

Dr. Hendri: Kota Sehat Bukan Milik Kendaraan, Melainkan Ruang Aman bagi Pejalan Kaki

Updates. - KORLANTAS.ID

Apr 24, 2026 - 06:38



Dr. Ir. Hendri, ST., MT Wartawan Utama Ketua Umum Jurnalis Nasional Indonesia (JNI)

OPINI - Seberapa sehat sebuah kota jika seorang anak harus menyeberang jalan dengan berlari karena kendaraan tidak mau berhenti? Seberapa manusiawi sebuah trotoar jika pengguna kursi roda terpaksa turun ke badan jalan, lansia

tersandung permukaan yang rusak, atau ibu yang membawa kereta bayi tidak dapat melewati tiang, parkir kendaraan, dan lapak yang menutup jalur? Pertanyaan ini tampak sederhana, tetapi jawabannya menentukan apakah kota dibangun untuk manusia atau semata-mata untuk memperlancar mesin.

Selama ini, predikat kota sehat sering dihubungkan dengan rumah sakit, puskesmas, taman, kebersihan, dan pengendalian penyakit. Semua itu penting. Namun, kesehatan juga dibentuk oleh keputusan tata ruang dan transportasi yang ditemui warga setiap hari. Kota yang membuat perjalanan pendek harus ditempuh dengan kendaraan bermotor telah mengurangi kesempatan warganya bergerak. Sebaliknya, kota yang memungkinkan orang berjalan menuju sekolah, pasar, halte, kantor, tempat ibadah, dan fasilitas kesehatan sedang menyediakan sarana pencegahan penyakit yang murah sekaligus demokratis.

Faktanya, persoalan kurang bergerak sudah nyata. Badan Kebijakan Pembangunan Kesehatan Kementerian Kesehatan melaporkan bahwa Survei Kesehatan [Indonesia](#) 2023 menunjukkan 37,4 persen penduduk berusia 10 tahun ke atas kurang melakukan aktivitas fisik. Sebanyak 48,7 persen responden yang kurang aktif menyebut tidak memiliki waktu. Temuan tersebut dipublikasikan kembali oleh [BKPK Kementerian Kesehatan pada 2025](#).

Data itu tidak berarti seluruh kekurangan aktivitas fisik disebabkan buruknya trotoar. Pola kerja, kebiasaan, usia, kondisi kesehatan, dan lingkungan keluarga juga berpengaruh. Namun, menurut analisis penulis, desain kota menentukan apakah aktivitas fisik dapat menyatu dengan kehidupan sehari-hari. Warga yang berjalan sepuluh menit ke halte dan sepuluh menit dari halte menuju kantor tidak harus menyediakan waktu khusus untuk berolahraga. Karena itu, trotoar yang terhubung dengan angkutan umum adalah infrastruktur kesehatan, bukan sekadar pelengkap jalan.

Risiko keselamatan pun tidak dapat dipandang ringan. Laporan Organisasi Kesehatan Dunia tentang keselamatan jalan tahun 2023 mencatat sekitar 1,19 juta kematian akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahun di seluruh dunia. Sebanyak 23 persen korban meninggal adalah pejalan kaki. Data global ini tidak boleh diperlakukan sebagai angka nasional, tetapi memberikan peringatan mengenai kerentanan manusia yang tidak dilindungi badan kendaraan. Organisasi tersebut juga menegaskan bahwa kematian pejalan kaki meningkat dari 2010 hingga 2021 dan menyerukan sistem transportasi yang [menempatkan manusia, bukan mobil, sebagai pusat kebijakan](#).

Di banyak kota, masalah pejalan kaki bukan sekadar ketiadaan trotoar. Jalurnya dapat terputus tiba-tiba, terlalu sempit, licin, berlubang, gelap, tanpa pohon peneduh, atau tidak memiliki drainase yang baik. Ada trotoar yang berubah menjadi tempat parkir, jalur sepeda motor, lokasi penumpukan bahan bangunan, bahkan ruang permanen bagi utilitas yang dipasang tanpa koordinasi. Jalur pemandu bagi penyandang disabilitas netra kadang berakhir pada tiang, lubang, atau dinding. Secara fisik trotoar ada, tetapi secara fungsional hak berjalan kaki belum tersedia.

Kekeliruan itu lahir dari cara pandang yang menganggap jalan terutama sebagai ruang kendaraan. Ketika kemacetan terjadi, jawaban paling cepat sering berupa pelebaran badan jalan atau pembangunan fasilitas yang mempercepat arus

kendaraan. Ruang pejalan kaki mendapat sisa. Padahal setiap perjalanan dengan angkutan umum selalu dimulai dan diakhiri dengan berjalan kaki. Halte yang bagus tidak banyak membantu jika warga harus mempertaruhkan keselamatan untuk mencapainya. Trotoar dan transportasi publik ibarat dua mata rantai; satu mata rantai putus membuat seluruh perjalanan kehilangan fungsi.

Konstitusi telah memberikan dasar yang kuat. Pasal 28H ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik [Indonesia](#) Tahun 1945 menjamin hak setiap orang untuk memperoleh lingkungan hidup yang baik dan sehat. Pasal 34 ayat (3) menegaskan tanggung jawab negara atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak. Dalam konteks kota, trotoar yang aman, penyeberangan yang terlindungi, penerangan, dan akses ke angkutan umum merupakan bagian dari fasilitas umum yang menopang kesehatan serta keselamatan.

Hak pejalan kaki diatur lebih tegas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang [masih berlaku dan telah diubah melalui Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023](#). Pasal 106 ayat (2) mewajibkan pengemudi kendaraan bermotor mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Pasal 131 ayat (1) menyatakan bahwa pejalan kaki berhak atas fasilitas pendukung berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain. Ayat (2) memberikan hak prioritas kepada pejalan kaki saat menyeberang di tempat penyeberangan.

Penataan ruang juga tidak boleh mengabaikan pejalan kaki. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023, menempatkan rencana penyediaan dan pemanfaatan prasarana serta sarana jaringan pejalan kaki sebagai bagian dari rencana tata ruang wilayah kota melalui Pasal 28 huruf c. Artinya, trotoar bukan proyek kosmetik yang dibangun menjelang penilaian atau perhelatan, melainkan jaringan yang harus direncanakan dalam struktur kota.

Pedoman pelaksanaannya tersedia dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. Peraturan yang [tercatat masih berlaku](#) tersebut menyatakan dalam Pasal 2 ayat (2) bahwa jaringan pejalan kaki ditujukan agar aman, nyaman, dan manusiawi sehingga mendorong masyarakat berjalan kaki serta menggunakan transportasi publik. Pasal 16 juga mengharuskan pelibatan masyarakat dalam perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatannya.

Dimensi keadilan semakin jelas dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas. Pasal 18 menjamin hak penyandang disabilitas untuk mendapatkan aksesibilitas dalam memanfaatkan fasilitas publik dan memperoleh akomodasi yang layak. Undang-undang tersebut [berstatus berlaku](#). Komitmen internasionalnya diperkuat melalui Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 yang mengesahkan *Convention on the Rights of Persons with Disabilities*. Karena itu, bidang miring, permukaan rata, jalur pemandu, sinyal suara, dan penyeberangan yang dapat digunakan secara mandiri bukan kemurahan hati pemerintah. Semuanya adalah bentuk pemenuhan hak.

Ada pendapat bahwa ruang jalan yang terbatas harus diprioritaskan untuk

kendaraan karena mobilitas ekonomi bergantung pada kelancaran lalu lintas. Argumen ini hanya benar apabila mobilitas disamakan dengan pergerakan kendaraan. Tujuan transportasi sesungguhnya adalah memindahkan manusia dan barang secara aman serta efisien. Satu jalur pejalan kaki yang terhubung ke angkutan massal dapat melayani banyak orang tanpa menambah antrean kendaraan. Jalan yang nyaman dilalui pejalan kaki juga memperluas akses pelanggan bagi toko, pasar, dan usaha kecil di sepanjang koridor.

Pendapat lain menyalahkan cuaca panas, hujan, atau kemalasan warga sebagai alasan orang enggan berjalan. Iklim memang memengaruhi pilihan perjalanan, tetapi lingkungan menentukan berat-ringannya pilihan tersebut. Trotoar tanpa pohon, drainase buruk, penyeberangan jauh, dan ancaman kendaraan membuat berjalan kaki terasa sebagai hukuman. Kota tidak dapat meminta warga hidup aktif sambil menyediakan ruang yang membuat aktivitas itu berbahaya. Pohon peneduh, kanopi pada titik tertentu, tempat duduk, air minum, dan jalur yang tidak terputus dapat mengubah perjalanan yang melelahkan menjadi kegiatan wajar.

Persoalan pedagang kaki lima juga perlu diselesaikan secara adil. Pedagang bukan musuh pejalan kaki; keduanya sama-sama membutuhkan ruang kota. Penggusuran tanpa solusi hanya memindahkan masalah dan memukul penghidupan keluarga kecil. Namun, membiarkan seluruh lebar efektif trotoar tertutup juga merampas hak warga lain. Pemerintah daerah harus menata zona berdagang berdasarkan lebar jalur, waktu pemanfaatan, arus pejalan kaki, sanitasi, dan akses darurat, disertai relokasi yang layak apabila ruang tidak mencukupi. Prinsipnya sederhana: kegiatan ekonomi dapat hidup, tetapi jalur bebas hambatan harus tetap tersedia.

Pemerintah kota perlu memulai dengan audit jaringan, bukan sekadar menghitung panjang trotoar. Audit harus menilai kesinambungan rute, lebar efektif, kualitas permukaan, penerangan, keteduhan, drainase, aksesibilitas, keamanan penyeberangan, hambatan, serta keterhubungan dengan halte dan pusat kegiatan. Penyandang disabilitas, anak, perempuan, lansia, pengemudi angkutan umum, pedagang, dan warga sekitar harus dilibatkan. Pengalaman pengguna sering menemukan bahaya yang tidak terlihat dari meja perencanaan.

Hasil audit harus diterjemahkan menjadi rencana lima tahunan dengan prioritas yang transparan. Kawasan dalam radius berjalan kaki dari sekolah, pasar, rumah sakit, terminal, stasiun, halte, taman, dan kantor pelayanan publik harus didahulukan. Setiap proyek jalan wajib menyertakan desain pejalan kaki sejak awal, bukan menambahkannya setelah ruang habis. Pemerintah juga perlu menetapkan jalur alternatif yang aman selama pekerjaan konstruksi agar pejalan kaki tidak diarahkan begitu saja ke badan jalan.

Keselamatan di persimpangan harus diperbaiki melalui zebra silang yang terlihat jelas, lampu penyeberangan dengan waktu memadai, pulau pelindung pada jalan lebar, penerangan, penertiban parkir dekat simpang, dan desain yang memperlambat kendaraan. Zona sekolah, permukiman padat, pasar, dan pusat kegiatan layak menerapkan batas kecepatan rendah yang diawasi secara konsisten. Penyeberangan sebidang yang aman harus diprioritaskan ketika memungkinkan karena jembatan atau terowongan yang bertanggung dapat memindahkan beban dari kendaraan kepada anak, lansia, dan penyandang disabilitas.

Penegakan hukum pun tidak boleh musiman. Sepeda motor yang memakai trotoar, kendaraan yang menutup zebra silang, parkir yang memutus jalur, serta proyek yang membiarkan lubang terbuka harus ditindak. Namun, penertiban perlu dibarengi penyediaan parkir, ruang bongkar muat, dan pengaturan kawasan yang masuk akal. Hukum yang hanya menghukum pengguna tanpa membenahi desain akan menghasilkan pelanggaran berulang.

Keberhasilan harus diukur dan diumumkan. Pemerintah daerah dapat menggunakan indikator panjang jaringan yang benar-benar tersambung, persentase halte dan sekolah yang dapat dicapai melalui jalur aman, jumlah penyeberangan aksesibel, tingkat hambatan trotoar, kecepatan kendaraan, jumlah korban pejalan kaki, jumlah pengguna, serta kepuasan kelompok rentan. Data tersebut perlu ditampilkan dalam dasbor publik dan menjadi dasar penganggaran tahun berikutnya. Dengan demikian, trotoar dinilai dari fungsinya, bukan dari mahalnyanya batu pelapis.

Kota sehat pada akhirnya adalah kota yang memberi warganya kebebasan untuk bergerak tanpa rasa takut. Anak dapat berjalan ke sekolah, pekerja mencapai halte, lansia beraktivitas, penyandang disabilitas bepergian secara mandiri, dan usaha lokal mendapat arus pengunjung. Ketika ruang kota dibagi lebih adil, kesehatan, keselamatan, lingkungan, dan ekonomi bergerak ke arah yang sama. Kota yang baik tidak memaksa setiap orang memiliki kendaraan untuk menjalani kehidupan. Ia menyediakan jalan—dalam arti yang paling manusiawi—agar semua warga dapat melangkah.

Jakarta, 24 April 2026

Dr. Ir. Hendri, ST., MT

Wartawan Utama

Ketua Umum Jurnalis Nasional [Indonesia](#) (JNI)