

PENERAPAN PRINSIP-PRINSIP TOD PADA REVITALISASI KOTA TUA JAKARTA

Dian Kusumowardani,

*Program Studi Arsitektur, FTSP, Institut Teknologi Budi Utomo Jakarta,
dkusumowardani@yahoo.com*

Abstrak

Kota Tua Jakarta dengan potensi yang dimilikinya dikembangkan dengan menggunakan prinsip-prinsip *Transit Oriented Development* (TOD), dimana TOD merupakan pengembangan kawasan dengan menjadikan titik transit sebagai pusatnya. Yang mana titik transit tersebut yaitu stasiun kereta Kota Jakarta saling terintegrasi satu dengan yang lainnya dan berkembang di sekitar titik transit tersebut. Tulisan ini bertujuan untuk memberikan alternatif solusi dengan perencanaan revitalisasi kawasan Kota Tua Jakarta dengan menerapkan delapan (8) prinsip TOD yakni berjalan (*walk*), bersepeda (*cycle*), menghubungkan (*connect*), angkutan umum, (*transit*), pembauran (*mix*), memadatkan (*densify*), merapatkan (*compact*) dan beralih (*shift*). Dengan menerapkan prinsip-prinsip TOD tersebut pada kawasan Kota Tua Jakarta maka diharapkan Kota Tua Jakarta dapat berkembang menjadi lebih baik dan sesuai dengan prinsip-prinsip yang diusung oleh prinsip-prinsip TOD.

Kata kunci : Revitalisasi, TOD, Integrasi

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Revitalisasi Kota Tua Jakarta ini ditargetkan untuk membuat Kota Tua menjadi kawasan yang memiliki tingkat emisi yang rendah atau low emission zone (LEZ), sehingga kualitas udara di sekitarnya lebih baik. "Tempat ini akan menjadi pengalaman baru bagi kita dengan bisa berjalan kaki menikmati segala macam fasilitas yang ada disekitar Kota Tua Jakarta sebagai tempat untuk dapat berinteraksi bersama.

1.2. Permasalahan

Bagaimana Revitalisasi kawasan Kota Tua di Jakarta yang hampir selesai. dapat dinikmati sebagai area pejalan kaki yang lebih luas dan transportasi publik yang lebih terintegrasi.

2. METODOLOGI

Metode dalam penulisan jurnal ini menggunakan deskriptif kualitatif dengan melakukan analisis terhadap data *literature* melalui kajian pustaka dengan mengumpulkan data-data dari sumber primer. Data yang diperoleh dari sumber

berupa buku, paper dan *online* diolah untuk memperoleh kesimpulan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pemerintah masing-masing Negara mempunyai kebijakan revitalisasi atas kota tua, karena sangat penting sebagai pusat pelestarian nilai-nilai budaya, historis, agama dan perkembangan suatu kota serta perannya sebagai pusat studi dalam berbagai aspek, baik politik, ekonomi, sosial budaya serta pertahanan dan keamanan juga merupakan objek wisata untuk masa kini dan masa depan. (Pare Eny, Hidayah Tsabit, 2012)

Pengembangan kota tua yang berfokus sebagai tempat wisata untuk mengembangkan kota tua dan menarik investor. Pemerintah Jakarta aktif melakukan pembaruan ide atau konsep terkait event vestival rakyat dan seniman. (Fajar Novitasari, 2016).

Sebelum pandemi Covid-19, jalanan di sekitar Kota Tua terbilang cukup ramai. Belum lagi ditambah pedagang kaki lima yang berjualan di sekitar serta angkutan-angkutan kota (angkot) yang ngetem di depan Stasiun Jakarta Kota dan sekitarnya. Bahkan, pada jam ramai rasanya susah sekali

menyeberang di kawasan itu. Prinsip-prinsip TOD terdiri dari 8 point yakni berjalan kaki (walk), bersepeda (*cycle*), menghubungkan (connect), angkutan umum (transit), pembaruan (mix), memadatkan density), merapatkan (compact). Bersepeda (*cycle*) TOD memberikan prioritas kepada jaringan transportasi tidak bermotor sehingga transportasi seperti sepeda menjadi transportasi yang dapat mendukung program dari TOD tersebut. Dimana hal tersebut didukung akan tersedianya fasilitas yang baik terhadap jaringan di dalam tapak. Dimana transportasi sepeda merupakan kendaraan dengan resiko kecelakaan kecil sehingga sangat mendukung terhadap prinsip-prinsip dasar TOD. Ketentuan jalur sepeda mengikuti standard yang diterapkan oleh Dirjen Bina Marga dengan ukuran Jalur Sepeda lebar minimum jalur sepeda 2m, lebar minimum jalur sepeda pada tipe I pada jalan tipe II,III, 3,5 m -2,5 m, jika jalur tidak terlalu padat 50 cm lebar minimum jalur sepeda 1 m lebar ruang bebas antara jalur sepeda dengan lalu lintas 1 m Sumber Dirjen Bina Marga (2017). Menghubungkan (connect) Inti dari menghubungkan ialah menciptakan jaringan jalan dan jalur pejalan kaki yang dapat menjangkau ruang pejalan kaki yang singkat, dimana pejalan kaki mudah untuk mencapai tujuan tanpa perlu berjalan jauh. Cara yang dapat digunakan ialah dengan membuat blok-blok kecil dalam kawasan yang saling terhubung. Dengan adanya blok kecil yang saling terhubung pejalan kaki tidak perlu memutar jauh untuk mencapai suatu tujuan seperti pada pengembangan kawasan dengan konsep TOD terpusat pada titik area transit dimana bangunan transit menjadi titik pusat pengembangan kawasan. Tujuan dari konsep TOD ini ialah meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi dan beralih menggunakan transportasi massal. Pada kawasan Kota Tua Jakarta titik transit utama berada pada stasiun Kereta Jakarta Kota. Pada saat ini stasiun Kereta Jakarta Kota sudah terintegrasi dengan halte Trans Jakarta. Untuk pengembangan lebih lanjut nantinya stasiun Kota Jakarta akan terintegrasi dengan stasiun MRT yang pada saat ini sedang dalam tahap pembangunan. Dengan adanya titik transit ini dapat dikembangkan menjadi pusat transit di kawasan Kota Tua. Pembauran (mix) pembauran antara beberapa fungsi kawasan

menjadi satu bagian dalam jartak pendek pejalan kaki dapat menghidupkan suatu wilayah dimana berbagai kebutuhan dapat diakses dengan berjalan kaki. Percampuran yang seimbang antara fungsi suatu area seperti area rumah tinggal, perkantoran, area perdagangan retail memberikan kesempatan untuk area tersebut menjadi aktif lebih lama dikarenakan akses yang mudah terhadap kawasan tersebut. Termasuk kemudahan akses terhadap taman bermain disekitar yang dapat mendukung suatu kawasan tumbuh lebih baik. Memadatkan (Densityfy) mengoptimalkan kepadatan dan menyesuaikan kapasitas angkutan Modal transportasi umum yang dapat melayani kota dengan baik mesti cepat, berkal, terhubung dengan baik dan dapat diandalkan, sehingga dapat menjadi pilihan utama bagi masyarakat untuk mengakomodasi pertumbuhan di area yang terbatas yang dapat dilayani dengan kualitas angkutan umum dan untuk menyediakan penggunaanya yang dapat mendorong dan membenarkan pembangunan infrastruktur angkutan umum dengan kualitas tinggi. Merapatkan (compact) prinsip dasar dari TOD adalah kepadatan memiliki semua komponen dan fitur penting berada dekat satu sama lain secara nyaman dan efisien tempat. Dengan jarak yang lebih pendek dengan jarak yang pendek mempermudah bepergian dan beraktivitas satu dengan yang lainnya. Prinsip "compact" dapat diaplikasikan pada skala lingkungan menghasilkan integrasi spasial dengan konektivitas berjalan kaki dan bersepeda yang baik dan orientasi terhadap stasiun angkutan umum. Beralih (shif) Pengembangan kawasan berdasarkan ketujuh (7) prinsip diatas menghasilkan keadaan dimana kendaraan pribadi tidak lagi berperan penting untuk transportasi utama. Semua kegiatan transportasi dialihkan menggunakan angkutan umum. Sehingga kerugian dari menggunakan kendaraan pribadi dapat berkurang bahkan secara perlahan permasalahan-premasalahannya seperti kemacetan dapat teratasi. Dan ruang kota yang semula diperuntukkan untuk akses mobilitas jalan dapat dipergunakan menjadi lahan yang produktif.



Gambar 1. Stasiun Jakarta Kota
Sumber : (Kompas.com 2022)

Sesuai target revitalisasi yakni menyediakan area pejalan kaki yang lebih luas, maka akan ditemukan trotoar yang lebih lebar.

Trotoar diperlebar menjadi 3 meter agar lebih luas bagi pejalan kaki. Trotoar lebih lebar dan trotoar yang biasa dipenuhi dengan pedagang kaki lima kini lebih bersih dan rapih. Situasi ini juga membuat pejalan kaki relative lebih mudah menyeberang jalan, sebab kendaraan bermotor otomatis menjadi lebih sedikit, sementara area pejalan kakinya lebih luas. Sebagai bagian dari revitalisasi kawasan Kota Tua. Trotoar di depan gedung ini menjadi lebih luas dan lebih ramah bagi pejalan kaki.

Trotoar juga lebih ramah bagi penyandang disabilitas karena dilengkapi ubin pengarah (guiding block). Kawasan ini juga jadi lebih ramah pesepeda. Bahkan ada dua jalur khusus pesepeda pada satu jalan.

2. Beberapa jalan jadi area bebas bermotor sebagai bagian dari revitalisasi kawasan Kota Tua Jalan Lada turut diubah menjadi area pejalan kaki.

Trotoar di beberapa ruas jalan juga dirombak seperti Jalan Ketumbar, Jalan Kemukus, Jalan Lada dan Jalan Lada Dalam. Di jalan lada sampingnya terlihat kolam air mancur, sudah tidak ada lagi kendaraan bermotor lalu lalang selain disulap jadi area pejalan kaki disepanjang jalan juga terlihat beberapa tempat duduk untuk warga beristirahat. Banyak warga memadati area itu untuk berfoto, bersantai atau keliling naik sepeda. Sebagai bagian dari revitalisasi kawasan Kota Tua, Jalan Lada turut diubah menjadi area pejalan kaki. Namun Jalan Pintu Besar Utara

yang rencananya hanya akan dilalui kendaraan umum saat ini masih digunakan leat oleh kendaraan bermotor lain.

3. Tak ada lagi Terowongan Penyeberangan Orang (TPO). Area yang dulunya bekas halte TransJakarta Kota dan jalan kendaraan kini menjadi ruang terbuka yang lebih nyaman bagi pejalan kaki.

Namun area ini masih dalam pengerjaan ke Kota Tua naik TransJakarta, kita harus melalui TPO dengan air mancur, sebelum akhirnya naik lagi dan keluar di pintu dekat Museum Mandiri. Barulah setelah itu dapat berjalan menuju lapangan Fatahillah. Kini TPO tak ada lagi. Area itu rata tanah. Hanya ada sebuah tugu jam berdiri di tengah pelataran di samping Stasiun Jakarta Kota. Banyak Tempat Foto Instagramable di sampingnya terlihat kolam air mancur. Jika turun di Halte TransJakarta Kota, harus mengitari air mancur itu untuk keluar atau transit dari halte. Di pelataran itu juga ditempatkan beberapa pot dengan batang menancap di tanahnya namun belum tumbuh rindang untuk menjadi tempat berteduh pada siang hari. Saat ini area tersebut masih dalam pengerjaan.

3. Tak ada pedagang kaki lima. Sebagai bagian dari revitalisasi kawasan Kota Tua para pedagang kaki lima yang biasa memadati kawasan ini turut dipindahkan. Selain karena diperluas, area pejalan kaki menjadi terasa lebih luas karena tidak ada lagi pedagang kaki lima (PKL) yang menjajakan dagangan di trotoar. Kawasan Kota Tua menjadi bersih dari PKL, mulai dari trotoar di depan Museum Mandiri dan Museum Bank Indonesia samping dan depan Bank Mandiri, hingga di sepanjang Kali Besar.
4. Tempat nongkrong kekinian Jakarta Barat cocok untuk melepas penat PKL yang sebelumnya berdagang di trotoar dipindahkan ke beberapa lokasi lain. Salah satunya lokasi binaan (lokbin) Kota Intan. “Ada beberapa (lokasi pemindahan). Tapi yang kami lagi fokuskan saat ini baru lokbin, sebagai bagian dari revitalisasi kawasan Kota

Tua pedagan kaki lima yang berdagang di kawasan Kota Tua turut dipindahkan. Salah satunya ke lokasi ini. Namun hingga kini lokbin Kota Intan masih relative kosong dan belum didisi oleh PKL yang pindah. Ketika ke lokbin Kota Intan hanya sedikit pedagan yang berjualan di sana. Sebagian diantaranya adalah pedagang lama yang memang sudah menempati area itu sebelumnya. Sementara area lain yang juga digunakan para pedagan adalah Gedung Cipta Niaga.

5. Halte TransJakarta Kota dipindah
Setelah revitalisasi kawasan Kota Tua, halte TransJakarta Kota dipindahkan ke depan Stasiun Jakarta Kota untuk menciptakan transportasi public yang lebih teintegrasi. Kawasan Kota Tua akan dibuat menjadi tempat dengan transportasi public terintegrasi. Sehingga nantinya TransJakarta, kereta dan MRT akan terintegrasi antar moda. Saat penandatanganan paket kontrak kerja sama MRT Fase 2A (Bundaran HI Kota), nantinya Stasiun MRT Jakarta Kota akan terintegrasi dengan kereta api dan TransJakarta melalui underpass, ada yang mirip Santorini jika sebelumnya halte TransJakarta ada di depan Museum Mandiri kini halte pindah ke depan Stasiun Jakarta Kota. Bagi penumpang yang hendak naik TransJakarta ke arah Harmoni, kawasan Sudirman atau Blok M bias naik di halte ini. Sementara jika berencana ke arah Pantai Indah Kapuk atau Muara Karang bisa naik di halte TransJakarta Kali Besar Barat.

Kawasan wisata sejarah adalah kawasan dan atau bangunan-bangunan yang memiliki nilai budaya dan nilai-nilai lain yang dianggap penting untuk dikembangkan untuk kepentingan pendidikan, penelitian, dokumentasi dan kepariwisataan. (Pergub DKI no 36 tahun 2014)

4. KESIMPULAN

Untuk menuju ke sana, ia bersama dua rekannya tidak perlu lagi menggunakan kendaraan pribadi. "Pakai KRL Commuter Line, naik dari Stasiun Pondok Jati, langsung turun di Stasiun Kota. Jadi, lebih praktis dan hemat kalau mau ke Kota Tua. Keluar dari Stasiun Kota kan lebih gampang sekarang,

karena ada pedestrian untuk pejalan kaki menuju Kota Tua," ungkapnya.

Menurutnya, kawasan Kota Tua kini jauh lebih asri, bersih, dan tidak semrawut. Kawasan pedestrian jadi sangat nyaman dengan pepohonan, taman, tempat duduk, serta jalur sepeda. Kini kawasan wisata Kota Tua jadi makin hijau dan bebas polusi. Pengunjung juga mudah menemukan spot foto saat berjalan kaki di kawasan Kota Tua.

Melestarikan Cagar Budaya

Sebagai kawasan LEZ, Kota Tua kini sedang ditata pedestrian, promenade, dan plazanya, sehingga memberikan kenyamanan, keamanan, dan kesehatan bagi wisatawan. Penataan di kawasan Kota Tua bertujuan juga untuk melestarikan dan melindungi bangunan-bangunan cagar budaya di kawasan inti Kota Tua, dari kebisingan dan getaran yang bisa merusak struktur bangunan lama.

Wilayah yang menjadi Kawasan Rendah Emisi (KRE) adalah area inti Kawasan Kota Tua, di antaranya Jalan Kemukus, Jalan Ketumbar, Jalan Lada Raya, Jalan Lapangan Stasiun, Jalan Bank, serta Jalan Kali Besar. Selanjutnya akan dilaksanakan penataan di Jalan Kunir, agar jalan-jalan yang mengelilingi kawasan inti Kota Tua bisa saling terhubung dengan konsep *Low Emission Zone*.

Penataan Kota Tua yang masih berlangsung disambut antusias pengunjung. Wisatawan lebih banyak menggunakan angkutan umum, seperti Commuter Line dan Transjakarta. Kini mereka mempunyai lebih banyak opsi kendaraan umum menuju kawasan Kota Tua, yang tidak bisa lagi dilewati kendaraan bermotor.

Data jumlah pengunjung sampai Juli 2022 mencapai 688.631 orang, sedangkan pada 2021 sejumlah 207.926 orang. Hal ini menunjukkan kenaikan yang signifikan terhadap jumlah pengunjung di kawasan Kota Tua selama LEZ diterapkan dan level PPKM (Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat) diturunkan.

Pemerintah Kota Jakarta Barat (Pemkot Jakbar) menurunkan sedikitnya 60 petugas Suku Dinas Perhubungan (Dishub) selama 24 jam per hari, untuk menjaga agar para wisatawan tidak parkir sembarangan di kawasan wisata Kota Tua. "Kita terjunkan 60 petugas yang bekerja selama tiga sif di Kota

Tua untuk menjaga kawasan Kota Tua," ujar Kepala Seksi Operasi Suku Dinas Perhubungan Jakarta Barat, Affandi Nofrisal. Di kawasan Kota Tua para pengunjung bisa menikmati beragam aktivitas seru yang sarat dengan nilai sejarah. Beberapa waktu lalu di kawasan ini diadakan Semarak Qurban Online, Pembukaan Luring dan Peresmian Layanan Baru Museum Bank Indonesia, Tour Trophy FIB Asia Cup Indonesia, Kunjungan Abang None, hingga Festival Kota Tua.

Ada juga penampilan lagu bertema Islami oleh Komunitas Musik di Kota Tua, Konten Video Pariwisata, dan Peningkatan Pemahaman Sejarah Perkembangan Kota Tua bagi Siswa Sekolah, pelatihan membuat gerabah di Museum Seni Jakarta, pagelaran wayang di Museum Wayang, hingga pameran bertemakan sejarah di Museum Sejarah Jakarta.

Kepala Dinas Pariwisata dan Ekonomi Kreatif DKI Jakarta Andhika Permata mengatakan, revitalisasi kawasan Kota Tua dilakukan untuk mengembalikan nilai sejarah yang melekat di kawasan tersebut. Oleh karena itu, penataan sekeliling kawasan pun perlu diperhatikan, agar suasana kenangan tempo dulu dapat kian dirasakan.

Kawasan Kota Tua saat ini sedang memasuki proses revitalisasi. Pemprov DKI Jakarta akan membuat desain Kota Tua seperti tahun 1627. Salah satu kawasan yang didesain berlokasi di Jalan Lada yang dulu dikenal dengan sebutan 'Kanal Macan'. Di sana nantinya akan dibuat tipologi dari pedestrian kawasan tersebut.

"Revitalisasi saat ini mencakup perbaikan infrastruktur ruang ketiga publik pedestrian, plaza transit, dan taman guna menunjang mobilitas aktif pejalan kaki, pesepeda, serta transportasi publik," kata Andhika.

Revitalisasi gedung bersejarah tidak dilakukan. Karena itu ke depan seiring revitalisasi kawasan Kota Tua rampung, Pemprov DKI Jakarta mendorong pelaku usaha di sekitar kawasan tersebut untuk menempatkan diri di bangunan Kota Tua. Tentunya tanpa mengurangi estetika bangunan bersejarah tersebut.

"Revitalisasi gedung tidak ada, tetapi kita memberi stimulasi supaya pelaku usaha di kawasan bisa memanfaatkan gedung cagar budaya dengan fungsi yang lebih relevan

dengan aktivitas warga kota untuk tinggal, kerja, hidup, dan bermain," ujarnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Fajar Novitasari, 2016. *Penyusunan rencana strategis revitalisasi kota tua Jakarta*, https://www.academia.edu/penyusunan_rencana_strategis_revitalisasi_kota_tua.pdf. diakses tanggal 7 November 2022 pukul 22.17 WIB.
- Gubernur Provinsi DKI Jakarta. 2014. *Rencana Induk Kawasan KotaTua*. http://dcktrp.jakarta.go.id/beranda/peraturan/PERGUB_NO_36_TAHUN_2014_RENCANA_INDUK_KAWASAN_KOTA_TUA.pdf, diakses tanggal 7 November 2022 pukul 20.23 WIB.
- Pare Eny, Hidayah Tsabit, 2012. *Revitalisasi kota tua di dunia*, Jakarta, Raja grafindo persada, edisi 1, halaman 120.