasyim	3	3	3	9	Aman dan Nyaman
6.	Jl. H. Agus Salim	1	1	1	3	Tidak Aman dan Nyaman

Sumber: Hasil Anlisa, 2019

Dalam hal ini sehubungan dengan variabel jalur pedestrian ramah perempuan yang paling memenuhi syarat tetap berada di jalur pedestrian Jl. Sudirman-Thamrin dan Jl. K. H. Wahid Hasyim baik berupa karakteristik desain jalur pedestrian, kondisi fisik (kelengkapan fasilitas umum dan konektivitas), kondisi non-fisik (pola guna lahan dan jenis aktivitas).

Mengenai jalur pedestrian yang memiliki keterangan kurang dan tidak aman dan nyaman dapat dilihat melalui penjelasan di **Tabel 4.7**

Tabel 4. 7 Penjelasan Skor Parameter Aman dan Nyaman Kondisi Jalur Pedestrian di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta

No.	Sampel Jalur Pedestrian	Kriteria Penyediaan Jalur Pejalan Kaki		
		Keamanan	Kenyamanan	Kemudahan
1.	Jl. Letjen S. Parman	Tidak memiliki kelengkapan fasilitas umum yang menunjang rasa aman seperti lampu penerangan, jalur pedestrian yang terputus dan kondisi lebar jalur pedestrian yang tidak ideal	<p>a. Kondisi tempatsampah yang sudah tidak layak,</p> <p>b. Tidak adanya jalur hijau, -Jalur pedestrian ini juga biasanya diokupasi oleh ojek online yang menunggu penumpang</p>	Warna <i>guidingblock</i> yang sudah pudar dengan aspal dan terhalang oleh beton JPO
2.	Jl. Cikini-Menteng	<p>a. Kurangnya fasilitas umum penunjang jalur pedestrian, seperti lampu penerangan,</p> <p>b. Tidak meratanya keberadaan pagar pembatas/pengaman dan masih</p>	<p>a. Hanya ditemui satu unit tempat sampah,</p> <p>b. Tidak adanya tempat duduk dan jalur hijau yang memadai.</p> <p>c. Aktivitas yang terjadi di malam hari adalah aktivitas informal seperti PKL yang</p>	Jalur pedestrian ini dapat diakses menggunakan transportasi umum seperti bus TransJakarta juga terkoneksi dengan stasiun Cikini dan stasiun Gondangdia.

No.	Sampel Jalur Pedestrian	Kriteria Penyediaan Jalur Pejalan Kaki		
		Keamanan	Kenyamanan	Kemudahan
		menemukan <i>zebracross</i>	mengokupasi jalur pedestrian	
3.	Jl. Bulungan	<ul style="list-style-type: none"> a. Penerangan yang belum merata b. Masih ditemukan tempat-tempat gelap, dimalam hari penerangan dibantu oleh sektor privat (rumah makan, ruko-ruko, dan lain sebagainya), c. Belum sesuai desain jalur pedestrian seperti pedoman sarana penyediaan jalur pedestrian. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tidak memiliki jalur hijau dan susah menemukan tempat sampah, b. Baik di siang dan malam hari diokupasi menjadi lahan parkir kendaraan bermotor dan PKL 	- <i>Guidingblock</i> yang terhalang dengan tiang listrik, kendaraan bermotor yang parkir. - Untuk mengakses jalur pedestrian ini dapat menggunakan moda transportasi umum dan dekat dengan titik transit.

No.	Sampel Jalur Pedestrian	Kriteria Penyediaan Jalur Pejalan Kaki		
		Keamanan	Kenyamanan	Kemudahan
4.	Jl. K. H Wahid Hasyim	Fasilitas umum yang sudah lengkap sesuai dengan kriteria penyediaan fasilitas umum Permen PU, terdapat <i>zebracross</i> dan Halte Trans Jakarta pada jalur pedestrian ini diganti dengan <i>signage bus stop</i> .	<p>a. Meratanya keberadaan tempat duduk, tempat sampah dan jalur hijau yang tidak menghalangi pejalan kaki.</p> <p>b. Aktivitas yang berlangsung pada jalur pedestrian ini tidak begitu banyak mengingat pada Jl. K. H. Wahidhasyim didominasi oleh hotel sehingga biasanya aktivitas yang ada sebatas wisatawan, orang-orang setempat dan beberapa orang yang <i>nongkrong</i> di malam hari.</p>	Terdapat <i>guidingblock</i> dengan kondisi yang tidak rusak dan tidak terhalang oleh fasilitas apapun sehingga dapat digunakan oleh pengguna disabilitas dan dapat diakses menggunakan Halte TransJakarta.

No.	Sampel Jalur Pedestrian	Kriteria Penyediaan Jalur Pejalan Kaki		
		Keamanan	Kenyamanan	Kemudahan
5.	Jl. H. Agus Salim	<ul style="list-style-type: none"> a. Kondisi perkerasan yang buruk b. Fasilitas umum yang tidak lengkap dan desain pedestrian yang tidak sesuai dengan pedoman penyediaan jalur pedestrian. 	<ul style="list-style-type: none"> a. Tidak ada jalur hijau dan tempat duduk, b. Jalur pedestrian yang tidak bersih. 	- <i>Guidingblock</i> dalam kondisi rusak sehingga tidak dapat digunakan oleh pengguna difabel

Sumber: Hasil Analisa, 2019

Tantangan dalam menggunakan jalur pedestrian yang kurang dan tidak aman dan nyaman bagi perempuan adalah kemungkinan terjadinya pelecehan dan kekerasan seksual yang mungkin dialami, dalam hal ini dimulai dari kondisi fisik yang buruk pada jalur pedestrian. Dikarenakan jika jalur pedestrian tersebut memiliki lebar jalan yang sempit, kondisi perkerasan yang buruk, dsb. Akan berpengaruh pada efisiensi jalan mereka (perempuan) dalam hal ini perempuan (calon korban) akan mulai merasa resah apabila mereka tak cepat sampai tujuan, karena pelaku kejahatan yang menyasar korban perempuan berada diruang publik salah satunya adalah jalur pedestrian.

4.3 Hasil dan Pembahasan

4.3.1 Melakukan Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan dalam Menggunakan Jalur Pedestrian di Jakarta

Setelah menemukan jalur pedestrian di Jakarta yang paling aman dan nyaman melalui indentifikasi gambaran umum sampel jalur pedestrian, tahapan selanjutnya adalah mengeksplorasi perspektif perempuan terhadap keenam sampel jalur pedestrian tersebut melalui metode *Exploratory Walk*. Berikut ini penjelasan dari hasil temuan yang mengacu pada data ketujuh sub-variabel.

1. Faktor Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian

Perempuan menggunakan jalur pedestrian karena beberapa faktor, yakni adanya faktor tujuan, efisiensi waktu dan jarak tempuh. Sebagian dari mereka merupakan penajalan kaki dari tempat asal ke tempat tujuan karena jaraknya dekat, sehingga berjalan kaki akan lebih mudah (khususnya di Jakarta jarak dari mall satu ke mall yang lain relatif dekat). Sebagian lainnya merupakan pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian sebagai moda antara dari tempat asal ke tempat transportasi publik pada pemindahan rute.

Tabel 4. 8 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Faktor Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling <u>sesuai</u> dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap <u>tidak sesuai</u> dengan hasil temuan
Faktor perempuan menggunakan jalur pedestrian	Tujuan perjalanan	Tujuan yang dicapai jauh lebih mudah dengan menggunakan jalur pedestrian	Jalur pedestrian yang terintegrasi antara ruang publik satu dengan ruang publik lainnya.	"karena engga perlu muter-muter cari jalan yang engga macet terkadang menggunakan jalur pedestrian jauh lebih mudah dan cepat utnk mencapai tujuan, dan kadang tujuan itu sendiri juga bisanya dicapai dengan jalur	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. Bulungan	Jl. K. H. Wahis Hasyim Jl. Letjen S. Parman Jl. H. Agus Salim

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling <u>sesuai</u> dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap <u>tidak sesuai</u> dengan hasil temuan
				pedestrian bukan dengan kendaraan pribadi”		
	Efisiensi waktu	(khususnya di Jakarta) karena macet yang kerap terjadi maka jalur pedestrian dengan menyambung menggunakan transportasi publik merupakan pilihan terbaik bagi mereka (perempuan) terlepas dari resiko yang akan ditemui	Jalur pedestrian yang memiliki konektivitas dengan fasilitas publik lainnya seperti transportasi publik, fasilitas umum, pusat perbelanjaan, ruang terbuka hijau, dsb.	“kalau menggunakan ojek daring tau kendaraan pribadi biasanya terkena macet jadinya menggunakan jalur pedestrian biar lebih cepat sampai ke tujuan apalagi kalau jalur pedestrian	Jl. Sudirman - Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. Bulungan	Jl. K. H. Wahid Hasyim Jl. Letjen S. Parman Jl. H. Agus Salim
	Jarak tempuh perjalanan	Sebagian dari mereka merupakan penajalan			Jl. Sudirman- Thamrin	Jl. K. H Wahid Hasyim

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling <u>sesuai</u> dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap <u>tidak sesuai</u> dengan hasil temuan
		<p>kaki dari tempat asal ke tempat tujuan karena jaraknya dekat, sehingga berjalan kaki akan lebih mudah (khususnya di Jakarta jarak dari mall satu ke mall yang lain relatif dekat)</p> <p>Sebagian lainnya merupakan pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian sebagai moda antara dari tempat asal ke tempat transportasi publik pada pemindahan rute.</p>		tersebut terkoneksi dengan transportasi publik”	Jl. Cikini-Menteng Jl. Bulungan	Jl. Letjen. S. Parman Jl. H. Agus Salim

Sumber: Hasil Analisa, 2020

2. Perasaan Perempuan Saat Menggunakan Jalur Pedestrian di Lokasi Penelitian.

Dari hasil FGD ditemukan bahwa secara umum perempuan merasa tidak nyaman berada pada jalur pedestrian, perasaan tidak nyaman ini dikerucutkan berdasarkan definisi oleh masing-masing perempuan yang berbeda. Dimulai dari kekhawatiran dan perasaan terancam akan kemungkinan menjadi korban penjahbretan sampai dengan pelecehan atau kekerasan seksual di jalur pedestrian. Karena perempuan dianggap rentan di jalur pedestrian apalagi ketika jalur pedestrian tersebut sepi dan gelap.

Perasaan curiga dan mawas diri juga selalu hadir pada perempuan karena mereka sadar bahwa mereka menjadi objek pandangan serius yang tak putus. Keadaan seperti ini didapati ketika jalur pedestrian tersebut terdapat banyak orang-orang yang *nongkrong* disepanjang jalur pedestrian, biasanya perempuan menghindari hal semacam ini dengan lebih memilih berjalan di bagian jalan raya yang beresiko mereka akan terserempet oleh kendaraan bermotor.

Tidak hanya itu keberadaan orang-orang yang berkumpul disepanjang jalur pedestrian baik siang ataupun malam hari menimbulkan perasaan risih karena *catcalling* yang dilakukan oleh orang-orang tersebut. Mau tidak mau perempuan harus berjalan dengan perasaan risih, curiga dan mawas diri jika dihadapkan dengan jalur pedestrian yang banyak orang-orang berkumpul apalagi jika orang yang berkumpul tersebut didominasi oleh laki-laki.

Sehingga dari perasaan-perasaan tersebut timbulah perasaan diskriminatif yang mereka rasakan akibat dominasi tersebut, bentuk dominasi ini secara tidak langsung membentuk

pandangan perempuan yang rentan di jalur pedestrian, akibatnya dimanapun perempuan berada pada jalur pedestrian tidaklah nyaman. Karena anggapan “rentan” tersebut perempuan mudah disalahkan jika mereka berjalan pada jalur pedestrian yang banyak diokupasi oleh pengendara motor ketika macet terjadi di Jakarta karena dianggap menghalangi jalan di pengendara motor.

Tabel 4. 9 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Perasaan Perempuan saat Menggunakan Jalur Pedestrian di Lokasi Penelitian

Ekplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling <u>sesuai</u> dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak <u>sesuai</u> dengan hasil temuan
Perasaan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian di lokasi penelitian	Terancam	Merasa terancam di jalur pedestrian yang gelap dan sepi (target sasaran kejahatan)	Kurangnya lampu penerangan di jalur pedestrian dan hadirnya tempat-tempat persembunyian bagi pelaku pelecehan/kekerasan seksual karena jalur pedestrian yang gelap	“perasaan itu muncul kalau perempuan jalan sendirian pun kalau kita jalan kebanyakan masih ada kemungkinan menjadi korban pelecehan karena kami dianggap rentan”	Jl. Letjen S. Parman Jl. Bulungan	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini - Menteng Jl. K. H. Wahid Hasyim Jl. H. Agus Salim
	Curiga	Menjadi objek pandangan serius yang tak putus 180°	Banyak ditemui orang yang “nongkrong” di sepanjang jalur	“kita kan ngerasa kalo kita diliatin,	diseluruh sampel jalur pedestrian	-

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
	Tidak nyaman .	<ul style="list-style-type: none"> - (untuk perempuan bekerja) di wilayah bisnis jika jalur pedestrian rusak karena mereka menggunakan <i>high heels</i> untuk beraktifitas - Terhadap laki-laki yang berkumpul disisi lain jalur pedestrian 	pedestrian Kondisi perkerasan jalur pedestrian yang buruk	kaya diliatin terus khawatir nanti bakal jadi sesuatu yang membahayakan atau menjadi incaran tindakan kriminal” “Kami (perempuan) kesulitan untuk berjalan dengan efisien karena kondisi jalur pedestrian yang berlubang menghancurkan kami untuk	Jl. Letjen. S. Parman Jl. H. Agus Salim	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. K. H Wahid Hasyim Jl. Bulungan

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling <u>sesuai</u> dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak <u>sesuai</u> dengan hasil temuan
				mengambil jalur pedestrian yang lain, yang terkadang memakan waktu lebih lama”		
	Mawas diri	Takut terserempet karena sirkulasi jalur pedestrian yang buruk	Jalur pedestrian tidak memiliki pagar pembatas, dan ramp jalan yang rendah (sehingga memungkinkan terjadinya okupasi terhadap kendaraan bermotor”		Jl. H. Agus Salim	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. K. H Wahid Hasyim Jl. Bulungan Jl. Letjen S. Parman
	Perasaan risih	Karena dijadikan korban <i>catcalling</i> (sering terjadi	Jalur pedestrian yang diuat menjadi tempat	“tempat jalur pedestrian	diseluruh sampel jalur pedestrian	-

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
	terhadap kebebasan berjalan kaki	jalur pedestrian yang banyak diokupasi pengendara motor Korbannya sering perempuan karena dianggap rentan dalam ruang publik (tidak mampu melawan balik jika disalahkan)	pengguna ajalan dan akhirnya dinormalisasi oleh kendaraan bermotor untuk jalur “alternatif mereka”	harus lewat di jalur pedestrian yang malah banyak diokupasi sama pengendara motor, padahal harusnya tidak perlu merasa bersalah, karena itu memang jalur untuk pejalan kaki”		Jl. K. H. Wahid Hasyim Jl. Letjen S. Parman Jl. H. Agus Salim
	Kekhawatiran	Menjadi korban penjambratan/pencopetan juga kekerasan/pelecehan seksual		“kadang kalupun lewat di jalur pedestrian karena	diseluruh sampel jalur pedestrian	-

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling <u>sesuai</u> dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak <u>sesuai</u> dengan hasil temuan
				dianggap kami rentan suka ada ketakutan tiba-tiba disenggol terus pas sadar hp udah hilang, apalagi di Jakarta yang kaya gini ini rawan banget”		

Sumber: Hasil Analisa, 2020

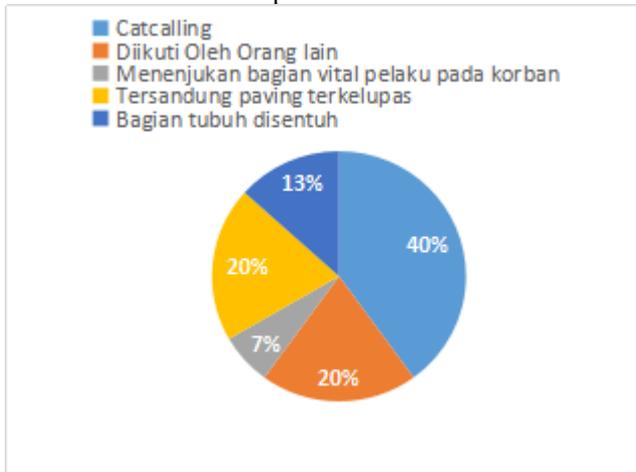
3. Pengalaman Perempuan Saat Menggunakan Jalur Pedestrian

Selain *catcalling* yang cukup sering dialami perempuan di jalur pedestrian, hasil temuan eksplorasi menunjukkan bentuk pengalaman lain yang diungkapkan oleh perempuan ketika mereka menggunakan jalur pedestrian khususnya di Jakarta, yaitu diikuti oleh orang lain yang tak dikenal, biasanya modus seperti ini dilakukan ketika perempuan sedang berjalan seorang diri, pendekatan yang digunakan oleh pelaku biasanya menyanak alamat, hal ini dapat mengacu pada tindak pelecehan/kekerasan seksual.

Kasus nyata lain yang lebih ekstrem yaitu perempuan mengalami pelecehan secara fisik seperti bagian tubuh yang disentuh langsung oleh pelaku. Kejadian ini dapat dialami oleh perempuan baik dalam keadaan siang ataupun malam hari di jalur pedestrian.

Jika dilihat pada grafik mengenai pengalaman yang paling sering dialami perempuan di jalur pedestrian adalah *catcalling*, lalu setelah itu ada diikuti oleh orang lain, tersandung paving yang terkelupas, bagian tubuh disentuh hingga menunjukkan bagian vital pelaku pada korban.

Grafik 4. 3 Pengalaman yang pernah dialami perempuan di jalur pedestrian



Sumber: Hasil Analisa, 2019

Selain pengalaman personal yang dialami oleh perempuan kebanyakan dari pengalaman tersebut dapat dikategorikan sebagai elemen non-fisik dari jalur pedestrian, adapun pengalaman perempuan yang berkaitan dengan elemen fisik pada jalur pedestrian, seperti kondisi perkerasan yang buruk, sulitnya menemukan, *zebracross*, JPO dan susahny ruang gerak pada jalur pedestrian.

Susahny ruang gerak pada jalur pedestrian berhubungan dengan dengan barang bawaan perempuan yang terkadang jauh lebih banyak dibanding laki-laki, perempuan merasa terkadang masih harus menyesuaikan dimenasi jalur pedestrian dengan kondisi barang bawaan mereka seperti barang belanjaan, membawa *stroller* bayi dan lain sebagainya, belum lagi mereka masih harus menghadapi resiko pelecehan/kekerasan seksual

yang mungkin terjadi kepada mereka karena kurangnya rasa waspada.

Dari penjelasan mengenai pengalaman yang dialami perempuan ketika menggunakan jalur pedestrian, dapat diambil poin-poin yang dinilai melalui tabel skoring untuk mengetahui jalur pedestrian mana yang dianggap sebagai hambatan dari pengalaman tersebut.

Tabel 4. 10 Parameter Hambatan di Keenam Sampel Jalur Pedestrian Jakarta

No	Objek yang diamati	Sampel Jalur Pedestrian					
		Jl. Sudirman-Thamrin	Jl. Letejen S. Parman	Jl. Cikini-Menteng	Jl. Bulungan	Jl. K. H Wahid Hasyim	Jl. H. Agus Salim
•	Fisik						
1.	Kelengkapan fasilitas umum	3	2	2	2	3	1
2.	Dimensi jalan jalur pedestrian	3	1	3	3	3	1
3	Kondisi Perkerasan di Jalur Pedestrian	3	1	3	3	3	1
4.	Segmentasi ruang jalan yang jelas	3	1	3	2	3	1
•	Non-Fisik						
1	PKL	3	1	1	1	1	1
2	Orang Berkumpul Sementara (Nongkrong)	3	1	1	1	1	1
3	Ojek Online yang Mangkal	3	1	1	1	1	1
Skor		21	8	14	13	15	8
Kesimpulan		Tidak ditemui hambatan	Banyak ditemui hambatan	cukup banyak ditemui hambatan	Cukup banyak ditemui	cukup banyak ditemui	Banyak ditemui hambatan

				hambatan	hambatan	
--	--	--	--	----------	----------	--

Sumber: Hasil Analisa, 2019

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa yang tidak ditemui hambatan berada pada Jl. Sudirman-Thamrin, sehingga kecil kemungkinan perempuan mengalami pengalaman seperti *catcalling* ataupun diikuti oleh orang lain pada jalur pedestrian ini.

Sedangkan untuk jalur pedestrian yang cukup banyak ditemui hambatan yang menurut perempuan cocok seperti pengalaman yang kerap mereka temui saat menggunakan jalur pedestrian berapa pada jalur pedestrian Jl. Cikini-Menteng dengan adanya keberadaan PKL, orang-orang berkumpul sementara dan ojek daring yang mangkal yang dapat ditemui didekat Stasiun Cikini. Sedangkan untuk jalur pedestrian di Jl. Bulungan dan Jl. K. H. Wahid Hasyim keberadaan ojek daring tersebar disepanjang jalur pedestrian, bedanya di jalan K.H Wahid Hasyim fasilitas umumnya terpenuhi salah satunya adalah penerangan, tidak ada kemungkinan tempat persembunyian serta visibilitas mereka tidak terganggu atau terhalangi sehingga perempuan cenderung merasa aman dan nyaman berada di jalur pedestrian tersebut.

Tabel 4. 11 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Pengalaman Perempuan saat Menggunakan Jalur Pedestrian yang Berbeda

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
Pengalaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian yang berbeda	Diikuti oleh orang lain	(kerap terjadi di Jakarta) jika perempuan berjalan sendirian akan mudah diikuti oleh orang tak dikenal biasanya memakai pendekatan menanyakan alamat.		“modus menanyakan alamat biasanya terjadi di siang hari kalau lagi jalan sendirian, kalau malam cuman diikuti apalagi kalau jalur pedestrian itu sepi dan jarang yang menggunakan”	diseluruh sampel jalur pedestrian	
	Sulit menemukan keberadaan zebracross, JPO	Resiko keamanan yang rendah karena mengharuskan pejalan	Fasilitas pendukung jalur pedestrian yang masih belum merata	“suka bingung kalau ga ada <i>zebracross</i> atau	Jl. Letjen S. Parman Jl. H. Agus Salim Jl. Cikini Menteng	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Bulungan

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
	dan pintu keluar pagar pembatas	kaki berjalan pada bagian yang banyak kendaraan bermotor.	di beberapa titik.	<p>JPO gimana nyebrangnya karena selain bahaya nanti juga disalahin sama pengguna kendaraan bermotor”</p> <p>“pagar pembatas yang ga jelas gitu biasanya mengganggu efisiensi jalan, sebenarnya fungsinya sudah baik agar motor ga naik</p>	Jl. K. H. Wahid Hasyim	

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
				ke jalur pedestrian tapi untuk kemudahan berjalan masih mengganggu”		
	Mendapatkan pelecehan verbal dan fisik	Selain <i>catcalling</i> , korban pelecehan secara fisik yaitu bagian tubuh yang sengaja disentuh oleh pelaku (dapat terjadi disiang dan malam hari, baik ramai maupun sepi)	Kebanyakan terjadi karena kondisi jalur pedestrian yang ramai/sepi dengan lebar jalan yang sempit	“kalau jalan sendirian aik sepi atau rame biasanya pelecehan yang saya dapatkan berupa disenggol-senggol gitu baik pelakunya sendirian atau sekumpulan	Jl. Letjen S. Parman Jl. H. Agus Salim	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. K. H. Wahid Hasyim Jl. Bulungan

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
				laki-laki ga jelas”		
	Tidak leluasa (susahnya ruang gerak) di jalur pedestrian	Perempuan harus menyesuaikan jalur pedestrian yang ada dengan kewaspadaan akan kondisi aktivitas tersebut.	Dimensi jalur pedestrian yang terlalu sempit (tidak lebar)	“kalau jalur pedestrian sempit tapi yang menggunakan banyak itu rawan dilecehin juga harus waswas, apalagi kalau ada perbaikan jalan/jalur pedestrian, biasanya diberikan jalur pedestrian alternatif	Jl. Letjen S. Parman Jl. H. Agus Salim	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. K. H. Wahid Hasyim Jl. Bulungan

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
				berupa <i>conecone</i> dipinggir jalan, nah itu lebih bahaya karena bisa terserempet kendaraan yang melintas”		

Sumber: Hasil Analisa, 2020

4. Masalah dan Tantangan Perempuan saat Menggunakan Jalur Pedestrian

Dari penjelasan mengenai perasaan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian di lokasi penelitian dan pengalaman perempuan menggunakan jalur pedestrian maka dapat diambil beberapa kesimpulan mengenai masalah dan tantangan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian. Masalah dan tantangan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian salah satunya adalah bahwa kerentanan perempuan menjadi isu penting akan kemungkinan mereka mengalami pelecehan/kekerasan seksual di jalur pedestrian, terutama kerentanan tersebut akan mudah terekspos ketika perempuan berjalan sendirian di jalur pedestrian.

Selain itu representasi ruang perkotaan (dalam hal ini jalur pedestrian) perempuan menjadi objek konsumsi visual oleh laki-laki karena adanya hubungan dialektis terhadap fungsi gender dalam konstruksi sosial maupun kultural yang membentuk ruang-ruang publik masih bias gender.

Masalah dan tantangan perempuan di jalur pedestrian yang berikutnya adalah ruang yang sepi dan kurangnya penerangan pada malam hari dapat memicu pelecehan/kekerasan seksual terjadi kepada perempuan. Biasanya jalur pedestrian dengan elemen fisik yang buruk menyumbang andil paling besar dalam pelecehan/kekerasan seksual yang dialami perempuan di jalur pedestrian.

Namun ruang yang ramai tidak selalu membawa kepada keadaan aman dan nyaman perempuan saat beraktifitas di jalur pedestrian. Karena jenis keramaian di tiap-tiap jalur pedestrian yang berbeda bedasarkan kegiatan yang berlangsung. Seperti orang-orang yang berkumpul, PKL yang tidak terkontrol

maupun jenis kegiatan yang positif seperti adanya pertunjukan di jalur pedestrian.

Tabel 4. 12 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Masalah dan Tantangan Perempuan saat Menggunakan Jalur Pedestrian

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
Masalah dan tantangan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian	Ruang yang ramai tidak selalu membawa kepada keadaan aman dan nyaman saat beraktifitas.	Jenis keramaian yang berbeda seperti orang nongkrong masih dapat memicu kekerasan/pelecehan seksual terhadap perempuan	Penggunaan lahan <i>mix used</i> di jalur pedestrian memungkinkan muncul aktivitas informal yang tidak terkendali.	“akhirnya kami harus memilih jalur mana yang paling sedikit digunakan untuk nongkrong, yang aktivitasnya lebih positif itupun juga memakan waktu hingga akhirnya	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. K. H. Wahid Hasyim Jl. H. Agus Salim	Jl. Letjen S. Parman Jl. Bulungan

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
				ditahan-tahan aja kalau di cat calling”		
	Ruang yang sepi/kurang penerangan pada malam hari	Tidak jarang jadi pemicu terjadinya kekerasan fisik, hingga pelecehan dan kekerasan seksual	Jalur pedestrian yang sepi dan jarang digunakan pedestrian.	“karena kondisi jalur pedestrian yang sepi dan gelap, sehingga ga ada orang yang tau kalo terjadi catcalling disitu”	Jl. Letjen S. Parman Jl. Bulungan	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. K. H. Wahid Hasyim Jl. H. Agus Salim
	Representasi ruang perkotaan (dalam hal ini jalur pedestrian) perempuan menjadi objek	Hubungan dialektis terhadap fungsi gender dalam konstruksi sosial maupun kultural yang membentuk ruang-ruang publik masih bias	Adanya relasi atas kuasa oleh laki-laki menjadikan perempuan masih merasa jalur pedestrian didominasi	“saat jam-jam pulang kantor biasa laki-laki lebih memilih merokok dulu di pinggir	diseluruh sampel jalur pedestrian	-

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
	konsumsi visual oleh laki-laki	gender.	oleh laki-laki	jalan atau jalur pedestrian, selain itu juga masih ada kultur menyalahkan perempuan kalau kami berjalan sendirian di jalur pedestrian apalagi kalo dimalam hari”		
	Identitas yang melekat pada jalur pedestrian	Kawasan sekitar pedestrian yang masih identik dengan persepsi “rawan” seperti pada terminal/halte dsb.	Jalur pedestrian yang masih terikat oleh <i>image</i> kawasan sekitarnya sehingga mempengaruhi perasaan perempuan	“jalur pedestrian seperti yang ada di stasiun sudirman dengan grafiti	diseluruh sampel jalur pedestrian	-

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
			yang lewat di jalur pedestrian tersebut	yang posotif itu jadi contoh <i>image</i> yang dibangun disekitar kawasan tersebut, jadinya kalau jalan disitu jadi lebih rileks”		
	Kerentanan perempuan akan mudah terekspos jika berjalan sendirian baik di malam hari maupun di pagi hari	Baik dengan penerangan yang cukup maupun ditempat yang ramai, ditemui masih banyak perempuan yang merasa takut jika berjalan sendirian di jalur pedestrian	Jalur pedestrian yang sepi atau lampu yang terlalu terang, tidak ada furnitur untuk meminimalisir tereksposnya perempuan ketika berjalan sendirian seperti pada jalur	“jalan sendirian di Jakarta itu kesempatan untuk menjadi sasaran korban kekerasan/pelecehan masih tinggi”	diseluruh sampel jalur pedestrian	-

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
			pedestrian Jl. Letjen S. Parman			

Sumber: Hasil Analisa, 2020

5. Kebutuhan Perempuan di Jalur Pedestrian

Merujuk kepada ketiga poin hasil temuan sebelumnya yaitu **perasaan perempuan saat menggunakan jalur pedestrian di lokasi penelitian, pengalaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian dan masalah dan tantangan perempuan menggunakan jalur pedestrian**, selain kebutuhan akan ruang yang lebih akomodatif berhubungan dengan barang bawaan perempuan, perempuan juga membutuhkan ruang yang adil. Ruang yang adil pada jalur pedestrian bagi perempuan merupakan ruang yang tidak diskriminatif, ruang yang tidak berpasrah pada peklasifikasian ruang berdasarkan jenis kelamin tertentu, namun juga menghindari ruang dengan konstruksi-konstruksi yang bias gender.

Tabel 4. 13 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Kebutuhan Perempuan di Jalur Pedestrian

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
Kebutuhan perempuan di jalur pedestrian	Rasa aman dan nyaman yang terjamin	Karena ruang publik yang masih cenderung bersifat "maskulin"	Jalur pedestrian yang didominasi oleh laki-laki (seperti jalur pedestrian di stasiun, halte)	"dimasyarakat umum masih ada pembahasan bahwa perempuan tempatnya ya di rumah, hal ini menjadi tantangan tersendiri bukan hanya perempuan yang bekerja tapi juga sekolah, ke pasar, atau	diseluruh sampel jalur pedestrian	-

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
	Ruang yang akomodatif	Perempuan membawa bawaan lebih banyak dibanding laki-laki yaitu selain tas, belanjaan, terkadang membawa anak..	Jalur pedestrian dengan dimensi lebar jalan yang sempit kurang dari 1,5 meter.	<p>sekadar jalan-jalan biasa”</p> <p>“suka kesulitan menyamakan cara jalan kami dengan dimensi ruang jalan yang tersedia, kami mau tidak mau menyesuaikan dengan jalur pedestrian yang ada dan terkadang itu menghambat kami untuk dapat melakukan</p>	diseluruh sampel jalur pedestrian	-

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
	Ruang yang adil	<p>-Tidak berpasrah pada pengklasifikasian ruang berdasarkan jenis kelamin tertentu.</p> <p>-Namun juga menghindari ruang dengan konstruksi-konstruksi yang bias gender.</p>	Tidak menghususkan jalur pedestrian berdasarkan gender (ex: jalan khusus wanita)	<p>aktivitas lainnya”</p> <p>“harapannya tidak ada jalur khusus perempuan sehingga tidak menimbulkan kesan eksklusifitas untuk kami yang nantinya membentuk prasangka buruk dari laki-laki”</p>	diseluruh sampel jalur pedestrian	-

Sumber: Hasil Analisa, 2020

6. Persepsi Rasa Aman dan Nyaman Perempuan di Jalur Pedestrian

Bagi perempuan perasaan aman dan nyaman saat mereka menggunakan jalur pedestrian adalah ketika mereka mendapatkan ruang yang cukup untuk menghindari kontak fisik terhadap pengguna lain jalur pedestrian yang sama, hal ini tentunya bersangkutan dengan ruang yang akomodatif. Menghindari kontak fisik menurut mereka mengurangi kemungkinan terjadinya pelecehan/kekerasan seksual dan kemungkinan lain yang mungkin dialami tanpa harus turun kebagian jalan raya untuk menghindari kemungkinan tersebut.

Hal yang paling mendasar dalam persepsi mereka terhadap rasa aman dan nyaman adalah kelengkapan fasilitas umum pendukung jalur pedestrian, namun perempuan menekankan dari berbagai jenis fasilitas umum pendukung jalur pedestrian yang ada yang cukup penting bagi mereka adalah kepastian jarak pandang (*visibilitas*). Dengan kepastian jarak pandang mereka dapat membedakan *ramp* jalur pedestrian yang jelas, pembatas antara drainase dengan jalur pedestrian, juga yang paling penting bebas dari tempat-tempat persembunyian.

Selanjutnya adalah regulasi yang jelas bagi pengguna jalur pedestrian berupa hukuman atau sanksi tegas bagi pelanggar jalur pedestrian (*pengokupasi contohnya*) dan adanya hukum dan sanksi dalam tindak kejahatan/pelecehan seksual. Dengan adanya kepastian hukum bagi korban pelecehan/kekerasan seksual setidaknya memberikan mereka sedikit rasa aman dan nyaman ketika menggunakan jalur pedestrian.

Tabel 4. 14 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Persepsi Rasa Aman dan Nyaman Perempuan saat Menggunakan Jalur Pedestrian

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
Persepsi rasa aman dan nyaman perempuan saat menggunakan jalur pedestrian	Dapat menghindari kontak fisik dari pengguna jalur pedestrian yang lain.	Ketersediaan jalur pedestrian yang lebar dapat menghindari perempuan dari kekerasan/pelecehan seksual di jalan karena memiliki opsi jalur berjalan yang lebih banyak tanpa harus mencari rute baru atau turun ke bagian jalan raya	Jalur pedestrian dengan dimenasi jalan yang lebar	“setidaknya untuk menghindari sasaran korban pelecehan seksual secara fisik jalur pedestrian dibuat lebar, walaupun memang nantinya di catcalling setidaknya tidak sampai kepada pelecehan dan	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. K. H Wahid Hasyim Jl. Bulungan	Jl. Letjen. S. Parman Jl. H. Agus Salim

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
				kekerasan seksual secara fisik”		
	Kepastian jarak pandang (visibilitas)	<i>Ramp</i> jalur pedestrian yang jelas, terdapat pembatas antara drainase dengan jalur pedestrian, juga yang paling penting bebas dari tempat-tempat persembunyian.	Lampu penerangan dengan kondisi penerangan secukupnya	“salah satu yang penting itu lampu penerangan ya biar bisa membedakan mana drainase mana jalur pedestrian mana ramp jalan, soalnya kerap terjadi kalau lampu penerangannya remang-remang nanti takut	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. K. H Wahid Hasyim	Jl. Letjen S. Parman Jl. H. Agus Salim Jl. Bulungan

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
				jatuh ke drainase, kalau harus jalan di jalan raya juga takut terserempet”		
	Regulasi yang jelas bagi pengguna jalur pedestrian	Hukuman atau sanksi tegas bagi pelanggar jalur pedestrian (pengokupasi contohnya) dalam hal keresahan perempuan adalah adanya hukum dan sanksi legal dalam tindak kejahatan/pelecehan seksual		“harapannya ada sanksi untuk orang-orang yang melakukan kekerasan/pelecehan sehingga kami perempuan punya jaminan hukum atas rasa aman dan nyaman kami	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. K. H Wahid Hasyim	Jl. Letjen S. Parman Jl. H. Agus Salim Jl. Bulungan

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
				selama di ruang publik”		
	Kelengkapan fasilitas umum pendukung jalur pedestrian	Keberadaan <i>panic button</i> atau telepon darurat sebagai pelengkap dari keberadaan <i>street furniture</i> dan pos jaga agar keamanan mereka terjamin. (khususnya di tempat yang sepi masih jarang ada orang yang mau menolong korban kekerasan/pelecehan seksual)	Pelengkap fasilitas umum pendukung jalur pedestrian yang sudah ada.	“fasilitas umum penunjang jalur pedestrian yang lengkap sudah past imembuat lebih aman dan nyaman selama di jalur pedestrian”	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. K. H Wahid Hasyim	Jl. Letjen S. Parman Jl. H. Agus Salim Jl. Bulungan

Sumber: Hasil Analisa, 2020

7. Rekomendasi Perihal Jalur Pedestrian Ramah Perempuan

Kebutuhan utama perempuan dalam menggunakan jalur pedestrian yang nyaman bagi mereka seperti yang telah dijelaskan adalah ruang yang akomodatif, sehingga adanya jalur pedestrian dengan segmentasi ruang jalan yang jelas dan aksesibilitas yang baik yang terintegrasi dengan pelbagai transportasi publik dan memiliki jalur alternatif memudahkan mereka untuk memilih jalur mana yang setidaknya tidak begitu mengancam keamanan mereka. Hal ini merupakan salah satu rekomendasi yang diberikan.

Berikutnya adalah mengenai fungsi lahan dan identitas kawasan yang melekat di sekitar jalur pedestrian dengan harapan dari kedua poin tersebut memberikan dampak yang positif sehingga timbul rasa aman dan nyaman perempuan ketika menggunakan jalur pedestrian. Kedua poin tersebut dapat berupa fungsi lahan *mix used* dan jenis aktivitasnya yang positif atau Daya tarik kawasan dan interaksi sosial dengan jenis tertentu.

Tabel 4. 15 Hasil Eksplorasi Penggunaan Jalur Pedestrian dari Perspektif Perempuan Terhadap Rekomendasi Perihal Jalur Pedestrian Ramah Perempuan

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
Rekomendasi perihal jalur pedestrian ramah perempuan	1. Fungsi lahan dan jenis aktivitas	Fungsi lahan <i>mix used</i> dan jenis aktivitasnya yang positif	Penertiban kawasan <i>mixed</i> agar aktivitas yang berlangsung tidak menimbulkan ketidakteraturan sehingga aktivitas sosial yang berlangsung positif	"boleh ada pkl tapi kalau bisa yang teratur dan mudah diatur dengan menerapkan beberapa kebijakan untuk dagangannya, penggunaan lahan mix used disini juga bukan berarti harus perkantoran atau pusat perbelanjaan,	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng	Jl. K. H Wahid Hasyim Jl. Letjen S. Parman Jl. H. Agus Salim Jl. Bulungan

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
				bisa coffe shop, toko buku, sekolah, rth, sehingga banyak kegiatan yang berlangsung di sana”		
	2. Identitas kawasan	Daya tarik kawasan dan interaksi sosial dengan jenis tertentu	<i>Branding image</i> kawasan tertentu sebagai sarana baru untuk menarik pejalan kaki berjalan di jalur pedestrian tersebut	“kalo nyaman sih nyaman, terang, lebar, tapi ya kalo disituidentik tempatnya preman jadi yaudah masih merasa khawatir gitu”	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. Bulungan Jl. H. Agus Salim	Jl. Letjen S. Parman Jl. K. H Wahid Hasyim

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
	3. Segmentasi ruang jalan	Jenis desain jalur pedestrian yang sesuai dengan pedoman karena memiliki segmentasi ruang jalan yang jelas dengan dibatas ruang perabot jalan sehingga pejalan kaki terhindar dari kendaraan bermotor yang melintas.	Jalur pedestrian yang sesuai dengan pedoman sarana penyediaan pejalan kaki peraturan menteri pekerjaan umum no. 23 th. 2004	“iya setuju untuk jalur pedestrian yang paling aman dan nyaman ya yang sesuai dengan peraturan menteri sih”	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. K. H Wahid Hasyim	Jl. Letjen S. Parman Jl. H. Agus Salim Jl. Bulungan
	4. Aksesibilitas yang baik	Terintegrasi dengan pelbagai transportasi publik dan memiliki jalur alternatif jika ditemui hambatan yang dirasa meresahkan perempuan yang akan melewatinya	Jalur pedestrian dimana pejalan kaki hanya dengan menggunakan jalur pedestrian dapat ke berbagai tujuan sekaligus	“efisiensi waktu yang paling penting saat menggunakan jalur pedestrian selain untuk sekedar jalan-jalan bisa,	Jl. Sudirman-Thamrin Jl. Cikini-Menteng Jl. Bulungan	Jl. K. H. Wahid Hasyim Jl. Letjen. S Parman Jl. H. Agus Salim

Eksplorasi Terhadap Perspektif Perempuan Menggunakan Jalur Pedestrian	Hasil Temuan	Alasan	Elemen Jalur Pedestrian	Kutipan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap paling sesuai dengan hasil temuan	Sampel Jalur Pedestria yang dianggap tidak sesuai dengan hasil temuan
				selain itu juga terkoneksi dengan jalur pedestrian lainnya sehingga kalau tidak ada <i>zebracross/IPO</i> masih ada pilihan jalur pedestrian lainnya”		

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Dari hasil temuan pada tabel diatas berdasarkan tujuh elemen ramah perempuan yang telah dirumuskan pada kolom sasaran mengenai eksplorasi perspektif perempuan dalam menggunakan jalur pedestrian khususnya di Jakarta dari hasil *Exploratory Walk* melalui *Focus Group Discussion* maka muncul elemen-elemen jalan yang menjadi pertimbangan dalam merumuskan konsep jalur pedestrian yang ramah perempuan.

4.3.2 Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan

Bedasarkan hasil temuan pada tabel-tabel sebelumnya berikut ini merupakan rangkuman poin-poin mengenai elemen jalan yang dipertimbangkan oleh perempuan ketika menggunakan jalur pedestrian :

1. Fasilitas umum pendukung jalur pedestrian yang merata (contoh: lampu penerangan, jembatan penyebrangan orang, *zebracross*, pagar pembatas, dsb)
2. Membentuk jalur pedestrian yang lebih akomodatif (Dimensi jalan yang lebar dan kondisi perkerasan yang baik)
3. Jalur pedestrian yang terkoneksi dengan transportasi publik, jalur alternatif pedestrian lainnya, ruang-ruang publik dsb.
4. Pola guna lahan mixed use dengan aktivitas formal/informal yang terkontrol.
5. Elemen urban desain dari aktivitas pendukung yang memecah konsentrasi visual pada pejalan kaki
6. Segmentasi ruang jalan yang teratur (sesuai dengan pedoman penyediaan jalur pedestrian perem PU no. 3 th. 2004)

Setelah poin-poin diatas telah dibuat maka akan dibentuk kedalam tabel yang dibandingkan dengan kondisi keenam sampel jalur pedestrian guna mendapatkan hasil jalur pedestrian mana yang paling sesuai dengan skor pada **Tabel 4. 16** sebagai berikut:

Tabel 4. 16 Hasil Eksplorasi Perspektif Perempuan Terhadap Enam Sampel Jalur Pedestrian

Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Jl. Sudirman-Thamrin	Jl. Letjen S. Parman	Jl. Cikini-Menteng	Jl. Bulungan	Jl. K. H. Wahid Hasyim	Jl. H. Agus Salim
1. Fasilitas umum pendukung jalur pedestrian yang merata	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)
2. Jalur pedestrian yang akomodatif	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)
3. Tekoneksi dan memiliki jalur pedestrian alternatif	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)			
4. Pola guna lahan mixed use dengan aktivitas formal/informal yang terkontrol.	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)
5. Elemen urban desain dari aktivitas pendukung yang memecah konsentrasi visual pada pejalan kaki	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)
6. Segmentasi ruang jalan yang teratur	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Sangat memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)	Belum memenuhi (sumber hasil observasi dan FGD)

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Keterangan:

■ : Sangat memenuhi ■ : Belum Memenuhi

Dari **Tabel 4. 16** jalur pedestrian dengan kriteria yang hampir memenuhi jalur pedestrian yang ramah perempuan ada pada jalur di Jl. Sudirman-Thamrin hal ini dikarenakan pada kolom pola guna lahan merupakan pola guna lahan *mixed use*, sayangnya hasil temuan explorasi terhadap perspektif perempuan saat menggunakan jalur pedestrian menunjukkan “Ruang yang ramai tidak selalu membawa kepada keadaan aman dan nyaman saat beraktifitas.” Maka dalam hal ini hasil temuan pada kolom Masalah dan Tantangan Perempuan saat menggunakan jalur pedestrian menjadi faktor yang perlu dipertimbangkan selain mempertimbangkan elemen-elemen fisik jalur pedestrian dalam mengkonsep jalur pedestrian yang ramah perempuan.

Berikut ini adalah penjelasan singkat mengenai poin-poin yang ada pada **Tabel 4.16** yang diharapkan mampu membantu untuk menavigasi bagaimana kondisi jalur pedestrian yang ideal untuk perempuan.

4.3.2.1 Penjelasan Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan

1. Fasilitas umum pendukung jalur pedestrian yang merata.

Perempuan akan cenderung lebih merasa aman ketika pada jalur pedestrian yang mereka gunakan memiliki fasilitas pendukung jalur pedestrian yang lengkap. Seperti halnya pada jalur pedestrian yang memiliki lampu penerangan menurut mereka dapat mengurangi perasaan resah, takut, curiga, terancam, dari hal-hal yang tidak mereka inginkan, atau keberadaan halte/shelter bus sebagai salah satu opsi untuk mereka berteduh dari cuaca panas atau hujan, selain itu keberadaan bangku bilamana mereka merasa lelah. Sayangnya pada sampel jalur pedestrian di Jakarta membuktikan bahwa

tidak semua jalur pedestrian memiliki fasilitas pendukung yang merata sesuai dengan variabel yang telah ditentukan, yang mana fasilitas pendukung tersebut adalah jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pembatas, tempat sampah, marka/perambuan dan papan informasi, halte/shelter bus, penyebrangan/lapak tunggu, ramp dan marka pejalan kaki berkebutuhan khusus, dan perabot jalan.

Dengan meratanya fasilitas umum pendukung jalur pedestrian di setiap jalur pedestrian di Jakarta, perempuan tidak lagi harus kesulitan ataupun resah untuk berjalan kaki di jalur pedestrian tertentu untuk mencapai ke tempat tujuan mereka.

Gambar 4. 9 Gambar Jalur Pedestrian dengan penerangan yang kurang (Atas-Bawah Kanan) Jl. Cikini-Menteng, Jl. Letjen S. Parman, Jl. Bulungan



Sumber: Survei Primer, 2019

Gambar 4. 10 *Best Practice* Fasilitas Umum Pendukung Jalur Pedestrian yang Merata



Sumber: Google, 2020

Tabel 4. 17 Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta Fasilitas Umum Pendukung Jalur Pedestrian

Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Masalah	Solusi	Solusi pada Sampel Jalur Pedestrian
Fasilitas umum pendukung jalur pedestrian yang merata	<ul style="list-style-type: none"> • Visibilitas yang minim pada <u>jalur pedestrian Jl. Letjen S. Parman, Jl. H. Agus Salim dan Jl. Bulungan</u> memberikan selain menimbulkan perasaan takut juga memberikan dampak kemungkinan pelecehan/kekerasan seksual • Ruang hijau yang tidak ada pada jalur pedestrian Jl. Letjen S. Parman Jl. H. Agus Salim dan Jl. Bulungan sehingga perempuan yang melintas tidak terlindung dari hawa panas, dan mudah terekspos, selain itu memberikan dampak jalur yang kurang indah bagi kenyamanan pengguna 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menambahkan lampu penerangan dengan kapasitas terang yang cukup agar perempuan tidak terlalu terekspos jika berjalan sendirian pada malam hari 2. Memberikan fasilitas peneduh berupa jalur hijau 	<ol style="list-style-type: none"> a. Penambahan lampu penerangan di jalur pedestrian Jl. Letjen S. Parman, Jl. H. Agus Salim dan Jl. Bulungan. b. Penambahan perabot jalan berupa tanaman di jalur pedestrian Jl. Letjen S. Parman, Jl. H. Agus Salim dan Jl. Bulungan. c. Penyebaran tempat duduk dan tempat sampah pada jalur pedestrian Jl. Letjen S. Parman, Jl. H. Agus Salim dan Jl. Bulungan

Sumber: Hasil Analisa, 2020

2. Jalur pedestrian yang akomodatif.

Jalur pedestrian yang akomodatif dimaksudkan untuk memfasilitasi mobilitas perempuan yang menggunakan jalur pedestrian di Jakarta, yaitu dengan menciptakan jalur pedestrian yang lebih lebar, kondisi perkerasan yang baik hingga terkoneksi dengan ruang - ruang publik dan transportasi umum. Pentingnya jalur pedestrian yang akomodatif ini dilatar belakangi oleh kebutuhan perempuan akan nyamannya berjalan di area jalur pedestrian yang lebar karena barang bawaan yang cenderung lebih banyak dibanding dengan laki-laki, sebagai contoh ibu rumah tangga yang terkadang selain membawa tas pribadi mereka biasanya juga biasanya membawa tas belanjaan atau membawa *stroller* bayi.

Banyaknya perempuan bekerja di Jakarta juga membuktikan pentingnya jalur pedestrian yang akomodatif dengan memiliki kondisi perkerasan jalan yang baik, karena umumnya perempuan bekerja menggunakan *heels* yang tidak jarang dapat ditemui di sepanjang jalur pedestrian Jakarta. Jika jalur pedestrian memiliki kondisi perkerasan yang buruk, seperti jalannya berlubang atau paving yang terkelupas akan menghambat aktivitas perempuan-perempuan tersebut, dengan kemungkinan ujung *heels* tertancap lubang-lubang di jalur pedestrian ataupun tersandung paving yang terkelupas. Kondisi ini juga dapat dialami oleh perempuan non bekerja, seperti perempuan yang bertanggung jawab atas kebersihan jalur pedestrian (pasukan oranye), hingga perempuan yang sekadar menggunakan jalur tersebut.

Dengan jalur pedestrian yang akomodatif diharapkan mampu meningkatkan nilai produktivitas perempuan di Jakarta, hal ini juga mungkin akan berpengaruh selain terhadap rasa aman dan nyaman mereka menggunakan jalur pedestrian

namun juga tingkat produktivitas masyarakat umum keseluruhan di Jakarta.

Gambar 4. 11 Kondisi Jalur Pedestrian yang baik (kiri-kanan) Jl. Sudirman-Thamrin, Jl. K. H. Wahid Hasyim



Sumber: Survei Primer, 2019

Gambar 4. 12 Kondisi Jalur Pedestrian yang buruk (kiri-kanan) Jl. Letjen S. Parman, Jl. H. Agus Salim



Sumber: Survei Primer, 2019

Tabel 4. 18 Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta Jalur Pedestrian yang Akomodatif

Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Masalah	Solusi	Solusi pada Sampel Jalur Pedestrian
Jalur pedestrian yang akomodatif	<ul style="list-style-type: none"> • Dimensi jalan yang sangat sempit di <u>jalur pedestrian di Jl. H. Agus Salim dan Jl. Letjen S. Parman</u> sehingga perempuan masih harus menyesuaikan diri dengan dimensi jalan tersebut terkadang juga harus turun ke bagian jalan raya. • Pejalan kaki yang dapat menjadi pelaku pelecehan non-verbal bagi perempuan yang tidak memiliki opsi jalan yang cukup banyak. • Berebut jalur pedestrian dengan pengguna lain jika jalur pedestrian tersebut digunakan da arah dan dimensi jalannya sempit (contoh: <u>jalur</u> 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memperlebar jalur pedestrian seperti yang ada pada jalur pedestrian Jl. Sudirman-Thamrin, Jl. Cikini-Menteng dan Jl. K. H. Wahid Hasyim, sehingga perempuan akan lebih leluasa berjalan di jalur pedestrian tersebut jika sedang membawa banyak barang dan atau memiliki opsi berjalan yang jauh lebih variatif guna menghindari orang yang dianggap mencurigakan bagi mereka (perempuan) 	<ol style="list-style-type: none"> a. Memperlebar dimensi lebar jalan pada jalur pedestrian di Jl. Letjen S. Parman dan Jl. H. Agus Salim b. Memperbaiki kondisi perkerasan jalur pedestrian di Jl. Letjen S. Parman dan Jl. H. Agus Salim c. <i>Ramp</i> jalur pedestrian yang landai di Jl. Letjen S. Parman dan Jl. H. Agus Salim agar lebih inklusif bagi pengguna difable maupun perempuan yang membawa <i>stroller</i> bayi dsb.

Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Masalah	Solusi	Solusi pada Sampel Jalur Pedestrian
	<p><u>pedestrian di Jl. H. Agus Salim dan Jl. Letjen S. Parman)</u></p>	<p>2. Jalur pedestrian dengan kondisi perkerasan yang baik dan <i>ramp</i> yang cukup landai sehingga bagi perempuan yang membawa <i>stroller</i> bayi akan lebih mudah untuk berpindah jalur pedestrian/menyebrang jalan</p> <p>3. Hal ini juga menghindari pengkhusnya gender pada jalur pedestrian</p>	

Sumber: Hasil Analisa, 2020

Gambar 4. 13 *Best Practice* Jalur yang Akomodatif



Sumber: Google, 2020

3. Terkoneksi dan memiliki jalur pedestrian alternatif

Sehubungan dengan jalur pedestrian yang akomodatif, memiliki jalur pedestrian yang terkoneksi juga merupakan aspek yang diapresiasi perempuan dalam hal kenyamanan karena salah satu faktor mereka menggunakan jalur pedestrian adalah efisiensi waktu. Selain itu transportasi umum seperti halte/shelter bus dan stasiun MRT menjadi tempat yang aman ketika disekitar jalur pedestrian tersebut tidak memiliki pos penjagaan, sehingga jika terjadi hal yang tidak diinginkan menimpa mereka, mereka lebih mudah meminta pertolongan.

Memiliki jalur pedestrian alternatif merupakan hal lain dalam menghindari ancaman dari pelecehan seksual, namun sayangnya menurut perempuan bagi mereka yang mengalami pelecehan seksual seperti *catcalling* cenderung untuk memilih bersikap biasa saja daripada mencari jalur alternatif karena ketidakpastian akan ancaman yang ada di jalur alternatif tersebut ataupun jarak tempuh waktu yang memakan waktu lebih lama.

Gambar 4. 14 *Best Practice* Tekoneksi dan Memiliki Jalur Pedestrian Alternatif



Walking with with Connecticut Women Consortium - New Haven © Womenability



Sumber: Google, 2020

Tabel 4. 19 Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta Terkoneksi dan Memiliki Jalur Pedestrian Alternatif

Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Masalah	Solusi	Solusi pada Sampel Jalur Pedestrian
Tekoneksi dan memiliki jalur pedestrian alternatif	<ul style="list-style-type: none"> • Faktor efisiensi waktu menyebabkan perempuan membutuhkan jalur pedestrian dengan jarak paling cepat sampai ketujuan • Untuk mencari jalur dengan kemungkinan pelecehan/kekerasan seksual paling sedikit dan juga sebagai tempat menunggu atau berlindung dari tindak kejahatan/pelecehan seksual yang mungkin akan dialami. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan rambu-rambu alternatif jalur pedestrian yang terdekat dan rambu untuk pemberhentian bus terdekat yang bisa dicapai oleh perempuan, guna menghindari dan berlindung dari pelecehan/kekerasan seksual. 2. Memiliki marka khusus bagi pengguna jalur pedestrian diabilitas 3. Memberikan jalur pedestrian yang layak dan seharusnya 	<ol style="list-style-type: none"> a. Memperbanyak papan penanda atau <i>signage</i> pada jalur pedestrian di Jl. H. Agus Salim, Jl. Cikini-Menteng, Jl. Bulungan, Jl. K.H Wahid Hasyim dan Jl. Letjen S. Parman agar lengkap seperti yang ada di jalur pedestrian Jl. Sudirman-Thamrin hal ini untuk membantu memudahkan perempuan yang jarang atau tidak pernah melewati jalan tersebut sehingga tidak perlu harus takut tersesat atau dicuri barang

Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Masalah	Solusi	Solusi pada Sampel Jalur Pedestrian
		khususnya pada jalan - jalan lokal agar perempuan memiliki lebih banyak jalur pedestrian alternatif	berharganya jika sedang melihat peta pada layar telefon pintar dan memudahkan menemukan tempat yang lebih aman dan b. Menyediakan marka khusus seperti jalur sepeda di jalur pedestrian tetapi untuk penyandang disabilitas pada semua sampel jalur pedestrian.

Sumber: Hasil Analisa, 2020

4. Pola guna lahan *mixed use* dengan aktivitas formal/informal yang terkontrol.

Kondisi pola guna lahan *mixed use* dengan aktivitas formal/informal ini kerap kali menjadi aspek yang dilematis karena ruang yang ramai tidak selalu memberikan jaminan rasa aman dan nyaman pada perempuan karena masih ada kemungkinan-kemungkinan pelecehan/kekerasan seksual yang akan dialami mereka. Sedangkan jalur pedestrian yang sepi menjadi target utama pelaku pelecehan/kekerasan seksual untuk beraksi.

Keberadaan aktivitas yang berlangsung tersebut akhirnya berdampak kepada identitas disekitar jalur pedestrian baik positif maupun negatif. Aktivitas informal kerap kali menjadi hambatan bagi perempuan karena biasanya aktivitas tersebut mengokupasi sebagian jalur pedestrian sehingga hal ini mempengaruhi rasa aman dan nyaman mereka karena mereka harus selalu waspada akan apa yang terjadi jika mereka melewati jalur tersebut, banyaknya kegiatan yang berlangsung memberikan peluang tindak kejahatan terhadap mereka semakin besar.

Gambar 4. 15 Aktivitas Informal yang menghambat perempuan menggunakan jalur pedestrian





Sumber: Survei Primer, 2019

Gambar 4. 16 *Best Practice* Pola Guna Lahan *Mixed Use* dengan aktivitas formal/informal yang terkontrol



Sumber: Google, 2020

Tabel 4. 20 Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta Pola Guna Lahan Mixed Use dengan Aktivitas Formal/Informal yang Terkontrol

Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Masalah	Solusi	Solusi pada Sampel Jalur Pedestrian
Pola guna lahan mixed use dengan aktivitas formal/informal yang terkontrol.	<ul style="list-style-type: none"> • Maraknya PKL dan ojek daring yang mengokupasi <u>jalur pedestrian Jl. Cikini-Menteng, Jl. Bulungan, Jl H. Agus Salim dan Jl. Letjen S. Parman</u> menimbulkan perasaan risih, mawas diri dsb yang dapat menimbulkan pelecehan/kekerasan seksual kepada mereka. (khususnya <i>catcalling</i>) • Selain itu dimensi lebar jalan jalur pedestrian pun menjadi sempit akibat kegiatan informal sehingga pedestrian menjadi tidak nyaman berjalan di jalur pedestrian tersebut hingga terpaksa berjalan di bagian jalan raya 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menertibkan PKL dengan memberikan batasan akan lebar gerobak/warung yang dimiliki beserta pembatasan komoditas utamanya makanan/minuman agar tidak mencemari kebersihan di jalur pedestrian. 2. Menertibkan ojek daring yang berada disepanjang jalur pedestrian dengan memberikan lahan khusus parkir (seperti <i>park and ride</i>) agar pelanggan ojek daring 	<ol style="list-style-type: none"> a. Penertiban PKL khususnya di Jl. H. Agus Salim dengan regulasi pembuangan limbah sehingga limbah domestik yang dihasilkan tidak merusak perkerasan jalan di jalur pedestrian tersebut. b. Pembatas komoditas yang dan lebar gerobak/warung di jalur pedestrian pada jalur pedestrian Jl. Cikini-Menteng sehingga tidak memakan bagian badan jalan jalur pedestrian. c. Menertibkan pangkalan

Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Masalah	Solusi	Solusi pada Sampel Jalur Pedestrian
	<ul style="list-style-type: none"> • Sampah bekas PKL merusak kondisi perkerasan jalur pedestrian akibat minyak panas, yang terkadang menimbulkan bau tidak sedap pada drainase jalur pedestrian. • Kegiatan yang didominasi preman atau gelandangan di sekitar jalur pedestrian menjadi salah satu penyebab terhambatnya mobilitas perempuan ketika menggunakan jalur pedestrian sehingga mereka akan lebih lama mencari jalan memutar atau terkadang karena tidak ada jalur lain mereka terpaksa mengambil resiko tersebut dengan kemungkinan-kemungkinan dirampok hingga dilecehkan. 	<p>juga dimudahkan untuk mencari ojek daring terdekat.</p> <p>3. Sehingga dengan penertiban tersebut perempuan tidak lagi harus menyesuaikan tubuh mereka, atau tidak takut/risih lagi akan <i>catcalling</i> yang mungkin terjadi pada mereka.</p> <p>4. Menertibkan kegiatan non-formal dengan adanya satpol pp yang berjaga.</p>	<p>ojek daring mendadak di jalur pedestrian Jl. Cikini-Menteng, Jl. Bulungan, Jl. H. Agus Salim, Jl. Letjen S. Parman bisa dengan penyediaan <i>park and ride</i> khusus atau dengan penertiban oleh stapol pp ataupun satpam penjaga toko sekitar jalur tersebut.</p> <p>d. Menertibkan kegiatan informal seperti orang-orang berkumpul tidak jelas pada jalur pedestrian Jl. K. H. Wahid Hasyim, Jl. Cikini Menteng Jl. Bulungan dan Jl. Letjen S. Parman bisa diganti dengan kegiatan mural</p>

Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Masalah	Solusi	Solusi pada Sampel Jalur Pedestrian
			bersama, atau aktivitas sosial lainnya.

Sumber: Hasil Analisa, 2020

5. Elemen *Urban Design* dari Aktivitas Pendukung Jalur Pedestrian yang Memecah Konsentrasi Visual pada Pejalan Kaki

Dalam hal elemen *urban design* dari aktivitas pendukung jalur pedestrian yang memecah konsentrasi visual diharapkan dapat menjadi distraksi baik dalam bentuk patung, pot-pot tanaman yang indah dan unik, pameran-pameran yang diadakan di jalanan dan lain sebagainya. Karena perempuan yang cukup sering menjadi korban objek amatan visual selama mereka berada di jalur pedestrian oleh orang-orang sekitar. Sehingga elemen-elemen *urban design* setidaknya dapat meminimalisir perasaan risih perempuan ketika menggunakan jalur pedestrian yang diharapkan dapat meningkatkan rasa nyaman di jalur pedestrian.

Gambar 4. 17 *Best Practice* Elemen *Urban Design* yang dapat memecah konsentrasi visual pada pejalan kaki



Wellington © Womenability

Sumber: Google, 2020

Tabel 4. 21 Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta Elemen Urban Design dari Aktivitas Pendukung yang Memecah Konsentrasi Visual pada Pejalan Kaki

Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Masalah	Solusi	Solusi pada Sampel Jalur Pedestrian
Elemen urban desain dari aktivitas pendukung yang memecah konsentrasi visual pada pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> Saat <i>peak hour</i> jalur pedestrian yang ramai seperti ditemui di jalur pedestrian <u>Jl. Sudirman-Thamrin, Jl. Ckini-Menteng dan Jl. K. H Wahid Hasyim</u> pun perempuan masih cukup sering mengalami <i>catcalling</i> atau menjadi objek amatan serius yang tak henti sehingga membuat perempuan merasa risih 	<ol style="list-style-type: none"> Menciptakan suasana seperti atraksi tertentu yang ditawarkan pada jalur pedestrian atau mengubah kegiatan tersebut menjadi suatu aktivitas yang positif seperti yang ada pada jalur pedestrian didekat Stasiun Sudirman, seperti kegiatan sosial, kegiatn bisnis kecil seperti umkm atau kegiatan promosi atau pameran yang berada di jalur pedestrian. Konsep pengembangan kawasan sekitar jalur 	<ol style="list-style-type: none"> Membangun patung yang menarik bekerja sama dengan seniman lokal guna meciptkan keterikatan antara pemerintah, seniman dengan masyarakat lokal. Hal ini bisa dipraktikkan pada jalur pedestrian di Jl. Sudirman-Thamrin, Jl. Cikini-Menteng dan Jl. K. H. Wahid Hasyim. Bisa juga diganti dengan pameran-pameran yang diadakan pada jalur pedestrian tersebut. Seperti yang ada di jl. Sudirman-Thamrin dan

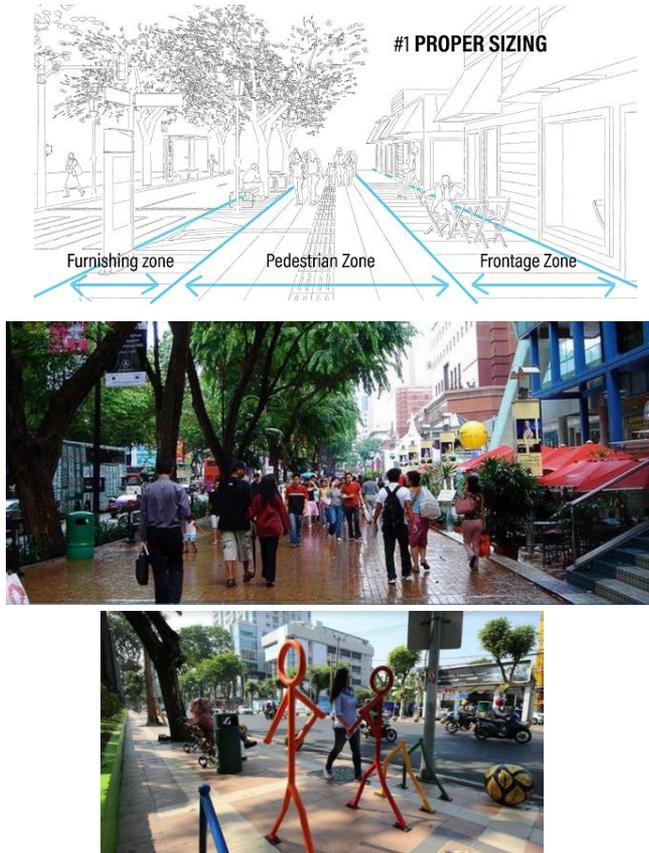
Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Masalah	Solusi	Solusi pada Sampel Jalur Pedestrian
		pedestrian tidak berpagar (khususnya gedung-gedung perkantoran) agar menimbulkan kesan terbuka bagi pejalan kaki.	Jl. Cikini-Menteng baiknya pertokoan dan hotel-hotel di Jl. K. H. Wahid Hasyim dibuat lebih ramah dengan pengguna jalur pedestrian dengan dibuat ruang publik semi privat tidak berpagar atau toko-toko dan kafe ber dinding kaca-kaca.

Sumber: Hasil Analisa, 2020

6. Segmentasi ruang jalan yang teratur

Perempuan menilai bahwa ruang jalan yang sesuai dengan pedoman penyediaan jalur pedestrian merupakan jalur pedestrian yang dapat memenuhi kebutuhan dasar mereka akan rasa aman dan nyaman. Karena segmentasi ruang jalan memberikan kepastian mereka bergerak dengan aman dan bebas tanpa harus takut terserempet oleh kendaraan bermotor atau karena *ramp* jalan yang rendah hingga aksi pencopetan/penjambretan yang termasuk kedalam salah satu kekhawatiran perempuan saat menggunakan jalur pedestrian.

Gambar 4. 18 *Best Practice* Segmentasi Ruang Jalan yang teratur



Sumber: Google, 2020

Tabel 4. 22 Konsep Perancangan Jalur Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta Segmentasi Ruang Jalan yang Teratur

Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Masalah	Solusi	Solusi pada Sampel Jalur Pedestrian
Segmentasi ruang jalan yang teratur	<ul style="list-style-type: none"> • Ketakutan akan kemungkinan terserempet oleh pengendara motor atau menjadi korban pejambretan kepada perempuan di jalur pedestrian • Keberadaan <i>grabwheel</i> yang marak di jalur pedestrian <u>Jl. Sudirman-Thamrin</u> berdampak pada perasaan takut perempuan akan terserempet oleh kendaraan tersebut utamanya jalur pedestrian ini terbilang cukup sibuk apalagi dengan bawaan perempuan yang banyak sehingga mereka (perempuan) membutuhkan ruang yang lebih luas tanpa adanya gangguan dari kendaraan <i>scooter</i> ini. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jalur pedestrian yang sesuai dengan Penyediaan Saran Pejalan Kaki Peranturan Menteri sehingga segmentasi jalan jelas dengan dibatasi perabot jalan untuk menghindari kendaraan bermotor yang lalu lalang dengan tambahan baik pagar pembatas, maupun jalur hijau. 2. Memberikan batasan bagi pergerakan non pedestrian seperti kendaraan yang digerakan dengan mesin 	<ol style="list-style-type: none"> a. Memperbaiki segmentasi jalan pada jalur pedestrian di Jl. Letjen S. Parman, dan Jl. H. Agus Salim dengan menambahkan jalan perabot jalan untuk memberikan keamanan dari tindak kriminal atau terserempet kendaraan bermotor. b. Regulasi untuk kendaraan seperti <i>scooter</i> listrik untuk berada pada jalur jalan raya agar tidak membahayakan pejalan kaki yang melintas di Jl. Sudirman-Thamrin

Konsep Jalur Pedestrian Ramah Perempuan	Masalah	Solusi	Solusi pada Sampel Jalur Pedestrian
	<ul style="list-style-type: none"> • Kerentanan perempuan sebagai korban kekerasan non-verbal (bagian tertentu tubuh perempuan disentuh dengan sengaja oleh pelaku) di jalur pedestrian ketika jalur pedestrian tersebut tidak memiliki jalur bagian perabot jalan • Pagar pembatas yang ada di jalur pedestrian terkadang menjadi penghalang bagi perempuan 	<p>untuk berada pada jalur kendaraan bermotor.</p> <p>3. Segmen pagar pembatas diganti dengan segmen pepohonan atau bolar-bolar yang berada di jalur perabot jalan sehingga kendaraan bermoto tetap sulit untuk mengokupasi dan perempuan jauh lebih nyaman berjalan.</p>	<p>c. Segmen pagar pembatas di Jl. Sudirman-Thamrin, Jl. Cikini-Menteng dan Jl. K. H. Wahid Hasyim agar dapat digantikan dengan bolar-bolar atau tanaman sehingga tidak mengganggu pejalan kaki namun tetap berfungsi agar tidak diokupasi oleh kendaraan bermotor</p>

Sumber: Hasil Analisa, 2020

BAB V

KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Baik buruknya kondisi keenam sampel jalur pedestrian di Jakarta nyatanya tidak memberikan perbedaan yang spesifik terkait rasa aman dan nyaman perempuan saat menggunakannya. Hal ini dibuktikan oleh hasil eksplorasi perspektif perempuan terhadap enam sampel jalur pedestrian terpilih.

Menurut perempuan, hambatan dan tantangan terbesar bagi mereka saat menggunakan jalur pedestrian adalah bahwa ruang yang ramai nyatanya tidak selalu membawa pada keadaan aman dan nyaman. Disisi lain, ruang yang sepi bahkan dengan lampu penerangan yang kurang juga memiliki kemungkinan terbesar menjadi sumber pemicu terjadinya pelecehan/kekerasan seksual hingga perampokan terhadap perempuan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi perempuan saat menggunakan jalur pedestrian di Jakarta selain pada kurangnya elemen fisik di keenam sampel jalur pedestrian seperti lampu penerangan yang minim, kondisi perkerasan yang buruk nyatanya hal ini juga ada pada elemen non-fisik yang ditemui pada jalur pedestrian. Seperti yang sudah dijelaskan pada bab pembahasan elemen non-fisik tersebut antara lain maraknya orang-orang, ojek daring yang berkumpul sementara sepanjang jalur pedestrian dan PKL yang mengokupasi jalur pedestrian di keenam sampel jalur pedestrian.

Hal ini akhirnya menimbulkan pelecehan/kekerasan seksual yang kerap dialami oleh perempuan di keenam sampel jalur pedestrian, mulai dari menjadi korban *catcalling*, objek pandang visual tak putus, bagian anggota tubuh yang disentuh, hingga penjambreran. Pengalaman-pengalaman inipun menimbulkan kesan

dan rasa tidak aman dan nyaman yang mempengaruhi mobilitas perempuan ketika menggunakan jalur pedestrian di keenam sampel jalur pedestrian terpilih.

Dengan memenuhi kebutuhan dasar pejalan kaki dimana elemen fisik pendukung jalur pedestrian yang merata/konsisten pada keenam sampel jalur pedestrian, lalu merancang jalur pedestrian yang lebih akomodatif diharapkan mampu meningkatkan mobilitas perempuan yang ada di Jakarta. Serta penertiban kawasan sepanjang jalur pedestrian dari orang-orang maupun ojek daring yang berkumpul sementara, PKL yang mengokupasi jalur pedestrian hingga kegiatan informal yang mengganggu dapat meminimalisir tindak pelecehan/kekerasan seksual yang perempuan alami selama menggunakan jalur pedestrian khususnya di keenam sampel jalur pedestrian.

Harapannya dengan mengkonsep jalur pedestrian dari studi di keenam sampel jalur pedestrian di Jakarta dapat menjadi contoh untuk jalur pedestrian lain maupun dalam menciptakan kota dengan ruang yang lebih adil. Pada akhirnya kota, harus menerima dan mampu lebih adaptif terhadap perubahan dan kemungkinan-kemungkinan tersebut dengan melihat dari perspektif yang berbeda.

5.2 Rekomendasi

Adapun rekomedasi praktis dan teoritis yang diberikan untuk menciptakan ruang-ruang di jalur pedestrian yang bersifat ramah perempuan sehingga jalur pedestrian tersebut juga lebih inklusif bagi semua gender:

Rekomendasi praktis:

1. Memenuhi kebutuhan dasar pedestrian dengan melengkapi seluruh fasilitas pendukung jalur pedestrian yang ada di Jl. Letjen S. Parman, Jl. H. Agus Salim dan Jl. Bulungan.

2. Penertiban PKL yang mengokupasi jalur pedestrian di Jl. Cikini-Menteng, Jl. H. Agus Salim dan Jl Bulungan, sehingga perempuan tidak lagi harus kesusahan untuk berjalan di jalur tersebut.
3. Membangun elemen urban design maupun kegiatan menarik pejalan kaki pada jalur pedestrian Jl. Sudirman-Thamrin, Jl. Cikini-Menteng dan Jl. K. H. Agus Salim sehingga perempuan terbebas menjadi korban amatan visual tak henti oleh laki-laki.
4. Memperlebar dan memperbaiki kondisi perkerasan jalan di jalur pedestrian Jl. Letjen S. Parman dan Jl. H. Agus salim sehingga tidak mengambat mobilitas perempuan yang menggunakannya

Rekomendasi Teoritis:

1. Memberikan edukasi melalui kerjasama dengan NGO maupun *e-commerce* mengenai jenis-jenis pelecehan/kekerasan seksual di jalur pedestrian terhadap perempuan baik melalui kampanye di sosial media, iklan pada baliho maupun dengan aksi kampanye turun ke jalan.
2. Tindakan *affirmative action* dalam legislatif atau pembuat kebijakan, sehingga dapat membantu memberikan kepastian hukum bagi perempuan korban pelecehan/kekerasan seksual di ruang-ruang publik Jakarta.
3. Perencanaan kota harus lebih tanggap dalam menciptakan ruang yang adil, seperti meminimalkan aspek ancaman, diskriminasi ataupun marginalisasi dengan menggunakan pendekatan perspektif gender dalam perencanaannya.

DAFTAR PUSTAKA

- [Anonim]. 2012. *Gender and Urban Planning; Issue and Trends. United Nations Human Settlement Programme*
- [Anonim]. 2013. *Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning*. Urban Development and Planning, Vienna
- [Anonim]. 2014. Frauen-Werk-Stadt (Women-Work-City): A Township Designed for Women in Vienna, Austria. <https://challenges.openideo.com/challenge/womens-safety/research/frauen-werk-stadt-women-work-city-a-township-designed-for-women-in-vienna-austria>
- [Anonim]. 2017. Safe Cities and Safe Public Spaces Global Result. UN Women Headquarters
- [Anonim]. 2018. Sexism and The City: How Urban Planning Has Failed Women. <https://theconversation.com/sexism-and-the-city-how-urban-planning-has-failed-women-93854>
- Amelia, Lokal. 2013. Kota Ramah Perempuan. <https://www.theindonesianinstitute.com/kota-ramah-perempuan/>
- Anggriani, Niniek. 2010. *Ruang Publik dalam Perencanaan Kota Klaten* : Yayasan Humaniora.
- Anciaes et al. 2015. *Mapping Pedestrian Accesibility and the Quality of Wakkling in an African City: Praia, Cape Verde*.
- Bhaskara, Adhi. 2018. Fasilitas Publik di Jakarta Tak Kunjung Aman Bagi Perempuan.

<https://tirto.id/fasilitas-publik-di-jakarta-tak-kunjung-aman-bagi-perempuan-c5yZ>

Dame, T. and A. Grant. 2010. *Safe Public Space for Women and Girls*. <http://www.endvawnow.org/en/articles/251-safe-public-spaces-for-women-and-girls.html>

Gulati, Nidhi. 2018. How Can Placemaking Help Create Safer Cities for Women. <https://www.pps.org/article/un-women-forum>

Hasan, Muawal Akhmad. 2017. Kesehatan Jiwa Warga Kota Tergantung Kondisi Ruang Publiknya <https://tirto.id/kesehatan-jiwa-warga-kota-tergantung-kondisi-ruang-publiknya-ctcy>

ITDP Indonesia. 2018. Membangun Kota yang Inklusif dan Manusiawi. <http://www.itdp-indonesia.org/kotauntuksemua>

ITDP Indonesia. 2018. Workshop Pendekatan Kesetaraan Gender di Dalam Pembangunan Perkotaan. <http://www.itdp-indonesia.org/news/workshop-pendekatan-kesetaraan-gender-di-dalam-pembangunan-perkotaan/>

Kalms, Nicole. 2018. Gender Mainstreaming: How designers can make cities safer <https://www.sbs.com.au/topics/life/culture/article/2018/06/19/gender-mainstreaming-how-designers-can-make-cities-safer>

Kaowen, van Sharon. 2016. Women in the City #2: Public Space. <https://citiesintransition.eu/cityreport/women-in-the-city-2>

Kneeshaw, Sally. 2018. Gender Sensitive Public Space? Placemaking and Spatial Justice through The Perspective

Gender. <https://urbact.eu/gender-sensitive-public-space-placemaking-and-spatial-justice-through-perspective-gender>

Kurniawati, Wakhidah. 2011. Public Space for Marginal People. *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 36 (2012) 476 – 484

Munthe, Jenda. 2017. Jakarta Tak Pernah Ramah pada Pedestrian. <https://www.validnews.id/Jakarta-Tak-Pernah-Ramah-pada-Pedestrian-V0000840>

Panduri, Rona, Djoko Suwandono. 2015. Perilaku Masyarakat dalam Penggunaan Jalur Pedestrian di Koridor Jalan Prof. H. Soedarto, S. H. Vol. 4; No. 2; 2015; hal. 239-252

Rao, Ankita. 2017. Seksisme dibalik Perencanaan Kota. https://www.vice.com/id_id/article/xye7kk/seksisme-di-balik-perencanaan-kota

Sanjaya et al. Analisis Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan di Kota Pangkalan Bun; Studi Kasus: Bundaran Pancasila

Stern, Eve. 2016. Creating Gender Equality in Public Spaces. <https://heragenda.com/creating-gender-equality-in-public-spaces>

Strawbridge, Jackie. 2016. Designing Gender Into and Out of Public Space. <https://nextcity.org/daily/entry/designing-gender-into-and-out-of-public-space>

Wandha. 2018. Darurat Pelecehan Seksual dan Ruang Publik. <https://kumparan.com/@kumparannews/darurat-pelecehan-seksual-dan-ruang-publik>

Yusuf , Yan. Setiyadi, Bima. 2016. Jalur Pedestrian Ibu Kota Belum Ramah. http://koran-sindo.com/page/news/2016-03-14/0/16/Jalur_Pedestrian_Ibu_Kota_Belum_Ramah

LAMPIRAN 1
DESAIN SURVEI

No.	Jenis Data	Tahun Data	Sumber Data	Cara Memperoleh	Teknik Analisa	Output
1.	Jenis Penggunaan Lahan	Tahun terbaru	-Kondisi Faktual Lapangan -Dokumen RTRW/RDTR Jakarta	-Observasi Lapangan -Survei Sekunder	Analisa Deskriptif Kualitatif	-Proporsi penggunaan lahan
2.	Jalur Pedestrian	Tahun terbaru	-Kondisi Faktual Lapangan	Observasi	Analisa Deskriptif Kualitatif	-Deskripsi kondisi jalur pedestrian -Evaluasi kondisi pedestrian di lokasi penelitian (sesuai variabel yang ditentukan) -Inventarisasi sarana pejalan kaki (bedasarkan variabel yang

No.	Jenis Data	Tahun Data	Sumber Data	Cara Memperoleh	Teknik Analisa	Output
						telah ditetapkan)
3.	Aktivitas pedestrian saat <i>peak hour</i>	Tahun terbaru	-Kondisi faktual lapangan	Observasi	Analisa Deskriptif Kualitatif	Deskripsi aktivitas di pedestrian saat <i>peak hour</i>
4.	<i>Experience</i> perempuan pengguna pedestrian	Tahun terbaru	Kondisi faktual lapangan	-Kuisoner - <i>Focus Group Discoussion</i> (FGD)	Analisa Deskriptif Kualitatif	Deskripsi <i>Experience</i> perempuan pengguna pedestrian
5.	Kebutuhan perempuan di pedestrian	Tahun terbaru	Kondisi faktual lapangan	-Kuisoner - <i>Focus Group Discoussion</i> (FGD)		
6.	Masalah yang kerap dijumpai saat menggunakan pesetrian		Kondisi faktual lapangan (bedasarkan variabel yang telah ditentukan)	-Kuisoner - <i>Focus Group Discoussion</i> (FGD)	Analisa	Deskripsi masalah yang dijumpai saat menggunakan pedestrian Faktor yang membuat rasa kurang aman

No.	Jenis Data	Tahun Data	Sumber Data	Cara Memperoleh	Teknik Analisa	Output
						perempuan saat menggunakan pedestrians

LAMPIRAN 2

FORM OBSERVASI



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

Unit Amatan :
 Tanggal Amatan :
 Nama Pengamat :

No.	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Oprasional	Kondisi Eksisting
1.	Fasilitas yang memadai pejalan kaki	Berkelanjutan	Konektivitas antar pedestrian ke ruang-ruang publik lainnya.	
		Keindahan	Memiliki penanda khusus berupa pagar pembatas pun garis berwarna yang menumbuhkan rasa aman pejalan kaki	
		Kemudahan	Kemudahan mencapai fasilitas umum lainnya.	
2.	Sarana Pejalan Kaki	Jalur Hijau	Jalur hijau ditempatkan pada jalur amenitas dengan lebar 150 meter	

No.	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Oprasional	Kondisi Eksisting
			cm dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh ruang terbuka hijau 1	
		Lampu Penerangan	Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar lampu penerangan yaitu 10 meter.Lampu penerangan dibuat dengan tinggi maksimal 4 meter serta menggunakan material yang memiliki durabilitas tinggi	
		Tempat Duduk	Tempat duduk terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat duduk yaitu 10 meter.	
		Pagar Pengaman	Pagar pengaman terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan	
		Tempat Sampah	Tempat sampah terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar tempat sampah yaitu 20 meter.	

No.	Variabel	Sub-Variabel	Definisi Oprasional	Kondisi Eksisting
		Marka, Perambuan dan Papan Informasi	Marka, Perambuan dan Papan Informasi terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat.	
		Halte/Shelter Bus	Halte/Shelter Bus terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar halte pada radius 300 meter dan pada titik potesial kawasan.	
3.	Kenyamanan	Keselamatan	Terletak pada titik yang aman dari kendaraan bermotor.	
		Visibilitas	bebas dari tempat-tempat persembunyian di mana seseorang bisa menunggu	
	Kualitas Berjalan Kaki	Keamanan Berlalu-lintas	Rasio antara jalan raya dengan dengan pedestrian yang tidak mengganggu rasa aman pengguna pedestrian	

LAMPIRAN 3

FORM OBSERVASI AKTIVITAS PENUNJANG DI PEDESTRIAN



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

No.	Jenis Aktivitas	Pagi (09:00 - 10:00)	Sore (16:00-17:00)	Kondisi Eksisting

LAMPIRAN 4
Kuisoner Penelitian



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

Bapak/Ibu/Sadara/i yang saya hormati.

Sehubungan dengan penyusunan Tugas Akhir, saya selaku mahasiswa mata kuliah Tugas Akhir pada Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, memohon kesediaan dari Bapak/Ibu/Sadara/i agar berkenan menjadi responden dalam penelitian Tugas Akhir. Dengan judul “**Konsep Perancangan Pedestrian Ramah Perempuan di Jakarta**”, kuisoner ini bertujuan untuk memperoleh informasi dan pendapat mengenai preferensi masyarakat khususnya perempuan terhadap faktor penentu yang dapat membantu memberikan rasa aman perempuan saat menggunakan pedestrian di Jakarta. Harapan saya agar Bapak/Ibu/Sadara/i dapat membantu memberikan masukan sesuai dengan kemampuan yang dimiliki. Atas perhatian dan kesediaan Bapak/Ibu/Sadara/i saya sampaikan terimakasih.

Hormat Saya, Nabila Dwiputri
NRP 0821164000069
Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya
+628385638863

KUISONER PEDESTRIAN RAMAH PEREMPUAN

A. Identitas Responden

Nama :

Usia :

Asal :

Jenis Kelamin :

Pendidikan Terakhir :

Tidak Tamat SD SD SMP SMA D3 S1
 S2 S3

Pekerjaan :

Kontak yang dapat dihubungi :

B. Kuisoner

Mohon diisi dengan sebaik-baiknya sesuai dengan pendapat Anda mengenai kondisi pedestrian saat ini, guna menentukan kriteria yang tepat untuk mengkonsep desain pedestrian yang ramah perempuan.

1. Apakah anda pernah menggunakan pedestrian?

Ya Tidak

2. Dalam skala 1-10 lingkarilah seberapa sering Anda menggunakan pedestrian?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Tidak Pernah Jarang Sering

3. Untuk kegiatan apa biasanya Anda menggunakan pedestrian? (re: pergi ke kantor, jalan-jalan biasa)

4. Apakah pedestrian yang Anda gunakan sudah memenuhi kebutuhan Anda sebagai pejalan kaki?

O Ya O Tidak

Jika tidak, mengapa? (Berikan alasan mengenai aspek apa yang membuat kebutuhan Anda sebagai pejalan kaki tidak terpenuhi)

5. Apakah anda merasa rasa aman anda sudah terpenuhi saat menggunakan pedestrian?

O Ya O Tidak

6. Apa yang membuat Anda merasa tidak aman saat menggunakan pedestrian?

7. Pada pukul berapa biasanya Anda merasa tidak aman?

8. Pernahkah Anda mengalami pengalaman buruk selama menggunakan pedestrian?

O Pernah O Tidak Pernah

9. Secara umum manakah yang pernah Anda alami selama menggunakan pedestrian?

Jenis Kekerasan di pedestrian	Frekuensi
<div data-bbox="277 1094 445 1259"></div> <p data-bbox="151 1238 288 1285"><input type="checkbox"/> *Catcalling</p>	<p data-bbox="574 1097 912 1230"><input type="checkbox"/> Sering/minggu (<i>week</i>) <input type="checkbox"/> Terkadang/bulan (<i>month</i>) <input type="checkbox"/> Terkadang/tahun (<i>year</i>) <input type="checkbox"/> Tidak Pernah</p>

<input type="checkbox"/>  *Diikuti oleh orang lain	<input type="checkbox"/> Sering/minggu (<i>week</i>) <input type="checkbox"/> Terkadang/bulan (<i>month</i>) <input type="checkbox"/> Terkadang/tahun (<i>year</i>) <input type="checkbox"/> Tidak Pernah
<input type="checkbox"/>  *Pelecehan seksual	<input type="checkbox"/> Sering/minggu (<i>week</i>) <input type="checkbox"/> Terkadang/bulan (<i>month</i>) <input type="checkbox"/> Terkadang/tahun (<i>year</i>) <input type="checkbox"/> Tidak Pernah
<input type="checkbox"/>  *Kekerasan seksual	<input type="checkbox"/> Sering/minggu (<i>week</i>) <input type="checkbox"/> Terkadang/bulan (<i>month</i>) <input type="checkbox"/> Terkadang/tahun (<i>year</i>) <input type="checkbox"/> Tidak Pernah

10. Bagaimana reaksi Anda ketika mengalami pengalaman buruk selama menggunakan pedestrian?

11. Apakah Anda pernah mendapatkan pertolongan saat mengalami kejadian tersebut?

12. Apakah Anda mengajukan keluhan?

O Ya O Tidak

*Berikan alasan jika memilih ya...

13. Menurut Anda apakah terjadi diskriminasi gender dalam menggunakan pedestrian?

14. Faktor apa yang menyebabkan Anda atau perempuan tidak merasa aman saat menggunakan pedestrian?

15. Dari sarana pendukung pedestrian berikut manakah yang menurut Anda penting untuk kemandan dan keselamatan perempuan dalam menggunakan pedestrian ?

- Jalur hijau
- Lampu penerangan
- Tempat Duduk
- Pagar Pengaman
- Tempat Sampah
- Marka/Perambuan
- Halte
- Semua Penting

16. Menurut Anda bagaimanakah pedestrian yang ramah perempuan?

17. Aspek apa yang perlu ada untuk menunjang rasa aman perempuan saat menggunakan pedestrian?

18. Berikan rekomendasi terkait pedestrian ramah perempuan

19. Apa harapan Anda terkait pedestrian ramah perempuan?

LAMPIRAN 5

FORM *GUIDELINE FOCUS GROUP DISCUSSION*

KONSEP PERANCANGAN PEDESTRIAN RAMAH PEREMPUAN.



DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER

Nama-nama peserta : 1. 6.
2. 7.
3. 8.
4. 9.
5. 10.

Waktu pelaksanaan:

Tempat:

Pelaksanaan ke:

Topik: Konsep Perancangan Pedestrian Ramah Perempuan

Pertanyaan :

A. Pengalaman Perempuan Saat Menggunakan Pedestrian di dua Sampel Lokasi yang Sudah ditentukan.

1. Apakah pedestrian di Jakarta yang Anda gunakan selama ini sudah aman dan nyaman ?

Nama peserta:

Jawaban :

2. Jika iya sudah aman dan nyaman, aspek apa yang mempengaruhi kedua perasaan tersebut ? (berikan alasannya)

Nama peserta:

Jawaban:

3. Jika belum aspek apa yang mempengaruhi ? (berikan alasannya)

Nama peserta:

Jawaban:

4. Berikan definisi terkait aman dan nyaman selama Anda menggunakan pedestrian di Jakarta ?

Nama peserta:

Jawaban:

5. Sejauh ini bagaimana pengalaman Anda berjalan di jalur *revitalisasi* dan *tidak direvitalisasi* ?

Nama peserta:

Jawaban:

6. Faktor apa yang membuat rasa aman dan nyaman Anda selama menggunakan *revitalisasi* dan *tidak direvitalisasi* ?

Nama peserta:

Jawaban:

7. Faktor apa yang membuat Anda tidak merasakan aman dan nyaman selama menggunakan *revitalisasi* dan *tidak direvitalisasi*?

Nama peserta:

Jawaban:

8. Apakah yang menjadi perhatian atau kekhawatiran utama saat Anda menggunakan pedestrian di kedua koridor tersebut ?

Nama peserta:

Jawaban:

9. Apakah Anda pernah mengalami pelecehan sebelumnya saat menggunakan pedestrian?

Nama peserta:

Jawaban:

10. Jenis pelecehan seksual apa yang pernah dialami ?

Nama peserta:

Jawaban:

ditambah dengan memberikan kolom gambar pelecehan seperti di kuisioner untuk membantu menjawab frekuensi pelecehan yang dialami

Jenis pelecehan di pedestrian	Frekuensi
<div style="text-align: center;">  </div> <p><input type="checkbox"/> *Catcalling</p>	<p><input type="checkbox"/> Sering/minggu (<i>week</i>)</p> <p><input type="checkbox"/> Terkadang/bulan (<i>month</i>)</p> <p><input type="checkbox"/> Terkadang/tahun (<i>year</i>)</p> <p><input type="checkbox"/> Tidak Pernah</p>
<div style="text-align: center;">  </div> <p><input type="checkbox"/> *Diikuti oleh orang lain</p>	<p><input type="checkbox"/> Sering/minggu (<i>week</i>)</p> <p><input type="checkbox"/> Terkadang/bulan (<i>month</i>)</p> <p><input type="checkbox"/> Terkadang/tahun (<i>year</i>)</p> <p><input type="checkbox"/> Tidak Pernah</p>

<input type="checkbox"/>  *Pelecehan seksual	<input type="checkbox"/> Sering/minggu (<i>week</i>) <input type="checkbox"/> Terkadang/bulan (<i>month</i>) <input type="checkbox"/> Terkadang/tahun (<i>year</i>) <input type="checkbox"/> Tidak Pernah
<input type="checkbox"/>  *Kekerasan seksual	<input type="checkbox"/> Sering/minggu (<i>week</i>) <input type="checkbox"/> Terkadang/bulan (<i>month</i>) <input type="checkbox"/> Terkadang/tahun (<i>year</i>) <input type="checkbox"/> Tidak Pernah

11. Dari kedua sampel pedestrian tersebut mana yang paling sering Anda alami mengenai pelecehan seksual di pedestrian? (yang *revitalisasi* atau *tidak direvitalisasi*?)

Nama peserta:

Jawaban:

12. Apa tanggapan Anda mengenai hal tersebut?

Nama peserta:

Jawaban:

13. Menurut Anda faktor apa yang menjadi penyebab perbedaan pelecehan seksual di kedua pedestrian tersebut?

Nama peserta:

Jawaban:

14. Rekomendasi apa yang bisa Anda berikan guna menanggapi hal tersebut?

Nama peserta:

Jawaban:

2. Fasilitas yang Memenuhi Kebutuhan Perempuan saat Menggunakan kedua Pedestrian.

1. Berikut ini merupakan kolom sarana sesuai standar Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 23.(2004) dengan ada tidaknya sarana tersebut silahkan dicentang sesuai dengan tingkat rasa aman Anda selama berjalan di kedua pedestrian tersebut *menyerahkan form tabel untuk diisi peserta FGD*

Sarana	Ada	Tidak ada	Tidak Khawatir	Cukup Khawatir	Khawatir
Jalur Hijau					
Lampu Penerangan					
Tempat Duduk					
Pagar Pengaman					
Tempat Sampah					
Marka, Perambuan dan Papan Informasi					
Halte/Shelter Bus					

2. Dari penyediaan sarana tersebut apa yang sebaiknya perlu ditingkatkan guna memenuhi rasa aman dan nyaman Anda saat

menggunakan pedestrian di Jakarta ?

Nama peserta:

Jawaban:

3. Dari kedua sampel pedestrian tersebut manakah pedestrian yang lebih terkoneksi dengan ruang-ruang publik atau fasilitas umum lainnya ? (yang *revitalisasi* atau *tidak direvitalisasi*?)

Nama peserta:

Jawaban:

4. Sehubungan dengan terkoneksiya pedestrian tersebut, jika anda menemukan satu pedestrian yang mengancam rasa aman Anda apa yang Anda lakukan? Mencari pedestrian lain (memutar) atau bagaimana?

Nama peserta:

Jawaban:

5. Apakah keindahan pedestrian seperti pagar pembatas atau garis berwarna berpengaruh pada rasa aman Anda saat menggunakan pedestrian ?

Nama peserta:

Jawaban:

6. Bicara mengenai keindahan, dari kedua sampel pedestrian manakah pedestrian yang menurut Anda indah ?

Nama peserta:

Jawaban:

7. Apa tanggapan Anda mengenai pedestrian multifungsi yang dibelakakan oleh pemrov DKI saat ini ?

Nama peserta:

Jawaban:

8. Dengan kebijakan pemprov DKI mengenai pedestrian multifungsi apakah aktivitas pendukung seperti (PKL, atraksi lainnya dipedestrian) memengaruhi rasa aman dan nyaman Anda menggunakan pedestrian ? (berikan alasan jika jawaban ya dan tidak)

Nama peserta:

Jawaban:

9. Apakah Anda setuju dengan adanya aktivitas pendukung di pedestrian ? (berikan alasannya)

Nama peserta:

Jawaban:

10. Adakah rekomendasi Anda berikan terkait aktivitas pendukung di pedestrian guna memenuhi rasa aman dan nyaman ketika menggunakan pedestrian ?

Nama peserta:

Jawaban:

3. Tingkat Keamanan Perempuan ditinjau dari Kenyamanan dan Kualitas Berjalan Kaki di kedua sampel pedestrian

1. Menurut Anda apakah visibilitas mempengaruhi keamanan Anda selama menggunakan pedestrian di kedua sampel tersebut ? (re : jarak pandang, grafiti, tempat-tempat persembunyian/misterius)

Nama peserta:

Jawaban:

2. Bisakah Anda memberikan rekomendasi terkait visibilitas di kedua sampel pedestrian tersebut ?

Nama peserta:

Jawaban:

3. Dari kedua sampel pedestrian tersebut mana yang membuat Anda merasa kemandirian Anda terancam karena pengendara kendaraan bermotor ?

Nama peserta:

Jawaban:

4. Menurut Anda apa yang seharusnya dilakukan agar pengendara kendaraan bermotor tidak mengokupasi pedestrian ?

Nama peserta:

Jawaban:

5. Dari kedua sampel pedestrian manakah yang sudah memenuhi persepsi rasa aman dan nyaman Anda ?

Nama peserta:

Jawaban:

4. Konsep Perancangan Pedestrian Ramah Perempuan

1. Menurut Anda apakah faktor yang menyebabkan kemandirian anda terancam atau terganggu saat menggunakan pedestrian ?

Nama peserta:

Jawaban:

2. Apakah pedestrian diantara kedua sampel koridor bagi anda sudah aman untuk perempuan ? (jika belum mengapa)

Nama peserta:

Jawaban:

3. Aspek apa yang perlu dipertimbangkan untuk menunjang keamanan perempuan saat menggunakan pedestrian ?

Nama peserta:

Jawaban:

4. Rekomendasi apa yang bisa Anda berikan terkait Konsep Perancangan Pedestrian Ramah Perempuan ?

Nama peserta:

Jawaban:

5. Apa harapan Anda mengenai Konsep Perancangan Pedestrian Ramah Perempuan ?

Nama peserta:

Jawaban:

LAMPIRAN 6
TIMELINE Pengerjaan Survei

What To Do	Minggu 6/7				
	Rabu	Kamis	Jumat	Sabtu	Minggu
Sampai Jakarta					
Observasi Lapangan Koridor Letjen S Parman Pagi (09:00-10:00) Sore (16:00-17:00)					
Observasi Lapangan Koridor Sudirman-Thamrin Pagi (09:00-10:00) Sore (16:00-17:00)					
FGD 1 (10:00-12:00)					
FGD 2 (15:00-17:00)					

LAMPIRAN 7

LAPORAN DATA FORM OBSERVASI KONDISI EKSISTING PEDESTRIAN

A. Program Revitalisasi Pemprov Jakarta

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
1.	Jl. K. H. Wahid Hasyim			<p>Lebar jalur pedestrian di koridor Jl. K. H Wahid Hasyim 15-20m.</p> <p>Keadaan di siang dan malam hari dari hasil observasi di lapangan cukup aman dan nyaman.</p> <p>Memiliki pagar pembatas tiap 10-15m dengan tujuan agar pengendara motor tidak mengokupasi jalur pedestrian ini namun sayangnya pagar pembatas masih belum efektif dalam memecahkan masalah terseb</p>
				<p>Memiliki bangku tiap 20m keadaa di siang hari membuat pengguna fasilitas ini merasa nyaman karena banyak pohon rindang di sekitarnya</p> <p>Keadaan saat malam hari cukup mengkhawatirkan bagi pengguna fasilitas ini karena lampu penerangan jalur pedestrian tertutupi oleh pohon-pohon rindang, sehingga memberikan perasaan tidak aman terhadap pengguna fasilitas ini, yang memberikan ruang-ruang persembunyian ataupun ruang kumpul oleh beberapa kelompok</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Sayangnya sepanjang jalur pedestrian kurang lebih 1km hanya ditemukan satu tempat sampah, dan tempat sampah tersebut jika malam hari tidak begitu terlihat karena kurangnya penerangan lampu jalur pedestrian di koridor Jl. K. H. Wahid Hasyim</p>
				<p>Foto sebelah kiri menunjukkan disiang hari pun ditemui banyak sepeda motor yang memarkir motor di jalur pedestrian, mebuat rasa kurang nyaman muncul di titik-titik motor parkir sepanjang koridor tersebut</p> <p>Foto sebelah kanan ditemukan hydrant kebakaran dengan kondisi baik, dan memiliki signage membantu bagi orang yang tidak tahu benda apa itu.</p>
				<p>Foto sebelah kanan menunjukkan kondisi salah satu gang yang berada di koridor Jl. K. H. Wahidhasyim jika malam hari jika tidak ada mobil yang lewat kondisinya tidak begitu gelap namun cukup sepi.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Foto sebelah kiri sama seperti foto sebelumnya menunjukkan banyak ditemui motor parkir di jalur pedestrian.</p> <p>Foto sebelah kanan dibagian belakang spanduk (jalur yang tidak banyak terkena cahaya) ditemui beberapa orang khususnya laki-laki berkumpul. Kondisi ini kerap ditemui di jalur pedestrian koridor Jl. K. H Wahidhasyim di malam hari, di siang hari tidak begitu banyak ditemui orang-orang berkumpul di satu titik tertentu.</p>
				<p>Bagi beberapa lahan privat khususnya hotel jalur pedestrian memiliki desain pedestrian yang sedikit berbeda, seperti pada gambar, hotel Morissey memiliki penerangan lebih baik, jalur hijau lebih banyak dan penjagaan oleh security setempat (mencegah orang berkumpul di depan hotel Morissey)</p>
				<p>Di foto sebelah kiri menunjukkan penyediaan <i>zebracross</i> pada persimpangan untuk mencapai salah satu pusat perbelanjaan yaitu Sarinah.</p> <p>Di foto sebelah kiri merupakan model bangku yang berbeda dengan kebanyakan bangku sepanjang koridor Wahidhasyim. (bisa dikarenakan karena merupakan lahan privat milik hotel Morissey). dan desain jalur hijau yang berbeda dengan jalur hijau sepanjang koridor Wahidhasyim.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Foto sebelah kanan menunjukkan fasilitas warung mengganggu fasilitas pejalan kaki, khususnya <i>guiding block</i> yang ditutupi oleh meja dan bangku warung, selain itu, banyaknya motor ojek <i>online</i> yang parkir liar dan pengemudinya yang berkumpul memberikan rasa “minder” dan tidak aman oleh pejalan kaki (bedasarkan pengalaman dan hasil analisis pribadi).</p>
				<p>Di foto sebelah kanan merupakan persimpangan koridor Wahidhasyim menuju Taman Menteng, Tanah Abang, dan Stasiun Gondangdia, penunjuk di persimpangan ini dilengkapi dengan <i>signage</i> gambar dibawah, dan dilengkapi dengan <i>pelicancross</i></p>
				<p>Foto sebelah kanan menunjukkan salah satu gang jika tidak dilewati kendaraan bermotor, dengan kapasitas penerangan tiap gang yang berbeda-beda dan kondisi pedestrian yang tidak memiliki pagar pembatas atau fasilitas yang dapat meningkatkan rasa aman perempuan saat menggunakan pedestrian pada gang itu, memiliki resiko ancaman cukup tinggi (bagi perempuan).</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
	Jl. Cikini-Menteng			<p>Jalur pedestrian di koridor Jl. Cikini-Menteng yang masih dalam tahap pengerjaan, memiliki lebar jalur pedestrian sekitar 15-20m. Koridor ini merupakan salah satu koridor yang jalur pedestriannya masuk dalam program revitalisasi oleh Pemprov DKI.</p> <p>Sayangnya pada malam hari tidak banyak penerangan yang ada pada jalur pedestrian ini, hanya dibantu oleh penerangan kafe-kafe di sekitarnya sehingga bisa menimbulkan kejadian yang tidak diinginkan jika melewati jalur pedestrian Cikini-Menteng di malam hari</p>
				<p>Kondisi <i>close up</i> kafe-kafe yang menerangi jalur pedestrian di jalur pedestrian Cikini-Menteng, beserta belum terpasangnya <i>guiding block</i> dan tidak diberikan alternatif untuk pengguna jalan jalur pedestrian yang tuna netra.</p>
				<p>500m setelah penerangan jalur pedestrian yang dibantu oleh penerangan kafe, jalur pedestrian yang sudah ada <i>guiding block</i>-nya hampir tidak memiliki penerangan jalur pedestrian sama sekali.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Kedua foto tersebut menunjukkan kondisi jalur pedestrian di TIM (Taman Ismail Marzuki) ketika pagi-siang hari tidak banyak aktivitas yang ada, di malam hari cukup banyak pedagang kaki lima yang berjualan di area TIM.</p>
				<p>Foto sebelah kanan menunjukkan vandalisme yang terjadi di jalur pedestrian Cikini-Meteng. Sejauh ini masih belum ditemukan tempat sampah, tempat duduk, pagar pembatas, dan jalur hijau yang terbilang minim.</p>
				<p>Dalam foto kanan dan kiri merupakan foto yang sama namun diambil dalam 2 waktu yang berbeda, kondisi yang tidak ada penerangan sama sekali, sangat mengancam perempuan yang menggunakan jalur ini.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Tidak jauh dari tempat yang sama sekali tidak diterangi, di jalur yang sama terdapat banyak penerangan yang juga penggunaan lahannya tersebut digunakan oleh hotel Ibis Style dan kafe-kafe didalamnya, walaupun di foto sebelah kiri terdapat pohon besar yang baru ditebang namun untuk mengakses jalan ini cukup aman dibandingkan dengan jalan yang sebelumnya, yang sama sekali tidak diterangi oleh lampu penerangan jalan.</p>
				<p>Foto sebelah kiri menunjukkan halte yang ada di jalur pedestrian Cikini-Menteng, namun sayang tidak ada papan informasi halte tersebut dilalui oleh bus apa saja, sehingga dapat menyulitkan pejalan kaki yang ingin mengakses halte tersebut terlebih lagi jika pejalan kaki tersebut merupakan pendatang baru.</p> <p>Foto sebelah kanan merupakan hasil penebangan pohon yang mengganggu kondisi jalur pedestrian, dan kurangnya penerangan (hanya dibantu oleh penerangan jalan dan penerangan kendaraan bermotor, juga gedung-gedung sekitar) dapat membahayakan pejalan kaki yang melintas.</p>
				<p>Foto sebelah kanan merupakan foto kantor polisi sektor Cikini-Menteng, adanya kantor polisi dapat mengurangi tindak kejadian kejahatan yang dilakukan di pedestrian.</p> <p>Halte kuda yang ada di jalur pedestrian ini memiliki kondisi yang sama dengan halte sebelumnya, tidak memiliki penanda khusus dan papan informasi, ditambah lagi dengan kondisi di malam hari dimana halte tersebut sama sekali tidak memiliki penerangan, sehingga bus yang melintas juga tidak akan tahu apakah ada penumpang yang menunggu atau tidak, terlebih lagi kondisi lantai jalur pedestrian yang rusak sehingga menambah rasa tidak nyaman saat mengakses halte tersebut.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Dalam foto sebelah kiri menunjukkan tumpukan <i>guiding block</i> yang diletakkan di pinggi jalur pedestrian, hal ini juga dapat mengganggu pejalan kaki mengkases jalu pedestrian.</p> <p>Di foto sebelah kanan menunjukkan kondisi peestrian di depan hotel Novotel yang cenderung memiliki kondisi yang baik, dan penerangan yang cukup</p>
				<p>Di malam hari jalur pedestrian di Cikini-Meteng tidak hanya diokupasi oleh pengendara motor namun juga pedang kaki lima, hal ini terjadi di jalur pedestrian menuju Stasiun Cikini dan dekat TIM. Sehingga menyulitkan pejalan kaki yang melintas di daerah tersebut.</p>
				

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Foto sebelah kiri adanya mobil parkir di jalur pedestrian dan tepat di <i>guidingblock</i> terlebih lagi motor dan mobil memarkir kendaraannya tepat dibawah <i>signage</i> dilarang parkir.</p>
				<p>Foto sebelah kanan adalah kondisi Stasiun Cikini, yang disebelahnya jalur pedestrian dipenuhi oleh ojek online yang menunggu konsumen.</p>
	<p>Jl. Sudirman-Thamrin</p>			<p>Jalur pedestrian koridor Sudirman-Thamrin memiliki lebar jalur pedestrian kurang lebih 20-25m. Pagar pembatas diganti dengan jalur hijau yang lebar yang memisahkan antara jalan protokol dengan jalur pedestrian.</p>
				<p>Lampu penerangan yang digunakan di koridor ini selain lampu penerangan jalan juga ada lampu penerangan untuk koridor pedestrian yang menggunakan energi matahari, uniknya lampu penerangan ini diletakkan di dua bagian jalur pedestrian yaitu di bagian kanan dan kiri.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				
				<p>Foto kiri merupakan <i>signage</i> untuk fasilitas publik apa saja yang dapat dijangkau dari stasiun MRT tersebut, mulai dari radius 400m-800m dari stasiun, seperti masjid, pusat perbelanjaan, halte dll.</p>
				<p>Di foto kanan merupakan fasilitas yang dapat diakses pejalan kaki, atau pengendara sepeda untuk meletakkan sepedanya dan beristirahat sejenak karena selain tempat sepeda juga ada tempat duduk dan tempat sampah yang menjadi satu tempat.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Kondisi tempat sampah yang terbuat dari besi berbeda dengan kondisi tempat sampah di Jl. K. H. Wahidhasyim yang terbuat dari plastik tempat sampah ini dapat ditemui tiap 100m.</p>
				<p>Di foto sebelah kanan adalah satu tempat yang disediakan selain untuk duduk juga disediakan tempat sampah, keberadaan tempat yang menyediakan tempat duduk dan tempat sampah dapat dengan mudah di temukan di koridor Sudirman-Thamrin, apalagi kondisinya yang sangat dekat dengan halte bus.</p> <p>Kondisi jalur pedestrian yang sebelah kirinya merupakan halte dan sebelah kanan adalah akses untuk ke halte busway dengan <i>guiding block</i> yang dirancang tidak terganggu oleh keberadaan dua fasilitas tersebut.</p>
				<p>Sayangnya pada foto sebelah kanan terdapat penyebaran dari GBK menuju FX Mall tanpa adanya bantuan <i>zebracross</i>.</p> <p>Foto sebelah kanan merupakan <i>signage</i> atau papan informasi transportasi umum apa saja yang melewati koridor Sudirman-Thamrin beserta tujuannya, dengan penerangan yang disediakan hal ini sangat membantu pejalan kaki yang akan mengkases transportasi umum dari koridor ini.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Adanya ruang yang terbuka di depan FX Mall di foto sebelah kiri memberikan kesempatan orang-orang sekitar untuk berkumpul, jika di malam hari kondisi ini mengurangi rasa aman dan nyaman perempuan yang menggunakan jalur pedestrian di koridor Sudirman-Thamrin.</p> <p>Foto sebelah kanan adalah akses ke halte busway GBK.</p>
				<p>Masih ditemukan motor kerap melintas di jalur pedestrian koridor Sudirman-Thamrin pada foto sebelah kiri.</p> <p>Kondisi halte yang terang, bersih, lebar dilengkapi dengan papan informasi beserta tempat sampah memberikan perasaan aman dan nyaman ketika mengakses halte tersebut.</p>
				<p><i>signage</i> atau papan informasi transportasi umum apa saja yang melewati koridor Sudirman-Thamrin beserta tujuannya, dengan penerangan yang disediakan hal ini sangat membantu pejalan kaki yang akan mengakses transportasi umum dari koridor ini. <i>Signage</i> ini dapat ditemukan di halte sepanjang koridor Sudirman-Thamrin.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				
				<p>Kondisi penerangan sepanjang jalur pedestrian koridor Sudirman-Thamrin yang kurang lebih banyak dibantu oleh penerangan gedung-gedung sekitarnya.</p>
				

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Jalur penanda khusus pengguna sepeda yang ada di di jalur pedestrian sehingga pejalan kaki juga mengetahui jika mengakses jalur pedestrian tersebut juga berbagi dengan pesepeda.</p>
				<p>Tidak ditemukan sama sekali pedagang kaki lima baik di siang maupun malam hari pada koridor ini.</p>

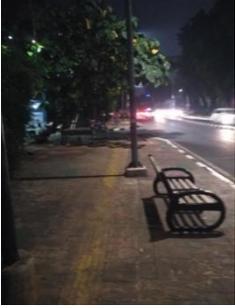
B. Tidak merupakan program Revitalisasi Pemprov Jakarta

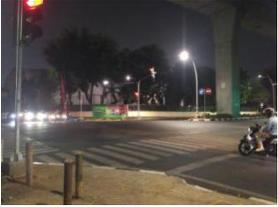
No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
1.	Jl. Bulungan			<p>Kondisi jalur pedestrian di Jl. Bulungan tidak hanya dijadikan sebagai tempat untuk pengendara motor untuk parkir namun juga mobil (siang dan malam), karena kurangnya lahan parkir yang disediakan oleh restoran sepanjang koridor Jl. Bulungan (foto kanan)</p>
				<p>Foto kiri, mulai magrib jalur pedestrian di Jl. Bulungan mulai banyak diokupasi oleh pedagang kaki lima yang populer di wilayah tersebut yaitu gultik (gulai tikungan). Sehingga sebagian pejalan kaki yang menggunakan pedestrian terpaksa turun ke jalan untuk dapat mengkases jalur pedestrian.</p>
				

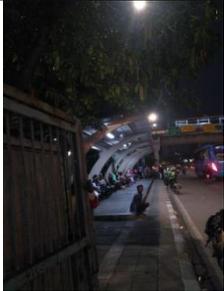
No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				
				
				<p>Kondisi tempat sampah yang ditemukan di Jl. Bulungan.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Walaupun kebanyakan jalur pedestrian di Jl. Bulungan diokupasi untk lahan parkir sepeda motor dan mobil namun setidaknya ada beberapa jalur pedestrian yang masih bisa diakses, berbeda di malam hari jenis aktivitas di jalur ini dipenuhi oleh PKL dan ramai dengan anak-anak mudah yang “nongkrong” sekitar daerah tersebut.</p>
				<p>Banyaknya anak-anak muda yang nongkrong di malam hari ini menimbulkan perasaan tidak aman dan nyaman dari pengguna jalur pedestrian di Jl. Bulungan</p>
				<p>Bahkan seperti gambar pada sebelah kanan, ada beberapa titik di jalur pedestrian Jl. Bulungan yang sama sekali tidak ada penerangan.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Setelah kurang lebih 500m ditemukan bangku, tempat sampah dan halte yang jika malam hari memiliki penerangan yang cukup, namun masih tidak bisa dihindari fakta bahwa banyak orang-orang yang berkumpul di daerah tersebut.</p>
				<p>PKL yang ada di malam hari membantu menengangi kondisi jalur pedestrian yang ada di Jl. Bulungan.</p>
				<p>Foto kiri, ada beberapa bangku yang sama sekali tidak tertutupi oleh pohon rindang sehingga terkena panas.</p> <p>Foto kanan adalah penerangan yang juga dibantu oleh penerangan pemilik toko di Jl. Bulungan ditambah lagi dengan fasilitas cctv.</p>

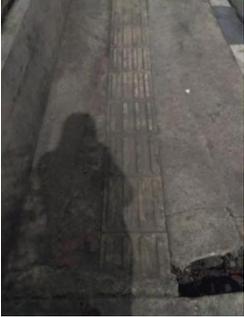
No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Kondisi jalur pedestrian di Jl. Bulungan di siang dan malam hari, di malam hari masih kurang dengan penerangan untuk jalur pedestrian tersebut.</p>
				<p>Foto kiri melengkapi total ada dua tempat sampah yang ada di jalur pedestrian Jl. Bulungan.</p> <p>Foto kanan adalah <i>signage</i> untuk mengetahui Jl. Bulungan terkoneksi dengan daerah apa saja.</p>
				<p>Foto kiri bangku dimanfaatkan oleh ojek online sebagai tempat tidur sementara.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				
				<p>Persimpangan yang ada di Jl. Bulungan dilengkapi dengan <i>pelican cross</i>.</p>
				<p>Sampah yang ada di persimpangan Jl. Bulungan menghasilkan bau tidak sedap sehingga mengurangi rasa nyaman menggunakan jalur pedestrian di Jl. Bulungan.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
	Jl. Letjen. S. Parman			
				<p>Fasilitas halte yang langsung terkoneksi dengan halte busway Letjen S. Parman, memiliki halte yang luas dengan bangku yang banyak dan penerangan yang cukup, namun sayangnya di malam hari halte ini diokupasi oleh PKL, dan tidak memiliki papan informasi tertentu seperti yang ada di koridor Sudirman-Thamrin.</p> <p>Lebar pedestriannya pun kurang lebih hanya 5m , dan tidak memiliki pagar pembatas maupun</p>
				

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				
				
				<p>Foto kiri menunjukkan kondisi jalur pedestrian dengan tempat sampah yang lengkap (3 jenis tempat sampah). Namun kondisi yang berbeda ditunjukkan dengan foto di kanan, kondisi jalur pedestrian di malam hari sangat gelap hanya dibantu dengan penerangan dari lampu jembatan penyeberangan menuju halte busway.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Selain itu juga <i>guidingblock</i> yang warnanya sudah tersamar dengan warna aspal, dan tepotong oleh pilar juga galian-galian jalan.</p>
				<p>Lubang galian seperti pada foto di sebelah kanan membuat pejalan kaki harus turun ke jalan, jalur pedestrian dengan kondisi seperti ini dan tidak diberikan jalan alternatif mengurangi tingkat rasa aman dan nyaman, karena ancaman terserempet oleh pengandara motor.</p>
				<p>Jalur pedestrian yang sempit dan gelap yang ada di jalur pedestrian koridor Jl. Letjen. S. Parman.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p><i>Signage</i> stop yang kerap kali dilanggar oleh pengendara motor, dan <i>signage</i> rumah sakit terdekat yang dapat diakses di Jl. Letjen S. Parman.</p>
				<p><i>Guiding block</i> yang warnanya telah pudar, dan kondisi jalur pedestrian yang bolong akan membahayakan pejalan kaki terutama di malam hari.</p>
				<p>Tidak adanya <i>zebracross</i> ketika melintas untuk ke jalur pedestrian berikutnya karena ada pesimpangan untuk masuk ke wilayah pusat perbelanjaan di Jakarta Barat, namun dibantu dengan satpam setempat untuk menyebarang jalan hingga malam hari.</p> <p>Setelah itu tidak ada fasilitas jalur pedestrian sama sekali, jika disimpulkan jalur pedestrian di sepanjang Jl. Letjen S. Parman.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Foto kiri adalah kondisi dimana pejalan kaki perempuan harus mengalah karena banyak galian dan lubang yang ada di jalur pedestrian tersebut.</p>
				<p>Tempat gelap yang memungkinkan adanya tindak kejahatan dan tempat persembunyian di jalur pedestrian di Jl. Letjen S Parman.</p>
3.	Jl. H. Agus Salim			<p>Jl. H. Agus Salim memiliki lebar kurang dari 5m, kondisi pedestrian yang tidak memiliki bangku, jalur hijau, papan informasi dan di malam hari dipenuhi oleh PKL, sehingga kondisinya terkadang kotor <i>guiding block</i> yang terokupasi oleh PKL dan pengendara motor.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Di beberapa titik ditemukan jalur pedestrian yang sepi dan gelap, penerangan dan kebersihan di jalur ini tergantung pada masing-masing kafe dan pertokoan yang ada disana.</p>
				<p>Okupasi jalur pedestrian oleh pengendara motor dan PKL.</p>
				<p>Tidak adanya penerangan baik dari lampu penerangan untk pedestrian dan dari pertokoan.</p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				<p>Gang yang sepi dan gelap terkadang jika tidak waspada akan ada motor yang lalu lalang menggunakan gang ini.</p>
				<p>Di lahan privat pembangunan apartemen di siang hari kondisinya bersih (foto kiri) namun di malam hari ada PKL yang “mangkal” tepat di jalur pedestrian (foto kanan) hal ini sangat menyusahkna pejalan kaki yang mengakses jalur pedestrian tersebut.</p>
				<p>Sama dengan PKL di foto kiri yang menutup <i>guiding block</i></p>

No.	Koridor Jalur Pedestrian	Pagi-Siang (09:00 - 15:00)	Sore-Malam (16:00 - 21:00)	Deskripsi Kondisi Eksisting
				
				<p>Hydrant kebakaran yang digunakan sebagai tempat untuk menaruh tempat cuci piring dan kebutuhan lain PKL, mengakibatkan jika ada hal yang membutuhkan hydrant tersebut akan susah untuk diakses.</p>
				<p>Sepanjang jalur pedestrian ditemukan 3 tempat sampah yang jaraknya berjauhan dan kondisi yang tidak cukup baik.</p>

LAMPIRAN 8

Transkrip FGD (Focus Group Discussion)

Sesi 1

Hari/Tanggal FGD: Sabtu, 12 Oktober 2019

Tempat/Waktu: Tiga Lima Coffee, Cikini, Menteng/10:00-13:00

Indentitas/Peserta FGD:

1. Hestia Istiviani/Karyawan Swasta
2. Halimah Nur/Mahasiswa UIN Jakarta
3. Maey/Mahasiswa UIN Jakarta
4. Matahari Dyah A/Karyawan Negeri

Hasil FGD :

1. Selama ini yang kalian lihat kondisi pedestrian di Jakarta ini gimana?

Matahari : Aku sering lewat pedestrian itu terutama siang hari, kalo siang hari sendiri enak sih karena jalannya luas, eh jalur pedestriannya luas, ehem terus bagus juga nggak “gronjal-gronjal” apa itu bahasa Indonesianya hehehe. Tapi sayangnya banyak perbaikan, deket-deket sini kok, Gambir dan sekitarnya, padahal itu menurutku daerah yang eee kaya transit banyak transisinya jadi butuh banget jalur pedestrian yang bagus yang lebar yang emang bisa dilewati. Tapi sayangnya banyak perbaikan yang mengganggu, mengurangi hampir setengah bahkan ketutup sama sekali bagi pejalan kakinya. Tapi kalo malem hari sendiri, pernah beberapa kali lewat di daerah sekitar rumah, jalan Wijaya satu, Jakarta Selatan. Nah daerah Wijaya 1 kan, apa namanya perumahan ya permukiman gitu. Kalo jalan umumnya eh jalan besarnya hehe, itu bahkan jalur pedestriannya yang besar-besar itu kurang banget penerangannya, jadi kadang itu kalo ada samar-samar orang lewat terus yang kaya cowok, terus mencurigakan gitu, jadi takut sendiri aja jalannya jadi cepet-cepet juga. Terus juga drainasinya lebar banget, kadang itu gak kelihatan karena saking gelapnya jadi kaya mana yang jalur pedestrian mana yang drinase gitu.

Jadi keduanya gitu ya? Ya kurang aman juga ya kurang nyaman juga?

Matahari: iya bener gitu

(lanjutan dari jawaban pertanyaan 1)

Halimah: kalo aku, kalo misalnya jalur pedestrian sih kalo nyaman sih lumayan nyaman sih sebenarnya karena kan udah bagus kan sebenarnya, sekarang kan udah ditinggiin juga kaya gitu. Cuman kadang tu masih terganggu. Akutuh pernah agak sering lewat Gondangdia itutuh bener-bener ditengah jalur pedestrian pohon tuh gede banget mungkin gatau ya pohonnya gabisa ditebang atau gimana, cuman hampir satu pedestrian itu satu pohon gede itu, jadi kalo kita mau jalan itu kita mesti turun ke pinggir jalan gitu. Terus hampir sama penerangan, mungkin kalo buat sore atau siang enak kan, penerangan itu masih kurang banget, terus kadang kalo sebagai perempuan juga kurang nyaman juga sih kadang jalur pedestrian itu dibuat gojek-gojek gitu ituloh, jadi kita mau lewat tengah-tengah juga sungkan akhirnya yang ada kita minggir juga, yang ada malah kita jalan di jalan utamanya gitu, bukan di jalur pedestriannya kaya gitu. Terus paling kurang nyaman kaya pedestrian di deket Senayan, eehh itukan kan ada pedestrian di jalan besar yang di deket MRT tapi kaya itu kan jarang digunain jadi kalo kita lagi jalan itu kaya kita diliatin orang-orang jadi seolah-olah kaya kita itu aneh gituloh jalannya atau yang kaya duduk di deket situ nah kaya gitu. Jadi ga nyamannya kaya gitu.

Maey : akudeh, nyaman sama aman belum maksimal yah. kalo misalnya gak nyaman tuh tempat pejalan kaki itu banyak pedagang kaki lima, terus abis itu nih aman sama nyaman jugasih di jalan tempat jalan kaki suka malah tempat nongkrong anak-anak muda gitu, jadikan kalo misal kita cewe sendirian mau lewat jadi takut juga mau lewat, kaya banyak cowok disitu kan ntar jadinya malah catcallig atau apakan, Terus pernah juga di Rasuna sih di daerah Rasuna, dia tangga ke JPO-nya itu ditengah-tengah pedestrian jadi mau nggak mau harus turun dulu ke jalan, karena bener-bener di tengah-tengah pedestriannya, jadi menghalangi yang jalannya, ini belum maksimal sih.

Hestia: kalo aku, mungkin kalo yang aku bilang eee pedestrian di Jakarta itu belum adil sepenuhnya karena kalo misalkan di tengah yang kaya gini, yang dia terkoneksi dengan ee transportasi lain pasti jaraknya tu gede-gede lebar-lebar, sementara kalo temen2 ke Kemang ke tempat-tempat yang jarang banget ada pejalan kakinya itu udah pasti tergerus gitu *either* itu ada tambal ban ada warung ada abang-abang gojek, padahal itu dilewat in juga sama Transjakarta. Jadi kaya menurutku jalur pedestrian disini ya masih belum adil padahal mungkin kapasitasnya sama kaliya, ya dipinggiran Jakarta juga perlu untuk diperhatikan. Kalo malem beberapa tempat memang kurang penerangan terus kedua kaya takut aja gitu ada kedai bukan kedai sih ada kaya tempat kecil yang biasanya tempat orang beli rokok, kan biasanya ada abang-abang yang nungguin disitu itu khawatir aja, apakah bener dia abang-abang yang jualan atau preman kaya gitu kan takut kalo dipalakin. Terus ya kalo misalkan ada abang-abang gojek diantara itu kita lewat-leat aja sebenarnya gamasalah, toh dengan kita memasang muka bahwa yaitu haknya pejalan kaki bukan untuk mereka

parkir motor atau ngetem nunggu panggilan itu sebenarnya *fine-fine* aja. Cuma emang cukup mengkhawatirkan sih dengan kurangnya penerangan.

Maey: sama *zebracross* juga susah buat pejalan kaki, nyari *zebracross*, kaya waktu itu di Fatmawati. Jadi kita muter nyari *zebracross* sama pas kita lagi jalan di jalur pedestrian itu tiba-tiba ada motor naik. Jadi kan ya inikan buat pejalan kaki jadi tolong gitu hehehe.

2. Ada aspek yang membuat rasa aman dan nyaman ketika menggunakan pedestrian ga sih? Atau malah belum ada sama sekali?

Maey: di beberapa tempat sih ada ya, kaya emang pusat kota kaya kota tua, karena rame, luas dan bersih dan emang ada tempatnya

Halimah: tapi kalo udah di daerah pinggir-pinggir kaya tebet, masih Fatmawati itu masih agak kurang masih keganggu gitu, masih keganggu sama jual-jual.

Mat: sebenarnya udah nyaman karena itu lebar terus *at least* di beberapa tempat itu rindang, tapi mungkin kalo amannya itu ya mungkin itu ya yang mungkin masih jadi pertanyaan, karena kalo malem masih gelap, dan emang kalo daerah situ kan banyak informalnya gitu kdang di pinggir-pinggir, jadi kalo lewat ya harus udah berani aja gitu.

Jadi nyaman ada tapi ga tentu aman gitu ya?

Mat&hes: iya betul

Hes: apalagi kalo misalkan kaya deket terminal gitu, terminal Blok M, iyasih terang ada MRT, ada Plaza Blok M ada kaya gitu gitu, tapi di pinggir2 nya tuh ada tukangng tato ada abang-abang yang jual rokok, kalo sendirian serem, jadi kan aspeknya tidak aman. Kalo nyaman sih nyaman terang lebar, tapi ya itu kalo disitu identik tempatnya preman jadi yaudah horror gitu jadinya

Halimah: kaya keluar stasiun Tanah Abang handphone harus dipegang, tas harus dijagain

3. Definisi aman dan nyaman menurut kalian kaya gimana sih?

Matahari: kalo mungkin aman itu udah ga ada ancaman aku ga merasa terancam ketika berada disana, nah ancamannya bisa dateng darimana aja bisa dateng dari orang lain misal atau dari kondisi fisiknya jalur pedestrian itu sendiri, jalur pedestrian itu sendiri kaya gimana, Kalo misal jalur pedestrian yang secara fisik ga

aman itu karena mungkin perbaikan, bolong sana sini atau ga alus jalannya, ga ada penerangan, jadi kita gatau batasnya jalur pedestrian itu sendiri itu sebenarnya seberapa, tapi mungkin kalo dari orang lain yaitu kondisi itu tadi banyak sektor informal, orang-orang yang sekedar nongkrong aja, yang membuat aku merasa terancam.

Halimah: sama sih kalo aku kurang lebih, mungkin kalo mengartikan nyaman itu ketika kita jalan ga ada yang berlubang terus ditambah lagi tiap berapa meter ada bangku, emenag sih ga tentu bisa banyak pohon cuman kalo bisa tiap berapa meter ada pohon rindang lah gitu, jadi ketika cuaca panas terus kita jalan kan jadi enak gitu, bisa minggir-minggir lah ngadem gitu. Kalo misal model jalur pedestrian yang luas gitu kaya di Blok M ada yang jualan sebenarnya aku pribadi sih nyaman-nyaman aja enak, apalagi kalo lagi jalan jadi kalo aus bisa langsung beli gitu. Cuman ya itu lagi balik yang gojek yang tiba-tiba nongkrong yang akhirnya membuat agak gak nyaman kadang juga merasa terancam walaupun mereka cuman nongkrong ga ngapa-nagapain gitu kan. Sama penerangan ajasih paling kalo malem

Maey: kalo aman ya itu tadi kaya orang-orang nonkrong, ya sebenarnya gapapasih mereka nongkrong tapi kenapa mesti nongkrong ditengah jalan gituloh? Kenapa ga cari tempat yang emang itu buat nongkrong. Kalo misal aman dan nyaman itu kaya kalo jalan yaudah gapapa gitu jalan disitu aman aja kaya yaudah jalan aja, kalo sekarang kan masih belum kaya takut-takut jalan sendirian apalagi kalo malem-malem gitu. Terus paling tempat sampah sih, jadi kalo mau buang sampah mau gamau harus disimpan dulu gitu

Hestia: kalo aman itu biasanya korelasinya sama nyaman jadi ya tadi ga ada lobang perbaikan, kalo misal ada perbaikan dia memberikan alternatif jalur pedestrian atau fasilitas pejalan kaki, kaya misal yang ada di Jalan Dr. Satrio arah mau ke Lotte itu kan jalur pdeestiannya lagi di benerin, terus kan disasin satu ruas buat pejalan kaki nah itu belum tentu aman karena *cone-cone* yang dipake tidak bisa memberikan rasa aman ke pejalan kaki karena kan dia khawatir *cone-cone* itu tersenggol sama kendaraan bermotor yang lewat disitu, nah ga memberikan rasa aman dan nyaman. Abis gitu penerangan itu pasti, terus pohon rindang itu juga bikin nyaman, terus yaitu tempat-tempat duduk jadi walaupun mau duduk ya duduk di tempat-tempat duduk yang udah diberikan, terus kaya pedestrian yang dekat sini (Cikini-Menteng) kan pedestriannya gede dan ada RPTRA ya bisa juga duduk disitu, karena salah satu aspek yang membuat kita aman itu adalah ketika kita jalan kita ga diliatin, ya okelah kalo misal kita ga di catcalling tapi kalo misal kita kan ngerasa kalo kita diliatin, kaya dliatin mulu, khawatir nanti bakal jadi sesuatu yang membahayakan atau menjadi incaran tindakan kriminal, jadi ya menurut aku aman itu berkorelasi dengan nyaman, tapi nyaman itu belum tentu berkorelasi dengan aman.

Jadi kalo disimpulkan aman itu lebih ke aspek fisiknya gitu ya, kalo nyaman itu kaya tadi itu perasaan diliatin kaya merasa si motor itu mengokupasi ke pedestrian.

4. Sejauh ini lebih suka yang pedestrian yang revitalisasi atu tidak direvitalisasi? Atau keduanya fine2 aja?

Maey: dua-duanya malah *fine-fine* aja soalnya malah pedestrian *revitalisasi* jarang aku pake juga, kalo ga ada acara tertentu ga ke daerah-daerah *planned pedestrian*, malah lebih sering pake yang *tidak direvitalisasi*, tapi kalo tingkat kenyamanan lebih suka yang *revitalisasi* karena kan lebih rapih dan fasilitas pendukungnya lengkap.

Matahari: aku lebih prefer yang *revitalisasi* karena lebih nyaman terus lebih aman, ya kaya yang kamu bilang tadi, jadi kaya ramai tadi itu, juga *effort* lebih besar yang ditaruh sama pemerintah di *revitalisasi pedestrian* jadi lebih mengakomodasi kegiatan pejalan kaki. Ya kalo bisa semua direvitalisasi karena emang memenuhi rasa aman dan nyaman

Hestia: ya tentu jelas lebih suka pake yang bagus daripada ga bagus, tapi kan kita gabisa milih mau lewat jalan yang mana kan, kaya kita mesti nentuin mau pergi kemana dulu nih oh ternyata akses paling dekat dengan akses krl, terus trans Jakarta ternyata jalur pedestrian yang *tidak direvitalisasi* ya mau gimana lagi, kalo kita bisa milih mah kita maunya ditempat yang bagus gitu.

Halimah: aku juga prefer *revitalisasi* sih kalo buat nyaman ya, cuman ya liat kondisi juga ya, karena kita kan lebih banyak kebutuhan yang *tidak direvitalisasi* ya dan mungkin kenapa itu ga diperbaiki karena mungkin dirasa oh itu udah cukup banyak orang jadi kalo ada apa-apa kejadian jadi bakal lebih mudah dinotis, sedangkan kalo yang *revitalisasi* karena disitu dilihat wah disitu tingkat kejahatannya agak lebih tinggi makanya itu dipilih sebagai *revitalisasi* pedestrian dan mungkin ada sedikit pedagang, cuman lebih enak yang *revitalisasi* karena mungkin ga terlalu padat sama pedagang ya karena kan diatur juga yang jualan disitu kalo yang *revitalisasi pedestrian*.

Kesimpulannya lebih suka yang *revitalisasi pedestrian* cuman karena aktivitasnya lebih banyak yang di *tidak direvitalisasi* jadi ya mau gimana lagi, ya harapannya semua juga bisa jadi revitalisasi pedestrian (direvitalisasi)

5. Faktor menggunakan revitalisasi pedestrian itu apaya?

Hestia: tujuan, kita mau pergi kemana ya pake jalur pedestrian yang itu gitu

Maey, Halimah, Matahari: setuju juga sama tujuan

6. Kalo untuk yang tidak direvitalisasi itu faktor apa?

Matahari: sebenarnya juga tujuan sih jadi sama-sama tujuan, tapi pernah sih cuman pengen lewat pedestrian gitu di m block pengen nge wheels jadi yaudah main-main gitu

Hestia: jadi ya tetap tujuan

7. Perhatian atau kekhawatiran selama menggunakan pedestrian itu apa?

Halimah: khawatir dijambret udah itu doang sih kalo di jalur pedestrian, soalnya pernah sepulang les di Gondangdia, tempat lesnya kan langsung jalur pedestrian gitu kan dan emang agak gelap sih, dan orang sampingku langsung di jambret gitu. Jadi kalo sepulang les terus nunggu di pedestrian malah orang-orang sekitarnya bilang kaya nunggu aja didalem gitu. Paling kalo di pedestrian takutnya kaya gitu. Di Tanah Abang juga temen aku pernah kejadian gitu makanya seenerinya khawatirnya bukan cuman diliatin gitu kan, tapi juga dijambret itusih.

Jadi kalo *concern* utamanya itu ya?

Halimah: engga jugas sih, kalo menurut *experience* aku itu pernah dari kejauhan kaya udah males takut di assalamualaikum gitu, terus ternyata pas lewat beneran digituin kaya kerudung ini kerudung ini gitu

Maey: kalo aku orangnya kaya bodo amat gitu ya, kaya di Tanah Abang hpku kaya diingetin sama dia gitu, jadi emang selama menggunakan pedestrian belum ada ke khawatiran kaya gitu sih. Kaya di ST. Tanah Abang kan orang-orang tasnya taruh depan tuh, nah aku gasuka aja jadi aku taruh aja tas ku tetep di belakang gitu hehehe. Kaya ribet gitu kalo tasnya taruh depan.

Matahari: ketakutan personal paling yaitu catcalling, penjambretan, ya gitu-gitu sebenarnya sama sih. Kalo misal yang *revitalisasi* itu rasa aman dan nyamannya udah cukup terpenuhi ya.

Hestia: yaitu sih dimulai dari pikiran diri sendiri dulu, kaya aku jadi kadang ngerasa aneh gitulo kaya itu jalur pedestrian tapi *mostly* malah ga ada orang yang pake malah yang ada kita disalahin sama orang berkendara motor kaya “jalan yang bener dong” “lah padahal gue kan jalan di pedestrian” gitu

Matahari: tapi aku kok gapernah ya kaya gitu, aku merasa kalo di Jakarta tuh orang-orang ya pada pake jalur pedestrian gituloh

Hestia: mungkin itu di tengah, coba ke Kuningan terus Al Azhar, Kemang, itu kaya ga ada pedestrian gitu jadi kita gatau mau lewat mana.

Maey: iya bener juga kadang ditemuin jalur pedestrian yang cuman muat buat satu orang doang, jadi cuman formalitas gitu kaya di jalan layang

Hestia: iya kadang juga di Kuningan tuh kan kaya banyak banget area puter balikan buat mobil, sebenarnya mereka kasih tempat buat pedestrian tapi ga dikasih *zebracross* dan ga ada jembatan penyebrangan jadi bingung mau nyebrang dimana dan gimana, jadi mungkin aspek-aspeknya disitu sih, apakah aku terlihat aneh jalan disana, sebelum akhirnya ada kriminalitas catcalling.

8. Kalo misal pelecehan seksual apa pernah dialami? Selain cat calling?

Semua: alhamdulillah ga pernah sih kalo di pedestrian baik yang *revitalisasi* atau *tidak direvitalisasi*

Hestia: paling kalo paling parah catcalling kali ya

9. Dari pelecehan itu lebih banyak dialami yang di *revitalisasi* atau *tidak direvitalisasi* pedestrian?

Hestia: di dua-duanya, ke arah St Cikini itukan ada pedestrian tuh yang tadi dibilang tempat mangkalnya abang-abang gojek, dari yang tadinya aku pede jalan disitu biar ga dicatcalling tapi kaya “neng mau kemana, sini saya anterin” mungkin maksudnya kaya nawarin jasanya dia gitu kan *turnout* itu tetep aja kaya ga aman jadi ga enak gitu

Matahari: kalo aku pernahnya ngalamin yang di *tidak direvitalisasi*

10. Tapi kalo misal memang kedua tempat mengalami pelecehan seksual, ada perbedaan intensitas ga dan perbedaan?

Matahari: alhamdulillah sejauh ini cuman catcalling dan terjadinya pas itu di yang *tidak direvitalisasi pedestrian*

Halimah: aku di *tidak direvitalisasi* soalnya lebih rame, dan cuman di catcalling

Maey: sama di *tidak direvitalisasi* soalnya kan lebih banyak orang gitu kan jadi kemungkinan catcalling juga lebih gede gitu ya

11. Terus respon terhadap itu apa?

Maey: aku jalan aja sih

Halimah: sama sih tapi jalannya makin cepet aja gitu

Hestia: iya setuju, kalo aku sih kaya cuek seakan-akan kaya ga denger

12. Apa yang membuat ada jenis kekerasan seperti ini di jalur pedestrian?

Maey: kalo sepengalaman aku sih ini malem dan kondisinya sepi, jadi memang ga ada orang yang lewat gitu, dan emang kita sendirian atau kita berdua

Hestia: karena mungkin memang kebiasaan, jadi mungkin mereka semua tuh lingkungan ya yang seperti itu jadi yaudah akhirnya jadinya sering *catcall* juga

Halimah: tapi sejauh pengalaman akau sih *catcall* itu gapernah pelakunya sendiri, pasti dua atau tiga orang gitu lebih dari satu pasti, kalo satu mungkin kaya ngapain juga gitu kan, tapi kalo misal dua tiga orang baru mereka kaya gitu dan dari kebiasaan juga. Mungkin kalo pemerintah kan fokus sama fisiknya aja gitu, cuman untuk penggunaanya kaya kita maupun pelaku-pelaku kaya kurang dikasi tau gitu loh terutama buat mereka gitu.

Matahari: Kalo aku sih bingung ya sama pelaku kok mereka mau melakukan itu, kaya mereka mungkin ingin atau memang ga punya adab atau bagaimana cuman eehh ya mungkin karna kondisinya sendiri, karena mereka merasa bisa melakukan itu mungkin karena sepi karena gelap, mungkin orang lain tidak bisa melihat *catcalling* yang sedang dilakukan

Maey: tapi aku pernah mereka tuh sambil lalu gitu dan itu cuman satu orang, jadi jalannya berpapasan, kaya assalamualaikum tapi kaya yaudah

Halimah: atau mungkin mereka merasa itu kawasan mereka kali ya mungkin mereka tinggal dekat mereka, kaya yaudahlah kaya “lo ngelawan gue juga gabisa soalnya kan ini kawasan gue gitu” biasanya mereka kan kaya gitu

Hestia: ini juga mungkin terjadi di beberapa kawasan jalur pedestrian yang dekat terminal yang dekat dengan preman jadi ya itu karena merasa kawasn mereka jadi masih ada kesempatan untuk godain gitu

Halimah: iya jadi mau teriak juga itu temen-temennya yang ada disitu

Hestia: iya setuju tuh

13. Dari semua kejadian ini apasih rekomendasi yang bisa diberikan?

Hestia: Ya mungkin penerangan, dan kalo bisa yang *tidak direvitalisasi* ini sebaiknya juga *revitalisasi* (revitalisasi) disemua tempat dipercepat selain merata juga dipercepat

Halimah: mungkin kalo dijalan-jalan besar lumayan aman sih ya soalnya kan masih ada kendaraan, tapi ini kalo agak *impossible* sih kaya di beberapa tempat dikasih beberapa cctv, karena kan kaya di luar negeri dikasi cctv di beberapa titik yang dianggap rawan paling kaya gitu sih tapi ga disemua titik, cuamn di titik-titik yang rawan gitu. Sama kalo di jalur pedestrian kan kaya ada beberapa jalur pedestrian yang ada pagernya, terus ada yg pagernya dikitlah, pendek yang gak ada sama sekali, kadang di daerah macet jadi seenaknya gitu kan dan itu juga mengancam, jadi itusih lebih merata aja dipakein pager-pager kecil sih.

Matahari: mungkin penerangan itu tadi, terus banyak aktivitas di pinggir jalan di daerah *revitalisasi* itu jadi *mixed used* itu sebenarnya oke banget karna kan banyak aktivitas kan jadi kita makin merasa aman disana jadi kaya ada saksi kalo misalnya terjadi apa-apa sama kita, atau mungkin malah mengurangi rasa pede orang yang ingin melakukan kejahatan itu karena diliatin banyak orang. Tapi gimana *make sure* pejalan kaki masih punya haknya berjalan kaki disitu, dimana mereka itu gak kesempatan, atau menyesuaikan size saat jalan disitu. Tapi yang punya kegiatan disitu yang punya *mix-usednya* disitu juga punya *space* sendiri gitu. Itu mungkin hanya bisa di daerah-daerah besar ya, sebenarnya itu ide bagus juga sih unuk mengurangi kriminalitas di jalur pedestrian. Tpai kalo misal bahaya dari kendaraan motor itu mungkin pager itu ya.

Kalo untuk menghindari orang2 nongkrong gmn menurut kalian?

Matahari: Jujur aja malah seneng liatnya, jadi rame, merasa aman gitu, tapi tergantung orangnya juga sih, kadang ada orang yang nongkrong malah kita merasa terancam karena perawakannya garang gitu.

Hestia: kalo masalah orang nongkrong ini agak susah, karena itu nongkrong itu yang paling murah, ga modal apa-apa tinggal duduk doang apalagi kalo depannya minimarket terus wifinya nyaut kan lumayan banget gitu, ga perlu modal banyak. Jadi emang orang nongkrong karena memanfaatkan itu juga

Halimah: paling ya kalo ada dishub yang tiap beberapa jam keliling juga bisa sih jadi alternatif kaya ngecekin doang gitu cuman kalo dari mereka itu kaya ngusirir yang nongkrong juga ga mungkin gitu

Hestia: atau bisa juga mengembalikan lagi aspek hansip, satpam, kaya siskamling gitu untuk sekadar keliling doang ngecekin tempat-tempat yang dibuat nongkrong gitu, mungkin kalo untuk di jalan-jalan besar itu bisa satpol pp atau dishub, tapi untuk di gang-gang yang jalur pedestriannya jadi tempat nongkrong perlu juga hansip/satpam keliling sekitar, buat nge cek aja takutnya yang nongkrong itu mabok terus gangguin yang lewat gitu

14. Dari semua koridor pedestrian yang sudah ditentukan mana yang menurut kalian yang paling mudah untuk akses ke ruang publik lainnya?

Hestia: yang *revitalisasi* pedestrian

Halimah, Matahari: sama setuju

Matahari: yang *revitalisasi* mungkin bedanya lebih banyak alternatif yang bisa dipilih untuk ke ruang publik lainnya gitu ya

Maey: kalo yang *tidak direvitalisasi* tuh kaya lebih jauh gitu, contohnya TIM, mau ke stasiun Cikini dan Gondangdia itu masih perlu jalan jauh, dan kalo ujan itu becek.

15. Pernah mencari pedestrian/memutar jalan ga karena pedestrian itu terlalu rame sehingga mengancam rasa aman?

Matahari: karena rusak sih, bukan karena rame, jadinya ga memutar ya lebih ke turun ke jalan raya soalnya kalo muter jauh

Maey: kalo memutar mungkin milih lewat ke jalan-jalan kampung karena biasanya kalo lewat jalur pedestrian malah lebih jauh jaothnya, kalo ada ancaman pun paling geser dikit ajasih jalannya juga dipercepat, turun ke jalan agak jauh dikit

Kesimpulannya: paling mentok turun ke jalan

Maey: sama berpegang teguh bahwa yang nyetir juga punya mata hahaha

Hestia: sama kalo aku pernah beberapa kali kaya row nyebrangnya itu terlalu luas/lebar tapi ga ada *zebracross* sama sekali, kaya misal di MRT Fatmawati mau ke Raya Fatmawati yang dekat Haji Nawu, perempatannya luas banget ga ada *zebracross* atau alat bantu penyebrangan apapun kaya *pelican cross*, jadi ya

milihnya turun di MRT Haji Nawu walaupun jalan agak jauh ke tempat tujuan tapi seengaknya aman. Daripada melanggar hukum dan bahaya

16. Terus untuk pagar pembatas, ataupun garis berwarna menurut kalian mempengaruhi rasa aman dan nyaman kalian selama menggunakan pedestrian ga?

Semuanya: berpengaruh

Hestia: jadi menurutku berpengaruh tuh terutama ke tindak kriminalitas, jadi kalo ngeh itu di Sudirman kaya pedestriannya itu kan, tekelnnya dulu baru taman yang jalur hijau itu, jadi kalo kita mau nyetop gojek kan harus ke haltenya dulu atau ke tempat yang bisa akses motor, itu cukup membantu sih biar kita ga kejambret aja soalnya kan lebih jauh jangkauannya

Maey: lebih seneng ajasih kaya lebih ee apaya kaya eee tempat itu untuk semua orang jadi kesannya lebih terbuka gitu ee kaya disain pedetrian itu lebih bagus
Halimah: cuman kan ada beberapa pedestrian yang pagernya itu panjang dan ga ada sekatnya, kaya di Lebak Bulus kan itu pagernya baru tapi kaya panjang dan ga ada sekatnya jadi kalo misalnya turun gojek harus jalan jauh, paling sih masukan dari aku biar lebih nyaman kaya tiap berapa meter dibuka tiap berapa meter dibuka biar orang gaperlu jalan jauh dulu kalo misal mau akses jalur pedestrian itu, jadi kalo keluar masuk pun gampang

Maey: sama warna, kaya warna untuk tunanetra kalo udah pudar itu kalo bisa dicat ulang soalnya kan penting banget

Halimah: iya soalnya juga banyak pengguna jalan yang gangerti sebenarnya jalur kuning itu buat apa

Maey: soalnya banyak juga yang udah pudar dan nyaru sama warna pedestrian atau jalan kan, jadinya aku pernah liat ada tunanetra yang malah jalannya itu di jalan rayanya ga lewat jalur itu

Matahari: ya setuju sih, cuman sayangnya ada beberapa jalan yang panjang banget pagernya jadi kalo abis turun dari stasiun atau darimana harus jalan jauh untuk keluar dari situ

Maey: iya kaya di stasiun UI kalo kita mau mesen gojek gabisa di stasiunnya kan dan kita juga gabisa pake pedestriannya karena pagernya tuh sampe ujung, jadi kita akhirnya lewat jalan rayanya biar bisa nyaperin gojek

17. Tanggapannya mengenai revitalisasi (kebijakan revitalisasi pedestrian pemprov DKI) pedestrian ini apa menurut kalian? Seperti bakal ada PKL untuk meningkatkan *Human Interaction* itu tadi

Maey: Kalo aku si setuju-setuju ajasih kaya gitu, kaya gitu juga bikin lebih nyaman kan kaya ada live music juga kaya bisa sambil istirahat disitu atau gimana kan terus harus dilengkapi sama fasilitas lain juga kaya ada tempat sampah biar ga pada buang sampah sembarangan kaya gitu gitu ada tempat duduk gitu, itu meningkatkan rasa nyaman soalnya kan kita jadi ga ngerasa aneh kalo misal jalan di pedestrian itu aman dan nyaman sih, soalnya kalo ada apa-apa kita teriak kan rame juga

Matahari: menurutku penolakan akan itu masuk akal sih karena model jalur pedestrian seperti itu malah takutnya tumbuhnya ga ke kontrol si PKLnya apa kaya gimana, dan emang kalo mau di kontrol ya lebih baik dari awal gitu karena aku ya gatau rencana revitalisasi ini mau kaya gimana, kaya siapa ajasih yang bisa jualan disitu, kriterianya mau kaya gimana, kalo mau kaya gitu seenggaknya ada rembukan lah dengan kita sebagai pejalan kaki kaya sektor informal yang dibutuhkan itu seperti apasih yang ada di piggiran jalan dan kl emang ada seperti apakah cuman ada di beberapa ruas jalan tertentu yang punya standar luasan pedestriannya harus selebar apasih gitu

Maey: cuman ya persiapannya harus bener-bener mateng kalo mau kaya gitu

Hestia: ya mungkin *step by step* aja tapi jelas kaya *step* pertama untuk apa tujuannya *step* kedua untuk apa dan mungkin perannya yang banyak pake anak-anak muda atau abang-abang gojek atau memang orang-orang yang sudah familiar dengan handphone/ponsel ada kalanya dia mengupdate “itu” entah di sosial media ntah melalui WA Grup atau apa ke yaitu tadi (orang-orang pengguna pedestrian), atau bisa aja vidio tron segede gaban selain untuk komersil yaa untuk PSA (promosi) kaya gitu, yaa vido tron di Senayan gede-gede tuh yang bikin terang jalan sebenarnya. Nah jadi selain isinya iklan gojek atau apa yaudah kalo bisa beberapa menit sekali ada yang sosialisasi tahapan-tahapan revitalisasi/revitalisasi pedestrian tujuannya a, mungkin bisa seperti itu sih

Halimah: memperkenalkan nih kalo pedestrian yang seperti ini tuh bla bla bla

Hestia: iya he eh bisa mungkin bekerja sama dengan yang punya vidi tron

Halimah: menurut aku juga bagus sih revitalisasi pedestrian jadi biar apaya budaya jalan kaki tu juga mulai orang-orang biar gak gengsi jalan kaki, naik transportasi

umum. Cuma ya iu tadi harus bener-bener dipantau karena rawan pertumbuhannya kaya gitu kan cuma sejauh ini bagus selama pemerintah bisa ngontrol dan peraturan yang boleh berjalan disini itutuh apasih apakah terdaftar apakah apa jadi gak asal

18. Terus untuk kaya grafiti ini apakah mengganggu gaksih?

Hestia: kalo tulisan jorok ya mengganggu

Maey: tapi kalo gambar bagus yaa bagus

Halimah: iya kaya mural tuh

Hestia: kalo semisal itu merupakan salah satu bagian dari pemerintah, yang kaya dibawahnya Stasiun Sudirman, nah itukan jadi cakep kan jadi banyak orang yang foto-foto disitu, itu gapapa tapi kalo yang liar dengan kata-kata jorok itu mengganggu sih. Risih.

Maey: malah merusak keindahan kota, vandalismenya

19. Tapi balik lagi mau *tidak direvitalisasi* ataupun *revitalisasi* masih merasa terancam ya karena masih diokupasi sama abang gojek?

Halimah: aku pernah lagi jalan di daerah Cipete yang malem-malem itu lagi jalan di jalur pedestrian terus tiba-tiba kan itu jalur pedestriannya agak landai gitu kan motor tiba-tiba kaya seet ke depan kita terus dia parkir terus dia beli nasi goreng, terus akhirnya aku yag turun ke jalan raya, padahal dia ngeliat aku lagi jalan di pedestrian tapi yaudah gitu

Maey: padahal kan itu jalur landai itu buat masuk ke toko, tapi malah disalah gunakan

20. Menurut kalian biar kendaraan bermotor ini ga tiba2 mengokupasi pedestrian itu gimana sih?

Hestia: itu tadi pake pager kecil-kecil pembatas itu, terus emang mungkin tidak terlalu tipis jaraknya antara aspal dengan pedestrian kita juga harus mikirin temen-temen yang difable kan

Matahari: mungkin pager ya pager pembatas

Hestia: tapi yang perlu dipertimbangkan lagi dengan memberikan pager pembatas yang ditengah-tengah itu karena sekarang kan ada grabwheel tu di sekitar fx, itu apakah dia emang jatahnya di pedestrian atau dia dibawah sebenarnya? Hahaha. Itu mungkin bisa jadi wacana baru gitu apakah grabwheel itu harusnya dibawah di jalan atau dia punya jalur sendiri seperti jalur sepeda

Seperti Grab membayar pemerintah untuk pedestriannya dapat digunakan gitu ya?

Semua: iya betul itu mungkin bisa jadi salah satu wacana

Maey: masalahnya dia tu menyita jalur kita dan itu kaya membuat kita ga aman juga

Hestia: iya bener, karena dia lebih kecil dan tidak bersuara, kalo motor kita masih bisa denger suara mesinnya .

Halimah: iya kalo motor kita masih bisa ngira2 dia dateng dari arah mana

Hestia: Grabwheel kecil coy kita gtau tiba-tiba dia dateng

Halimah: cuman kalo jalan-jalan kecil dipager juga susah sih soalnya biasanya kan di pinggir-pinggir nya banyak toko jadi mungkin juga bisa mempersulit akses ke tokoknya

Matahari: atau bisa juga jenis marka yang ga pager, kan banyak tuh sekarang jenisnya, kaya pot-pot yang gede-gede atau kaya bola-bola yang besar-besar tau ga sih? Nah yang kaya gitu bisa

21. Tapi sejauh ini yang udah memnuhi kedua perasaan itu saat menggunakan pedestrian ya yang *revitalisasi* pedestrian itu berarti ya?

Semua: iya betul

22. Berati kalo dari aspek lebih ke aspek fisik ya kaya ada cctv, tapi kalo yang lain selain fisik apakah ada mungkin dari segi kebijakan?

Hestia: mungkin yang bisa dilihat orang pertama kali adalah fisiknya dulu sih, seperti keberadaan lampu dan lain-lain itu suatu apaya konfirmasi bahwa “oke saya merasa aman ada disini karena kalo ada apa-apa saya bisa mungkin bisa teriak, kalo ada orang bisa jadi saksi mata” seperti itu, baru dari fisik itulah tumbuh rasa

kepercayaan terhadap” yaudah saya mau menggunakan pedestrian ini” sebelum dia mikir soal kebijakan soalnya itu teralu jauh untuk orang-orang pedestrian

Halimah: aku kalo misalkan terakit peraturan kan ga tau ada apa engga ya soal peraturan di jalur pedestrian ya mungkin bisa dibuat peraturan-peraturan jadi kalo misalkan emang ada korban dan ada saksi atau apa jadi dia bisa merasa dilindungi gitu dari pemerintah, itu boleh sih kaya gitu, bolehlah diterapin sedikitaja gitu. Misalnya perempuan misalkan dari pengguna jam segini sampe jam segini ada tempat untuk pengaduan khususnya kaya gitu nah itu boleh

Maey: hukuman secara tegas juga sih kalo misalkan buat yang kaya motor gitu gojek, itu juga belum ada penerapannya, hukunya paling untuk denda yang buat sampah sembarangan

Halimah: kaya kasus yang gojek naik ke pedestrian kan sempet viral tuh yang di vidoin, nah dengan ada tempat pengaduannya misalkan kaya ngirim plat nomer si pengandara motor jadi dia dapet sanksi atau apa gitu

23. Harapannya dengan pedestrian ramah perempuan seperti apa di Jakarta?

Matahari: saya harapannya pemerintah mau mengeluarkan kebijakan di jalur pedestrian yang jelas dulu terus lebih mengakomodasi kebutuhan orang-orang sebagai pekerja juga penikmat jalan kaki dimanapun jalur pedestrian saya berjalan kaya kota, pinggiran, permukiman menyediakan jalur pedestrian yang cukuplah *at least*, penerangan yang cukup, jadi kita jalan tuh merasa aman nyaman dan lebih hidup lagi kaya yaitu tadi *mixed use* itu tadi ya gapapa di beberapa tempat, cuman yang penting regulasi dengan baik

Halimah: kalo aku paling ga beda jauh, dengan regulasi seengaknya kita merasa aman nyaman dan tau kemana sih kita ngadu kalo kita sebagai pengguna jalan kenapa-kenapa, selama ini kan kita kaya gatau nih kalo misalnya kaya gitu paling cerita doang kan ke temen, maksudnya ga ada wadah pengaduan khususnya, terus harapannya ya emang ga cuman diperbagus juga jalur pedestriannya tapi juga diperhatikan. Terus bisa juga dari iklan-iklan tuh edukasi gitu kan karena kan kalo dikendaraan umum di tv-tv kecilnya kan udah sering ada iklan, nah kaya edukasi make krl yang bener dan tj yang bener, nah kenapa ga pedestrian juga ada edukasi dikirtlah, terus boleh dari iklan-iklan di grab pun di halte-halte boleh tuh tapi tentang pedestrian, tentang pengguna jalur pedestrian gitu boleh

Hestia: iya bisa juga kerja sama kaya gitu ya

Halimah: kaya di mrt tuh kaya ada iklan-iklan seperti itu tentang pedestrian, terus pager-pager yang panjang adalah jalurnya dikit-dikit yang penting. Cuman kalo buat yang jualan-jualan dibeberapa titik ya okealah cuman asal ga terlalu rame kaya gitu lah, kadang juga bisa juga memberikan rasa aman jadi kl ada apa-apa bisa teriak bisa lari kesana gitu

Maey: sarana dan prasarana di pedestrian ditingkatin lagi kaya tempat sampah, tempat duduk, terus eee garis kuning, pager pembatas kaya gitu-gitu tuh trs abis itu kaya eeee kasih gitu buat kita eee punya pembelan kalo misalkan hak kita diambil sama orang , kalo misal jalan kita diambil motor kita bisa ngomelin motor itu dengan kita punya peraturannya yang jelas, kita tuh punya pembelaan buat diri kita “bapak tuh melanggar ini2” gitu, skrng kita mua marah juga gimana ya. Apaya eee rambu buat larangan motor naik atau apa gitu, yang bikin oh ini tuh bukan buat motor gitu, kan ga ada rambu buat pejalan kaki jadi kadang orang kalo lagi jalan suka nanya “mba ini jalan buat di daerah sini bukan?” itu daerah Senayan, kaya mba “arah ke Pacific Place” kaya ga ada *sign* gitu padahal itu daerah *central*, *sign-sign* kecil buat pendatang baru juga kan ga ada juga pemberitahuan.

Hestia: kalo aku maunya sih ke arah sosialisasi tadi ee mencoba unuk lebih inklusif aja memang walaupun ya membuat *revitalisasi pedestrian* adalah pemerintah tapi ya gasalah juga kalo mereka melibatkan yang misalkan dari temen-temen mahasiswa, *engagement* pemerintah, atau kaya tadi grab penyediaan layanan online itu juga bisa diajak, kemudian juga bisa juga mengajak cerdikawan bisa dengan tidak mengokupasi jalur pedestrian, terus dapet bonus kalo dia ga mengokupasi, terus apa namanya sama eee trans jakarta mrt krl itukan maksudnya masih bumn kan masih bisalah diajak kompromi diajak kerjasama juga dengan di tv-tv di dalem transportasi itu, terus dengan komunitas-komunitas kaya *jalkartawalking tour*, museum-museum, temen-temen hollaback, historia indonesia, banyak diajak, eh kita punya apa namanya apa kepentingana kaya ginigini nih maunya mendukung kiranya temen-temen mau gaya bikin *campaign* ini yang mendukung rasa aman dan nyaman

Maey: karena kan secara ga langsung pemasukan grab atau kendaraan umum lainnya kan dari kita.

Sesi 2

Hari/Tanggal FGD: Sabtu, 12 Oktober 2019

Tempat/Waktu: Tiga Lima Coffee, Cikini, Menteng/13:00-15:00

Identitas/Peserta FGD:

1. Jenny Y/ Pegawai Negeri Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian
2. Marsha/Karyawan Swasta
3. Mega/Pegawai Negeri Kementrian PUPR

1. Secara luas pedestrian yang ada di Jakarta udah memenuhi rasa aman dan nyaman belum? Kalo misal sudah atau belum nyaman dan aman aspek apasih yang mempengaruhi?

Mega: menurut aku pedestrian di Jakarta itu udah cukup baik tapi cuman tepusat di Jakarta aja tapi di daerah lain-lain itu kaya belum diperhatiin, aku sukanya itu dia lebar dan dia itu ada tempat duduknya. Jadi itu ngebantu banget, jadi itu udah enak lah ya, tapi ditempat-tempat lain itu ga diperhatikan bahkan banyak yang ga ada pedestriannya, kaya gitu juga. Daerah-daerah perumahan pun jalan kecil ya, itu kalo buat jalan itu ngerasa ga aman soalnya kan kecil terus kendaraan-kendaraan mobil juga banyak, itu ngerasa ga aman banget. Kalo di Jakarta pusat, yang jalur pedestriannya lebar yang udah ada bangku jalannya itu mungkin yang gaenaknya cuman kena panas aja kaliya sama asap kendaraan. Udah itu ajasih.

Jadi kalo rasa aman dan nyamannya masih terpusat di jalan-jalan pusat ya mba? Baik secara fisik ataupun engga masih terpusat gitu ya mba?

Mega: iya

Mungkin yang lainnya?

Jenny: kalo menurut aku sebenarnya kalo dari pagi sampe sore masih aman cuman kalo misalkan harus pulang malemsih ya jujur aja masih ngerasa kurang aman dan ga nyaman meskipun jalur pedestriannya kaya udah dilebarin nih, apalagi jalur yang aku lewatin penerangannya kaya minim dan berhubung di daerah deket aku kerja deket Istiqlal dan sehari-hari ada proyek itu kaya gimana ya kaya ya aku ngerasain *insecure* gitu, ya taulah settingan proyek. Apalgi ya banyak banget kan materialnya, terus belum lagi kaya galian kan dan emm apaya ketika ada emang sih kalo malem menurut aku apaya *spacanya* agak terokupansi dengan laki-laki kan

dan kadang tuh aku masih ngerasa *insecure* kalo kaya ada cowok bergerombol, belum lagi kalo mereka ngumpul di jalur pedestrian terus kita harus agak jalan dikit kebagian yang beraspal, padahal kan kondisinya banyak kendaraan lalu lalang

Marsha: kalo aku mungkin, kalo Sudirman tuh depannya doang yang bagus, depannya doang, jadi arah kantorku itu kan arah daerah ke Semanggi dan teman-temannya jadi terang, lebar, cantik tapi ga cantik kalo di depan Gedung Prince karena disitu banyak yang nongkrong-nongkrong, jadi agak-agak risih sih. Cuman overall itu (jalur pedestriannya) gede dan kita nyaman, tapi kalo di St. Sudirman daerah Karet itu kecil, ada motor, gelap, ada pedagang, ada mas-mas, udah jadi satu. Kalo pagi tuh kita jalan dari stasiun mau ke MRT rebutan sama yang mau sarapan, rebutan ama motor, sama kita yang jalan jadi ga nyaman dan aman. Makanya kalo malem agak berbahaya sih.

2. Kalo dari perspektif kalian aman dan nyaman ketika menggunakan pedestrian itu seperti apa? Aman itu gimana? Nyama itu gimana?

Jenny: kalo akusih nyaman yaapa ya ya enaklah, lebar, jadi kan ga terganggu nih sama kendaraan yang kaya mungkin entah terlalu mepetlah, terus yang ga berlubang, kan juga banyak ya dikit-dikit galian dikit-dikit galian, harus kebagian yang beraspal, itu kalo soal nyaman. Kalo soal aman masalah soal jam kegiatannya sih soalnya kan aku ngerasa ketika *commuting* harus balik malem kegiatan yang terjadi di malem hari itu beda, orang kan cenderung nongkrong kan, kalo pagi makan aja terburu-buru terus nah mau ngantor, kalo yang malem ini agak gak jelas kaya yaudah cuman duduk, tapi aku ngerasanya kaya yaudah ngerasa ga aman aja ntah mungkin ini orang kaya eee apaya kaya ngeliatin kaya unfaedah banget gitu kan terus belum lagi kalo malem itu ya karena gelapnya, menurutku gimana ya jarak antar penerangan itu kaya masih jauh gitu kan, belum lagi kalo jalannya yang kearah stasiun itu kaya ga ada kegiatannya gitukan itu mengancam juga

Marsha: iya bener mengancam, dulu ada tuh yang terkenal di daerah jembatan mau ke arah stasiun itu kalo ada orang-orang rame tau-tau nanti ada nubruk tiba-tiba ilang HP-nya, nah dulu terkenal kaya gitu. Karena memang walaupun terang kadang juga banyak yang nongkrong, kadang kita risih kaya “ni orang ngapain sih nongkrong gitu”. Kalo orang udah main sakteboard, sekarang kan lagi jamnya scooter nih nah itu yaudahlah, tapi ini itu kaya nongkrong, ngerokok, duduk, ga ada kegiatan itu yang gaenak banget gitu ya kek kadang diliatin juga sambil “neng-neng” itu gilasih.

Jadi kalo mba marsha mendefinisikan aman dan nyaman ketika menggunakan pedestrian itu seperti apa?

Marsha: kalo aman itu mungkin yang terang kaliya, karena kebiasaan aku jalan di pedestrian yang emang terang dan banyak security itu udah aman sih menurut aku, setelah itu jarak pedestrian sama jalan itu kan jauh jadi kalo ada apa-apa kita bisa ya agak minggir terus banyak petugas-petugas security yang eee di tiap gedung standby didepan jadi kalo ada apa-apa kita bisa teriak. Itu definisinya aku aman. Kalo nyaman ya enakny tuh di dibawah pohon, deket-deket pohon yang ada tempat duduknya, cuman balik lagi kalo udah malem males lewatnya.

Karena kalo terlalu rindang malah menutupi pencahayaannya ya?

Marha: iya, tapi sekarang terang sih enakny, tapi itu dibeberapa titik aja.

Mega: kalo aku benersih yang aman itu lebih identik sama nyaman juga, terus kalo nyaman belum tentu aman. Kalo definisi nyaman menurutku pedestrian ya pedestrian aja ga digunain buat kegiatan lain, kadang kan kalo malem jadi PKL nah jadinya kan harus lewat bawah, terus kalo gak gitu ada perbaikan jalan terus ditutup, terus bingung juga kan harus lewat bawah, jadi menurutku kalo nyaman itu pedestrian ya full pedestrian aja ga buat kegiatan lain, bukan buat kendaraan lewat nyerobot, kaya gitu, dan terang, luas, ya sama sih, ga buat aktivitas lain.

Berati faktor aman dan nyaman itu lebih ke fisik ya berati? Kaya penerangannya dan lain-lain?

Jenny: oh kalo aku sama ini sih, ada kegiatan, tapi kegiatan yang memenuhi rasa aman, kaya gimana ya menurutku orang yang nongkrong dipinggir jalan agak kurang menimbulkan rasa nyaman gitu, beda misalkan ketika pinggir jalan tuh rame karena itu daerah perkantoran, coffee shop jadi kan bukan cuman orang sekedar nongkrong

Marsha: iya kadang emang ada beberapa pedestrian cuman buat tempat nongkrong aja gajelas, karena kalo daerah Sudirman kesana tu kaya jumat kemaren ada yang musik ada yang main skateboard jadi kita jadi kaya “oh yaudahh” nyaman-nyaman aja

3. Dari *revitalisasi* dan *tidak direvitalisasi* pedestrian apakah ada perbedaan rasa aman dan nyaman atau lebih sama aja? karena walaupun yang revitalisasi pun juga merasa tidak aman. Adakah perbedaannya atau cenderung sama aja?

Jenny: Belum ada perbedaan kalo dari aku karena kan lewatnya ga posisi lagi sendiri, karena pasti kalo lewat sana sama rekan kerja, temen-temen

Tapi nyaman ga mba sejauh ini? Jl Sabang sempit kan, terus kotor, kana kiri juga banyak penjual gitu dan ada PKL kadang-kadang

Jenny: menurutku engga, karena kan ya emang sempit banget kan, terus ya belum lagi disananya banyak banget lewat kaya diatas lima orang ya apaya *out of navigation* gitu kan kaya sangking ramenya tuh pedestrian itu, emang ga aman sih cuman yaa masih terbayarkan dengan makanan yang enak sih

Mega: kalo aku pernahnya ke Sabang malah malem-malem ya, kalo siang malah aku gatau gimana kondisinya, kalo malem kan emang banyak PKL dan kalo buat pejalan kaki emang niatnya buat jalan doang ya emang ga nyaman. Jadi tergantung niatnya disitu mau ngapain

Jadi kalo menurut mbak Mega faktor yang mempengaruhi aman tidak aman dan nyaman itu dari niatnya ya?

Mega: ee iya juga, karena kan aku niatnya ke situ (Sabang) kan cari makan jadi ya fine-fine aja, kecuali kalo emang rumahku dideket situ dan aku lagi pulang itu ngerasain ga nyaman mungkin ya jadi ngerasa insecure, jadi karena emang aku mau makan yaa fine-fine aja

Jadi ga ada perbedaan ya sejauh ini mau yang revitalisasi atau tidak direvitalisasi?

Jenny: sejauh ini fine-fine aja, ya kalo akusih menyadari adalah di yang *tidak direvitalisasi* karena lewatnya siang sih, tapi kalo yang dari favorit aku sebenarnya daerah Cikini-Menteng sih

Karena lebar itu tadi ya?

Jenny: iya lebar, terus apa kegiatannya kaya lebih hidup ga sih

Marsha: Cikini-Menteng tuh ga ada matinya, mau pagi-siang-malem tu kalo aku pulang kantor kan kadang bisa ke St. Gondang bisa ke St. Cikini kan, itu tu kaya nyaman-nyaman aja kaya “ohh teratur gitu terang” kalo di daerah-daerah lain kaya contoh deh ke MTA (Mall Taman Angrek) itu lumayan mengancam sih *even* aku kesitu ga pernah naik transportasi umum karena di *provide* kantor, tapi tetep kaya kanan kiri ini ga nyaman banget sih jalannya

Padahal kan itu semua pusat perbelanjaan kan?

Marsha: iya bener kaya CP (Central Park), Neo Soho, MTA itu kan 3 yang deketan banget kan, cuman ya sekitaran situ ya ga nyaman sih dan aman

Jenny: iyasih bener aku kalo ke daerah Grogol belum pernah naik transportasi umum, jadi ya yaudah nyampe dari satu titik ke titik yang lain instan

Jadi faktor yang menentukan aman dan nyaman ketika menggunakan pedestrian revitalisasi maupun tidak direvitalisasi itu tergantung tujuan ya berarti?

Jenny: iya bisa juga, dan cara kita kesana

Marsha: iya mungkin salah satunya

Ada faktor lain mungkin? Ketika ada perbedaan menggunakan pedestrian revitalisasi dan tidak direvitalisasi?

Marsha: faktornya ya sebenarnya ya itu lagi sih, ya berebut sama motor, kadang ditutup tetiba ada kabel galian, itu aku sering sih ga sering kadang jalan ke daerah juanda, itu pedestriannya kadang ditutup ada kabel lah, galian, terus kita tiba-tiba lagi enak jalan “nging” motor lewat, pedagang kaki lima itu yang kadang-kadang jadi faktor.

Mega: oh kalo aku sama kebersihan sih, kadang kan yang gotnya terbuka terus bauk

Marsha: kadang tu kalo udah musim ujan kaya gini, kadang airnya naik dan kadang bau-bau tidak sedap gitu kaya “aduhh”

Mega: airnya item juga

Jenny: apalagi saluran Istiqlal gajelas banget, ngendap semua kotoran, terus belum lagi kalo ada apa namanya uhm kuli-kuli yang ngeruk itukan aduhh

4. Apa yang menjadi perhatian khusus atau kekhawatiran tertentu saat menggunakan pedestrian? Baik yang revitalisasi maupun yang tidak direvitalisasi

Marsha: Jambret, karena kan kita gatau nih, *even* kita udah jaga barang kita trs tiba-tiba “ssrt” tiba-tiba ditarik kan out of mind banget sih kalo itu, mau jalannya sebesar apapun, seterang apapun, tapi kalo emang si orang itu udah niat jahat itusih.

Mega: sama sih, apalagi kalo pas malem-malem

Jenny: iya, karena kalo di daerah yang terang aja bisa terjadi

Marsha: tau-tau nanti ada orang yang nepok, udah itu langsung uh oh

Mega: oh sama itu sih, di gangguin di gangguin pake verbal sih

Jenny: iya di catcalling ya di sautin

5. Pernah kejadian (Catcalling) ga?

Marsha: pernah

Mega: sering

6. Kejadian kaya gitu lebih sering terjadi di revitalisasi atau tidak direvitalisasi?

Mega: yang tidak direvitalisasi sih, kaya jalan-jalan kecil gitu

7. Biasanya tanggapannya gimana?

Mega: Pura-pura ga denger hahaha

Jenny: diliatin balik

Marsha: kalo aku diemin dulu, tapi kalo udah parah barudeh aku liatin sinis atau kaya “apalo?!” gitu

Jenny: bener sih, kalo menurut aku kaya catcalling itu mungkin awalnya orang terlalu pengen ngelitain orang lain, kaya *scanning form top to toe*

Marsha: apalagi kaya buat apasih manggil-manggil orang gajelas, yakalo itu orang (yang dipanggilin) lagi biasa aja, tapi kalo kondisi orangnya lagi spaneng kan kaya “APALO?!!!” terus (si pelaku) yang kaya pura-pura diem kaya “engga engga engga”, kadang sering kaya gitu kan orang-orang yang dipedestrian tapi yang *tidak direvitalisasi* (gak direvitalisasi)

Oh gitu jadi kalo yang revitalisasi (direvitalisasi) ada kemungkinannya tapi ga banyak gitu?

Marsha: uhm kalo buat aku kemungkinannya ga lebih banyak

Jenny: sama sih setuju tapi mungkin balik lagi ke apaya jenis uhm peruntukan kegiatan sih di kawasan itu, kaya gimana ya, kaya pokoknya kalo aku merasa kalo daerah itu ada coffe shop, ada indomart ada perkantoran kaya lebih aman gitu

Jadi jenis penggunaan lahannya ya?

Jenny: iya huuh bener

8. Terkait masalah pelecehan seksual di pedestrian, kira-kira apasih faktor yang mengakibatkan timbul pelecehan seksual di pedestrian ini? Walaupun sebenarnya fisiknya udah cukup bagus.

Mega: kl menurutku ee itu emang internal dari orangnya sih dari pelakunya bukan karena obyeknya yang dilecehkan, bukan karena infrastrukturnya yang gimana gimana, tapi bisa juga infrastrukur tapi yang nomer satu itu emang dari internal orangnya yang itu,eee mungkin edukasinya dia, mungkin lingkungannya terbiasa kaya gitu pokoknya dari internalnya dia ya. Terus bisa juga dari infrastrukturnya, yang mendukung pelecehan kaya gitu bisa lebih leluasa, misalnya tempat yang gelap terus eeh ya bisa kaya gitulah. Tapi ya itu yang paling penting dari individu orangnya sendiri. Dari edukasinya dia sendiri.

Jenny: aku setuju sih sama yang dibilang mega tadi, emang orangnya dan ada ya mungkin beberapa “setting” fisik disitu yang akhirnya malah melonggarkan gitu uhm kegiatan tersebut. Mugkin eee apaya terjadi dengan lebih mudah, misalkan yaudah sebenarnya aman-aman aja cuman mungkin karena tempatnya sepi gelap, terus kaya orang juga susah mengadu, mencari bantuan, dan belum lagi kalo misalkan orang yang berada di sekitar situ justru malah kaya emm apaya gap kaya “salahnya sendiri cewe keluar malem pake apa baju terlalu terbuka” gitu dan ya itu balik lagi ke individu (si pelaku) nya sih

Marsha: sama sih setuju sama mbak Jenny, sama mbak Mega, balik lagi ke orangnya jadi kalo dari aku ee kita juga bingung mau pake baju apa tetep dilecehkan tetep di *catcalling*, bahkan maaf *even* yang sudah pake hijabpun masih apa masih *catcalling*, padahal kan orang udah ketutup ya dari atas sampe bawah, apa yang mau dilihat sih? Jadi semua balik lagi ke personalnya, yaa faktor lingkungan, faktor pendidikan orang tua, pendidikan lingkungan, itu tiga yang lumayan penting sih.

9. Terus punya rekomendasi ga biar *at least* mengurangi pelecahan ini? Adakah rekomendasi yang bisa diberikan di jalur pedestrian baik yang *revitalisasi* maupun yang *tidak direvitalisasi*?

Jenny: aku setuju kalo misalkan penggunaan CCTV bisa membantu, tapi disisilain penggunaan CCTV juga perlu dipertimbangkan sisi *surveilince statenya*, misalkan dari segi kemanan kan apalagi kaya sekarang resolusi CCTV itu super tinggi banget nanti malah dicurigai parno lah *let say* kaya pencurian indentitas di Hong Kong, sampe lihat muka kita detail banget kan nanti malah disalah gunakan. Uhm yang aku rasa mungkin juga penting adalah kalo misalkan kawasan tersebut bisa *mixed use* dan kalo bisa diusahakn bisa *mixed use* sih karena gimana ya kalo misalkan jarak antar bangunan terlalu jauh itu menimbulkan rasa insecure gitu.

Jadi bisa bakal menimbulkan tempat persembunyian ya kalo misal jaraknya jauh-jauh?

Jenny: iya bener banget

Mega: uhmmm karna tadi aku bilang yang paling menentukan itu faktor individunya, jadi yang penting itu edukasi sih. Edukasi ke ya orang-orang kaya gini, mulai dari orang tua, dari sekolah, dari pendidikan, dari lingkungan itu penting banget buat perkembangan apa kepribadian dia gitu. Terus aku tadi juga bilang faktor fisik kan juga bisa mendukung tapi bukan salah tapi bisa mendukung itu ya bener Jenny tadi juga sih *mixed use* penggunaan lahan terus kalo bisa penerangan, penerangan itu penting, terus sama uhm cctv juga penting, terus eeem *call* darurat kaliya, itu kayanya harus bener-bener gak sekadar formalitas ada tapi bener-bener ditindak lanjuti itu, berupa tempat pengaduan darurat dan itu kalo bisa eman bener-bener ditindak lanjuti, soalnya biasanya cuman nerima sebagai pengaduan doang tapi ga ditindak lanjuti sama yang berwenang. Itu bener-bener dimaksimalin bener-bener ditindaklanjuti.

Marsha: sama sih CCTV, nah mungkin aku ambil contoh di Jepang, kalo di Jepang itukan tiap 100m ada CCTV, ada *betternya* kaya gitu sih kita jadi kaya tiap 100m kaya mbak Mega sama mbak Jenny bilang ada CCTV, terus sama telfon daruat sih kalo ada apa-apa soalnya emang kayanya itu membantu kalo misal kita ada apa-apa “oh dimana?” nanti bisa di cek per 100m itu bisa didaerah mana ketahuan keliatan dengan dikonfirmasi adanya CCTV itu tadi. Tapi dengan catetan si pihak polisi ini ga cuman nerima cuman buat pengaduan terus selesai ga ada kabar, harus cepet tanggap sih gitu.

Mega: soalnya kalo sekarang pelecehan ke perempuan itu kaya dianggap biasa aja ya, hal remeh

Jenny: sistemnya gimana ya, kaya perempuan ya wajar digituin gitu

Jadi salah satu solusinya tadi *mixed use* ya soalnya kalopun ada apa-apa jadi mikir-mikir soalnya banyak kegiatan disitu

Marsha: soalnya kalo misal juga kita ngadu kita juga yang disalahin kaya “lagian keluar malem, lagian pulang malem” begitu

Jenny: iya bener banget

10. Kalo dari semua aspek fisik yang ada di pedestrian, kira-kira apasih yang paling penting untuk ditingkatkan guna memenuhi 2 perasaan itu ketika menggunakan pedestrian apa? Baik yang *revitalisasi* maupun yang *tidak direvitalisasi*

Marsha: kalo dari aku lampu penerangan, lampu sih sama tempat sampah, karena bauk itu bikin ga nyaman ya, biarpun yang revitalisasi ataupun ga kan tetep aja orang-orang kita kalo buang sampah mah buang-buang aja.

Jenny: iya banyak yang belum bisa nahan sampang kaya orang Jepang hahaha

Marsha: iya jadi kalo buang mah buang-buang aja. *Even* bagus nih jalanan kita “bagus yah” tapi kok masih nemu plastik bekas minum es teh lah

Jenny: sekece-kece Sudirman masih ada sampah

Marsha: tapi yang nomer satu bener-bener lampu sih, soalnya kadang spot-spot tuh bener-bener ga ada lampu

Jenny: setuju lampu

Mega: ini lebih ditonjolin amannya kan? Lampu menurutku. Mungkin kalo nyaman ada bunga-bunganya, tapi kalo aman lampu.

Jenny: ee kalo menurut aku selain lampu sih eee apaya pengguna transportasi publik di Jakarta kan banyak, jadi adanya *shelter* bis sih, kalo sampah karena aku pribadi masih bisa nahan sampah sih, jadi yaa yaudahlah eem apaya belum jadi kepentingan sih

11. Kalo terkait konektivitasnya nih mbak, kaya konektivitas ke halte, mrt, atau ruang-ruang publik lainnya, adakah perbedaan atau sama aja yang *revitalisasi* atau ga? Kaya sebenarnya lebih terkoneksi yang *tidak direvitalisasi* bahkan pedestrian gitu.

Mega: menurutku kalo konektivitas sama aja sih, soalnya kan kalo konektivitas kan lebih ke transportasi umum, kalo yang revitalisasi (direvitalisasi) pedestriannya kaya ga terlalu ada hubungannya sama konektivitas, konektivitas yang transportasi umum yah. Mungkin konektivitas yang pejalan kakinya lebih nyaman aja

Nyaman yang keduanya atau salah satu?

Mega: yang revitalisasi lah jelas

Jenny: gimana ya, kadang tu haltenya udah bagus, cuman ya allah jembatan penyebarangan itu ga manusiawi banget, kadang JPO-nya gelap jadi kaya yaudahlah pengen nerobos aja meskipun ga ada zebracross karena JPO-nya itu malesin gitu

Marsha: sama sih kalo di Sudirman itu jembatan penyebrangannya bikin kita ga nyaman karena ada yang jualan, terus sempet atapnya bolong-bolong

Oh jadi walaupun terkoneksi tapi kondisi konektivitasnya itu ya yang bikin males?

Marsha: iya bener, cuman baru-baru ini ajasih dibenerin, taun kemarin kan aku naik busway karena biasanya naik kereta, itu udah kita musim hujan tapi alas buat yang naik jembatan itu ada yang becek, ada yang mangap, licin.

Jadi kalo terkoneksi ya terkoneksi aja tapi contoh JPO itu ya yang bikin kita ga nyaman ketika mau menggunakannya?

Jenny: iya gitu dan gimana ya “kok jadinya aksesnya malah lebih enak yang ini ya (moda pribadi)” karena ga mengutamakan pejalan kaki, cobalah jalannya dibuat yang datar-datar aja kenapa ga mobil aja yang lewat terowongan gitulo, kalo misalkan kita pejalan kaki musti lewat JPO dulu

Mega: *Pelican Cross* yang kaya di Sudirman gitu enak sih, cuman kadang-kadang tuh tombolnya ada yang gabisa

Jenny: nah ada juga nih udah ada tombol udah dipencet udah jadi merah terus udah ada pejalan kaki yang lewat tapi masih ada aja kendaraan yang lewat, padahal kan harusnya kendaraan haru berhenti kan.

Marsha: iya kadang kaya gitu kalo aku pulang kerja, udah ada *pelican cross* ya gini (kendaraan) masih ada aja yang nyelonong

Jenny: cuman karena ga ada (pejalan kaki) yang lewat aja (mereka kendaraan tetep lewat)

12. Cuman kalo misalkan kaya gitu, kaya uhm JPO gelap terus atau misalkan kalo mau ke tempat itu misalkan GBK ternyata 500meter sebelum GBK ada orang nongkrong-nongkrong, apakah mencari jalan lain atau lebih bodo amat?

Marsha: kalo aku pribadi lebih baik muter sih cari jalan yang bener-bener orang rame dan ada lampunya, kalo misalkan sepi kaya 500m depan ada yang nongkrong-nongkrong ga jelas terus lampunya agak2 remang aku better muter

Lebih baik muter tapi dengan pertimbangan kondisi jalur pedestriannya juga baik ya?

Marsha & Jenny: iya

Mega: kalo aku bodo amat sih, dicatcalling atau diapakek, pokoknya lurus-lurus aja, yang penting nyampe dulu ajaya

Jenny: kalo aku kayanya tergantung setting waktunya apakah terburu-buru apakah engga, kalo ga terburu-buru ya cari jalan lain cuman kalo lagi terburu-buru yaudah lewat aja

Jadi kalo jalan muter sendiri, tergantung setting waktu? Dan kalopun muter tergantu kondisi pedestriannya? Kalo kebetulan lebih baik meskipun agak muter dikit gitu ya?

Jenny: iya tergantung setting waktu

Marsha: Hu uh

13. Terus kalo untuk pagar berwarna, jalur kuning, jalur hijau itu membantu rasa aman dan nyaman ga selama menggunakan pedestrian?

Jenny: menurut aku kayanya yang penting tuh ada pedestriannya dulu uhm cuman kalo diikuti dengan penghijauan itu lebih baik karena kalo makin nyaman oh berarti makin banyak nih orang yang jalan kaki, jadinya karena rame dengan orang yang sama sama jalan kaki jadi kaya lebih *secure* sih. Dibanding dengan rame tapi cuman ada orang nongkrong kan terus kita kaya risih sendiri ga sih karena diliatin pas kita lewat.

Mega: kalo rthnya itu ngefek buat kenyamanan, soalnya yang ijo-ijo itu bikin rileks dan aku suka jalan di pedestrian yang ada pohonnya, jadi rindang ga bener-bener panas

Marhsa: iya adem, terus kalo tiba2 ada angin itu kaya “ih asik”

Jadi ngefek ya?

Mega: ngefek jadi bikin kenyamanan, banget.

Jenny: oh kalo pager yang bulet-bulet menurut aku, ga khawatirin keserimpet motor sih

Karena ada jaraknya itu tadi ya?

Jenny: iya

Marsha: motor mau belok juga bingung

Jadi mikir-mikir dulu gitu ya mau okupansi pedestrian ini apa engga?

Marsha: iya heeh

Jenny: cuman yang annoying adalah pembatas yang kaya apaya

Mega: yang pager tinggi terus yang ada belokannya

Jenny: iya terus kaya dipotongin katanya buat kursi roda itu, kaya aneh banget. Kaya di Surabaya kan adakan beberapa nih yang ada tiang-tiang gitu di tengah pedestrian, aduh aku gasuka banget, kaya apaan sih ini unfaedah banget

Oh justru itu malah mengganggu ya?

Jenny: iya lumayan keganggu sih

Marsha: iya itu ada tuh di daerah perkantoran kaya mungkin buat pembates buat jalan masuk mobil ke kantor, itu ada 1234 kaya ini apasih

Mega: kalo aku masih ga ngerasa ke ganggu sih

Tapi kalo untuk keamanan mungkin? Gimana? Cukup membantu ga si RTH ini atau si aspek keindahan ini?

Marsha: kalo dari aku keamanan (dari) motor ya karena jalan sama pedestrian itu kan ada pembatasnya kaya taneman jadi ada tanaman ada kaya bingkainya gitu sih kaya gatau apa namanya kaya ada batanya gitu jadi orang kan gabisa masuk. Terus kalo mau masuk jalur motor pun di jalanan mau masuk kantor itu apa kaya jalanan ada jalan kebuka nah itu kan udah dipasang kaya tiang pendek gitu jadi motorpun gabisa lewat sih

Jadi ngefek ya?

Marsha: ngefek sih, ngefek aman dari motor

Jenny: eum rasa aman ngaruh tapi kayanya ga signifikan ya uhm menurut aku cukup tapi ga signifikan sih kaya ga bener-bener kasih impact ya ga luar biasa, karena ya kalo orang selalu aja cari cara buat nerobos sih

Marsha: iya orang indonesia itu punya segala cara, selagi ada jalan itu pasti diterobos

Jenny: haha iya bener

Mega: menurutku juga ga terlalu itu (berfek) buat keamanan, nyaman sih iya

14. Untuk tingkat nyaman aman lebih suka yang mana?

Jenny: kalo aku lebih suka yang revitalisasi ya

Karena udah jelas ya kaya jalan lebar, ada tempat duduk, tempat sampah?

Jenny: iya huuh bener, dan kaya lampu-lampu kan kaya mengundang orang buat jalan kaki disana, jadi lama-lama nyaman gitu dan makin aman

Marsha: terus kadang tiap sabtu ada band apalagi di dekat stasiun Sudirman kan ada taman baru yang diresmiin sama pak Anies,

Jenny: yang dekat mural-mural bukan?

Marsha: iyaa heeh, itu bikin nyaman terus kaya ada mungkin tempat buat selfie kaliya jadi dari jalan itu dia naik sedikit terus nanti turun lagi, itu okesih. Jadi buat" jalan ah mau nonton musik atau apa"

Jenny: iya soalnya kaya disitu 2 taun lalu kaya ga jelas banget, terus gelap bauk

Oh okeoke dengan adanya aktivitas pendukung ini malah bikin nyaman itu tadi ya?

Mega: mungkin perlu kebutuhan dari difabel juga kaliya, kan pedestrian itu mungkin baru dijalan-jalan utama kaya Sudirman itu aja yang udah ada *guiding blocknya*, yang udah pengamannya itu tadi terus udah ada jalur buat kursi roda, kaya gitu. Maksudnya itu kalo dari orang normal ya itu ya enggak kasih kita preferensi yang signifikan banget ya ya biasa aja kan. Mungkin perlu perspektif dari yang difabel gitu itu juga itu ngebantu apa engga yang *revitalisasi* pedestrian dengan penambahan kaya gitu kaliya. Terus kan ga semua jalan *revitalisasi* ada *guiding blocknya* tadi. Ada kan biasanya pedestrian yang jalan masuk kantor itu masih ga ada remnya nah itu agak kesulitan buat difabel juga

Jenny: belum lagi ada yang kaya kepotong pohon kaya ga masuk akal banget

Mega: kalo ga gitu biasanya sempit terus kaya ada pohon yang udah gede jadi itunya (*guiding blocknya*) jadi rusak gitu, soalnya yang lagi digembar-gemborin itu pengarusutaaman gender yang ramah buat anak, perempuan, difabel, orang tua kaya gitu-gitu

Jenny: oiya kalo pager doang itu kalo menurutku kaya misalkan, tapi ini pager gedung sih kalo misalkan terlalu tinggi kalo misalkan lingkungan kok jadinya malah eksklusif banget ya, iyasih banyak yang kaya gitu, terus ni amit-amit nih kalo kita ngerasain kondisi darurat nih gimana kalo mau nyari pertolongan karena sangking tingginya itu (pagar)

15. Menurut tanggapa kalian dengan pedestrian yang banyak aktivitasnya (PKL, dkk) bakal lebih meningkatkan rasa aman dan nyaman atau malah engga? (jalur pedestrian serba guna)

Marsha: kalo dari aku sih gapapa ada pedagang kaki lima, karena kan kalo kita lagi nonton *live music* tetep yah orang indonesia ga jauh-jauh dari jajanan, aus jajan, yang penting si pedagang kaki lima ini dan si pembeli ini sama-sama tertib, ada tempat sampah buang tempat sampah, jangan buang sembarangan, jangan nyuci peralatan mereka disitu kalo bisa ga pake mangkok piring yang dicuci pake yang langsung buang aja itusih jadikan satu lebih mempermudah mereka, mereka ga harus cuci-cuci, kitapun tinggal buang, dan yang penting, buangnya buang tempat sampah.

Jenny: menurut aku dan aku tuh sebenarnya paling mengkhawatirkan banget tuh sama jajanan yang digoreng, karena minyaknya tuh kalo udah kena trotor itu licin, berkerak, susah juga dibersihinnya kalo udah terakumulasi, belum lagi ngotor-ngotorin ehh gimana ya selokannya yang harusnya cuman diisi aer doang malah jadinya ada limbah makanan belum lagi limbah deterjen kan susah banget terurai dan kalo ga ada musim ujan kan kaya ga ngalir terus jadi *super annoying* maksudnya udah bagus tapi tetep orang males jugadeh jalan kaki disitu. Jadi mungkin yaa harus dibatasi dan tertib sih. Coba kaya diperhatiin lagi komoditas yang dijual ini sebenarnya kaya ikutan ngasih dampak yang ga nyaman atau ya gimana ya ya dibatasi.

Mega: Kalo dari aku, sebenarnya gapapa sih ada PKL tapi jangan di jalur pedestriannya, kalo pedestrian ya khusus buat pedestrian aja mungkin kalo misalkan ada pedagang bisa dibikin sentra PKL atau misalnya, itukan dijalan gede gitu ya bisa dibikin sentra PKL jadi lebih terkoordinir, lebih bener-bener bisa diurus di satu titik udah gitu aja bener-bener diurus. Tapi itu bisa juga dibikin kaya semacam *frontage road* jadi mereka jualannya memang dipinggir jalan tapi emang bukan pedestrian juga jadi semacam *frontage road*

Jenny: jadi emang tempat buat deretan PKL-nya

Marsha: mungkin tempat on the spot gitu ya jadi emang udah disedain macem-macem, pedagang PKL ini udah enak gitu buat berjuala juga dan ga mengganggu si pedestriannya ini

Jenny: oya kalo dari aku juga pertimbangin dulu luas lebar pedestriannya, kaya Sabang kan ga terlalu luas ya kaya gerobak udah lebar belm lagi nanti ada mobil ada apa

Marsha: gerobak, pasang tenda, bangku-bangku itu udah makan tmpat banyak.

16. Rekomendasi yang bisa diberikan terkait masalah ini tadi yaitu ya makanan yang kalo bisa tempatnya bisa langsung dibuang gitu ya?

Jenny: atau kalo engga apaya yang makanan yng resiko merusak lingkungannya rendah deh

17. Kalo untuk visibilitas ini bagaimana mbak? Kaya lampu penerangan yang ga semua menerangi pedestrian, malah biasanya kebantu sama megatron dari gedung-gedung sekitarnya, nah bagi kalian ini berpengaruh ga? Atau bisa juga terkait grafiti?

Jenny: Jadi kalo aku kalo mengenai vandalitas mungkin tergantung muatannya ya uhm kaya apakah memuat opresi terhadap satu kelompok atau engga, kalo misalkan masalah penerangan secara spesifik menurutku penerangan itu sebaiknya merata tapi kalo di sekitar situ ada kaya kawasan permukiman harus diwaspadai juga sih polusi cahayanya soalnya satauku kalo misal penerangannya ga terkonsentrasi yang nyebar banget itu sangat-sangat terdifusi itu juga mengganggu ke kualitas tidur nah kalo megatron aku kurang setuju sama keberadaan megatron akrena boros energi banget jadi mending yaudah lampu gitu

Marsha: kalo aku sama

Mega: harusnya kalo penerangan emang merata sih, ga karena ini jalan utama terus full terang terus karena yang ga jalan utama yaudah dibiarin aja

Jenny: iya kadang gang-gang itu suka terlupakan, padahal itu hak kita juga

Marsha: padahal gang-gang itu perlu banget, kalo bisa 50m sekali ada lampu

18. Kalo dari okupansi pengendara bermotor lebih banyak ditemukan di pedestrian yang *revitalisasi* atau *tidak direvitalisasi*?

Marsha: yang *tidak direvitalisasi*

Jenny: sama, mungkin juga menurut aku sebagai orang yang sering bawa motor itu agak kesusahan juga ketika si orang yang jalan ini ga kesorot sama lampu kan, kan jarang pandang malam hari itu terbatas banget, jadi baiknya selalu ada yang dari 2 arah, jadi orang-orang yang di pedestrian itu berhak banget mendapatkan perlindungan dan rasa nyaman karena ada lampu penerangan itu jadikan kelihatan dan enaknya juga dari orang yang bawa kendaraan bermotor jadi kelihatan “oh ada orang nih didepan saya” gitu karena siapa tau nih ada orang yang sebenarnya dia

harus turun ke jalan karena di pedestriannya ada galian, ada gerobak ada kendaraan parkir

Mega: sebenarnya menurut aku di keduanya sih, cuman yang *revitalisasi* itu lebih mendukung kenyamanan buat jalan kaki

Marsha: Balik lagi ke orangnya menurutku karena kalo dia tau tempat itu buat jalan kaki toh ga harus nyerobot kan tapi kalo itu orangnya masa bodo, bebal ya susah sih, jadi kl dari aku faktor utamanya itu orangnya, orangnya itu tau gasih fungsi ini tuh (pedestrian) apa?

Jenny: wajib tertib

Marsha: jadi mau ngasih larangan sebanyak apapun tapi orangnya ga ngeti ya sama aja

Mega: kalo menurut aku peran satpol PP pentng juga sih, jadi jaga di jalan-jalan mana yang engga boleh stop, ga boleh parkir itu peran satpol PP disitu ditingkatkan, ga cuman ada larangan dilarang stop tapi ga ada penjagaan, karena orang kuta ya bebal2

Jenny: kalo aturan emang celahnya untuk dilanggar hahaha

19. Dari kedua pedestrian mana yang lebih memenuhi rasa aman dan nyaman kalian ketika menggunakan pedestrian?

Jenny: lebih merasa nyaman dan aman yang *revitalisasi*

20. Kalo misalkan aspek yang perlu dipertimbangkan guna menunjang keamanan perempuan di pedestrian itu apa? Selain fisik mungkin

Jenny: mungkin menurut aku diawal ini belum familiar harusnya ada penekanan dulu dari pemerintah biar orang itu bisa shifting gitu pola pikirnya bahwa berjalan kaki itu kalo misalkan banyak bisa meningkatkan aman dan nyaman dan mungkin ketika udah banyak nih yang menggunakan pdestrian juga akhirnya lebih terdorong untuk merevitalisasi kawasan yang belum direvitalisasi dan edukasi jugasih.

Mega: iyasih edukasi sih penting juga, regulasi, terus sama pengendalian, kalo regulasi kan berupa tindakan prefentif berupa mencegah seperti udah ditentukan kalo kamu gini dapet punishment kaya gini, kalo pengendalian ya penegakan regulasi itu dari pemerintah dan masyarakat, kalo msasyarakat mungkin lebih ke edukasi.

Marsha: iya sama sih edukasi sama regulasi sih penting

21. Engagement dari komunitas itu perlu ga sebenarnya?

Jenny: kadang tu kalo komunitas itu gimananya ya, akutu sebenarnya percaya kalo punya audience yang spesifik itu bagus cuman disisi lain itu tricky gitu kalo misalkan uhm audience nya itu terlalu segmented gitu soalnya kan gimana ya inskusifitas itu bisa jadi ilusi kan, misalkan komunitas ini ternyata jangkauannya kelas menengah keatas, padahal kan pengguna jalan kan ga cuman dari kelas ekonomi itu aja kan kaya takutnya messagenya itu ga tersampaikan, cuman disini aku melihat situasinya pemerintah masih bisa punya banyak andil dengan mengcounter balik dengan menggunakan wewenangnya yang luas gitu

22. Berati jatohnya jadi sosialisasi juga ya? Tapi dengan idenya dari pemerintah karena kalo komunitas takutnya terlalu tricky gitu ya?

Jenny: iya heeh, belum lagi kalo misalkan pesannya mau disampaikan dengan fokus cuman ternyata yaitu audience kurang banyak akhirnya yaudah informasinya cuman berputar-putar di circle yaitu itu aja ga perlu2 banget sih dikasi masukan

Marsha: perlu sih baik yang revitalisasi apa engga biar mereka tau oh ternyata kalo di pedestrian itu aturannya kaya begini, dari pemerintah dan sosialisasi ke masyarakat umum kaya PKL, ojol biar mereka tau oh gaboleh jualan, stop disini gitu

Mega: kalo revitalisasi sebenarnya butuh buat semua jalan, dan regulasinya juga perlu buat semua juga ga cuman segmented kaya jalan mana jalan mana, terus bener sih sosialisasi juga penting sih, terus ga sekadar kasih larangan tapi juga ngasih solusi juga, ga sekadar regulasinya ngelarang ini itu ini itu tapi kasih solusi juga misalkan PKL kan gabole berjualan disini situ terus gimana yaitu solusinya mungkin sentra PKL

23. Harapanya apa dengan adanya perancangan pedestrian ramah perempuan?

Jenny: harapannya nanti pedestriannya jangan dianggurin

Marsha: kalo udah dibagusin ya kalo bisa sosialisasi sih

Mega: lebih banyak digunain sih, dan kalo aku pribadi ya, kenapa lebih suka jalan kaki kalo konektivitas transportasinya juga gampang maksudnya ga jauh-jauh dari halte yaitu aku oke-oke aja kalo jalan tapi kalo jauh ya mikir-mikir
Jadi kalo bisa konektivitas transportasi umum itu juga terkoneksi sama pedestrian jadi perempuan ga perlu jauh-jauh mengakses itu ya?

Mega: iya bener,

Jenny : setuju

PROFIL PENULIS



Penulis bernama lengkap Nabila Dwiputri kelahiran Surabaya 29 Juni 1998 mengenyam pendidikan dari SD hingga SMA di Surabaya yang melanjutkan studi strata satu departemen Perencanaan Wilayah dan Kota di Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Masa kuliahnya diisi dengan berbagai jenis kegiatan mulai dari menjadi anggota aktif selama dua tahun di organisasi kepemudaan Surabaya atau biasa disebut dengan *Surabaya Youth* hingga organisasi kampus yang aktif sebagai pemandu LKMM Pra-TD hingga TD. Ketertarikan penulis terhadap studi literasi dan kesetaraan gender menjadi latar belakang penulis memilih topik penelitian ini sebagai fokusnya, hingga saat ini penulis masih aktif mendalami ilmu perencanaan kota dalam perspektif gender.