

Jl. Thamrin—Sudirman

Jakarta juga terkenal, dan teringat, akan poros historis Utara-Selatannya. Dari Pelabuhan Sunda Kelapa, Kota, Jalan Gajah Mada-Hayam Wuruk, Gambir, dan Lapangan Monas, Jl. Thamrin, Jl. Sudirman dan Kebayoran Baru. Poros sepanjang lebih dari 15 km ini merangkum empat abad sejarah Jakarta, lengkap dengan masing-masing tipologi dari setiap periode yang begitu berbeda satu sama lain. Jakarta Kota adalah masa VOC paruh abad ke-17, Jalan Gajah Mada-Hayam Wuruk menandai zaman *Queen of The East*. Pada abad ke-19, Gambir resmi menjadi Nieuw Batavia menandai akhir VOC dan mulainya pemerintahan kolonial. Sampai pertengahan abad ke-19 seolah-olah ada dua kota, *Oud Batavia* (Kota) dan *Nieuw Batavia* dengan pusatnya *Koningsplein* (sekarang Monas). Pada 1920-an, *Nieuw Gondangdia* dan Menteng adalah tata kota modern, kota taman yang mulai sepenuhnya mengadoopsi mobil dalam tata kota modern. Sementara itu, Thamrin-Sudirman adalah era Soekarno dengan Hotel Indonesia, bundaran, patung-patung, Senayan. Sebuah penyambutan selamat datang pada tamu-tamu Asian Games IV pada 1962.

SEBUAH BERITA TENTANG AREA PEJALAN KAKI

Sutiyoso—Gubernur DKI Jakarta era itu—sengaja memilih Thamrin sebagai jalan percontohan bagi pembangunan kawasan pedestrian karena jalan ini dianggap sebagai etalase Jakarta.

Sebenarnya, penataan jalur pedestrian sudah muncul sejak kepemimpinan Ali Sadikin. Lalu, gagasan penataan tersebut dibangkitkan kembali pada era Sutiyoso dengan konsep yang lebih matang. Konsepnya berangkat dari tingginya pertumbuhan perkantoran dan pusat-pusat perdagangan sehingga dibutuhkan jalur pedestrian yang mampu menghubungkan antartempat dengan berjalan kaki. Pola ini meneruskan pola lama yang sudah ada sebelumnya. “Seperti di kawasan Menteng, dulu trotoarnya putus-putus,” Ujar Dwi Bintarto, Kepala Subdinas Taman Pemprov DKI.

Penataan jalur pedestrian di kawasan Sudirman-Thamrin ini fungsi awalnya untuk mempermudah pejalan kaki agar dapat "melompat" dari gedung satu ke gedung lain tanpa menggunakan kendaraan. Kondisi trotoar yang nyaman diharapkan bisa membangkitkan budaya berjalan kaki. Jika itu terwujud, pemakaian kendaraan pribadi akan bisa dikurangi, dan pada akhirnya dapat menekan polusi.

Penataan lalu dititikberatkan pada kenyamanan pengguna jalur—selain pejalan kaki, ada orang dengan keterbatasan seperti penyandang cacat. Faktor kenyamanan dan fungsi lalu menjadi prioritas utama. Salah satunya dengan pemilihan material bangunan

yang berkualitas.

Jalur pedestrian di kawasan ini terdiri dari tiga jenis bahan baku yang memiliki fungsi berbeda. Bahan-bahan tersebut meliputi batu basal, floor hardener (lantai berwarna merah yang terbuat dari beton) dan tegel kuning berkontur. "Kami ingin trotoar ini dapat memanesiakan manusia," ungkap Dwi.

Cobalah perhatikan struktur dan pola pada jalur pedestrian yang ada di Thamrin. Sepintas warna merah mendominasi bak karpet merah yang terhampar di sisi jalan. Namun perhatikan lebih detail lagi, maka akan ditemukan sebuah pola. Terdapat kotak yang dibentuk dari batu basal. Fungsinya untuk memberi peringatan kepada para tunanetra yang melintas. Jika permukaan batu basal yang kasar sudah tersentuh oleh tongkatnya, berarti ia hampir keluar dari jalur pedestrian.

Begitu pula dengan tegel kuning yang dapat ditemui di sejumlah titik. Tegel ini berkontur tidak rata, biasanya terdapat menjelang pintu masuk pagar sebuah gedung. Fungsinya sebagai sinyal agar tunanetra dapat berhati-hati karena ada benda menghalangi atau memasuki areal lalu lalang kendaraan.

Kenyamanan tidak sebatas pada pemilihan material penunjang kenyamanan. Lebar trotoar juga ditambah menjadi 4-8 meter. "Agar ruang gerak pejalan kaki semakin luas," ujar Dwi. Pengguna kursi roda juga tak perlu khawatir karena setiap jalur yang bertemu dengan pintu masuk gedung sengaja dibuat landai. Dengan demikian, pengguna kursi roda tidak perlu bantuan orang lain hanya karena harus naik dan turun kursi.

Menciptakan jalur pedestrian yang ideal ternyata tidak mudah. Pemprov beralih masih kekurangan dana. Miliaran rupiah sudah digelontorkan untuk membenahan jalur pedestrian kawasan Sudirman-Thamrin. Giliran kemudian adalah Jalan Gatot Subroto dan HR Rasuna Said, Kuningan, Jakarta Selatan. Untuk itu telah disiapkan anggaran masing-masing sebesar 1,5 miliar dan 1,7 miliar rupiah. "Dana tersebut relatif belum cukup untuk rencana program secara keseluruhan," tutur Dwi.

Namun, Dinas Pertamanan mengaku tak kehabisan akal. Dibuatlah program kemitraan dengan para pemilik gedung yang sisi jalannya akan dilewati proyek trotoar ini. "Kami mengirim surat pengajuan kerja sama kepada para pemilik gedung agar mau menyumbang sebagai bentuk kepedulian sosialnya untuk masyarakat," ujarnya.

Untuk beberapa proyek percontohan seperti Jalan Thamrin dan kawasan Menteng, hasilnya lumayan menggembirakan. Beberapa mau menyumbang dana. Bahkan sebuah hotel di Menteng bersedia membiayai penyelesaian jalur pedestrian mulai dari Jalan Sidoarjo hingga Jalan Muhammad Yamin.

Bentuk kemitraan tidak hanya partisipasi dana. Ada juga bentuk dukungan dengan jalan meminjamkan sebidang lahan yang bersinggungan dengan trotoar agar dapat dilakukan pelebaran jalur pedestrian. Seperti yang terjadi di Jalan Thamrin, tepatnya di depan Gedung BPPT. Gedung tersebut meminjamkan lahannya sehingga trotoar dapat diperlebar hingga 8 meter tanpa pagar. Kompensasinya, pemilik gedung akan dibebaskan dari Pajak Bumi dan Bangunan (PBB).