

BAB V KESIMPULAN

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari penelitian ini menegaskan bahwa persoalan alih fungsi trotoar di kawasan RS Fatmawati hingga UPNVJ tidak dapat disederhanakan sebagai isu ketertiban ruang atau kenyamanan pejalan kaki semata. Inti dari permasalahan terletak pada kompleksitas relasi antaraktor, baik formal maupun informal, yang membentuk sistem pemanfaatan ruang kota secara tidak resmi, tetapi berlangsung stabil. Alih fungsi trotoar menjadi lahan parkir liar dan lapak PKL terjadi bukan dalam kevakuman kebijakan, melainkan dalam kondisi lemahnya pengawasan dan ketidakhadiran negara sebagai pengelola ruang publik. Situasi ini mengarah pada pembentukan ruang-ruang abu-abu (*gray spaces*) di mana praktik legal dan ilegal berdampingan dalam logika transaksional. Negara gagal hadir sebagai pemilik otoritatif ruang, dan kekuasaan atas trotoar justru dikelola oleh aktor-aktor lokal seperti ormas, ketua RT, bahkan institusi swasta seperti perumahan dan kampus, yang memungut biaya sewa dan mengklaim hak atas ruang publik.

Pertama, penelitian ini menemukan bahwa alih fungsi trotoar tidak bisa dilepaskan dari eksistensi dan kebutuhan aktor-aktor marginal kota, seperti pedagang kaki lima dan juru parkir liar. Mereka bukan semata pelanggar tata ruang, melainkan bagian dari sistem *survival* ekonomi kota. Melalui mekanisme informal seperti iuran kepada "penanggung jawab lapangan", akses terhadap ruang kota ditentukan bukan oleh regulasi formal, tetapi oleh jaringan patronase yang telah mengakar. Dalam banyak kasus, mereka mengandalkan jaminan dari pihak-pihak yang memiliki kuasa secara *de facto*, seperti ormas atau aparat lokal, untuk dapat bertahan di atas ruang yang secara hukum milik publik.

Dalam konteks ini, kebijakan penataan ruang menjadi tidak relevan bila tidak mengakomodasi realitas sosial-ekonomi masyarakat yang bergantung pada ruang informal untuk penghidupan mereka.

Kedua, ketidakefisienan kebijakan dan lemahnya pengawasan menciptakan kondisi di mana institusi informal lebih dipercaya oleh warga ketimbang sistem resmi. Contohnya, parkir liar di sekitar Pasar Pondok Labu tetap diminati karena tarifnya lebih murah dan fleksibel dibandingkan parkir resmi, meskipun fasilitas resmi sebenarnya tersedia. Ini menunjukkan bahwa masyarakat bertindak rasional berdasarkan pertimbangan efisiensi ekonomi, sementara kebijakan tata ruang tidak mampu menjawab kebutuhan tersebut secara adaptif. Alih-alih melakukan penegakan hukum secara tegas, aparat seperti Satpol PP kerap menjalankan tindakan simbolik semata, seperti meminta PKL untuk pindah sementara saat razia tanpa tindak lanjut yang berkelanjutan. Fenomena ini memperlihatkan adanya kebijakan yang tidak dijalankan dengan konsisten dan tidak menyentuh akar persoalan.

Ketiga, konsep ruang publik dalam kasus ini mengalami pergeseran makna. Trotoar sebagai ruang yang seharusnya terbuka dan inklusif telah mengalami privatisasi terselubung oleh aktor-aktor non-negara. Kepentingan pasar dan elite lokal mengambil alih peran negara dalam mengelola ruang kota. Praktek sewa-menyewa trotoar oleh perumahan maupun institusi pendidikan seperti Universitas BSI mencerminkan gejala POPS (*Privately Owned Public Spaces*) yang secara formal masih disebut ruang publik, namun secara de facto telah menjadi komoditas privat. Hal ini sejalan dengan kritik Setha Low mengenai cara negara dan pemilik modal mengatur ruang kota melalui insentif, *zoning*, dan pengaturan administratif yang berujung pada eksklusivitas. Dalam hal ini, masyarakat bukan hanya dikalahkan oleh ketidakhadiran negara, tetapi juga oleh kooptasi kepentingan privat terhadap ruang publik.

Keempat, penting untuk dicatat bahwa fungsi trotoar tidak hanya bersifat teknis sebagai jalur pejalan kaki, tetapi juga sebagai ruang sosial yang reflektif terhadap budaya kota.

Warga memanfaatkan trotoar untuk berinteraksi, bekerja, beristirahat, bahkan sekadar menunggu, seperti yang dilakukan oleh pengemudi ojek *online* di kawasan RS Fatmawati. Ini menunjukkan bahwa penyusunan kebijakan tata ruang harus pula mempertimbangkan aspek kultural dan sosial-budaya warga kota. Upaya mendorong masyarakat agar berjalan kaki—sebagai bentuk mobilitas berkelanjutan—tidak cukup dengan membangun infrastruktur fisik yang representatif, melainkan juga membutuhkan pendekatan yang memahami dan merespons kebiasaan, kebutuhan, serta dinamika lokal.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa solusi atas permasalahan alih fungsi trotoar harus dibangun secara multidimensional. Kebijakan yang dihasilkan tidak boleh tumpang tindih, melainkan harus disusun secara rapi dan menyeluruh dengan memperhatikan keberadaan seluruh aktor. Ini meliputi penyediaan ruang legal bagi PKL, penataan sistem parkir murah dan aman, pemberian pekerjaan alternatif yang layak bagi juru parkir liar, hingga perancangan ruang kota yang secara sadar mendorong budaya berjalan kaki. Fungsi trotoar harus dikembalikan sebagai milik bersama (*common goods*) yang menjamin hak semua warga kota, terutama yang paling rentan. Tanpa pembaruan kebijakan yang inklusif, adil, dan berorientasi pada pelayanan publik yang sejati, maka keberadaan ruang publik akan terus dikontrol oleh logika transaksional dan eksklusivitas yang mengabaikan prinsip keadilan sosial dalam tata ruang kota.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Praktis

Dari hasil penelitian ini, beberapa saran praktis dapat diajukan untuk meningkatkan pemanfaatan barang publik berupa trotoar di kawasan RS Fatmawati hingga UPV “Veteran” Jakarta oleh pemangku kebijakan. Saran ini ditujukan untuk pihak terkait dalam menciptakan kebijakan baru yang dapat mengurangi praktik alih fungsi trotoar di dalam ruang publik urban.

Pertama, perlu adanya kebijakan baru yang berbasis bukti (*evidence-based policy*) untuk menanggulangi praktik alih fungsi trotoar di kawasan RS Fatmawati hingga Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta. Kebijakan ini harus mengakui bahwa alih fungsi trotoar bukan sekadar permasalahan ketertiban atau pelanggaran, melainkan merupakan gejala dari ketimpangan pengelolaan ruang dan ketidakhadiran negara dalam menjamin aksesibilitas ruang publik bagi semua warga. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa aktor-aktor informal seperti PKL dan juru parkir liar sebenarnya bukan sepenuhnya “bebas” dalam menguasai trotoar, melainkan terikat pada sistem yang dikuasai oleh pihak lokal, mulai dari RT, ormas, oknum Satpol PP, hingga pihak swasta yang mengklaim trotoar sebagai bagian dari properti mereka. Hal ini menunjukkan adanya privatisasi informal terhadap ruang publik yang mestinya dikelola negara. Pemerintah perlu mengambil alih kendali atas ruang ini dengan menciptakan sistem yang adil bagi semua, misalnya melalui penataan ulang kawasan berdagang yang legal, terjangkau, dan strategis untuk PKL agar mereka tetap dapat mengakses penghasilan tanpa harus “menyewa” ruang publik dari oknum. Selain itu, pemerintah juga perlu menyelenggarakan sistem parkir resmi yang tarifnya bersaing dengan parkir liar. Parkir resmi ini harus berbasis sistem digital, mudah diakses, memiliki pengawasan memadai, dan dikelola secara profesional oleh pemerintah daerah atau BUMD. Agar aspek sosialnya tetap dijaga, para juru parkir liar yang terdampak bisa direkrut dan dilatih sebagai petugas parkir resmi, sehingga program ini tidak hanya menertibkan ruang tetapi juga membuka lapangan kerja dan menata sistem distribusi ekonomi informal.

Kedua, pembenahan harus dilakukan pada sistem pengawasan dan penegakan aturan oleh Satpol PP, yang selama ini sering kali bersifat seremonial dan tidak menyelesaikan masalah secara jangka panjang. Meskipun masyarakat telah disediakan kanal pelaporan seperti aplikasi JAKI, dan saluran pengaduan langsung, proses tindak lanjut yang dilakukan hanya berupa tindakan sementara seperti pengusiran singkat dan dokumentasi foto, tanpa ada mekanisme pemantauan dan sanksi lanjutan yang tegas.

Padahal, tanpa sistem pengawasan yang kuat dan konsisten, ruang publik akan selalu kembali ke kondisi semula. Oleh karena itu, pengawasan harus dilengkapi dengan indikator kinerja petugas yang transparan dan dievaluasi secara berkala. Pemerintah juga perlu menerapkan sanksi administratif maupun pidana ringan terhadap pihak-pihak yang melakukan pungutan liar, mengkomersialkan ruang publik, atau menyalahgunakan wewenang. Di samping itu, perlu dikembangkan sistem audit publik yang memungkinkan masyarakat mengetahui sejauh mana pelaporan mereka ditindaklanjuti, agar tercipta akuntabilitas dan kepercayaan terhadap lembaga penegak aturan. Pelibatan komunitas warga dalam pengawasan juga bisa menjadi pendekatan partisipatif yang memperkuat efektivitas kebijakan.

Ketiga, upaya membangun kultur berjalan kaki harus menjadi prioritas dalam agenda pembangunan kota. Meskipun sistem transportasi massal seperti TransJakarta, MRT, dan LRT terus berkembang, kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki belum menjadi perhatian utama. Trotoar yang rusak, minim penerangan, banyak halangan fisik, dan kurangnya ruang teduh membuat aktivitas berjalan kaki terasa menyulitkan dan tidak manusiawi. Hal ini menciptakan siklus negatif: ketika pejalan kaki tidak merasa nyaman, maka penggunaan trotoar menurun, dan ruang tersebut menjadi lebih mudah dikuasai oleh kepentingan lain. Oleh karena itu, pembangunan kultur jalan kaki harus dilakukan melalui pendekatan multidimensi. Fisiknya harus diperbaiki—trotoar dilebarkan, dilindungi dari kendaraan, diberi vegetasi peneduh, dan dilengkapi fasilitas inklusif untuk lansia dan penyandang disabilitas. Dari sisi regulasi, perlu ada standarisasi desain trotoar di Jakarta agar tidak timpang antarwilayah. Dari sisi sosial, dibutuhkan kampanye dan edukasi publik yang mendorong masyarakat untuk memilih berjalan kaki, misalnya dengan mempromosikan gaya hidup sehat, atau menjadikan jalan kaki sebagai bagian dari gaya hidup urban. Pemerintah juga bisa mendorong sektor swasta dan institusi pendidikan untuk menyediakan fasilitas pendukung seperti tempat duduk, toilet publik, dan penyeberangan aman, sehingga berjalan kaki menjadi pilihan yang rasional dan menyenangkan.

Jika ruang publik ingin berfungsi inklusif, maka membangun budaya berjalan kaki bukan lagi pelengkap, tetapi fondasi dari tata kota yang adil.

5.2.2 Saran Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini membuka ruang eksplorasi lebih lanjut dalam kajian ruang publik, kebijakan kota, dan relasi kuasa antara aktor formal dan informal dalam pengelolaan ruang urban. Aktor formal dalam penelitian ini meliputi Dinas Perhubungan dan Rukun Tetangga (RT). Sedangkan, aktor informal merupakan pejalan kaki, pedagang kaki lima (PKL), juru parkir liar, dan organisasi masyarakat (ormas). Pertama, diperlukan penelitian lanjutan yang secara khusus mengkaji peran dan keberadaan aktor-aktor informal dalam dinamika ruang publik. Mereka kerap kali direduksi sebagai pelanggar aturan, padahal pada kenyataannya mereka adalah bagian dari ekosistem kota yang muncul karena absennya negara dalam menyediakan ruang hidup yang layak dan terjangkau. Studi ke depan perlu meninjau apakah kehadiran mereka semata-mata karena keterpaksaan ekonomi, atau justru sebagai bentuk perlawanan politik terhadap sistem tata ruang kota yang eksklusif dan berpihak pada kelas menengah ke atas. Pendekatan teoritik seperti *right to the city* dari Henri Lefebvre, *subaltern urbanism*, atau teori informalitas sebagai strategi bertahan hidup (*survival strategy*) bisa digunakan untuk memahami logika sosial dan politik yang membentuk praktik-praktik informal ini sebagai bagian dari respons terhadap kebijakan kota yang tidak inklusif.

Kedua, penelitian ini juga membuka peluang untuk mengkaji lebih dalam mengenai persepsi masyarakat urban terhadap aktivitas berjalan kaki. Asumsi bahwa masyarakat akan menggunakan trotoar apabila infrastruktur tersedia, ternyata tidak selalu terbukti. Oleh karena itu, dibutuhkan penelitian yang menelusuri preferensi, hambatan psikologis, dan kebiasaan mobilitas warga kota. Apakah masyarakat Jakarta memang enggan berjalan kaki karena budaya transportasi yang serba kendaraan? Ataukah karena rasa aman yang rendah, minimnya penyeberangan, panasnya cuaca, atau keterputusan jaringan trotoar yang membuat aktivitas ini tidak efisien?

Kajian ini penting agar perbaikan infrastruktur tidak dilakukan secara top-down dan berbasis asumsi, melainkan disusun dari kebutuhan dan pengalaman nyata warga. Kajian ini juga dapat membantu merumuskan kebijakan integratif antara transportasi publik, penataan kawasan, dan promosi gaya hidup sehat yang berkelanjutan.

Ketiga, ruang publik perlu dilihat secara lebih kritis sebagai arena tarik-menarik antara kepentingan publik dan proses komodifikasi oleh elite kota. Privatisasi trotoar bukan hanya dilakukan oleh kelompok informal, tetapi juga oleh aktor formal seperti korporasi, pemilik properti besar, atau institusi yang memanfaatkan kekuatan regulasi untuk menguasai ruang publik. Penelitian selanjutnya dapat mengkaji bagaimana praktik-praktik seperti pemasangan pagar pembatas oleh mal, pengurangan akses jalan oleh institusi, atau penyediaan parkir khusus di atas trotoar oleh hotel-hotel terjadi secara legal namun tetap mencederai prinsip ruang publik yang adil dan terbuka. Konsep seperti *neoliberal urbanism*, *urban regime theory*, atau *spatial justice* dapat digunakan untuk menjelaskan bagaimana relasi kuasa dalam kota memengaruhi akses masyarakat terhadap ruang. Dengan demikian, diskursus tentang ruang publik tidak berhenti pada pelanggaran oleh aktor kecil, tetapi mampu menyingkap struktur politik-ekonomi yang membentuk lanskap kota hari ini.