

## STUDI PENGARUH REVITALISASI PEDESTRIAN TERHADAP PENGEMBANGAN KOTA TUA JAKARTA

Wirawan Pandu Wicaksono<sup>1</sup>, Titin Fatimah<sup>2</sup>, Adam Madigliani Prana<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Prodi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Tarumanagara Jakarta

Email: wirawan.347212006@stu.untar.ac.id, w.pandu.w@gmail.com

<sup>2</sup> Prodi Magister Arsitektur, Universitas Tarumanagara Jakarta

Email: titinf@ft.untar.ac.id

<sup>3</sup>Prodi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Tarumanagara Jakarta

Email: adam.prana@gmail.com

Corresponding author: titinf@ft.untar.ac.id

Masuk: 11-07-2023, revisi: 27-04-2024, diterima untuk diterbitkan: 29-04-2024

### ABSTRAK

Kawasan Kota Tua Jakarta memiliki nilai historis yang signifikan. Rencana Induk Kawasan Kota Tua, diatur dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 36 Tahun 2014, mengusulkan strategi revitalisasi untuk memelihara nilai-nilai sejarah dan memajukan kawasan tersebut. Revitalisasi adalah upaya pengembangan yang bertujuan menghidupkan kembali nilai-nilai penting dalam konteks cagar budaya, dengan memperhatikan penyesuaian fungsi ruang baru dan prinsip-prinsip pelestarian. Tujuan utamanya adalah menciptakan citra positif melalui peningkatan kualitas visual/fisik serta memberikan kontribusi nyata terhadap peningkatan kualitas ekonomi, sosial, dan lingkungan. Pada perkembangannya pemerintah DKI Jakarta melakukan upaya revitalisasi dengan teknik pembatasan lalu lintas dan pedestrianisasi yang dikemas dengan nama *LEZ (Low Emission Zone)*. Tujuan utama didirikannya *LEZ* di kawasan Kota Tua adalah dengan maksud untuk mengurangi tingkat lalu lintas yang membahayakan keberlangsungan jangka panjang dari struktur cagar budaya di wilayah tersebut. Melihat pengembangan *LEZ* di Kawasan Kota Tua, Fungsi jalur pedestrian ke depan tidak hanya sekedar sebagai perlengkapan jalan namun juga menjadikan kota dan permukiman yang inklusif, aman, tangguh dan berkelanjutan secara ekonomi, sosial dan lingkungan sesuai tujuan pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals/SDGs*) tujuan 11. Dengan menggunakan pendekatan penelitian kuantitatif yang melibatkan penggunaan metode pengumpulan data melalui kuesioner dan wawancara, studi pada tulisan ini bertujuan untuk menginvestigasi serta mengevaluasi implikasi pembentukan *Low Emission Zone* terhadap dimensi ekonomi, sosial, dan lingkungan.

**Kata Kunci:** Revitalisasi; Pedestrianisasi; Pengembangan Kawasan; Kawasan Pusaka

### ABSTRACT

*Kota Tua Jakarta holds significant historical value. The Master Plan for the Kota Tua Jakarta, regulated by the Jakarta Governor Regulation Number 36 of 2014, proposes revitalization strategies to preserve its historical values and advance the area. Revitalization is a development effort aimed at reviving important values within the context of cultural heritage while considering adjustments to new spatial functions and preservation principles. Its primary objective is to create a positive image through enhancing visual/physical quality and making real contributions to improving economic, social, and environmental quality. In its development, the Jakarta provincial government has undertaken revitalization efforts using traffic restriction techniques and pedestrianization packaged under the name LEZ (Low Emission Zone). The main purpose of establishing the LEZ in the Kota Tua Jakarta is to reduce traffic levels that endanger the long-term sustainability of cultural heritage structures in the region. Considering the development of the LEZ in the Kota Tua, pedestrian pathway function should not only serve as road accessories but also transform cities and settlements into inclusive, safe, resilient, and economically, socially, and environmentally sustainable areas, in line with Sustainable Development Goals (SDGs), particularly goal 11. By employing a quantitative research approach involving data collection methods through questionnaires and interviews, this study aims to investigate and evaluate the implications of establishing the Low Emission Zone on economic, social, and environmental dimensions.*

**Keywords:** Revitalisation; Pedestrianisation; Urban Development; Urban Heritage

## 1. PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Kawasan kota bersejarah berada dalam tekanan resiko kerusakan dan kemunduran (Yakup Egercioglu, 2015) bila tidak dikelola dan dilestarikan secara berkelanjutan (Purwantiangning, Schneider, & Whittingham, 2014). Meskipun demikian, wilayah yang memiliki warisan bersejarah dapat berfungsi sebagai penggerak pembangunan sosial-ekonomi melalui sektor pariwisata, perdagangan, dan nilai properti yang tinggi. Hal ini karena wilayah perkotaan yang memiliki warisan budaya menghasilkan imbal hasil yang jauh lebih tinggi daripada wilayah yang tidak memiliki nilai budaya atau sejarah yang signifikan (UNESCO, 2011).

Industri jasa serta bisnis kelas atas umumnya tertarik pada lokasi yang berdekatan dengan monumen dan situs bersejarah di pusat kota bersejarah dan bersedia membayar lebih mahal untuk memperoleh akses ke lokasi yang dianggap memiliki prestise tinggi (UNESCO, 2011). Di samping itu, kawasan pusaka merupakan aset penting dalam meningkatkan keberlanjutan lingkungan kota, merangsang pertumbuhan ekonomi, dan mempromosikan integrasi sosial dalam konteks global yang terus berubah (UNESCO, 2011). Sehingga penting melihat cagar budaya sebagai masa depan ekonomi perkotaan.



Gambar 1. Revitalisasi Kawasan ChinaTown Singapore (Kiri: chinatownsingapore.com, Kanan: Tripsavvy.com)

Kota Tua Jakarta, sebagai sebuah wilayah bersejarah yang kaya nilai sejarah, merupakan refleksi dari perjalanan masa lalu yang kaya budaya dan peradaban masyarakatnya. Untuk alasan ini, penting untuk secara berkelanjutan menjaga dan melestarikan keberadaan Kota Tua Jakarta. Dalam Rencana Induk Kawasan Kota Tua yang disusun oleh Pergub DKI Jakarta Nomor 36 Tahun 2014, salah satu tindakan strategis yang diambil untuk mewujudkan tujuan penataan kawasan Kota Tua adalah melalui upaya revitalisasi yang bertujuan untuk memicu perkembangan baru yang dinamis dan pelestarian warisan sejarah.

Revitalisasi adalah suatu kegiatan pengembangan yang ditujukan untuk menumbuhkan kembali nilai-nilai penting cagar budaya dengan adaptasi fungsi ruang baru yang tidak bertentangan dengan prinsip-prinsip pelestarian dan nilai budaya masyarakat. Upaya revitalisasi harus menciptakan citra yang positif melalui peningkatan kualitas visual/fisik, serta harus mampu memberikan manfaat nyata bagi peningkatan kualitas ekonomi, sosial dan lingkungan.

Ditinjau dari skala kegiatannya, revitalisasi dapat mencakup kawasan kota pada skala luas (makro) atau dapat pula terjadi pada skala mikro kota, misalnya pada skala jalan, koridor dan kelompok bangunan (Martokusumo, 2006), seperti revitalisasi penataan plaza dan trotoar di kawasan Kota Tua Jakarta.

Kawasan Kota Tua Jakarta merupakan situs bersejarah yang penting untuk dijaga keberadaannya. Wilayah ini tidak hanya berfungsi sebagai tujuan wisata budaya dan sejarah, tetapi juga memiliki peran signifikan sebagai kawasan pemukiman dan pusat bisnis, yang mencakup fungsi perkantoran, perdagangan, dan jasa. Kawasan Kota Tua Jakarta harus menjadi

lingkungan yang layak huni untuk hidup dan bekerja. sehingga, pada perkembangannya pemerintah DKI Jakarta melakukan upaya revitalisasi dengan teknik pembatasan lalu lintas dan pedestrianisasi yang dikemas dengan nama *LEZ (Low Emission Zone)*.

Menurut laporan dokumentasi dan evaluasi yang disusun oleh ITDP (2022), tindakan pembatasan telah diterapkan di enam ruas jalan untuk kendaraan bermotor, termasuk jalur pejalan kaki di Jalan Ketumbar dan Jalan Lada. Alasan utama di balik pendirian *Low Emission Zone (LEZ)* di kawasan Kota Tua adalah untuk mengurangi volume lalu lintas yang mengancam keberlangsungan jangka panjang dari struktur cagar budaya di wilayah tersebut (Tanuhardjo, 2022).

Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 36 Tahun 2014 yang mengatur tentang pengembangan Kawasan Kota Tua, memasukkan pembentukan *LEZ* ini sebagai bagian dari rencana tersebut (Tanuhardjo, 2022). Tujuan dari pembangunan ini adalah untuk melestarikan karakter kawasan dan nilai sejarah sekaligus menciptakan kawasan cagar budaya yang bernilai tinggi sebagai kawasan wisata, bisnis, perdagangan dan jasa (Tanuhardjo, 2022).

Melihat pengembangan *LEZ* di Kawasan Kota Tua, Fungsi jalur pedestrian ke depan tidak hanya sekedar sebagai perlengkapan jalan namun juga menjadikan kota dan permukiman yang inklusif, aman, tangguh dan berkelanjutan sesuai Pembangunan Berkelanjutan (*Sustainable Development Goals/SDGs*) tujuan 11 (Nirwono Joga, 2022). Revitalisasi pedestrian merupakan upaya meningkatkan keselamatan pejalan kaki (Target Tujuan 11.2), memperkuat upaya untuk melindungi dan menjaga warisan budaya dan alam dunia (Target Tujuan 11.4), serta meningkatkan kualitas udara (Target Tujuan 11.6) (Nirwono Joga, 2022).



Gambar 2. Kawasan Kota Tua sebelum dan sesudah revitalisasi (Kiri :Google Maps, Kanan :Dokumen pribadi)

## Rumusan Masalah

Berdasarkan beberapa informasi yang telah dijelaskan sebelumnya, penulis ingin mengkaji apakah revitalisasi di Kawasan Kota Tua Jakarta berdampak terhadap ekonomi, sosial dan lingkungan. Pedestrianisasi secara signifikan berkontribusi terhadap peningkatan ekonomi secara pertumbuhan penjualan, berdasarkan riset OECD (1978) terhadap 100 kota pejalan kaki di seluruh dunia mengalami peningkatan omzer lebih dari 60%.

Sebuah survei yang dilakukan oleh OECD (1978) terkait skema pedestrianisasi mengungkapkan adanya peningkatan kualitas lingkungan yang berkaitan erat dengan pembatasan dan penghapusan lalu lintas di dalam suatu kawasan. Nozzi (2011) berpendapat bahwa zona pedestrian merupakan ruang untuk interaksi sosial dan bentuk pengembangan spesifik untuk menghubungkan seluruh lingkungan perkotaan dan semua fungsinya.

Pertanyaan penelitian pada studi ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana dampak dan manfaat revitalisasi pedestrian terhadap pengembangan Kota Tua Jakarta secara ekonomi, sosial dan lingkungan?

## Landasan Teori Revitalisasi Pedestrian

Untuk meningkatkan mengembalikan vitalitas suatu kawasan perkotaan dan nilai penting cagar budaya dalam tujuannya pelestarian lingkungan kawasan pusaka, salah satu usaha yang dapat dilakukan adalah dengan kegiatan revitalisasi. Ditinjau dari skala kegiatannya revitalisasi dapat terjadi pada skala mikro kota, salah satunya meliputi pedestrianisasi (Martokusumo, 2006).

Pedestrianisasi adalah proses penutupan jalan lalu lintas kendaraan (Hussein, 2018) atau dengan kata lain upaya mengubah ruang jalan kendaraan menjadi area untuk penggunaan pejalan kaki (Nikhil & Neetishree, 2016), dengan mengecualikan semua kendaraan bermotor. Zona pejalan kaki adalah ruang terbaik untuk komunikasi dan interaksi antara manusia, bangunan, dan ruang (Khaleghi, 2018). Pedestrianisasi dapat dilakukan secara sementara atau permanen (Hussein, 2018). Di sisi lain, pedestrianisasi membawa manfaat lingkungan, ekonomi, dan sosial yang lebih besar bagi suatu kawasan kota.

Penerapan pedestrianisasi dalam konteks ruang perkotaan dapat menghasilkan ruang perkotaan yang berkualitas (Tim Whitehead, 2006), berkelanjutan dan layak huni (Hussein, 2018). Skema pejalan kaki dalam konteks perkotaan dapat meningkatkan keselamatan dan aktivitas sosial. Akibatnya, pejalan kaki dapat menciptakan suasana yang menyenangkan yang dapat melibatkan orang di dalamnya dari beragam budaya, konteks sosial (Hussein, 2018). Hal ini juga berdampak pada kualitas pariwisata. Berdasarkan Najmaldin (Hussein, 2018) bahwa pedestrianisasi dapat menyebabkan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah kawasan perkotaan.



Gambar 3. Contoh Kasus Pedestrianisasi di Forth St, Auckland, New Zealand (Sumber: Archdaily.com)

Salah satu manfaat pedestrianisasi yang dapat memberikan kontribusi bagi komunitas dan individu adalah dengan mengukur *walkability* (Hussein, 2018). *Walkability* merupakan indikator tentang kelayakan suatu kawasan bagi pejalan kaki, dengan harapan meningkatkan kegiatan masyarakat berjalan kaki di kawasan tersebut (Nyagah, 2015).

Faktor-faktor yang mempengaruhi *walkability* meliputi kondisi lalu lintas dan jalan, trotoar atau jalur pejalan kaki lainnya, aksesibilitas dan keamanan bangunan, pola penggunaan lahan dan kualitas jalur pejalan kaki (Hussein, 2018). Melalui peningkatan aspek *walkability* melalui kegiatan berjalan kaki, suatu kawasan dapat berkembang baik secara ekonomi, lingkungan maupun sosial sehingga mampu memberi dampak baik/positif yang signifikan untuk jangka waktu yang panjang (Senjaya & Joewono, 2016).

### Tipe dan Konsep Pedestrianisasi

Kawasan pejalan kaki dapat dibagi menjadi 3 tipe jenis zona pejalan kaki berdasarkan tingkat kompromi (Nikhil & Neetishree, 2016)

#### 1. Pedestrianisasi penuh waktu (permanen) *Full time pedestrianization*

Pejalan kaki memiliki prioritas mutlak. Akses kendaraan dibatasi hanya untuk situasi darurat



namun kendaraan yang sifatnya berupa layanan dapat diizinkan masuk dalam periode tertentu, untuk lokasi tertentu.

2. Pedestrianisasi paruh waktu (temporer) / *Part time pedestrianization*

Akses kendaraan hanya diperbolehkan melintas pada periode tertentu. Untuk meminimalkan akses kendaraan ke area tersebut, tidak ada tempat parkir di badan jalan. Namun, ruang muat disediakan untuk keperluan bongkar muat.

3. Pengaturan lalu lintas / *Traffic calming*

Jalan setapak biasanya diperlebar dan tempat parkir di badan jalan dikurangi sejauh mungkin. Tidak ada batasan untuk akses kendaraan. Namun, kendaraan diperlambat melalui penggunaan langkah-langkah pengendalian lalu lintas, seperti rambu kecepatan, trotoar, penyempitan jalan, gerbang, dll.

Selain tipe pedestrianisasi, terdapat pula 4 konsep pedestrian (NZ Transport, 2009) yaitu:

1. *Living Street*

Konsep *living street* mengakui bahwa jalan harus dirancang dengan memprioritaskan interaksi masyarakat agar pengemudi mobil sadar bahwa mereka berada di area yang penting bagi pejalan kaki dan pengguna lainnya. Tujuan *living street* untuk menyeimbangkan kebutuhan penduduk, bisnis, pejalan kaki dan pengendara sepeda dengan mobil. Dengan demikian mendorong kualitas hidup yang lebih baik dan jangkauan komunitas dan aktivitas jalanan yang lebih luas.



Gambar 1. Living Street – Kawasan Sudirman Jakarta (Sumber : Skycrapercity.com)

2. *Pedestrian precincts* / Kawasan pejalan kaki

Merupakan area khusus pejalan kaki yang sebagian besar dibuat dengan mematasi akses lalu lintas atau menutup jalan untuk lalu lintas. Konsep ini merupakan konsep paling menguntungkan di mana terdapat aktivitas pejalan kaki yang padat, pengembangan ritel atau campuran, dan lalu lintas kendaraan bermotor diakomodasi di tempat lain (NZ Transport, 2009).



Gambar 2. Pedestrian Precincts – Kawasan China Town Singapore (Sumber : Susan Kurosawa di theaustralian.com.au)

### 3. *Shared zones* / Zona berbagi

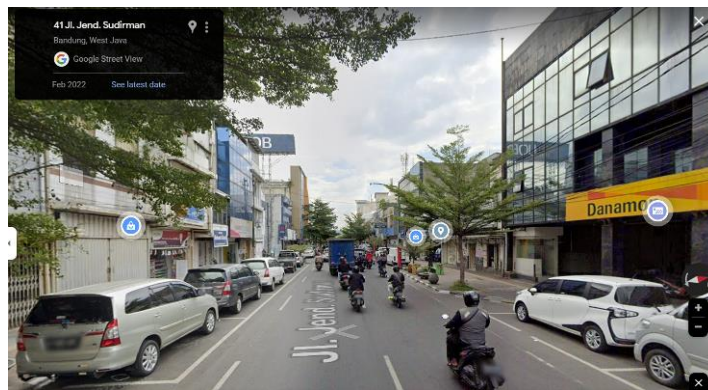
*Shared zones* adalah pedestrian perumahan atau ritel yang dirancang untuk mengutamakan penghuni dan pejalan kaki sekaligus mengurangi dominasi kendaraan bermotor secara signifikan. Kendaraan bermotor, termasuk mobil pengangkut barang, sampah dan kendaraan dinas, masih memiliki akses tetapi harus memberi jalan kepada pejalan kaki; dan sebaliknya pejalan kaki tidak boleh menghalangi kendaraan. Rute dibatasi secara fisik untuk kendaraan dengan lansekap, struktur, dan radius belokan yang sempit, tanpa batas antara jalan setapak dan jalan raya. Ini memperlambat kendaraan ke kecepatan yang sangat rendah



Gambar 3. Shared Zone (Sumber : [www.future.transport.nsw.gov.au](http://www.future.transport.nsw.gov.au))

### 4. *Sharing the main street* / berbagi jalan utama

*Sharing the main street* / berbagi jalan umumnya berada pada jalan arteri utama yang dilintasi oleh jalur jalur kegiatan retail, komersial. Konsep ini memiliki tingkat mobilitas dan manuver tinggi untuk parkir mobil. Kegiatan pejalan kaki pada konsep ini akan mengalami dampak kebisingan lalu lintas, polusi udara dan kesulitan pejalan kaki yang ingin menyeberang.



Gambar 4. Sharing The Main Street – Kawasan Sudirman Bandung (Sumber : Google Maps)

## Manfaat Pedestrianisasi

Manfaat dari pedestrianisasi dapat dibagi dalam 3 kategori yakni Sosial (*Social*), Lingkungan (*Environmental*), Ekonomi (*Economic*) (Hussein, 2018).

### Manfaat Sosial

- Meningkatkan interaksi dan hubungan sosial
- Meningkatkan keamanan
- Meningkatkan rasa memiliki, tanggung jawab dan kebanggaan
- Meningkatkan kelayakan hidup
- Meningkatkan pelestarian warisan/preservasi dan pembaharuan kota (*urban renewal*)
-

### **Manfaat Lingkungan**

- Mengurangi polusi udara
- Mengurangi kebisingan
- Perbaiki iklim mikro
- Peningkatan pengembangan ruang hijau
- Mengurangi penggunaan bahan bakar dan meningkatkan penghematan lahan
- Mendorong aktifitas fisik yang langsung mempengaruhi kesehatan fisik dan mental
- Meningkatkan kesehatan psikologis
- Perbaiki mobilitas dan aksesibilitas
- Mengurangi penggunaan mobil, kemacetan dan kebutuhan parkir
- Meningkatkan penggunaan transportasi publik dan NMT (*Non Motorised Transport*)
- Mengurangi kecelakaan jalan dan cedera
- Meningkatkan tingkat layanan, kecepatan dan waktu perjalanan

### **Manfaat Ekonomi**

- Meningkatkan Jumlah pejalan kaki, omset penjualan dan biaya sewa
- Meningkatkan lapangan kerja
- Hemat bahan bakar
- Meningkatkan pendapatan pada pengguna transportasi publik
- Menurunkan dampak negatif eksternal (tingkat kecelakaan)

## **2. METODE PENELITIAN**

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan penelitian kuantitatif dengan tipe jenis penelitian survei yang akan dideskripsikan pada sub bab berikutnya. Pendekatan kuantitatif dipilih dengan pertimbangan sebagai berikut :

1. Sifat persoalan yang dikaji pernah dikaji sebelumnya di berbagai jurnal dan artikel internasional sehingga *body of literature* tersedia, variabel diketahui dan ketersediaan teori sudah ada sebelumnya.
2. Penelitian kuantitatif menekankan penggunaan statistika, untuk menganalisis data hasil penelitian dalam berbagai bidang ilmu, yang akan menghasilkan kesimpulan dengan tingkat presisi yang relatif lebih meyakinkan.

### **Metode Pengumpulan Data**

#### **Kuesioner**

Kuesioner atau angket dilakukan dengan mengirim/memberikan instrumen (kuesioner) kepada responden, untuk dijawab secara tertulis lalu dikembalikan lagi kepada peneliti. Kualitas instrumen yang digunakan dalam kuesioner adalah skala penilaian *Likert*. Dengan jumlah pengunjung dari tahun 2019 sampai dengan 2021 maka didapatkan rata-rata pengunjung sebesar 169 ribu pengunjung. Jika diestimasi dengan metode rumus *Slovin* maka didapatkan besaran sampel sebesar 99.94 sampel atau kurang lebih 100 sampel. Skala pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala *Likert* yang mengukur persepsi/ pendapat seseorang tentang fenomena yang akan diuji dalam penelitian ini. Jawaban setiap butir instrumen menggunakan gradasi dari sangat positif ke sangat negatif.

Tabel 1. Skala Likert

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Cukup Setuju	Setuju	Sangat Setuju

### Studi Literatur

Penelitian literatur memiliki peran yang signifikan dalam rangkaian metode pengumpulan data. Pengumpulan informasi dari studi literatur diperlukan untuk melakukan tinjauan menyeluruh dan memberikan dukungan yang kuat terhadap topik penelitian yang sedang dijalankan. Selain itu, studi literatur berfungsi sebagai sarana untuk memperkenalkan konteks dari topik penelitian yang akan dibahas, serta untuk menyajikan temuan dan analisis yang relevan.

### Observasi

Observasi dalam penelitian ini berbentuk observasi non eksperimental yakni ditujukan untuk mengamati fakta atau situasi apa adanya dengan cara menghimpun data dan keterangan di lapangan. Bentuk observasi yang dilakukan berupa non partisipatif di mana observer bukan menjadi bagian dari objek yang sedang diobservasi.

### Wawancara

Salah satu tujuan dari wawancara salah satunya adalah sebagai instrumen validasi atas temuan kuesioner maupun pencarian jawaban yang tidak dapat dikuantifikasikan dari pertanyaan penelitian sebelumnya. Wawancara dilakukan pada beberapa variabel yang akan di detailkan pada matriks pengembangan instrumen penelitian. Proses pelaksanaan wawancara dilakukan kepada :

- Bapak Her Pramtama sebagai Tim Gubernur Untuk Percepatan Pembangunan periode 2017-2022
- Bapak Deddy Wahyudi sebagai Arsitek, perencana dan perancang Stasiun Kota (BEOS) Kota Tua Jakarta
- Bapak Boy Bhirawa sebagai Arsitek, perancang pedestrian Kota Tua Jakarta
- Ibu Seruni sebagai Marketing Manager PT Jakarta Konsorsium
- Bapak Irfal Guci sebagai Kasubag Tata Usaha Unit Pengelola Kawasan (UPK) Kota Tua Jakarta
- Pengunjung, Pengusaha, PKL Kota Tua Jakarta

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan Unterman (1984), Jeff Speck (2018), Brouwer (2018) dan Dwi (2018) penilaian *walkability* didasarkan kepada 5 faktor yaitu fungsi lahan (*land use*) dan aktifitas, keamanan (*safety*), aksesibilitas (*Accesibility*), kenyamanan (*comfort*), daya tarik (*attractiveness*), dan konektivitas (*connectivity*).

Dengan metode rata-rata terhadap hasil survei kepada 100 responden ditemukan bahwa penilaian *walkability* adalah 3.6 dari skala 5 yang menunjukkan persepsi cukup setuju adanya perbaikan *walkability* serta rata-rata 3.54 untuk dampak pengembangan di kawasan Kota Tua Jakarta pasca revitalisasi.

Hasil penilaian menunjukkan bahwa dampak manfaat terhadap perkembangan sosial, lingkungan, dan ekonomi dinilai sebesar 3.54 dari skala 5, mengindikasikan tingkat persepsi



yang cukup setuju. Selanjutnya, dengan mengaitkan tingkat keterjangkauan pejalan kaki (*walkability*) dengan manfaat pembangunan, dapat disimpulkan bahwa pengaruh pedestrianisasi terhadap aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan secara umum memiliki korelasi positif dengan nilai signifikansi kurang dari 0.05 (Sig<0.05). Meskipun demikian, terdapat variasi dalam derajat hubungan yakni korelasi lemah terhadap aspek ekonomi, sementara korelasi sedang pada aspek lingkungan, dan korelasi kuat pada aspek sosial.

Tabel 2. Korelasi *Walkability* terhadap sosial, lingkungan dan ekonomi

		Correlations			
		WALKABILITY	SOSIAL	LINGKUNGAN	EKONOMI
WALKABILITY	Pearson Correlation	1	.622**	.561**	.289**
	Sig. (2-tailed)		0.000	0.000	0.004

### Pengaruh Pedestrianisasi Terhadap Ekonomi

Di dalam mengukur korelasi, kriteria manfaat ekonomi meliputi peningkatan aktivitas konsumsi bagi pejalan kaki dan pendapatan penjualan barang atau jasa bagi pemilik usaha, peningkatan dalam biaya sewa lahan atau bangunan, serta peningkatan jumlah pengunjung dari segmen kelas atas. Berdasarkan penelitian dan analisis lapangan, pengaruh *walkability* terhadap manfaat kriteria ekonomi yang diolah menggunakan aplikasi SPSS menunjukkan adanya korelasi yang signifikan, dengan nilai signifikansi kurang dari 0,05. Meskipun demikian, derajat hubungan antara kedua variabel tersebut dikategorikan sebagai lemah, yakni sebesar 0,289.

Tabel 3. Korelasi pengaruh *walkability* terhadap kemajuan ekonomi (Sumber: Olahan Pribadi)

		Correlations	
		WALKABILITY	EKONOMI
WALKABILITY	Pearson Correlation	1	.289**
	Sig. (2-tailed)		0.004

Hal tersebut sejalan dengan hasil kuesioner terhadap kurangnya faktor fungsi lahan dan aktifitas yang berdampak terhadap manfaat ekonomi kawasan meskipun secara fasilitas pedestrian sudah terakomodir dengan baik. Laporan Bank Indonesia (2022) menyatakan bahwa kondisi kawasan Kota Tua memiliki banyak aset yang tidak aktif dan terbengkalai. Tercatat sekitar 13% (17,76 Ha) dari keseluruhan kawasan Kota Tua merupakan aset tidak aktif (BI, 2022) dengan komposisi kepemilikan lahan di kota tua adalah dimiliki DKI 2% (6 Gedung), 48% BUMN (Kantor Pos, Mandiri, Jasindo, Jiwasraya, PPI, dsb) dan 50% oleh individu dan swasta (Nata, 2021). Selain itu ditemukan bahwa tingkat keterisian di Kawasan Kota Tua Jakarta tidak mengalami kenaikan okupansi signifikan hanya 2.09%.

Selain itu terdapat temuan bahwa aktivitas di kawasan penelitian ditemukan adanya perubahan pembatasan jam aktifitas yang awalnya 24 jam kini hanya dapat diakses sampai jam 10 malam dengan alasan keamanan dan kebersihan, sehingga berdampak pada aktifitas ekonomi di kawasan Kota Tua. Hal tersebut sesuai dengan kerugian dari mengimplementasikan konsep *pedestrian precincts* yaitu kawasan menjadi sepi di malam hari (NZ Transport, 2009)

Berdasarkan penilaian *walkability* ditemukan tidak memiliki korelasi terhadap peningkatan keuntungan usaha, biaya sewa lahan dan pengunjung kelas atas. Menurut wawancara dengan narasumber dan observasi lapangan karena kurangnya lahan parkir di kawasan Kota Tua

Fatahillah yang menyebabkan konsumen menengah atas enggan datang ke Kota Tua. Seperti yang diungkapkan oleh Ibu Susi selaku pemilik toko Kedai Seni Djakarta.

*“Pendapatan menurun, pertama awal kita buka sejak pandemi, setelah dibuka tapi ini semua belum rapih (pedestrian) kita ramai, begitu semua rapih (pedestrian) kita sepi karena kalau kita ngobrol dengan teman teman di sini kesimpulan kita itu karena sekarang kan parkir susah. Habit orang kita belum naik kendaraan umum. Jadi pengunjung kita Kota Tua segmen menengah kebawah banget...kalau waktu dulu sebelum parkir masih boleh di mana saja yang dekatlah area parkirnya yang gampang terjangkau oleh tamu, tamunya menengah ke atas yang bawa mobil begitu ya....jadi menurut kami karena parkir dan flow jalannya itu ga jelas. Parkir udah disiapkan tapi orang yang baru pertama atau dua kali ke kota tua pasti akan mutar-mutar. Sangat susah sekali. Tamu-tamu saya bisa 3 kali muter ya udah ga jadi ga ketemu parkirnya....”*

*Ibu Susi. (2023, June 03). Kedai Seni Djakarta. personal.*

Namun demikian, dengan adanya pembangunan MRT Fase II terdapat rencana Kota Tua akan menjadi Kawasan Berorientasi Transit kedepannya yang dapat mempromosikan gaya hidup yang sehat melalui berjalan kaki, bersepeda dan penggunaan angkutan umum massal (Sekar & Mila, 2019).

Kehadiran TOD di Kota Tua berpotensi membuat pembangunan di sekitar bertransformasi menjadi fungsi campuran karena ada potensi kenaikan nilai lahan. Berdasarkan laporan *Asian Development Bank* (2021) mengungkapkan bahwa setelah adanya transportasi publik massal seperti MRT terdapat peningkatan nilai lahan atau *land value capture* pada kawasan pembangunan TOD hingga 30% dalam radius 700-800 meter dari stasiun MRT, sementara untuk property residensial kenaikannya mencapai 5% (Abdul, Kathleen, & Chris, 2019).

### Pengaruh Pedestrianisasi terhadap Lingkungan

Selanjutnya di dalam mengukur korelasi terhadap lingkungan maka kriteria manfaat lingkungan yang digunakan meliputi peningkatan kualitas udara dan lingkungan yang lebih bersih dan sehat, ketersediaan ruang terbuka hijau dan taman kota, penggunaan transportasi yang lebih ramah lingkungan dan berkelanjutan. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di Kawasan Fatahillah, dapat disimpulkan bahwa terdapat korelasi yang signifikan antara *walkability* dan manfaat lingkungan, dengan nilai signifikansi kurang dari 0.05. Analisis juga menunjukkan bahwa derajat hubungan antara *walkability* dan manfaat lingkungan cukup kuat, dengan korelasi sebesar 0.561.

Tabel 4. Korelasi pengaruh *walkability* terhadap kemajuan lingkungan (Sumber : Olahan Pribadi)

Correlations			
		WALKABILITY	LINGKUNGAN
WALKABILITY	Pearson Correlation	1	.561**
	Sig. (2-tailed)		0.000

Hal tersebut ditunjang oleh adanya program *LEZ (Low Emission Zone)* yakni pembatasan kendaraan dan ditunjang oleh keberadaan moda transportasi publik sehingga masyarakat didorong untuk menggunakan transportasi publik untuk ke kawasan Kota Tua Jakarta.

Konsep pedestrian *pedestrian precincts, living street & shared zone* berdasarkan hasil kuesioner berkurangnya aktivitas kendaraan di dalam kawasan Kota Tua Jakarta dirasakan berdampak mengurangi polusi, kebisingan dan mengurangi penggunaan kendaraan di sekitar area pedestrian sehingga lingkungan menjadi lebih bersih dan sehat.



Gambar 8. Pengurangan polusi, kebisingan dan kendaraan di kawasan LEZ Kota Tua Jakarta (Sumber: Dok. Pribadi)

Namun berdasarkan data kuesioner dan pendapat narasumber terdapat kekurangan dalam hal penyediaan ruang terbuka hijau sehingga pengalaman berjalan kaki menjadi berkurang. Pengunjung merasakan tidak dapat beraktifitas dalam waktu panjang karena faktor kurangnya peneduh di sepanjang jalan dan di tengah kawasan Fatahillah sehingga menurunkan *walkability* terutama di Jalan Lada, Taman Fatahillah dan Kali Besar Timur.

Begitu pula diperkuat oleh pendapat bapak Arno Hidayat yang menyoroti kurangnya elemen fasilitas peneduh di sekitar kawasan. Menurutnya elemen peneduh akan berpengaruh kepada minat untuk berjalan kaki di Kawasan Kota Tua.

*“Paling kurangnya peneduh ya mas. Kalau jalan di tengah trotoar lebar gini ga bisa lama-lama jalan karena panas. Kalau sekarang kan hijaunya sekedar rumput di jalan aja”*

*Bapak Arno Hidayat. (2023, June 20). Persepsi Pejalan Kaki. personal.*



Gambar 9. Kondisi Kenyamanan Pejalan kaki di Koridor segmen Taman Fatahillah (Sumber: Dokumen Pribadi)

## Pengaruh Pedestrianisasi terhadap Sosial

Pengukuran korelasi terhadap aspek sosial menggunakan kriteria manfaat sosial yang meliputi peningkatan kualitas kehidupan kota, interaksi sosial, kualitas rasa aman, tenang dan nyaman, dan kesenjangan sosial. Berdasarkan data temuan di Kawasan Fatahillah, pengaruh *walkability* terhadap kriteria manfaat sosial menunjukkan adanya hubungan korelasi dengan nilai signifikansi  $<0.05$  dan secara derajat hubungan memiliki korelasi kuat yaitu 0.622.

Tabel 5. Korelasi *Walkability* terhadap aspek sosial (Sumber: Olahan Pribadi)

		Correlations	
		WALKABILITY	SOSIAL
WALKABILITY	Pearson Correlation	1	.622**
	Sig. (2-tailed)		0.000

Menurut hasil kuesioner, revitalisasi pedestrian dianggap mampu memberikan keamanan, aksesibilitas, kenyamanan, daya tarik dan konektifitas, sehingga berdampak pada aspek sosial di kawasan.

Melihat dari kualitas ruang pedestrian, revitalisasi pedestrian memberikan aktifitas dinamis yaitu berjalan kaki, bersepeda yang nyaman dan aman dan aktivitas statis yang cenderung cukup bervariasi seperti duduk-duduk, berdiri, bermain dan mengerjakan sesuatu lainnya sehingga daya hidup (*livability*) di kawasan ini cenderung cukup tinggi.

Dalam pernyataannya, Arno Hidayat menegaskan bahwa upaya revitalisasi ruas jalan Ketumbar, Jalan Kemukus, Jalan Lada, dan Jalan Lada Dalam telah menghasilkan lingkungan pejalan kaki yang bebas dari lalu lintas kendaraan bermotor, dengan pengecualian untuk Trans Jakarta. Area-area tersebut juga telah dilengkapi dengan fasilitas peristirahatan, seperti bangku-bangku, yang bertujuan untuk menciptakan suasana yang aman, damai, dan nyaman bagi pengguna jalan.

*“Kebijakan LEZ buat ruas-ruas yang di tutup jadi membuat aman dan tenang pejalan kak buat menikmati Kota Tua, jadi bisa dapat foto-foto bagus....apalagi sekarang disini (Jalan Lada Dalam) sangat lebar trotoarnya, sudah diberikan tempat duduk buat kalau capek istirahat jadi iya secara keseluruhan membuat nyaman juga”*

*Bapak Arno Hidayat. (2023, June 20). Persepsi Pejalan Kaki. personal.*



Gambar 10. Livability di Kawasan Kota Tua Jakarta (Kiri & Kanan: Caritau.com, Tengah: quora.com)

Daya hidup yang paling tinggi berada di Taman Fatahillah, Jalan lada yang memiliki konsep *pedestrian precincts*. Namun tidak dipungkiri juga pedestrian dengan konsep *living street* juga layak memiliki daya hidup karena memiliki berbagai fasilitas yang membuat nyaman, interaktif, aman dan menyenangkan.



Gambar 11. Situasi di Jalan Kemukus & Jalan Lada (Sumber : Dok. Pribadi)

#### 4. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan pemahaman yang diperoleh dari bagian sebelumnya didapat beberapa kesimpulan, yaitu :

1. Revitalisasi pedestrian memiliki hubungan korelasi positif terhadap dampak pengembangan di kawasan Kota Tua Jakarta. Secara derajat hubungan, pedestrianisasi memiliki korelasi lemah terhadap peningkatan ekonomi, korelasi cukup kuat terhadap peningkatan lingkungan dan korelasi kuat terhadap peningkatan sosial
2. Kebijakan revitalisasi pedestrian dan LEZ berdampak positif terhadap aspek sosial yakni lingkungan menjadi lebih menyenangkan, interaktif, aman, dan nyaman bagi pejalan kaki.
3. Upaya revitalisasi, pedestrianisasi dan kebijakan LEZ juga berdampak positif kepada aspek lingkungan yakni mendorong penggunaan transportasi publik dan peningkatan kualitas

udara di sekitar kawasan, namun terdapat aspek yang masih dapat ditingkatkan yaitu ketersediaan lahan hijau untuk memberikan peningkatan terhadap *walkability*.

4. Upaya revitalisasi tidak memberikan dampak kepada peningkatan pendapatan pengusaha kelas atas dan peningkatan kunjungan segmen menengah keatas. Hal ini karena faktor ketersediaan lahan parkir mobil, aksesibilitas kawasan yang belum tertata dengan rapih dan masih didominasi oleh pelaku usaha UMKM.
5. Pengembangan kawasan yang terintegrasi dengan fasilitas transit intermodal lewat Pembangunan MRT Jakarta Fase II, dan Penataan Stasiun Kota akan berpotensi meningkatkan nilai lahan (*Land Value Transfer*)
6. Pengembangan kawasan berbasis Transit Oriented Development akan memperluas area pedestrianisasi hingga Jalan Pintu Besar Selatan dan akan mendorong transformasi dan pengembangan kawasan menjadi fungsi campuran

### Saran

Rekomendasi pengembangan pedestrianisasi beserta LEZ dalam rangka pengembangan Kota Tua Jakarta di rangkum sebagai berikut :

1. Untuk mencegah ketergantungan pada kegiatan pariwisata hanya pada jam-jam tertentu, langkah diversifikasi pemanfaatan lahan campuran perlu diimplementasikan. Diversifikasi ini akan memungkinkan aktivitas yang lebih beragam dan berkelanjutan di kawasan Kota Tua Jakarta.
2. Menata koridor yang menghubungkan titik-titik transportasi publik dengan area parkir, serta merancang koridor utama untuk pergerakan pejalan kaki, merupakan hal yang harus diberikan prioritas dalam proses penataan kota. Ruas jalan seperti Jalan Kali Besar Barat dan Timur, Jalan Lada, Jalan Pintu Besar Utara, Jalan Cengkeh, dan Jalan Kunir adalah beberapa contoh jalur yang perlu mendapatkan perhatian khusus dalam memperhatikan pergerakan utama pejalan kaki. Hal ini sejalan dengan upaya untuk meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan pejalan kaki serta mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi di kawasan perkotaan
3. Setelah proses pedestrianisasi diterapkan, ruang-ruang jalan yang tersedia dapat dimanfaatkan sebagai area aktivitas yang produktif. Berbagai potensi aktivitas dapat diintegrasikan ke dalam Kawasan Kota Tua secara inovatif dan berkolaborasi, melibatkan partisipasi masyarakat, terutama masyarakat lokal, serta memastikan inklusivitas sehingga dapat dinikmati oleh berbagai kelompok masyarakat. Dengan demikian, lebih banyak masyarakat akan tertarik untuk menghabiskan waktu di area tersebut atau bahkan menetap secara permanen, baik untuk tujuan tempat tinggal maupun berusaha, yang pada akhirnya dapat meningkatkan aktivitas ekonomi di kawasan tersebut.
4. Lantai dasar bangunan diorientasikan dengan aktivitas yang berorientasi pada pejalan kaki. Berdasarkan TOD Standard 3.0, minimal 20% dari panjang total fasad bangunan harus memiliki kegiatan visual yang aktif. Selain penggunaan jendela transparan, pemanfaatan ruang bisnis yang diperluas di depan bangunan juga dapat dijadikan sebagai strategi untuk mengaktifkan fasad tersebut. Secara umum, diasumsikan bahwa setidaknya 15% dari area konstruksi harus aktif selama 24 jam setiap hari. Kegiatan yang berlangsung selama 24 jam ini dapat diatur secara bergantian antara waktu pagi dan malam atau dengan menggunakan sistem shift. Hal ini bertujuan untuk memastikan adanya kehidupan yang berkelanjutan dan pemanfaatan optimal dari fasilitas kota pada berbagai jam dalam sehari.



## REFERENSI

- Abdul, A., Kathleen, F., & Chris, H. (2019). *Sustaining Transit Investment - A Beneficiary-Funding and Land Value Capture Perspective*. Manila: Asian Development Bank.
- Hussein, N. (2018). The Pedestrianisation and Its Relation with Enhancing *Walkability* in Urban Spaces. 2.
- Khaleghi, N. (2018). Assesing The Impacts of Pedestrianisation on Historic Urban Landscape of Tehran.
- Martokusumo, W. (2006 ). Revitalisasi dan Rancang Kota : Beberapa Catatan dan Konsep Penataan Kawasan Kota Berkelanjutan. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Vol 17/No. 3*, 31-46.
- Nikhil, S., & Neetishree, S. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. *Land Use Policy 57* , 139-150.
- Nirwono, J. N., & Dhanakirti, N. I. (2022). Trotoar Untuk Kota Berkelanjutan.
- Nyagah, P. (2015). A Multi-Procedural Approach to Evaluating *Walkability* and Pedestrian Safety. *Paper 2568*(UNLV Theses, Dissertations, Professional Papers, and Capstones).
- NZ Transport, A. (2009). *Pedestrian planning and design guide*. New Zealand: NZ Transport Agency.
- S. S., & Joewono, T. B. (2016). Penilaian *Walkability* Untuk Wilayah Perkotaan di Indonesia (*Walkability Assessment Methods for City Area in Indonesia*). *The 19th International Symposium of Indonesian Inter University Transportation Studies ForumAt: Islamic University of Indonesia, Yogyakarta*. Yogyakarta.
- Tanuhardjo, M. (2022). *Dokumentasi dan Rekomendasi LEZ Kota Tua Jakarta*. Jakarta: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP).
- Tim Whitehead, D. S. (2006). The effect of urban quality improvements on economic activity.
- UNESCO. (2011). *Nafas Baru Kota Bersejarah*. UNESCO.
- Yakup, E., Nilay, Y., & Tugce, E. (2015). Urban Decline and Revitalization Project in Izmir-Tire Historical City Center. *Elsevier Ltd*, 330.