

Evaluasi Walkability di Kawasan Rendah Emisi Kota Tua Jakarta: Studi Kasus Jl. Pintu Besar Utara, Jl. Lada Dalam, dan Taman Beos

Olivia Seanders ¹, Annisa Zahra ², Hinijati Widjaja ³

^{1,2,3} Program Studi Arsitektur Lanskap, FALTL, Universitas Trisakti, Jalan Kyai Tapa 1, Jakarta 11440, Indonesia

E-mail: oliviaseanders@trisakti.ac.id

* Corresponding Author



<https://doi.org/10.31004/jerkin.v3i4.448>

ARTICLE INFO

Article history

Received: 10 Oktober 2024

Revised: 10 Maret 2025

Accepted: 14 April 2025

Kata Kunci:

Walkability, Kota Tua Jakarta, Kawasan Rendah Emisi, Infrastruktur Pejalan Kaki, Perkotaan Berkelanjutan

Keywords:

Walkability, Jakarta Old Town, Low Emission Area, Pedestrian Infrastructure, Sustainable Urbanism



ABSTRACT

Kawasan Kota Tua Jakarta merupakan wilayah bersejarah yang kini dikembangkan sebagai Kawasan Rendah Emisi dengan mengedepankan mobilitas ramah lingkungan, termasuk kenyamanan pejalan kaki (walkability). Penelitian ini bertujuan mengevaluasi tingkat walkability pada beberapa ruas jalan utama di kawasan tersebut menggunakan metode observasi lapangan dan piramida hirarki ketercapaian walkability dari Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). Hasil observasi menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki di kawasan ini memiliki skor walkability sebesar 32, mencerminkan kondisi yang cukup baik. Aspek yang mendapat skor tinggi antara lain fasilitas pendukung dan keamanan, sementara aspek yang memerlukan perhatian lebih meliputi kebersihan, perlindungan dari cuaca, dan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Berdasarkan analisis piramida ITDP, kawasan ini dikategorikan sebagai passable, accessible, dan enjoyable. Namun, belum sepenuhnya memenuhi kriteria comfortable dan safe. Oleh karena itu, peningkatan kualitas lingkungan pejalan kaki seperti penyediaan peneduh, pencahayaan yang memadai, serta jalur inklusif sangat diperlukan. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dalam pengembangan kawasan perkotaan yang lebih ramah pejalan kaki dan mendukung visi kota berkelanjutan.

Jakarta Old Town is a historic area being developed as a Low Emission Zone that promotes environmentally friendly mobility, including pedestrian comfort (walkability). This study aims to evaluate walkability across selected streets using field observation and the walkability achievement pyramid from the Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). The results show a walkability score of 32, indicating fairly good conditions. Supporting facilities and pedestrian safety received high scores, while cleanliness, weather protection, and accessibility for persons with disabilities require improvement. Based on the ITDP framework, the area is categorized as passable, accessible, and enjoyable, but does not fully meet the criteria of comfortable and safe. Therefore, efforts such as adding shading elements, improving lighting, and developing inclusive pedestrian paths are necessary. This study offers input for creating more walkable urban environments and supports the vision of sustainable city development.



This is an open access article under the CC-BY-SA license.

How to Cite: Olivia Seander et al. (2025). Evaluasi Walkability di Kawasan Rendah Emisi Kota Tua Jakarta: Studi Kasus Jl. Pintu Besar Utara, Jl. Lada Dalam, dan Taman Beos, 3(4) 458-463. doi: <https://doi.org/10.31004/jerkin.v3i4.448>

PENDAHULUAN

Kota Tua Jakarta merupakan kawasan bersejarah yang saat ini tengah mengalami revitalisasi melalui penerapan konsep Kawasan Rendah Emisi (KRE) atau Low Emission Zone (LEZ). Pemerintah Provinsi DKI Jakarta secara resmi mengimplementasikan kebijakan ini pada 8 Februari 2021 sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas udara dan kenyamanan lingkungan melalui pembatasan akses kendaraan bermotor (Wibiwana, 2022). Hanya bus Transjakarta dan kendaraan tertentu yang memiliki stiker pengecualian yang diperbolehkan melintas di enam ruas jalan, yaitu Jl. Pintu Besar Utara, Jl. Kali Besar Barat (sisi selatan), Jl. Kunir (sisi selatan), Jl. Kemukus, Jl. Ketumbar, dan Jl. Lada (Wicaksono et al., 2024)



Gambar 1. Ilustrasi Kawasan Rendah Emisi Kota Tua Jakarta yang diadaptasi dari konten media sosial @jalanbaru.jkt

Sebelumnya, uji coba KRE telah dilaksanakan pada 18–23 Desember 2020. Kebijakan ini mengacu pada praktik internasional yang mendefinisikan zona rendah emisi sebagai area khusus untuk membatasi kendaraan dengan emisi tinggi, guna menciptakan kualitas udara yang lebih baik (Huang & Xie, 2024). Meskipun kebijakan ini memiliki potensi besar dalam mendukung mobilitas berkelanjutan, masih ditemukan sejumlah permasalahan, khususnya pada infrastruktur jalur pedestrian yang kurang memadai dari segi kenyamanan, keamanan, serta aksesibilitas bagi semua kalangan.

Jalur pejalan kaki atau pedestrian way merupakan prasarana penting dalam mendukung aktivitas mobilitas non-bermotor. Jalur ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana pergerakan dari titik asal ke tujuan, tetapi juga sebagai ruang interaksi sosial yang memungkinkan aktivitas rekreasi, komunikasi, dan kegiatan informal lainnya (Mauliani et al., 2015). Jalur pedestrian idealnya memiliki tiga komponen utama, yaitu jalur di depan bangunan, jalur pejalan kaki, dan jalur perabot jalan (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 03/PRT/M/2014 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan, 2014).

Selain lebar jalur, keberadaan fasilitas pendukung (amenities) juga menjadi indikator penting dalam menciptakan lingkungan yang layak jalan kaki. Fasilitas ini mencakup rambu dan marka jalan, lampu penerangan, tempat duduk, pelindung/peneduh, pagar pengaman, guiding block untuk disabilitas, tempat sampah, halte, hingga sistem drainase dan bollard (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2018)). Penataan infrastruktur ini berkaitan langsung dengan tingkat walkability suatu kawasan.

Walkability sendiri dapat diartikan sebagai tingkat kelayakan dan kemudahan suatu tempat untuk dilalui dengan berjalan kaki. Lingkungan yang *walkable* mendorong masyarakat untuk lebih aktif secara fisik, meningkatkan kualitas hidup, serta mendukung aspek ekologis dan sosial perkotaan (Hafnizar et al., 2017). Perancangan kawasan yang mendukung pejalan kaki memerlukan pendekatan terintegrasi, termasuk penilaian aspek kenyamanan, keamanan, dan aksesibilitas.

Institute for Transportation and Development Policy ((Institute for Transportation and Development, 2018)) menyusun hirarki walkability menjadi enam tingkatan, yaitu *passable*, *accessible*, *safe*, *convenient*, *comfortable*, dan *enjoyable*. Sementara itu, Krambeck (2006) mengidentifikasi tiga aspek utama untuk menilai kelayakan jalur pedestrian, yakni *Safety and Security*, *Convenience and Attractiveness*, serta *Policy Support*. Di Indonesia, pedoman penilaian terbaru yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga ((Direktorat Jenderal Bina Marga, 2023) mengelompokkan kelayakan

berjalan dalam tiga unsur utama: aksesibilitas dan kemudahan, keselamatan, serta kenyamanan pejalan kaki. Ketiga unsur ini diturunkan menjadi tujuh parameter evaluasi, meliputi: kondisi fisik jalur, fasilitas pendukung, infrastruktur disabilitas, hambatan, fasilitas penyeberangan, konflik dengan moda transportasi lain, serta keamanan dari potensi kriminalitas.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi tingkat walkability di Kawasan Rendah Emisi Kota Tua Jakarta, dengan fokus pada enam segmen jalur pedestrian. Hasil dari evaluasi ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi konseptual dalam pengembangan lanskap perkotaan yang lebih ramah pejalan kaki serta mendukung pembangunan kota berkelanjutan di masa depan.

METODE

Penelitian ini dilaksanakan di Kawasan Rendah Emisi (KRE) Kota Tua Jakarta, yang secara administratif terletak di Kelurahan Pinangsiya dan Kelurahan Roa Malaka, Kecamatan Tambora, Jakarta Barat, DKI Jakarta. Area penelitian difokuskan pada koridor Jl. Pintu Besar Utara, Jl. Lada Dalam, dan area Taman Beos, yang merupakan bagian penting dari jalur pejalan kaki di kawasan tersebut.



Gambar 2. Lokasi Area Penelitian Kawasan Rendah Emisi Kota Tua Jakarta yang diadaptasi dari Google Maps

Metode yang digunakan adalah metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung di lapangan, penyebaran kuesioner kepada pengguna jalur pejalan kaki di area penelitian, serta wawancara dengan tenaga ahli di bidang perencanaan kota dan lanskap. Data sekunder diperoleh dari dokumen peraturan, literatur ilmiah, dan sumber spasial yang relevan.

Penelitian ini menggunakan kombinasi variabel dari pedoman walkability (Krambeck, 2006) dan pedoman penilaian kelayakan berjalan (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2023). Tiga variabel utama yang dianalisis dalam studi ini adalah: (1) aksesibilitas dan kemudahan pejalan kaki dalam mengakses tujuan, (2) kenyamanan dan daya tarik jalur pejalan kaki, serta (3) keselamatan pejalan kaki. Masing-masing variabel ini diuraikan ke dalam beberapa parameter dan sub-parameter, dengan penilaian berbasis skala 1 sampai 5, yang mencerminkan kondisi dari sangat tidak layak hingga sangat layak untuk dilalui pejalan kaki.

Tabel 1. Variabel dan Parameter Penelitian Walkability

No.	Variabel	Parameter dan Sub-Parameter	Skala Penilaian
1	Aksesibilitas dan kemudahan akses tujuan	<ul style="list-style-type: none">– Jarak antara titik penyeberangan– Kondisi fisik dan kelengkapan sarana penyeberangan di permukaan jalan	Skor 1–5

2	Kenyamanan dan daya tarik	<ul style="list-style-type: none"> - Mutu dan kelayakan jalur pedestrian - Ketersediaan dan kualitas sarana penunjang bagi pejalan kaki - Aksesibilitas bagi penyandang disabilitas - Kehadiran hambatan permanen maupun sementara di jalur pejalan kaki 	Skor 1–5
3	Keselamatan pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> - Tingkat rasa aman terhadap ancaman atau tindak kriminal di area publik 	Skor 1–5

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data Hasil Observasi Walkability

Area penelitian dalam studi ini mencakup jalur pejalan kaki yang berada di sekitar Jl. Pintu Besar Utara, Jl. Lada Dalam, dan Taman Beos, dengan panjang lintasan kurang lebih 1 Kilometer (1000 meter) dan lebar trotoar yang bervariasi antara 2,7 hingga 7,5 meter. Hasil observasi menunjukkan bahwa terdapat sejumlah fasilitas penyebrangan yang cukup strategis, seperti di antara halte Transjakarta Kota dan Stasiun Jakarta Kota serta di pertigaan antara Jl. Lada Dalam dan Jl. Pintu Besar Utara. Area penyebrangan ini telah dilengkapi dengan zebracross dan pedestrian platform yang mendukung keselamatan pejalan kaki.

Kondisi jalur pedestrian umumnya berada dalam keadaan baik, dengan permukaan yang rata dan layak digunakan. Namun demikian, aspek kebersihan masih menjadi tantangan, karena jalur ini terlihat kurang terawat secara rutin. Di sisi lain, berbagai fasilitas pendukung seperti tempat duduk, papan informasi, dan tempat sampah tersedia di sepanjang jalur, meskipun keberadaan pohon peneduh yang masih minim menyebabkan area terasa panas, dan beberapa tempat sampah pun tampak dalam kondisi kurang bersih.

Dalam hal aksesibilitas, jalur ini dilengkapi dengan *guiding block* sepanjang trotoar serta ramp pada akses masuk stasiun, yang secara umum cukup layak digunakan oleh pejalan kaki penyandang disabilitas. Meskipun demikian, terdapat beberapa penghalang permanen seperti tiang-tiang bangunan yang berada di tengah jalur, serta penghalang sementara berupa pedagang kaki lima dan pot tanaman yang ditempatkan sembarangan, sehingga dapat menghambat kelancaran mobilitas pejalan kaki.

Dari sisi keamanan, area ini termasuk ramai dan aktif karena lokasinya yang berdekatan dengan pusat transportasi publik, seperti stasiun dan halte Transjakarta. Tingginya intensitas aktivitas masyarakat di kawasan ini berkontribusi terhadap meningkatnya rasa aman terhadap potensi tindak kejahatan.



Gambar 3. Gambaran Lokasi Area Penelitian Kawasan Rendah Emisi Kota Tua Jakarta yang diadaptasi dari <https://travel.tribunnews.com/>

Analisis Data

Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan di area penelitian pada Kawasan Rendah Emisi Kota Tua Jakarta, diperoleh sejumlah data mengenai aspek walkability yang dianalisis menggunakan parameter penilaian tertentu. Secara keseluruhan, kawasan ini memperoleh skor total sebesar 32, yang menunjukkan bahwa area tersebut memiliki tingkat keterlayakan berjalan kaki yang cukup baik.

Dari parameter penilaian, aspek jarak antar titik penyeberangan serta kondisi dan kelengkapan fasilitas penyeberangan sebidang masing-masing mendapatkan skor 3. Hal ini mengindikasikan bahwa meskipun fasilitas penyeberangan tersedia, masih terdapat ruang untuk peningkatan, khususnya terkait kelengkapan dan aksesibilitasnya. Selanjutnya, kondisi dan kualitas jalur pejalan kaki memperoleh nilai tinggi dengan skor 4, yang berarti jalur pedestrian umumnya rata dan layak digunakan, meskipun kebersihan di beberapa titik masih menjadi perhatian.

Fasilitas pendukung seperti tempat duduk, pencahayaan, dan tempat sampah mendapat skor 5, menunjukkan bahwa keberadaan dan keberfungsian elemen-elemen tersebut relatif baik, walaupun beberapa masih memerlukan perawatan, terutama tempat sampah dan area yang minim peneduh. Untuk aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, seperti guiding block dan ramp, diberikan nilai maksimal yaitu 5, menandakan bahwa sebagian besar fasilitas telah memperhatikan kebutuhan kelompok rentan ini.

Hambatan pada jalur pejalan kaki, baik permanen maupun temporer, mendapatkan skor masing-masing 4. Hal ini disebabkan oleh adanya beberapa tiang atau elemen arsitektural dari bangunan sekitar yang menjadi penghalang, serta aktivitas pedagang kaki lima dan penempatan barang di tengah jalur pejalan kaki. Aspek keamanan dari potensi kejahatan juga memperoleh nilai 4, mencerminkan bahwa kawasan ini relatif aman, didukung oleh aktivitas warga yang tinggi di sekitar stasiun dan halte TransJakarta, meskipun beberapa titik masih memerlukan penambahan pencahayaan.

Lebih lanjut, evaluasi terhadap kawasan ini dilakukan menggunakan piramida hierarki ketercapaian walkability dari Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). Berdasarkan hierarki tersebut, kawasan telah memenuhi kategori *Passable*, karena menyediakan jalur pejalan kaki yang memungkinkan mobilitas dari satu titik ke titik lainnya dengan mudah. Kategori *Accessible* juga relatif terpenuhi karena terdapat banyak destinasi wisata dalam jarak berjalan kaki yang wajar, serta adanya fasilitas aksesibilitas pada pintu masuk bangunan. Namun, ketersediaan guiding block belum merata dan beberapa jalur tidak rata, sehingga perlu peningkatan.

Dalam aspek *Safe*, kawasan ini cukup aman, tetapi ada titik-titik yang belum dilengkapi penerangan memadai, seperti pada Jl. Kunir. Selain itu, terdapat permasalahan perilaku pengguna kendaraan bermotor yang tidak selalu mendahulukan pejalan kaki. Pada aspek *Convenient*, kawasan didukung oleh konektivitas antarmoda yang baik, seperti TransJakarta, KRL, mikrotrans, dan shuttle bus yang memudahkan akses menuju berbagai titik di dalam kawasan. Dari segi kenyamanan (*Comfortable*), telah tersedia sejumlah *amenities* yang meningkatkan pengalaman berjalan kaki, meskipun elemen peneduh seperti pepohonan rindang dan kanopi masih kurang.

Terakhir, kategori *Enjoyable* tercapai dengan cukup baik. Kawasan ini menghadirkan berbagai elemen rekreatif seperti pertunjukan musik jalanan, manusia patung, dan penyewaan sepeda ontel. Selain itu, fasad bangunan-bangunan bersejarah memberikan nilai estetika dan hiburan tersendiri bagi para pejalan kaki.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa area penelitian di Kawasan Rendah Emisi Kota Tua Jakarta telah mencapai beberapa indikator utama dalam hierarki walkability. Namun, masih diperlukan beberapa upaya peningkatan, terutama pada aspek keamanan dan kenyamanan, agar kawasan ini benar-benar menjadi ruang publik yang inklusif dan ramah bagi seluruh pengguna jalan.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil observasi dan analisis terhadap salah satu jalur pejalan kaki di Kawasan Rendah Emisi Kota Tua Jakarta, dapat disimpulkan bahwa kawasan ini memiliki tingkat walkability yang tergolong baik, dengan skor total mencapai 32. Keberadaan fasilitas penyeberangan dan jalur pedestrian menunjukkan kualitas yang cukup memadai dan mendukung aktivitas berjalan kaki. Meskipun demikian, masih terdapat sejumlah tantangan, seperti kebersihan lingkungan yang kurang terjaga serta keberadaan penghalang permanen maupun sementara yang dapat mengganggu kenyamanan pejalan kaki.

Aspek yang memperoleh penilaian tertinggi meliputi fasilitas pendukung dan keamanan dari tindak kejahatan, sementara aspek aksesibilitas dan keselamatan saat menyeberang masih memerlukan peningkatan. Jika dilihat melalui pendekatan piramida hierarki ketercapaian walkability dari ITDP, kawasan ini telah memenuhi kriteria *Passable*, *Accessible*, dan *Enjoyable*.

Untuk meningkatkan kualitas kawasan secara menyeluruh, beberapa langkah strategis perlu dipertimbangkan, seperti penambahan elemen peneduh di sepanjang jalur pedestrian, peningkatan pencahayaan pada area yang masih minim penerangan, serta penguatan fasilitas pendukung bagi penyandang disabilitas. Dengan upaya perbaikan yang berkelanjutan, kawasan ini berpotensi menjadi lingkungan perkotaan yang lebih inklusif, aman, dan nyaman bagi seluruh pengguna jalan kaki, sekaligus mendukung visi pembangunan kota yang berkelanjutan.

REFERENSI

- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2023). *Penentuan Indeks Kelayakan Berjalan (Walkability Index) di Kawasan Perkotaan*.
- Hafnizar, Y., Izziah, I., & Saleh, S. M. (2017). Pengaruh Kenyamanan terhadap Penerapan Konsep Walkable di Kawasan Pusat Kota Lama. *Jurnal Teknik Sipil*, 1(1).
- Huang, X., & Xie, S. (2024). Can a Driving Restriction Policy Improve Air Quality? Empirical Evidence from Chengdu. *Sustainability*, 16(23), 10252. <https://doi.org/10.3390/su162310252>
- Institute for Transportation and Development. (2018). *Pedestrian First, Tools for a Walkable City*.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2018). *Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*.
- Krambeck, H. V. (2006). *The Global Walkability Index*. Massachusetts Institute of Technology.
- Mauliani, L., Purwantiasning, A. W., & Aqli, W. (2015). MENCIPTAKAN LINGKUNGAN YANG LEBIH BAIK DENGAN PENYEDIAAN JALUR PEDESTRIAN BAGI PEJALANKAKI Studi Kasus: Perencanaan Jalur Pedestrian Pada Jalan Cempaka Putih Tengah XXX. *Jurnal Arsitektur NALARs*, 14(1).
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 03/PRT/M/2014 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan, Pub. L. No. 03/PRT/M/2014, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2014).
- Wibiwana, W. A. (2022, September 11). *What Does Low Emission Zone Mean? LEZ Applies to Jakarta's Old Town*. <https://News.Detik.Com/>.
- Wicaksono, W. P., Fatimah, T., & Prana, A. M. (2024). STUDI PENGARUH REVITALISASI PEDESTRIAN TERHADAP PENGEMBANGAN KOTA TUA JAKARTA. *Jurnal Muara Sains, Teknologi, Kedokteran Dan Ilmu Kesehatan*, 8(1), 133–146. <https://doi.org/10.24912/jmstkik.v8i1.24992>