

## REVITALISASI KAWASAN KOTA TUA JAKARTA DENGAN ALTERNATIF KONSEP TOD

Fauzi Firdaus<sup>1</sup>, Ari Widyati Purwantiasning<sup>1</sup>, Lutfi Prayogi<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta  
[fauzifirdaus290292@gmail.com](mailto:fauzifirdaus290292@gmail.com)  
[arwityas@yahoo.com](mailto:arwityas@yahoo.com)  
[lutfi.prayogi@ftumj.ac.id](mailto:lutfi.prayogi@ftumj.ac.id)

**ABSTRAK.** Kota Tua Jakarta memiliki potensi untuk 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 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 konsep TOD.

Kata Kunci: Kota Tua, Jakarta, Revitalisasi, TOD

**ABSTRACT.** Jakarta Old Town has the potential to be developed using the principles of Transit Oriented Development (TOD), where TOD is the development of the region by making the transit point as its center. Which is where the transit points are integrated with each other and develops around the transit point. This study aims to revitalize the Old Town area of Jakarta by applying eight (8) principles of TOD ie walking, cycling, connecting, public transport, transit, mixing, densify, compact and switch (shift). By applying the principles of TOD in the Old Town of Jakarta it is expected that the Old City of Jakarta can grow to be better and in accordance with the principles that are carried by the concept of TOD.

Keywords: Old Town, Jakarta, Revitalisation, TOD

### PENDAHULUAN

Pengembangan kawasan Kota Tua Jakarta dengan konsep TOD menjadi pilihan untuk mengatasi permasalahan-permasalahan yang ada di kawasan tersebut, seperti permasalahan kemacetan, banjir serta dapat mengembangkan potensi wisata Kota Tua Jakarta. Kondisi wisata Kota Tua Jakarta saat ini hanya terpusat di sekitar Museum Fatahillah dan sekitarnya sedangkan cakupan kawasan Kota Tua Jakarta tidak hanya yang berada di sekitar Museum Fatahillah. Luasan Kota tua Jakarta bagian inti sekitar 86ha. Dengan luasan yang cukup luas tersebut banyak potensi wisata yang dapat dikembangkan. Sistem transportasi kota Jakarta saat ini mengalami kemajuan yang signifikan dimana saat ini Pemprov DKI sedang mengembangkan transportasi massal lainnya seperti MRT serta LRT. Dengan adanya transportasi massal tersebut sejalan dengan konsep TOD yang mana bangunan transit merupakan pusat dari pengembangan kawasan. Stasiun Jakarta Kota merupakan

salah satu yang masuk ke dalam rencana pengembangan transportasi massal baru yang direncanakan Pemprov DKI.

### TUJUAN

Berdasarkan dari pendahuluan, maka dapat dirumuskan tujuan dari penerapan konsep TOD pada kawasan Kota Tua Jakarta ialah sebagai alternatif solusi dalam merevitalisasi kawasan Kota Tua dimana sistem transportasi massal saling terintegrasi satu dengan yang lainnya. Dimana bangunan transit merupakan pusat dari konsep TOD.

### METODE

Lingkup Studi Penelitian ini dibatasi pada Prinsip-prinsip pengembangan kawasan dengan konsep TOD yang sesuai dengan disiplin ilmu arsitektur yang baik dan benar. Metode kajian dan penulisan menggunakan metode kualitatif, dengan metode pengumpulan data melalui wawancara, studi literatur, observasi, dan survei kelokasi yang

akan digunakan sebagai studi kasus.

**PEMBAHASAN**

Kata Konservasi itu sendiri merupakan berasal dari kata *Conservation* yang terdiri atas kata *con (together)* dan *servare(keep/save)* yang memiliki pengertian mengenai upaya memelihara apa yang kita punya (*keep/save what you have*), namun secara *bijaksana(wise use)*. Ide ini dikemukakan oleh Theodore Roosevelt (1902) yang merupakan orang Amerika pertama yang mengemukakan tentang konsep konservasi. Konservasi dalam pengertian sekarang, sering diterjemahkan sebagai *the wise use of nature resource* (pemanfaatan sumberdaya alam secara bijaksana). (Purwantiasning et.al, 2012).

Banyak istilah-istilah yang digunakan masyarakat untuk menyampaikan gagasan mengenai TOD, desa transit "*transit villages*", pembangunan yang mendukung transit "*transit-supportive development*," desain ramahtransit "*transit-friendly design*." Dan istilah TOD yang paling banyak digunakan dimana istilah TOD mengacu kepada hal apapun yang berorientasi pembangunan transportasi, termasuk bus dan pembangunan rel kereta api sepanjang jalan raya (Lefaver 1997). Prinsip-prinsip TOD terdiri dari 8 point yakni, berjalan kaki (*walk*), bersepeda (*cycle*), menghubungkan (*connect*), angkutan umum (*transit*), pembaruan (*mix*), memadatkan (*densify*), merapatkan (*compact*), beralih (*shift*). (TOD standard, 2017). Pada intinya konsep TOD bertujuan bagaimana mengembangkan kawasan dengan sistem transportasi massal yang saling terkait dan terintegrasi, dengan menggunakan prinsip-prinsip TOD dalam menata kawasan khususnya kawasan Kota Tua Jakarta yang statusnya merupakan kawasan konservasi yang dilindungi oleh UU. menata kawasan dengan konsep TOD dilakukan dengan tetap memperhatikan kaidah-kaidah dalam pengembangan kawasan yang berstatus kawasan konservasi. seperti menggunakan pendekatan *adaptive re-use* dalam mengemba... prinsip-prinsip TOD... diagram dibawah ini



Gambar 1: Diagram prinsip TOD  
Sumber: TOD Standard (2017)

**Berjalan Kaki (walk)**

Berjalan kaki dalam prinsip TOD diartikan sebagai kemudah dan kenyamanan pejalan kaki dalam mencapai titik-titik transit di dalam kawasan tersebut. Hal tersebut termasuk sarana dan prasana yang dapat menunjang kegiatan berjalan kaki, seperti tempat penveberangan serta jalur pedestrian yang



Gambar 2: Ilustrasi Berjalan Kaki  
Sumber: TOD Standard (2017)

**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 jalan di dalam tapak. Dimana transportasi sepeda merupakan kendaraan dengan resiko kecelakaan kecil sehingga sangat mendukung terhadap prinsip-prinsip dasar TOD.



Gambar 3: Ilustrasi Smart Living

Sumber: *esmarcity.es* (2017)

Ketentuan jalur sepeda mengikuti standard yang di terapkan oleh dirjen bina marga seperti terlampir pada Tabel 1.

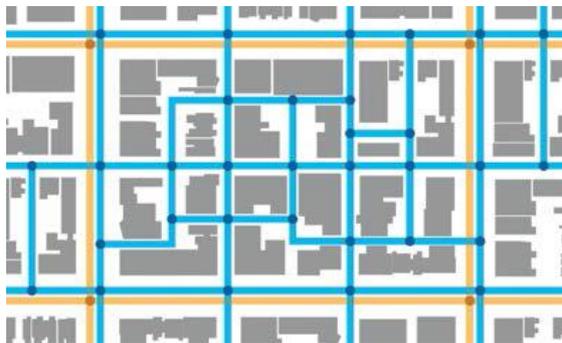
Tabel 1. Standard Ukuran Jalur Sepeda

Lebar minimum jalur sepeda	2m
Lebar minimum jalur sepeda :	
- Pada jalan tipe I	3.5m
- Pada jalan tipe II,III	2.5m
Jika Jalur tidak terlalu padat	50cm
Lebar minimum jalur sepeda	1m
Lebar ruang bebas antara jalur sepeda dengan lalu lintas	1m

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 dipergunakan 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 Gambar 4.



Gambar 4: Ilustrasi Connect  
 Sumber: *TOD Standard* (2017)

### Angkutan umum (*Transit*)

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 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, seperti yang ditunjukkan oleh Gambar 5.



Gambar 5: Ilustrasi Bus Transit  
 Sumber: *TOD Standard* (2017)

### Pembauran (*mix*)

Pembauran antara beberapa fungsi kawasan menjadi satu bagian dalam jarak 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.



Gambar 6: Ilustrasi Pembauran  
 Sumber: *TOD Standard* (2017)

### Memadatkan (*Densify*)

Mengoptimalkan kepadatan dan menyesuaikan kapasitas angkutan. Moda transportasi umum yang dapat melayani kota dengan baik mesti cepat, berkala, terhubung dengan baik. Dan dapat diandalkan setiap

waktu sehingga dapat menjadi pilihan utama bagi masyarakat untuk berpergian. Kepadatan kota diperlukan 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, sesuai dengan Gambar 7.



Gambar 7: Ilustrasi  
Sumber: TOD Standard (2017)

### 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 berpergian dari aktivitas 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, seperti pada Gambar 8.



Gambar 8: Ilustrasi  
Sumber: TOD Standard (2017)

### Beralih (*Shift*)

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-permasalahan seperti kemacetan dapat teratasi. Dan ruang kota yang semula diperuntukan untuk akses mobilitas jalan dapat dipergunakan menjadi lahan yang produktif.



Gambar 9: Ilustrasi  
Sumber: TOD Standard (2017)

### Studi Preseden

Istanbul yang dalam sejarah juga dikenal sebagai Konstantinopel dan Bizantium, adalah kota terpadat di Turki yang menjadi pusat perekonomian, budaya, dan sejarah negara tersebut. Istanbul merupakan kota lintas benua di Eurasia yang membentang melintasi Selat Bosporus di antara Laut Marmara dan Laut Hitam. Sekitar 12,56 juta turis asing berkunjung ke Istanbul pada tahun 2015, lima tahun setelah penetapannya sebagai suatu Ibukota Kebudayaan Eropa, yang menjadikan kota ini sebagai tujuan wisata paling populer kelima di dunia. Atraksi utama kota ini adalah pusat sejarahnya, yang sebagian di antaranya terdaftar sebagai Situs Warisan Dunia UNESCO.



Gambar10: Peta Istanbul Turki (Batasan kawasan heritage)

Sumber: MidafternoonMap (2013)

Pengembangan konsep TOD selalu di mulai pada titik transit angkutan umum yang saling terkoneksi satu dengan yang lainnya, pada studi preseden kota Istanbul Turkey dapat kita lihat pengembangan konsep TOD serta jaringan transportasi umum dan area transit dari angkutan umum tersebut. Gambar berikut jaringan transportasi dan area transit



Gambar 11. jaringan transportasi dan titik  
 Sumber : Openstreet.com, 2017

Keterangan:

-  Jaringan Transportasi Metro
-  Stasiun Kereta metro
-  Jaringan Transportasi Metro
-  Stasiun Kereta Metro
-  Jaringan Transportasi Trem
-  Stasiun Transit Kereta Trem
-  Pelabuhan Perahu.

Pada peta di atas dapat disimpulkan jaringan transportasi masal terdiri dari transportasi metro dan trem serta terdapat koneksi antara transportasi trem dengan metro serta trem dengan pelabuhan. Untuk lebih lengkap dapat dilihat tabel 1.

Tabel 1. Prinsip TOD pada Kota Istanbul Turki

Penerapan prinsip TOD	Kota Istanbul, Turki
<b>Berjalan kaki (Walk)</b>	Terdapat jalur pejalan kaki yang sesuai standar TOD
<b>Bersepeda (cycle)</b>	Terdapat jalur sepeda yang sesuai dengan standar TOD

<b>Menghubungkan (connect)</b>	Pola tatanan masa terdiri dari blok-blok kecil sesuai dengan prinsip TOD
<b>Angkutan umum (transit)</b>	Terdapat dari transportasi metro, trem serta bus

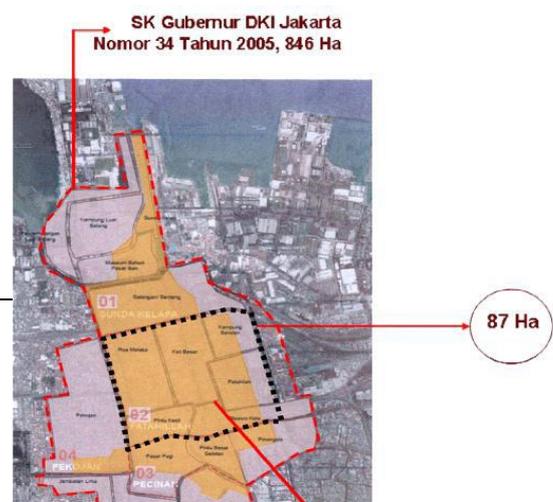
Lanjutan Tabel 1

Penerapan prinsip TOD	Kota Istanbul, Turki
<b>Pembauran (mix)</b>	Fungsi bangunan sekitar transit yang terdiri dari berbagai fungsi, seperti fungsi bisnis, hunian, komersial, perdagangan.
<b>Memadatkan (Densify)</b>	Transportasi umum saling mendukung dan memadai untuk aktivitas kota
<b>Merapatkan (Compact)</b>	Dalam satu kawasan terdiri dari berbagai fungsi yang saling terintegrasi dan saling mendukung.
<b>Mengalihkan (shift)</b>	Terdapat jaringan jalan yang hanya di khususkan untuk angkutan umum dan pejalan kaki.

Sumber : Analisis penulis, 2017

### Tapak Kawasan

Pada penelitian ini berada di kawasan konservasi Kota Tua Jakarta. Dengan luasan wilayah ±86 ha. Dengan stasiun Kota Tua sebagai pusat transitnya.



Gambar 12: Peta Kota Lama Jakarta  
Sumber : Guidelines Kota Tua, 2007

Berdasarkan Rencana Induk Kota Tua Jakarta (DTK, 2007), ditengah-tengah Kawasan Cagar Budaya Kota Tua terdapat zona inti, yaitu area yang memiliki nilai sejarah yang lebih bernilai, yang dahulunya sebagian besar adalah kota di dalam dinding. Kawasan Cagar Budaya Kota Tua dibagi menjadi 5 (lima) zona, yaitu: kawasan Sunda Kelapa, kawasan Fatahillah, kawasan Pecinan, kawasan Pekojan, dan kawasan Peremajaan.

### Bangunan Cagar Budaya

Berdasarkan kepada beberapa kriteria yang ada di Peraturan Daerah No. 5 tahun 1999, Zona-zona Kawasan Cagar Budaya Kota Tua, dibagimenjadi 3 (tiga) golongan kawasan cagar budaya yaitu :

- Lingkungan Golongan I, di sekitar Taman Fatahillah dan Jalan Cengkeh;
- Lingkungan Golongan II, di sepanjang Kali Besar, Jalan Pintu Besar Utara dan sekitar Taman Beos;
- Lingkungan Golongan III, di luar Golongan I dan II yaitu area yang berdekatan dengan Sungai Ciliwung di sisi Timur dan area di dekat Sungai Krukut (Jelakeng) di sisi Barat.

### Angkutan Umum

Berikut adalah data trayek angkutan umum yang melintasi kawasan Kota Tua Jakarta, terdiri dari Krl, Trans Jakarta, dan Angkutan Kota.

#### Transjakarta

- No 1. Rute Jakarta Kota - Blok M
- No 1A Rute Balai kota - Jakarta Kota – PIK
- No 9B Rute Pinang Ranti – Kota
- No 12 Rute Penjaringan – Kota – Tanjung Priok
- No 12A Rute Kota – Pelabuhan Kali Adem

#### Angkutan Kota

- M08 Kota – Tanah Abang
- M12 Kota – Senen
- M15 Sunda Kelapa – Kota – Tanjung Priok
- M15A Kota – Tanjung Priok
- M25 Kota – Terminal Grogol
- M53 Kota – Pulo Gadung

- AC27 Mayasari – Kota – Terminal Bekasi
- B84 metro mini – Kota Kalideres
- P02 Kopami Jaya – Kota – Senen
- B86 Kopaja – Kota - Terminal Lebak Bulus

### Analisis Terkait Konsep TOD

Kelengkapan sarana dan prasarana serta jaringan infastruktur di kawasan dengan konsep TOD diperlukan agar mendukung serta memaksimalkan pemanfaatannya di kawasan tersebut. Analisis ini dilakukan dengan tujuan menilai kelayakan infrastruktur di dalam tapak. Prinsip tersebut antara lain ialah sebagai berikut:

#### Berjalan Kaki (*Walk*)

Titik transit yang utama berada di stasiun Jakarta Kota dimana untuk menjangkau area lainnya masyarakat bisa transit berganti moda transportasi menggunakan busway dimana terdapat halte transit di beberapa titik didalam site serta dapat ditempuh dengan waktu perjalanan 5menit atau dengan radius 500m. untuk pengembangan diketahui berdasarkan data eksisting dimana area yang padat jalur pejalan kakinya dan bagaimana kondisi dan keadaan dari sarana dan prasarana yang ada di lokasi, seperti pada Gambar 13.



Gambar 13: Kondisi Jalur Pejalan Kaki  
Sumber: Dokumentasi Pribadi (2017)

#### Bersepeda (*cycle*)

Jaringan transportasi yang digunakan dalam TOD ialah bersepeda yakni ketersediaan jalur sepeda yang layak dan sesuai dengan standar menjadi tolak ukur suatu kawasan dengan konsep TOD berhasil atau tidak. Jaringan tersebut termasuk jaringan jalan untuk bersepeda yang aman dan nyaman serta fasilitas parkir sepeda di lokasi tapak yang aman, ditunjukkan oleh Gambar 14.



Gambar 14: Tidak terdapat jalur sepeda di tapak  
Sumber: Dokumentasi Pribadi (2017)

### Menghubungkan (Connect)

Menghubungkan dalam prinsip TOD yakni mempersingkat jarak menuju suatu lokasi serta tersedianya banyak pilihan rute yang dapat ditempuh dengan berjalan kaki dan jalur sepeda. Menghubungkan bisa dengan meredesign blok-blok yang panjang yang terdapat di dalam site menjadi blok-blok serta menata kembali jalur pejalan kaki dan jalur sepeda yang terdapat pada blok-blok kecil yang sudah ada di tapak. Pada skema gambar dibawah ini terlihat pembagian blok pada tapak, seperti pada Gambar 15.



Gambar 15: Blok kawasan Saling terkoneksi  
Sumber: Dokumentasi Pribadi (2017)

### Angkutan Umum (transit)

Angkutan umum merupakan inti utama dari kawasan dengan konsep TOD semua penyebaran selalu dimulai dari titik transit angkutan umum. Dan meneruskan ke area yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki dengan waktu tempuh 5 m (500 m) seperti yang terlihat pada skema titik transit dan radius pejalan kaki pada gambar 16 di bawah. Dimana saat ini penyebaran titik transit tidak merata keseluruh site, terdapat area yang tidak terjangkau oleh radius pejalan kaki.



Gambar 16: Titik transit dan jalur Trans Jakarta  
Sumber : Dokumen pribadi, 2017

Keterangan :

- Titik transit (stasiun dan halte)
- Radius berjalan kaki dari titik transit sejauh 500m (5 menit berjalan)
- Jalur Busway

Penyebaran titik transit diambil berdasarkan jarak ideal pejalan kaki untuk mengakses titik transit tersebut. Jika dilihat secara garis besar maka titik transit ideal didalam kawasan berjarak +-1km antara satu dengan yang lainnya. Dan mempertimbangkan kondisi sekitar apakah menarik atau tidaknya titik transit tersebut, serta potensi di sekitar titik transit yang dapat dikembangkan sesuai dengan prinsip-prinsip TOD. Pertimbangan penentuan titik transit di dalam kawasan, seperti pada Tabel 2.

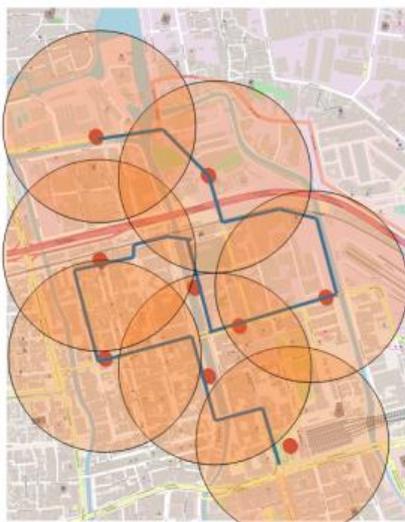
Tabel 2. Potensi Titik Transit di Dalam Kawasan.

No	Titik Transit	Potensi Sekitar Titik Transit
1	Titik transit 1 (stasiun Beos) eksisting	- Stasiun Beos - Museum Mandiri - Museum Bank Mandiri - Bank Mandiri - Gedung Asuransi Jasindo
2	Titik Transit 2 (Jl. Kali Besar Barat) Eksisting	- Museum wayang - Toko Merah - Ex bank <i>StandardChartered Hindia Belanda</i> - Kali Besar
3	Titik transit 3 (Jl Kopi)	- Bangunan konservasi tipe B dengan fasad yang menarik - Area pengembangan kawasan
4	Titik transit 4 (Jl. Tiang Bendera)	- Area pertemuan dengan jalur LRT Kemayoran – Bandara Soekarno Hatta - Jembatan merah - Area di kawasan yang dapat di kembangaka
5	Titik Transit 5 (Jl. Kali Besar Timur)	- Area puja sera pemprov DKI - Gedung PT. Jasa Raharja - Jembatan Merah

		- Kali Krukut
6	Titik Transit 6 (Halte Museum Fatahillah) Eksisting	- Museum Fatahillah - Café Batavia - Gedung Pt Jakarta Lyord - Dasaad Musin Concern - Kantor Pos Jakarta Kota - Pt. Asuransi Jasindo - Museum Wayank
7	Titik Transit 7 (Jl.Kunir)	- Gedung Geo Wehry & Co - Museum Keramik - Hotel 1001
8	Titik transit 8 (Jl. Tongkol)	- area pengembangan kawasan
9	Titik transit 9 (Jl. Tongkol – Jl. Pakin)	- Galangan VOC - Menara Syahbandar - Museum Bahari - Pelabuhan Sunda Kelapa - Pasar ikan

Sumber: Dokumentasi pribadi, 2017

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan penempatan titik transit yang berpotensi di dalam kawasan Kota Lama Jakarta dapat dilihat pada gambar 17.



Gambar 17: area transit di dalam tapak  
Sumber : Dokumen pribadi, 2017

**Pembauran (mix)**

Pembauran atau *Mix* ialah menyatukan beberapa fungsi menjadi satu seperti menyatukan fungsi permukiman dengan fungsi retail. Konsep TOD yang terpusat menggunakan transportasi umum membuat daerah sekitar titik transit berkembang menjadi kawasan yang multifungsi. Dimana area tersebut mudah dijangkau oleh pejalan kaki sehingga dari titik transit sejauh radius 500m menjadi area yang akan menjadi area pembauran. Dapat dilihat melalui gambar di bawah ini bagaimana titik transit mempengaruhi daerah sekitarnya.



Gambar 18: Titik transit dan jangkauan berjalan kaki 5menit (500 m)

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2017)

**Memadatkan (densify)**

Mengoptimalkan kepadatan angkutan kawasan berdasarkan kebutuhan transportasi umum yang maksimal dimana secara perlahan penggunaan terhadap kendaraan pribadi berkurang dan masyarakat terfokus menggunakan angkutan umum. Sejalan dengan berkembangnya transportasi umum yang mendukung. Peningkatan transportasi umum yang semakin cepat membantu mobilitas masyarakat sekitar menjadi lebih baik sehingga menghasilkan kegiatan ekonomi yang berkembang di sekitar titik transit.

**Merapatkan (Compact)**

Kerapatan akan suatu kawasan menjadikan kawasan tersebut dekat antara satu dengan yang lainnya dimana secara merata dari titik transit menjadi lebih berkembang dengan banyak pilihan kebutuhan yang akan muncul. Dengan jarak tempuh yang dekat memberikan produktifitas yang tinggi. Pada kawasan konservasi merapatkan berarti menghidupkan kembali kawasan kota tua sengan berbagai fungsi yang mendukung pertumbuhan kota sebagai kawasan heritage yang dilindungi.

**Beralih (shift)**

Tujuan dari prinsip beralih ialah mengurangi pemakaian kendaraan pribadi seminimal mungkin. Penduduk diarahkan untuk berjalan kaki, bersepeda dan menggunakan angkutan umum yang layak dan baik untuk melakukan aktifitas. Sehingga permasalahan yang sering muncul akibat kendaraan pribadi bisa diatasi.

**KESIMPULAN**

Konsep TOD dapat menjadi solusi untuk mengatasi permasalahan di Kota Tua Jakarta. Dengan penyebaran titik transit yang merata akses di dalam kawasan Kota Tua menjadi lebih mudah serta dapat menarik

minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum, sehingga berkurangnya penggunaan Kendaraan pribadi dan beralih ke penggunaan transportasi masal.

## DAFTAR PUSTAKA

Biro Perencanaan dan Kerjasama Luar Negeri, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. 2016. *World Culture Heritage* (WHC). <http://kniu.kemdikbud.go.id/sektor/kebudayaan/world-culture-heritage-wch/>, diakses tanggal 24 Oktober 2017 pukul 00.40 WIB.

Calthorpe, Peter. 1990. *Transit-Oriented Development Design Guidelines*, Penerbit Calthorpe Associates in Association with Mintier & Associates, USA, diakses tanggal 25 Oktober 2017 pukul 02.01 WIB.

Gubernur Provinsi DKI Jakarta. 2014. *Rencana Induk Kawasan KotaTua*. [http://dcktrp.jakarta.go.id/beranda/peraturan/PERGUB\\_NO\\_36\\_TAHUN\\_20141%20RENCANA%20INDUK%20KAWASAN%20KOTA%20TU](http://dcktrp.jakarta.go.id/beranda/peraturan/PERGUB_NO_36_TAHUN_20141%20RENCANA%20INDUK%20KAWASAN%20KOTA%20TU).pdf, diakses tanggal 27 Oktober 2017 pukul 22.10 WIB.

ITDP. 2017. *TOD Standard 3.0*. <http://www.itdp-indonesia.org/featured-pub-4/tod-standard-3/>, diakses tanggal 27 Oktober 2017 pukul 22.13 WIB.

Purwantiasning, Ari .W, dkk. 2012. Tipologi Konversi Bangunan Tua Di Pusat Kota Studi Kasus Pecinan Di Singapura Dan Petak Sembilan Di Jakarta. *Jurnal Nalars UMJ*, diakses tanggal 29 Desember 2017 pukul 01.30 WIB.

