



PERAN JALUR PEDESTRIAN MARGONDA DALAM MENDORONG INTERAKSI SOSIAL DAN AKTIVITAS EKONOMI LOKAL

Oleh

Putu Jodhita Putri¹, Indah Aprilia², Tyas Wida Handoko³

^{1,2,3}Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Indonesia

E-mail: ¹putu.jodhita@gmail.com, ²indahaprilia284@gmail.com, ³tyaswida@office.ui.ac.id

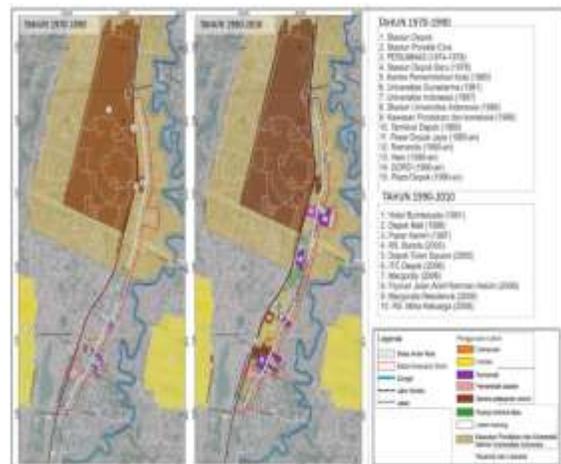
Abstract

Jalan Raya Margonda in Depok City acts as a rapidly growing economic centre, in line with its position as one of the protocol roads in Depok City. The existence of the pedestrian route is a crucial element that not only supports the continuity of businesses on the route, but also encourages more intense social interaction between consumers and businesses. This study aims to analyse the role of the pedestrian route on Jalan Margonda in encouraging social interaction and local economic activity. It also seeks to identify the impact of the pedestrian route on improving accessibility, consumer convenience, and the attractiveness of UMKMs operating in the Margonda area. The method used in this research is a descriptive method with qualitative data collection techniques involving in-depth interviews with pedestrian users, experts, and economic actors in the area. The results of the analysis show that the pedestrian on Jalan Margonda has not fully played a role in encouraging social interaction and local economic activity. This is due to the lack of proper spatial arrangements for UMKM actors, the lack of role of the Government and related agencies to disseminate information, as well as the lack of two-way communication between the government, the community, and other related parties, which has an impact on the lack of public awareness so that the drive to create social interaction and local economic activity on the pedestrian path has not been realised.

Keywords: Local Economic Activity, Social Interaction, Pedestrianised Lanes

PENDAHULUAN

Jalan Margonda Raya merupakan jalan utama Kota Depok yang saat ini dikenal sebagai kawasan pusat pelayanan Kota Depok. Berdasarkan salah satu literatur Irsyam (2017) mengenai sejarah Kota Depok digambarkan bahwa kawasan Margonda Raya merupakan titik awal perkembangan Kota Depok. Kawasan yang awalnya berupa lahan pertanian kini telah bertransformasi menjadi kawasan strategis pusat kota. Banyak kegiatan masyarakat terjadi di sepanjang Jalan Margonda Raya tersebut, seperti kegiatan bisnis, pendidikan, permukiman, pemerintahan, perkantoran, pertokoan, dan lain-lain.



Gambar 1. Peta Perubahan Penggunaan Lahan Kawasan Margonda Raya Tahun 1970-1990 dan Tahun 1990-2010



Sumber: Hasil olahan penulis (Berg, Herlambang, Rahardjo) dari Literatur Irsyam (2017) & Google Earth, 2020

Selain itu, keramaian di Jalan Margonda Raya semakin diperparah karena merupakan jalan yang digunakan mahasiswa untuk menuju Universitas Indonesia (UI). Pertokoan dan pedagang kaki lima juga tersebar di sepanjang ruas jalan. Bahkan, akses terhadap transportasi umum seperti Kereta Rel Listrik (KRL) tersedia sebanyak tiga stasiun di sepanjang Jalan Margonda Raya, yaitu Stasiun Universitas Indonesia, Stasiun Pondok Cina, dan Stasiun Depok Baru (Putra, 2022). Banyaknya kegiatan yang terjadi di sepanjang ruas Jalan Margonda Raya memerlukan dukungan akses transportasi dan jalur pejalan kaki yang baik untuk mempermudah perpindahan dari satu toko ke toko lainnya atau mempermudah masyarakat yang ingin berjalan kaki menuju ke pemberhentian transportasi umum.

Menurut Badan Pusat Statistik Kota Depok, jumlah kepadatan penduduk Kota Depok pada tahun 2023 sejumlah 2.145.400 juta jiwa yang sebagian besar berkomuter ke wilayah Jakarta setiap harinya baik dengan angkutan umum, maupun angkutan pribadi. Sementara, berjalan kaki merupakan moda transportasi yang digunakan dalam mengawali dan mengakhiri perjalanan untuk jarak yang dekat, serta dalam melakukan perpindahan dengan mode lainnya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/prt/m/2014, penyediaan jalur pedestrian bertujuan untuk mewujudkan jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan yang aman, nyaman, dan manusiawi guna mendorong minat masyarakat untuk berjalan kaki. Pada daerah perkotaan, pedestrian juga berfungsi sebagai unsur keindahan kota, media interaksi sosial, serta

sarana konservasi kota (Mauliani et al, 2013). Salah satu aspek penting dalam pelayanan publik adalah fasilitas jalur pedestrian, yang memiliki peran vital dalam mobilitas sehari-hari penduduk. Sehingga fasilitas pedestrian harus difasilitasi dengan baik untuk menjamin kelancaran orang dalam bertransportasi khusus di wilayah perkotaan.

Masalah kualitas trotoar di Jalan Margonda yang belum memadai. Lebar trotoar yang sempit dan terputus di beberapa titik memaksa pejalan kaki berjalan di jalan raya, meningkatkan risiko kecelakaan dan menurunkan minat berjalan kaki. Selain itu, banyak trotoar dipenuhi pedagang kaki lima, sehingga mengurangi kenyamanan pejalan kaki. Meski ada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 yang menetapkan pedoman trotoar aman dan nyaman, implementasi di lapangan masih terkendala koordinasi antarinstansi, rendahnya partisipasi masyarakat, serta keterbatasan anggaran dan sumber daya.

Jalan Raya Margonda di Kota Depok berperan sebagai pusat ekonomi yang berkembang pesat, selaras dengan kedudukannya sebagai salah satu jalan protokol di Kota Depok. Jalur pedestrian di sepanjang jalan raya Margonda sangat berpengaruh terhadap keberlangsungan sektor Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM). Berbagai UMKM, seperti usaha kuliner, fotokopi, dan reparasi elektronik, beroperasi di sepanjang jalur ini karena lokasinya yang strategis. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Depok, jumlah UMKM di Kecamatan Beji, yang mencakup wilayah Margonda Raya, mencapai 269 unit (BPS, 2023). Keberadaan jalur pedestrian ini menjadi elemen krusial yang tidak hanya mendukung kelangsungan usaha-usaha tersebut, tetapi juga mendorong interaksi sosial yang lebih intens antara pengunjung dan pelaku usaha. Pemerintah Kota Depok juga terus memotivasi pelaku UMKM untuk mengembangkan bisnis mereka dengan menyediakan berbagai fasilitas



serta mendukung akses mereka ke pembiayaan, seperti pinjaman bank, guna membantu mereka mengatasi berbagai tantangan operasional. Pada umumnya, pelaku usaha mikro, kecil, dan menengah menghadapi kendala dalam pengelolaan keuangan, terutama dalam mengambil keputusan terkait investasi, yang mempengaruhi keberlanjutan usaha mereka.

Sebelum adanya jalur pedestrian yang memadai, UMKM di sepanjang Margonda menghadapi berbagai hambatan dalam menarik konsumen. Akses yang terbatas bagi pejalan kaki mengurangi interaksi sosial dan aksesibilitas UMKM, karena pelanggan harus berbagi ruang dengan kendaraan yang lalu-lalang serta area parkir yang tidak tertata. Situasi ini mendorong konsumen untuk memilih pusat perbelanjaan atau mal yang menawarkan kenyamanan lebih baik dan fasilitas parkir yang memadai, sehingga UMKM di luar mal, seperti di Margonda, sering kali kehilangan peluang pasar potensial. Dengan kondisi tersebut, UMKM di Margonda cenderung lebih tertutup dari peluang interaksi sosial yang dapat membantu perkembangan ekonomi lokal.

Dengan adanya jalur pedestrian yang memadai, UMKM di sepanjang Margonda kini dapat diakses langsung oleh pejalan kaki tanpa batasan operasional yang kaku, yang memungkinkan terciptanya ruang interaksi sosial yang lebih luas. Fleksibilitas ini memberi kesempatan bagi UMKM untuk melayani konsumen lebih leluasa dibandingkan dengan yang berada di pusat perbelanjaan, karena mereka tidak terikat oleh jam operasional yang ketat. Namun, keberadaan jalur pedestrian juga memunculkan tantangan baru, seperti keterbatasan lahan parkir dan kemacetan, yang semakin meningkat seiring dengan tingginya antusiasme masyarakat untuk berinteraksi dan berbelanja di sepanjang jalan Margonda.

Selain itu, peningkatan aksesibilitas melalui jalur pedestrian di Margonda turut memengaruhi investasi pada sektor UMKM, yang sering kali dipengaruhi oleh tingkat literasi keuangan pelaku usaha. Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa literasi keuangan berperan penting dalam pengambilan keputusan investasi bagi pelaku UMKM. Pemahaman yang baik mengenai pengelolaan pendapatan dan modal usaha dapat membantu pelaku UMKM mengalokasikan keuntungan untuk ekspansi usaha mereka. Keberadaan pedestrian ini, yang mendorong interaksi sosial yang lebih tinggi, memberikan peluang bagi pelaku usaha untuk lebih dikenal dan dipercaya oleh konsumen lokal, yang pada akhirnya dapat mendukung stabilitas ekonomi lokal serta mendorong pertumbuhan literasi keuangan di kalangan pelaku usaha di kawasan Margonda.

Keberadaan jalur pedestrian di Jalan Raya Margonda Depok memiliki potensi besar untuk mendorong interaksi sosial dan aktivitas ekonomi lokal, terutama bagi sektor UMKM yang tersebar di sepanjang jalan tersebut. Namun, sejauh manakah efektivitas jalur pedestrian ini dalam meningkatkan interaksi antara pelaku usaha dan konsumen masih menjadi pertanyaan utama. Selain itu, bagaimanakah jalur pedestrian di Jalan Raya Margonda Depok ini berperan dalam mendukung potensi investasi dan literasi keuangan di kalangan pelaku UMKM di kawasan Margonda. Berdasarkan berbagai permasalahan tersebut, penelitian ini berorientasi kepada eksplorasi peran jalur pedestrian di Jalan Raya Margonda Depok dalam meningkatkan interaksi sosial sekaligus mendukung aktivitas ekonomi lokal di wilayah tersebut.

Dalam penelitian ini, peneliti ingin membedah lebih dalam lagi mengenai bagaimana jalur pedestrian di Margonda dapat memfasilitasi interaksi sosial antara pelaku UMKM dan konsumen di sepanjang jalur tersebut. Selain itu, penelitian ini juga berupaya mengidentifikasi dampak dari keberadaan jalur



pedestrian terhadap peningkatan aksesibilitas, kenyamanan konsumen, serta daya tarik UMKM yang beroperasi di kawasan Margonda. Dengan hasil analisisnya, penelitian ini bertujuan untuk memberikan rekomendasi strategis bagi pihak-pihak yang turut serta berada dalam proses pengembangan jalur pedestrian Jalan Raya Margonda Depok, sesuai dengan fakta lapangan dan aspirasi dari para pelaku usaha mikro kecil menengah (UMKM) itu sendiri.

Tabel 1.1 Pemetaan Penelitian Terdahulu

No	Peneliti/Tahun	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Tinjauan Kritis
1	Ida Hamida and Sutiana (2024)	The impact of pedestrian ways revitalization on user intensities at Margonda Raya Street, Depok City	Hasil penelitian menunjukkan bahwa di kawasan Jalan Margonda Raya, Kota Depok, masih banyak terjadi penyalahgunaan fungsi trotoar yang masih digunakan untuk parkir kendaraan bermotor dan pedagang kaki lima yang berjualan di atas trotoar. Revitalisasi ini harus lebih inklusif untuk semua orang, tidak hanya pejalan kaki tetapi juga memiliki dampak yang signifikan terhadap pendapatan pedagang informal (PKL) karena	Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak revitalisasi pedestrian di Jalan Margonda Raya Kota Depok terhadap intensitas penggunaan pejalan kaki yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Depok untuk menciptakan lingkungan yang inklusif, aman dan nyaman bagi pejalan kaki serta mendukung berbagai aktivitas di perkotaan.

			intensitas pejalan kaki yang meningkat daripada pedagang formal itu sendiri.	
2	Isro Saputra dan Ilham Kurnia Ramadhan (2022)	Peningkatan Kualitas Fisik Jalur Pedestrian Dan Pengaruhnya Terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi Di Jl. Ir. H. Juanda Kota Sukabumi	Hasil penelitian menunjukkan adanya perubahan pada aspek fisik jalur pedestrian, seperti dimensi jalur, elemen material perkerasan, dan fasilitas yang tersedia. Dalam hal aktivitas sosial, peningkatan kualitas fisik jalur pedestrian menyebabkan peningkatan intensitas pejalan kaki serta aktivitas yang dilakukan sebelum dan sesudah perbaikan. Selain itu, aktivitas ekonomi di sepanjang jalur pedestrian juga mengalami perubahan setelah peningkatan kualitas fisik. Namun, berdasarkan hasil uji t-Test, perubahan yang terjadi pada aktivitas sosial dan	Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peningkatan kualitas fisik jalur pedestrian serta pengaruhnya terhadap aktivitas sosial ekonomi di Jl. Ir. H. Juanda Kota Sukabumi



			ekonomi tersebut tidak menunjukkan tingkat signifikansi yang tinggi	
3	Muhammad Muzaki Dirgantara	Analisis Faktor yang Mempengaruhi Preferensi Penentuan Lokasi Usaha di Pusat Kota (Studi Kasus UMKM di Jalan Raya Margonda Kota Depok)	Hasil penelitian menunjukkan bahwa lokasi usaha memiliki hubungan yang kuat dengan preferensi mendirikan usaha, dengan nilai korelasi sebesar 0,657. Ketersediaan infrastruktur juga menunjukkan hubungan yang kuat terhadap preferensi mendirikan usaha, dengan nilai korelasi 0,603. Namun, biaya operasional usaha memiliki hubungan yang sangat rendah terhadap preferensi mendirikan usaha, dengan nilai korelasi sebesar -0,114. Perbandingan antara kedua jenis lokasi usaha mengungkapkan bahwa lokasi usaha di luar pusat perbelanjaan memiliki pengaruh yang lebih kuat	Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis sejauh mana hubungan beberapa faktor memengaruhi preferensi seseorang dalam mendirikan usaha. Faktor-faktor tersebut meliputi lokasi usaha (X1), ketersediaan infrastruktur (X2), dan biaya operasional usaha (X3) terhadap preferensi mendirikan usaha (YT). Objek penelitian ini adalah UMKM yang berlokasi di sepanjang Jalan Raya Margonda, baik di dalam pusat perbelanjaan maupun di luar pusat perbelanjaan. Responden penelitian

			dibandingkan di dalam pusat perbelanjaan. Sebaliknya, ketersediaan infrastruktur lebih berpengaruh di dalam pusat perbelanjaan, sedangkan biaya operasional usaha lebih rendah di luar pusat perbelanjaan dibandingkan di dalamnya.	terdiri dari 60 orang yang dipilih secara acak, dengan 30 responden berasal dari dalam pusat perbelanjaan dan 30 lainnya dari luar pusat perbelanjaan. Untuk mengukur hubungan antar variabel, penelitian ini menggunakan metode uji korelasi rank Spearman.
--	--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

METODE PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran jalur pedestrian di Jalan Margonda dalam mendorong interaksi sosial dan aktivitas ekonomi lokal. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif memungkinkan peneliti untuk mengamati secara mendalam peristiwa sosial dan interaksi yang terjadi di lapangan serta memberikan penjelasan menggunakan data empiris yang relevan (Nurdin dan Hartati, 2019).

Dalam penelitian ini, pendekatan yang digunakan adalah kualitatif yang bertujuan untuk memahami secara mendalam peran jalur pedestrian di Jalan Margonda dalam mendorong interaksi sosial dan aktivitas ekonomi lokal. Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk mengeksplorasi fenomena yang terjadi di lapangan secara alami, serta memahami pengalaman dan persepsi para pelaku usaha, pengguna pedestrian, dan



masyarakat yang berinteraksi di kawasan tersebut. Jenis penelitian ini bersifat deskriptif, memberikan gambaran rinci mengenai situasi dan kondisi di jalur pedestrian Margonda, serta mengidentifikasi hubungan antara keberadaan pedestrian dan interaksi sosial serta ekonomi lokal.

Teknik pengumpulan data yang diterapkan dalam penelitian ini adalah kualitatif, yang melibatkan wawancara mendalam dengan pengguna pedestrian, ahli, serta pelaku ekonomi di area tersebut. Metode ini dirancang untuk memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai dampak yang ditimbulkan oleh keberadaan pedestrian terhadap interaksi sosial dan ekonomi. Populasi dalam penelitian ini mencakup masyarakat pengguna pedestrian di Margonda, baik pejalan kaki maupun pelaku ekonomi lokal. Untuk pengambilan sampel, digunakan teknik Accidental Sampling, yang memilih responden berdasarkan kebetulan saat ditemui di lapangan, melibatkan masyarakat yang berinteraksi di area pedestrian.

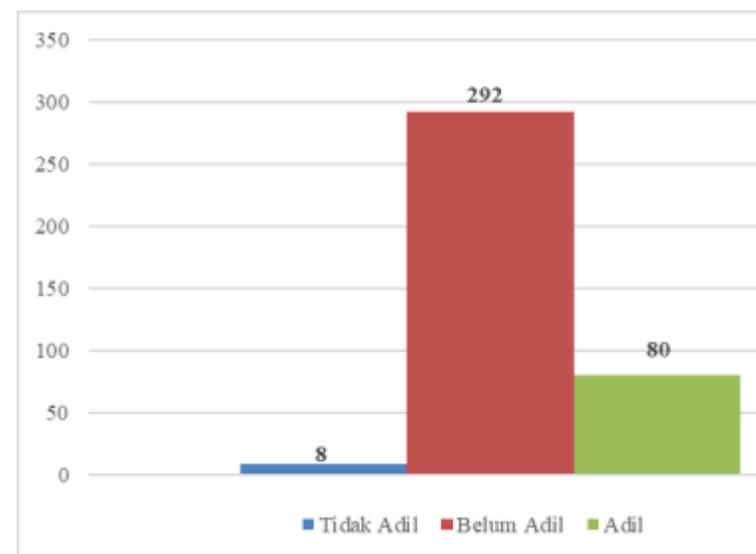
Analisis data dilakukan secara kualitatif melalui wawancara, bertujuan untuk mengeksplorasi pandangan pengguna pedestrian terkait dampaknya terhadap interaksi sosial dan ekonomi. Dengan pendekatan ini, diharapkan dapat diperoleh wawasan mendalam mengenai bagaimana keberadaan jalur pedestrian dapat mempengaruhi dinamika sosial dan ekonomi di sekitarnya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Interaksi Sosial Antara Pelaku UMKM dan Konsumen di Sepanjang Jalur Margonda

Interaksi sosial antara pelaku usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) dan konsumen di sepanjang jalur Margonda mencerminkan dinamika ekonomi mikro yang turut membentuk wajah sosial kawasan tersebut. Pelaku UMKM, yang sering

memanfaatkan ruang publik untuk menjajakan produk mereka, berhadapan langsung dengan konsumen yang mencari kenyamanan dalam berbelanja. Kondisi tersebut menunjukkan adanya keadilan spasial dari konsep John Rawls, yaitu setiap individu berhak mendapatkan kesempatan yang sama dalam aspek sosial dan ekonomi sehingga memunculkan prinsip kesetaraan atau *equity* dalam keadilan spasial. Prinsip ini menuntut adanya pengelolaan ruang yang adil, sehingga baik pelaku UMKM maupun konsumen dapat merasakan manfaat yang setara tanpa mengorbankan hak pejalan kaki atau pengguna jalan lainnya. Dengan memastikan kesetaraan dalam akses ruang publik, interaksi yang harmonis dan berkelanjutan dapat terwujud, mendukung keseimbangan antara kebutuhan ekonomi dan sosial.



Grafik 3.1 Sub Dimensi Hubungan Sosial dalam Keadilan Spasial (n=380)

Sumber: Olahan Penulis, 2024

Grafik di atas menunjukkan bahwa mayoritas responden menilai penerapan subdimensi hubungan sosial dalam keadilan spasial masih belum adil. Hal ini dapat ditinjau dari temuan bahwa sebanyak 292 responden menyatakan ketidakadilan tersebut. Pejalan kaki merasa hubungan yang harmonis dengan



pedagang belum terwujud, terutama dalam konteks aktivitas ekonomi di jalur pedestrian. Sebagian besar pejalan kaki merasa bahwa interaksi dengan pedagang sering kali mengganggu kenyamanan mereka. Jalur Pedestrian Margonda dinilai belum memenuhi kriteria luas area memadai untuk digunakan, sekurang-kurangnya 1,2-3.0 meter belum konsisten diterapkan di Jalur Pedestrian Margonda berdasarkan peraturan menteri mengenai pedoman perencanaan dan penyediaan sarana jaringan pejalan kaki (Pedestrian, n.d.).

Dalam interaksi sosial, terdapat dinamika antara pengguna jalur pedestrian dengan pedagang sekitar, ataupun antar pengguna jalur itu sendiri. Interaksi sosial antara pengguna jalur dan pelaku UMKM dapat diperkuat dengan membangun hubungan yang harmonis dan mendorong partisipasi masyarakat dalam pemanfaatan ruang publik. Interaksi sosial yang seimbang ini mendukung terciptanya kemudahan berjalan kaki (*walkability*), menjamin keseimbangan antara hak dan kewajiban saat menggunakan Jalur Pedestrian Margonda, serta mewujudkan terciptanya hubungan sosial harmonis antar pihak yang menggunakan di jalur pedestrian. Hal tersebut didukung oleh pernyataan Gehl (2010) yang menyatakan bahwa jalur pedestrian yang baik perlu mendukung terjadinya interaksi sosial dan pertemuan antar pengguna, bukan menciptakan ketidaknyamanan antar pengguna. Pengguna dalam hal ini bukan hanya pejalan kaki saja, melainkan juga pedagang dan pihak lainnya.

Berbicara mengenai hubungan sosial, tentunya dihadapkan atas penggunaan antara pengguna jalur dengan pedagang sekitar atau pengguna jalur yang satu dengan pengguna jalur lain. Hubungan sosial antar pengguna jalur dengan pedagang kaki lima (PKL) dapat dilakukan dengan membangun hubungan sosial yang harmonis antara pengguna dan pedagang serta memastikan

partisipasi masyarakat dalam pemanfaatan ruang publik. Dengan penciptaan hubungan sosial ini akan membuat terciptanya kemudahan dalam berjalan (*walkability*) yang didukung dengan adanya keseimbangan hubungan sosial. Terciptanya hubungan antara hak dan kewajiban ketika menggunakan Jalur Pedestrian Margonda Raya telah terjadi dengan baik. Pemahaman ini penting untuk menciptakan ketertiban dan kenyamanan dalam penggunaan fasilitas publik yang lebih aman dan teratur. Dengan pengetahuan pengguna terkait dengan hak dan kewajiban yang dimiliki ketika menggunakan jalur ini membuat kualitas pelayanan publik berjalan dengan baik.

Melalui kegiatan survei dan wawancara mendalam yang dilakukan oleh peneliti, ternyata diperoleh data bahwa interaksi sosial yang tercipta di jalur margonda belum menunjukkan hal yang baik. Keberadaan pelaku UMKM, seperti pedagang kaki lima di jalur pedestrian sering dianggap sebagai penghambat mobilitas di jalur pedestrian karena ruang yang ada justru digunakan untuk berjualan. Padahal keberadaan pelaku UMKM di jalur pedestrian dapat memberikan beberapa dampak positif bagi pengguna jalan, seperti pejalan kaki yang berjalan di malam hari akan merasa lebih aman oleh keberadaan pelaku UMKM tersebut. Hal ini sebagaimana diperoleh dari hasil wawancara mendalam berikut.

“Sebenarnya kalau dari kami itu menangkap adanya PKL atau pedagang yang berjualan di sekitar jalur pejalan kaki, itu bisa saja menjadi hal yang baik karena dia itu membuat ruang jalan tersebut menjadi lebih hidup. Dan terutama kalau di malam hari, pejalan kaki itu bisa merasa lebih aman karena adanya aktivitas manusia. Kalau yang dari kami coba cek mengenai pengalaman pejalan kaki di malam hari, terutama perempuan, mereka itu lebih aman kalau berjalan kaki di

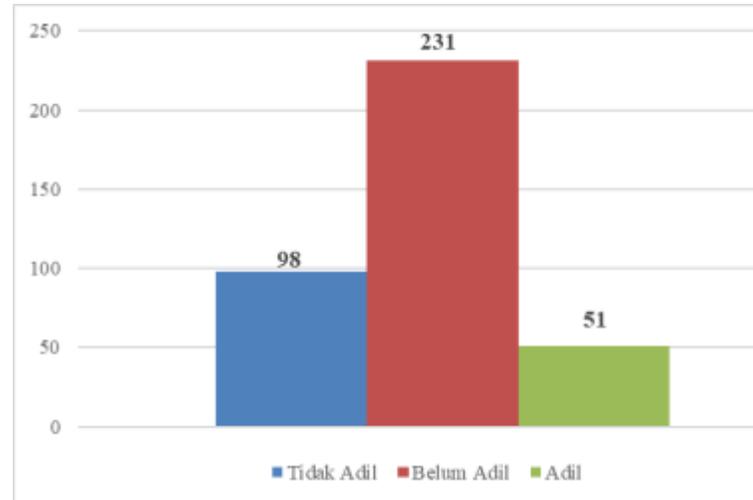


malam hari, seenggaknya ada lampu atau ada orang ngobrol setidaknya.” (Wawancara mendalam dengan asisten proyek dan program ITDP Indonesia, Mega Primatama, 22 Agustus 2024)

Melalui wawancara mendalam di atas dan data-data yang telah disajikan, dapat diketahui bahwa kondisi interaksi sosial antara pelaku UMKM dan konsumen belum dapat tercipta dengan baik karena kurangnya pengaturan ruang yang tepat bagi pelaku UMKM, seperti pedagang di sepanjang jalur pedestrian.

Kesadaran Masyarakat Terhadap Kebijakan Mengenai Pedestrian Margonda

Kesadaran masyarakat terhadap kebijakan mengenai pedestrian di kawasan Margonda menjadi isu penting dalam menciptakan lingkungan kota yang lebih ramah bagi pejalan kaki. Akan tetapi, kebijakan ini tidak hanya berorientasi pada peningkatan fasilitas publik, melainkan juga menyentuh aspek keadilan interaksional, yaitu keadilan yang tercermin dalam cara otoritas berinteraksi dengan warga selama implementasi kebijakan tersebut (Blodgett et al, 1997). Keberhasilan penerapan kebijakan ini bergantung pada sejauh mana masyarakat merasa dilibatkan, diperlakukan dengan hormat, dan diberikan pemahaman yang jelas terkait tujuan dan manfaat dari adanya jalur pedestrian. Hubungan interpersonal yang positif antara masyarakat dan otoritas dapat menjadi kunci untuk membangun kepercayaan serta mendorong partisipasi aktif masyarakat dalam mendukung keberlanjutan program pedestrian Margonda.



Grafik 2 Dimensi Keadilan Interaksional (n=380)

Sumber: Olahan Penulis, 2024

Menurut Bies (2001), keadilan interaksional merujuk pada cara individu berinteraksi dengan orang lain dalam menjalankan suatu prosedur, dengan penekanan pada hubungan interpersonal. Keadilan interaksional dianggap penting dan efektif dalam menggambarkan pengalaman individu saat beraktivitas yang melibatkan interaksi dengan individu lain. Konsep ini menjelaskan aspek keadilan dalam sikap atau perilaku seseorang terhadap orang lain, seperti saling menghormati, bersikap sopan, menggunakan etika, dan menjaga kesantunan (Blodgett, Hill, & Tax, 1997). Keadilan interaksional terdiri dari beberapa aspek utama, yang sering disebut sebagai subdimensi yang bersinggungan dengan penelitian kami yaitu Subdimensi Kepatutan dengan indikator tidak terhalangnya jalur pejalan kaki dengan pedagang kaki lima dan Subdimensi Keterbukaan dengan indikator informasi dari pemerintah Depok soal larangan berdagang di jalur pedestrian dapat tersampaikan dengan baik. Subdimensi digunakan untuk menganalisis dan memahami konsep keadilan interaksional dalam berbagai konteks, termasuk dalam persepsi keadilan di jalur pedestrian Jalan Margonda Raya, Depok.

Berdasarkan data hasil survei penelitian terkait penerapan prinsip keadilan interaksional



pada jalur pedestrian Margonda Raya Kota Depok, dapat diketahui bahwa dari 380 responden mayoritas didominasi oleh responden yang merasa belum mendapatkan keadilan interaksional sebanyak 231 orang atau sebesar 60,8%, disusul oleh responden yang merasa tidak mendapatkan keadilan interaksional sebanyak 98 orang atau sebesar 25,7%, dan responden yang merasakan mendapat keadilan interaksional sebanyak 51 orang atau sebesar 13,4%. Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata responden belum merasakan adanya keadilan interaksional dalam menggunakan fasilitas jalur pedestrian di jalan Margonda Raya, Depok.

Dalam dimensi keadilan interaksional, Pejalan kaki belum merasa nyaman saat berjalan di Jalur Pedestrian Margonda Raya, Depok sebab ada pedagang kaki lima yang menghalangi didukung oleh mayoritas pejalan kaki merasa belum tersampaikan informasi kebijakan pemerintah Kota Depok dengan baik sehingga masih banyak pedagang yang berjualan.

Subdimensi Kepatutan berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pejalan kaki memiliki hak untuk menggunakan jalur pedestrian secara aman dan nyaman. Namun, di Jalan Margonda Raya, Depok, masalah pedagang kaki lima yang menggunakan jalur pedestrian untuk berjualan menjadi salah satu gangguan utama. Jalur yang seharusnya difungsikan untuk pejalan kaki sering kali tidak dapat digunakan secara optimal karena terhalang oleh aktivitas perdagangan. Dengan responden yang menyatakan ketidaknyamanan mereka, terlihat bahwa masih ada ruang yang signifikan untuk perbaikan. Kondisi ini menegaskan pentingnya perhatian lebih dari pihak berwenang untuk mengatasi masalah

pedagang kaki lima yang menggunakan jalur pedestrian untuk kegiatan perdagangan.

Subdimensi Keterbukaan berdasarkan pendapat Sutrisna & Rahyuda (2014), keterbukaan informasi memegang peran penting dalam menciptakan ruang pedestrian yang tertib, aman, dan nyaman. Dalam konteks Jalan Margonda Raya, penyampaian informasi yang transparan, seperti larangan berjualan di jalur pedestrian, sangat diperlukan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dan memastikan kepatuhan terhadap aturan. Kurangnya keterbukaan informasi ini dapat menyebabkan pedagang kaki lima tetap berjualan di jalur pedestrian, sehingga mengganggu fungsi utama jalur tersebut. Diperlukan upaya lebih dari pihak berwenang untuk menyampaikan informasi secara jelas, jujur, dan berbasis fakta guna menciptakan lingkungan yang adil dan saling menghormati.

Jalur pedestrian adalah salah satu bentuk pelayanan publik yang seharusnya disediakan oleh pemerintah atau lembaga terkait untuk memenuhi kebutuhan, kepentingan, dan hak-hak masyarakat yang beragam. Hal ini sejalan dengan ketentuan Pasal 5 ayat (3) huruf a Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, yang menetapkan bahwa penyediaan fasilitas trotoar atau jalur pejalan kaki merupakan tanggung jawab pemerintah dan/atau pemerintah daerah dalam rangka memberikan pelayanan yang optimal kepada masyarakat. Dengan menghadirkan fasilitas yang inklusif, pemerintah dapat berkontribusi pada peningkatan kualitas hidup masyarakat sekaligus mendukung mobilitas dan aksesibilitas yang lebih optimal.

Dalam keadilan interaksional terdapat dua aspek penting pendukung, yaitu keadilan interpersonal dan keadilan informasional. Berkaitan dengan kesadaran masyarakat terhadap kebijakan mengenai pedestrian, merupakan bentuk dari aspek keadilan informasional dalam keadilan interaksional. Keadilan informasional dipahami sebagai



keadilan yang menekankan akan kejelasan informasi dan transparansi yang diberikan kepada setiap individu terkait penggunaan prosedur tertentu dan distribusi hasilnya (Bies & Moag, dalam Colquitt 2001). Hal ini sejalan dengan pernyataan Sutrisna & Rahyuda (2014) bahwa keadilan interaksional menggambarkan kondisi kegiatan yang berkaitan dengan pekerjaan secara tidak langsung melalui interaksi secara langsung antar individu atau melalui informasi. Pengguna jalan harus mendapatkan akses terhadap informasi yang jelas dan transparan, seperti aturan mengenai larangan parkir liar dan berjualan di sepanjang jalur pedestrian. Penyampaian informasi berdampak pada kesadaran masyarakat, sehingga penyebaran informasi dilakukan dengan jujur dan terbuka agar semua pihak dapat menciptakan lingkungan interaksi yang adil dan saling menghormati. Hal ini sejalan dengan pernyataan wawancara mendalam dengan Anggota Koalisi Pejalan Kaki, Al Razi Radja Haikal sebagai berikut.

"Keterbukaan informasi itu penting, terutama untuk mencegah perilaku yang salah kaprah di jalur pedestrian. Misalnya, jika ada larangan parkir untuk ojek online, pemerintah harus memastikan ada tanda yang jelas atau bahkan sosialisasi langsung kepada komunitas mereka." (Wawancara mendalam dengan koalisi pejalan kaki, Al Razi Radja Haikal, 19 Agustus 2024)

Akan tetapi, fakta di lapangan justru menunjukkan hal sebaliknya. Informasi terkait kebijakan di pedestrian Margonda, belum sepenuhnya disampaikan dengan luas kepada masyarakat. Banyak pihak yang merasakan bahwa belum mengetahui adanya peraturan terkait adanya larangan untuk

parkir liar atau berjualan di sepanjang jalur pedestrian. Bahkan, aturan mengenai pemindahan pedagang ke daerah yang tidak mengganggu mobilitas pejalan kaki pun belum terdengar oleh para pedagang sendiri sebagaimana hasil wawancara mendalam berikut.

"Kalau bapak nyari lapak kan ngontrak kan mahal, ga kuat sayanya. Kalau ke sini kan gampang, kalau ke sini kan sebentar doang jualannya ga lama." (Wawancara mendalam dengan pedagang bubur ayam, Uswan, 20 Agustus 2024)

Pernyataan wawancara tersebut menyatakan bahwa keterbukaan informasi akan pemindahan pedagang di jalur pedestrian Jalan Margonda Raya, Depok, belum sepenuhnya diinformasikan kepada masyarakat, khususnya pedagang itu sendiri. Pemerintah dan dinas-dinas terkait dalam hal ini pun, belum sepenuhnya memberikan sosialisasi yang luas dan penyebaran informasi yang jelas. Kondisi tersebut semakin diperparah dengan kurangnya komunikasi dua arah antar pemerintah, masyarakat, komunitas, dan pihak-pihak terkait lainnya sehingga berdampak pada kurangnya kesadaran masyarakat terhadap kebijakan pedestrian Margonda dan belum terpenuhinya keadilan interaksional dalam jalur pedestrian.

PENUTUP

Kesimpulan

Jalan Margonda Raya, yang menjadi salah satu pusat mobilitas masyarakat di Kota Depok, perlu menyediakan fasilitas jalur pedestrian yang adil tanpa memandang perbedaan karakteristik individu atau kelompok tertentu serta tetap memperhatikan kebutuhan masyarakat secara menyeluruh. Temuan ini mengindikasikan bahwa Pedestrian Margonda belum berperan dalam mendorong interaksi sosial dan aktivitas ekonomi lokal.



Kekurangan masih ditemukan pada dimensi keadilan interaksional dimana 380 responden mayoritas didominasi oleh responden yang merasa belum mendapatkan keadilan interaksional sebanyak 231 orang atau sebesar 60,8% prinsip ini menunjukkan bahwa kurangnya sosialisasi kebijakan, seperti larangan berjualan dan parkir liar, menjadi hambatan utama dalam menciptakan lingkungan yang tertib dan inklusif dan spasial dimana sebanyak 292 responden (76,8%) menyatakan ketidakadilan dimana pejalan kaki merasa hubungan yang harmonis dengan pedagang belum terwujud, terutama dalam konteks aktivitas ekonomi di jalur pedestrian.

Walaupun sudah ada upaya untuk meningkatkan keadilan pada jalur pedestrian di Jalan Margonda Raya, sejumlah kendala seperti kurangnya pengaturan ruang publik yang adil dan transparansi informasi dari pemerintah terkait kebijakan penggunaan jalur pedestrian. Ketidakteraturan ini mengakibatkan terganggunya fungsi utama jalur pedestrian sebagai fasilitas pejalan kaki yang aman dan menghambat terciptanya rasa keadilan bagi semua pengguna.

Salah satu tantangan utama yang masih dihadapi adalah pengelolaan pedagang kaki lima (PKL) yang sering dianggap negatif oleh masyarakat sekitar. Padahal, jika dilihat dari sisi positif keberadaan pedagang ini dapat berkontribusi signifikan terhadap penguatan ekonomi lokal, terutama dengan menjadikan pedestrian sebagai ruang interaksi yang lebih inklusif. Diperlukan kebijakan yang lebih jelas dan terarah dalam mengelola keberadaan pedagang kaki lima di area pedestrian Margonda. Dengan pendekatan yang tepat, potensi pedestrian Margonda sebagai pusat interaksi dan penggerak ekonomi lokal dapat dioptimalkan secara berkelanjutan

Penelitian ini merekomendasikan kajian lebih mendalam yang memperhatikan

dimensi keadilan interaksional guna menghasilkan rekomendasi kebijakan yang lebih komprehensif. Mengingat penelitian ini secara umum menyoroti seluruh kelompok pengguna jalur pedestrian, penelitian lanjutan dapat difokuskan pada penerapan prinsip keadilan yang lebih spesifik.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian Peran Jalur Pedestrian Margonda dalam Mendorong Interaksi Sosial dan Aktivitas Ekonomi Lokal terdapat beberapa saran dan rekomendasi untuk perbaikan dan peningkatan dalam penyediaan jalur pedestrian sehingga dapat digunakan oleh semua pejalan kaki tanpa terkecuali dengan aman dan nyaman. Beberapa rekomendasi tersebut adalah (1) pemerintah perlu menyediakan lahan khusus bagi pedagang, (2) pemerintah perlu memperkuat Implementasi peraturan mengenai larangan parkir dan berjualan di jalur pedestrian. Kampanye informasi digital maupun fisik juga penting untuk meningkatkan kesadaran masyarakat, dan (3) Pemkot Depok perlu membentuk layanan pengaduan khusus atau layanan virtual seperti JAKI di DKI Jakarta yang memungkinkan masyarakat menyampaikan aspirasi mereka. Dengan demikian, Pemerintah Kota Depok berperan aktif sebagai penggerak ekonomi lokal sekaligus pendorong adanya interaksi sosial guna menjaga kenyamanan dan keamanan pejalan kaki di jalur pedestrian Margonda. Rekomendasi kebijakan ini bertujuan untuk keberlanjutan fungsi jalur pedestrian sebagai fasilitas publik yang mendukung mobilitas, interaksi, dan aktivitas ekonomi secara optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Asyrofah, H. A. (2024). Keadilan spasial bagi pejalan kaki dalam ruang publik (Studi kasus: Terminal Depok dan sekitarnya dan Car Free Day Jakarta = Spatial justice for pedestrian in public space (Case study: Depok Terminal and surroundings and Jakarta Car Free Day.



- Universitas Indonesia Library;
Fakultas Teknik Universitas
Indonesia.
<https://lib.ui.ac.id/m/detail.jsp?id=20347139&lokasi=lokal>
- [2] Blodgett, J.G., DJ. Hill and SS. Tax. (1997). The Effects of Distributive, Procedural, and Interactional Justice on Postcomplaint Behavior. *Journal of Retailing*. 73 (2). 185-211.
- [3] Colquitt, J.A., Conlon, Donald E., Wesson, Michael J., Porter, Christopher O.L.H., & Yee Ng, K. (2001). Justice at the millenium: A meta- analytic review of 25 years of organizational justice research. *Journal of Applied Psychology*, 86(3): 425-445.
- [4] Fauzi, R. (2018). Pola Spasial Pemanfaatan Jalur Pejalan Kaki Oleh Kegiatan Sektor Informal. *Agora*, 16(2), 104-112.
- [5] Gehl, Jan (2010). *Cities for People*. Island Press, Washington.
- [6] Hexagraha, S & Setyorini, S. (2019). Tinjauan terhadap Konsep Keadilan Spasial dan Partisipasi Masyarakat dalam Perencanaan dan Pengendalian Pemanfaatan Ruang pada Program Normalisasi Ciliwung di Provinsi DKI Jakarta. *Jurnal Hukum & Pembangunan*. 49. 349. 10.21143/jhp.vol49.no2.2008.
- [7] Kementerian PUPR. (2014). *Permen PUPR No. 03/PRT/M/2014 Tahun 2014*. Database Peraturan | JDIH BPK. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/128205/permen-pupr-no-03prtm2014-tahun-2014>
- [8] Muhammad Muzaki Dirgantara. (2019). Analisis faktor faktor yang mempengaruhi preferensi penentuan lokasi usaha di pusat kota (studi kasus UMKM di Jalan Raya Margonda Kota Depok). *Uinjkt.ac.id*
<http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/45258>
- [9] Przybylinski, S. (2023). Spatial Justice. In *Theorising Justice* (pp. 191-204).
- [10] Saputra, I., & Ramadhan, I. K. (2021). Peningkatan Kualitas Fisik Jalur Pedestrian Dan Pengaruhnya Terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi Di Jl. Ir. H. Juanda Kota Sukabumi. *Prosiding FTSP Series*, 443-459.
- [11] Savira, D. D., Pinem, D., & Nawir, J. (2021). Analisis Keputusan Investasi Pelaku UMKM Di Kota Depok, Jawa Barat. *Syntax Literate; Jurnal Ilmiah Indonesia*, 6(8), 3760-3771.
- [12] Soja, E. W. (2010). *Seeking Spatial Justice*. University of Minnesota Press.
- [13] Sopiasyah, A. (2018). *EVALUASI SARANA PRASARANA SERTA PEMANFAATAN*.
<http://repository.unj.ac.id/9/1/skripsi%20evaluasi%20sarana%20prasarana%20serta%20pemanfaatan%20jalur%20pe.pdf>
- [14] Subagiyo. (2021, May 3). Rendahnya Partisipasi Masyarakat dalam Perencanaan Ruang di Kota Malang – Aris Subagiyo. Ub.ac.id. <http://arissubagiyo.lecture.ub.ac.id/2021/05/rendahnya-partisipasi-masyarakat-dalam-perencanaan-ruang-di-kota-malang/>
- [15] Sutrisna, I., & Rahyuda, A. (2014). Pengaruh Keadilan Distributif, Prosedural, Dan Interaksional Terhadap Kepuasan Kerja Dan Komitmen Organisasi Pada Paramedis Di Rumah Sakit Tk Ii Udayana Denpasar. *E-Jurnal Manajemen Universitas Udayana*, 3(9), 255099