

TRANSPORTASI PUBLIK KOTA TERPADU KOTA BARU BANDAR KEMAYORAN

Diva Teguh Respati

Kementrian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia

e-mail: diva.teguh.r@gmail.com

ABSTRACT

Kota Baru Bandar Kemayoran is an integrated city located in the center of Jakarta with its main activities being international trade, offices, and housing. As an integrated city, Kota Baru Bandar Kemayoran was designed with the concept of a compact city and a green city. Therefore, the ease of community mobility in the use of public transportation must be accommodated because it is the main element in implementing this concept. This article analyzes the condition of the transportation system and community mobility both inside and outside Kota Baru Bandar Kemayoran in descriptive qualitative. Furthermore, it is necessary to improve the quality of the transportation system and community mobility in accordance with the concepts applied.

Keywords: *compact city, green city, integrated city, mobility, public transportation*

ABSTRAK

Kota Baru Bandar Kemayoran merupakan kota terpadu yang berada di pusat Jakarta dengan kegiatan utamanya perdagangan berskala internasional, perkantoran, dan hunian. Sebagai kota terpadu, Kota Baru Bandar Kemayoran didesain dengan konsep kota kompak dan kota hijau. Untuuk itu, kemudahan mobilitas masyarakat dalam penggunaan transportasi publik harus terpenuhi karena merupakan unsur utama dalam penerapan konsep tersebut. Artikel ini menganalisis kondisi sistem transportasi dan mobilitas masyarakat baik di dalam maupun ke luar Kota Baru Bandar Kemayoran secara deskriptif kualitatif. Selain itu, perlu ada perbaikan untuk meningkatkan kualitas sistem transportasi dan mobilitas masyarakat agar sesuai dengan konsep yang diterapkan.

Kata kunci: *kota hijau, kota kompak, kota terpadu, mobilitas, transportasi publik*

Pendahuluan

Seiring dengan berakhirnya operasional Bandar Udara Kemayoran pada tahun 1985 (Kurniawan, 2019), pemanfaatan lahan bekas Bandar Udara Kemayoran dikembalikan ke negara melalui Kementerian Sekretariat Negara. Kawasan tersebut dibangun menjadi sebuah kota terpadu dengan nama Kota Baru Bandar Kemayoran yang dikelola oleh Pusat Pengelola Komplek Kemayoran (PPK Kemayoran) yang merupakan Badan Layanan Umum (BLU) di bawah naungan Kementerian Sekretariat Negara sesuai dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 390/KMK.05/2011.

Kota Baru Bandar Kemayoran ditetapkan sebagai salah satu Pusat Kegiatan Primer (PKP) di DKI Jakarta. Kegiatan utama Kota Baru Bandar Kemayoran adalah pusat perdagangan berskala internasional. Hal tersebut sangat didukung oleh lokasinya yang sangat strategis, berada di pusat Kota Jakarta, dan memiliki akses langsung ke jalan tol Trans Jawa yang

terkoneksi dengan Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, Pelabuhan Tanjung Priok, dan seluruh wilayah di Pulau Jawa.

Gambar 1. Lokasi Kota Baru Bandar Kemayoran



Sumber: Pergub DKI Jakarta No. 82 Tahun 2014; Basemap ArcGIS Online (2022); Penulis (2022)

Kota Baru Bandar Kemayoran memiliki fungsi permukiman yang didesain dengan konsep *one stop living* dengan mengkombinasikan konsep kota kompak dan kota hijau (Ellisa & Sari, 2013). Kota kompak adalah kawasan perkotaan yang memiliki kepadatan penduduk yang tinggi, kepadatan bangunan yang rendah, penggunaan lahan yang beragam, dan aksesibilitas yang baik (Mahriyara & Rho, 2014; Tappert, Klöti, & Drilling, 2018) sedangkan kota hijau adalah kawasan perkotaan yang menerapkan penggunaan infrastruktur hijau dan memiliki proporsi ruang terbuka hijau yang lebih luas dibandingkan dengan lahan terbangun (Zhang, Zhang, Zeng, Cheng, & Li, 2021). Konsep tersebut merupakan strategi pembangunan kota terpadu yang berwawasan lingkungan dengan tujuan memberikan dampak positif dalam meningkatkan kualitas hidup, kesehatan, kebahagiaan, dan kesejahteraan masyarakatnya (Roychansyah, Farmawati, Anindyah, & Atianta, 2016; Mauratidis, 2019; Huerta, 2022). Berdasarkan konsep tersebut, mayoritas permukiman di Kota Baru Bandar Kemayoran merupakan *vertical housing* dan banyak memiliki ruang terbuka hijau.

Kunci utama dari pembangunan kota terpadu adalah kemudahan mobilitas bagi masyarakat, baik di dalam maupun ke luar kota itu sendiri. Dalam mendukung hal tersebut, diperlukan sistem transportasi yang baik. Infrastruktur pendukung mobilitas masyarakat harus memenuhi kebutuhan, mengingat Kota Baru Bandar Kemayoran sebagai pusat kegiatan primer dengan pelayanan skala internasional dan juga menjadi objek wisata terjangkau. Objek wisata tersebut banyak dinikmati oleh berbagai segmen masyarakat

karena memiliki ruang terbuka publik, kawasan kuliner, dan adanya daya tarik lainnya. Sayangnya, sistem transportasi publik yang secara spesifik mendukung konsep *one stop living* belum teraplikasi secara maksimal. Mobilitas masyarakat masih bergantung pada kendaraan pribadi. Selain itu, jalur pedestrian pun tidak saling terhubung ke seluruh bagian Kota Baru Bandar Kemayoran. Hal inilah yang menjadi celah antara konsep dan implementasi, khususnya pada sistem transportasi publik.

Sistem transportasi publik menjadi hal yang krusial pada kota terpadu dalam mendukung mobilitas masyarakat. Untuk itu, artikel ini menganalisis sistem transportasi publik di Kota Baru Bandar Kemayoran dan rencana-rencana yang dapat diterapkan sebagai upaya perbaikan. Apakah sistem transportasi publik yang ada sesuai dengan konsep yang diterapkan? Apakah sistem transportasi publik memberikan kemudahan mobilitas bagi masyarakat? Apakah rencana tata ruang dan kondisi saat ini telah mendukung sistem transportasi publik? Apa saja isu dan permasalahan terkait transportasi publik? Bagaimana strategi dan rencana yang dapat dilakukan dalam mengatasi permasalahan tersebut? Semua pertanyaan tersebut akan dijawab dalam artikel ini.

Metode Penelitian

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang, tata ruang merupakan wujud struktur ruang dan pola ruang. Struktur ruang merupakan susunan pusat-pusat permukiman dan sistem jaringan prasarana dan sarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang tersusun secara hierarkis dan memiliki hubungan fungsional sedangkan pola ruang merupakan distribusi peruntukan ruang atau penggunaan lahan. Dalam skala makro, analisis struktur ruang dilakukan untuk melihat hierarki dan keterkaitan sebuah kota pada wilayah yang lebih luas. Dalam skala mikro, analisis struktur ruang, pola ruang, dan isu strategis dilakukan untuk melihat sebaran fasilitas, konektivitas ruang, penggunaan lahan, serta isu-isu strategis di dalamnya. Komponen analisis secara lebih detail dijelaskan pada Tabel 1.

Tabel 1. Komponen Analisis Struktur Ruang, Pola Ruang, dan Isu Strategis

Struktur Ruang	Pola Ruang	Isu Strategis
<ul style="list-style-type: none"> Jaringan jalan Fasilitas publik Jaringan jalur pedestrian 	<ul style="list-style-type: none"> Guna lahan dan bangunan Kepadatan penduduk Kapasitas fasilitas publik 	<ul style="list-style-type: none"> Lalu lintas Visual kota Aktivitas sosial masyarakat Dan lainnya

Sumber: Mahriyara & Rho (2014); Mauliani, et al. (2015); Tappert, et al (2019); Van, et al (2022); Penulis (2022)

Konsep *one stop living* yang diterapkan di Kota Baru Bandar Kemayoran merupakan kombinasi antara kota kompak dan kota hijau (Ellisa & Sari, 2013). Analisis transportasi

publik dilakukan dengan mengkomparasikan kondisi eksisting dengan konsep *one stop living* dan dinilai secara kualitatif. Adapun indikator dan parameter yang dianalisis dijelaskan dalam Tabel 2.

Tabel 2. Komponen Analisis Transportasi Publik

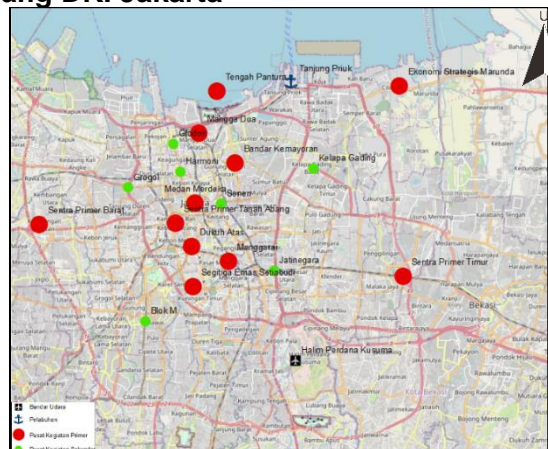
Variabel	Indikator
<ul style="list-style-type: none"> Harmonisasi transportasi dengan penggunaan lahan Integrasi moda transportasi publik Jangkauan moda transportasi publik 	<ul style="list-style-type: none"> Setiap guna lahan terakses oleh jalan Antar-moda transportasi saling terintegrasi Moda transportasi publik menjangkau seluruh kawasan
<ul style="list-style-type: none"> Keberagaman moda transportasi publik 	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki dua atau lebih moda transportasi publik
<ul style="list-style-type: none"> Jangkauan pusat transportasi Moda transportasi publik ramah lingkungan 	<ul style="list-style-type: none"> Terjangkau maksimal 800 meter Memiliki moda transportasi masal

Sumber: Wei & Mogharabi (2013); Roychansyah, et al. (2016); Li, et al. (2017); Mouratidis (2019); Peng, et al. (2022); Penulis (2022)

Pembahasan

Jakarta merupakan pusat pertumbuhan yang pesat dan memberikan dampak ekonomi yang besar (Cybriwsky & Ford, 2001). Dalam mendukung hal tersebut, dibentuklah pusat-pusat kegiatan seperti yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta 2030. Kota Baru Bandar Kemayoran ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Primer (PKP). Dilihat dari struktur ruang wilayah DKI Jakarta, Kota Baru Bandar Kemayoran berada di pusat Jakarta yang terhubung dengan PKP lainnya, yaitu PKP Tengah Pantura dan PKP Mangga Dua serta Pusat Kegiatan Sekunder (PKS) Senen dan PKS Kelapa Gading. Lokasi dan akses yang strategis tersebut seharusnya dapat menjadi pusat pertumbuhan yang berkelanjutan (Dong, Du, Kahn, Ratti, & Zheng, 2021).

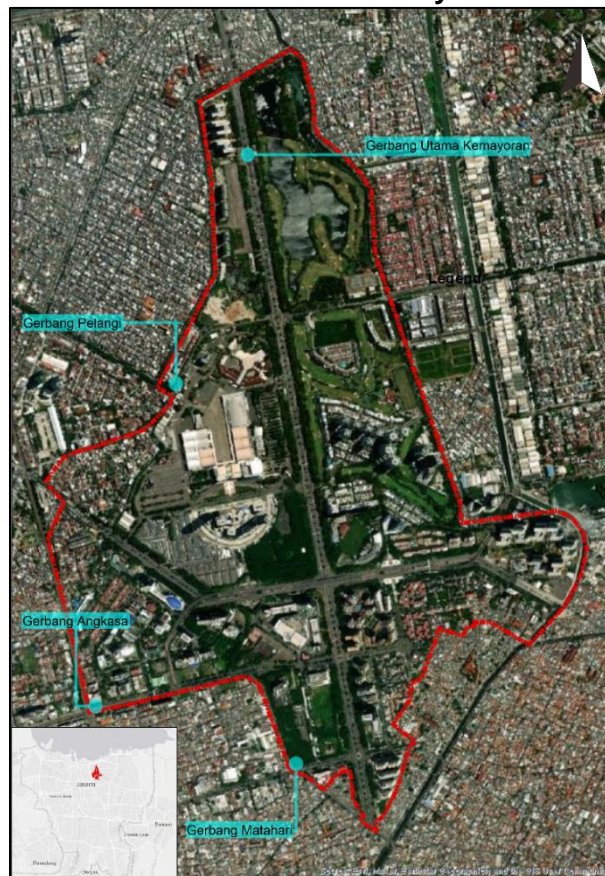
Gambar 2. Struktur Ruang DKI Jakarta



Sumber: Perda DKI Jakarta No. 1 Tahun 2012; Basemap ArcGIS Online (2022)

Jika dilihat dari foto udara, Kota Baru Bandar Kemayoran memiliki desain yang khas dan kontras dibandingkan dengan kawasan di sekitarnya. Hal ini dikarenakan Kota Baru Bandar Kemayoran masih mempertahankan bentuk ruangnya yang merupakan bekas Bandar Udara Kemayoran. Selain itu, proses perencanaan ruang yang digunakan untuk menata ruang adalah rencana induk (*masterplan*) yang otoritasnya dipegang oleh PPK Kemayoran. Berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 82 Tahun 2014 disebutkan bahwa Kota Baru Bandar Kemayoran memiliki luas area sebesar 459,97 hektar yang secara administrasi lokasinya mencakup sebagian dari beberapa kecamatan, yaitu Kecamatan Sawah Besar dan Kecamatan Kemayoran, Jakarta Pusat; serta Kecamatan Pademangan dan Kecamatan Tanjung Priok, Jakarta Utara. Penulis melakukan pendelineasian ulang Kota Baru Bandar Kemayoran berdasarkan bukti fisik yang ada di lapangan.

Gambar 3. Batas Kawasan Kota Baru Bandar Kemayoran



Sumber: Pergub DKI Jakarta No. 82 Tahun 2014; Basemap ArcGIS Online (2022); Penulis (2022)

Adapun regulasi yang mengatur terkait Kota Baru Bandar Kemayoran dijelaskan pada tabel di bawah ini.

Tabel 3. Regulasi Kota Baru Bandar Kemayoran

Peraturan	Ringkasan
Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030	Kawasan Bandar Kemayoran merupakan Pusat Kegiatan Primer (PKP)
Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 82 Tahun 2014 tentang Rancang Kota Kawasan Bandar Kemayoran	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kawasan Bandar Kemayoran merupakan kawasan strategis ekonomi untuk kegiatan perdagangan, jasa, dan campuran berintensitas tinggi dengan skala pelayanan nasional dan internasional. 2. Kawasan Bandar Kemayoran menunjang Jakarta sebagai kota jasa dan pemeratakan pusat kegiatan pemerintahan, kegiatan sosial, ekonomi, budaya, kegiatan pelayanan serta untuk mengakomodasi fungsi baru sebagai pusat perdagangan internasional yang terintegrasi dengan kawasan dengan fungsi lain di dalamnya. 3. Kawasan Bandar Kemayoran mengakomodasi unsur kehidupan kota yang majemuk, pembangunan yang berwawasan lingkungan, mengintegrasikan keruangan, dan mengakomodasi beragam aktivitas. 4. Pengembangan sistem prasarana dan sarana serta perubahan dan peningkatan intensitas lahan diserahkan kepada pihak ketiga dengan mempertimbangkan standar kebutuhan minimal penduduk.
Peraturan Menteri Sekretaris Negara Nomor 10 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata kerja Pusat Pengelolaan Komplek Kemayoran	<ol style="list-style-type: none"> 1. PPK Kemayoran merupakan BLU yang bertanggungjawab kepada Menteri Sekretaris Negara untuk melaksanakan kegiatan pengelolaan Kawasan Komplek Kemayoran. 2. Tugas PPK Kemayoran adalah sebagai berikut: <ol style="list-style-type: none"> a. Menyusun rencana bisnis dan anggaran; b. Menyusun rencana tata ruang kawasan, program, dan kegiatan; c. Melaksanakan pembangunan pemeliharaan, dan pendayagunaan/pengusahaan; d. Melaksanakan kerja sama dengan berbagai pihak; e. Mengkaji dan mengembangkan kawasan; f. Melaksanakan dan menangani urusan hukum; g. Melaksanakan pengelolaan keuangan, ketatausahaan, kepegawaian, BMN/aset, kerumahtanggan, peralatan dan perlengkapan, kehumasan dan keprotokolan, penyusunan organisasi dan ketatalaksanaan dukungan informatika, serta administrasi umum lainnya; h. Melaksanaan pembinaan, pengawasan, dan pengendalian terhadap pelaksanaan kegiatan; dan i. Memantau, mengevaluasi, dan menyusun laporan kinerja.

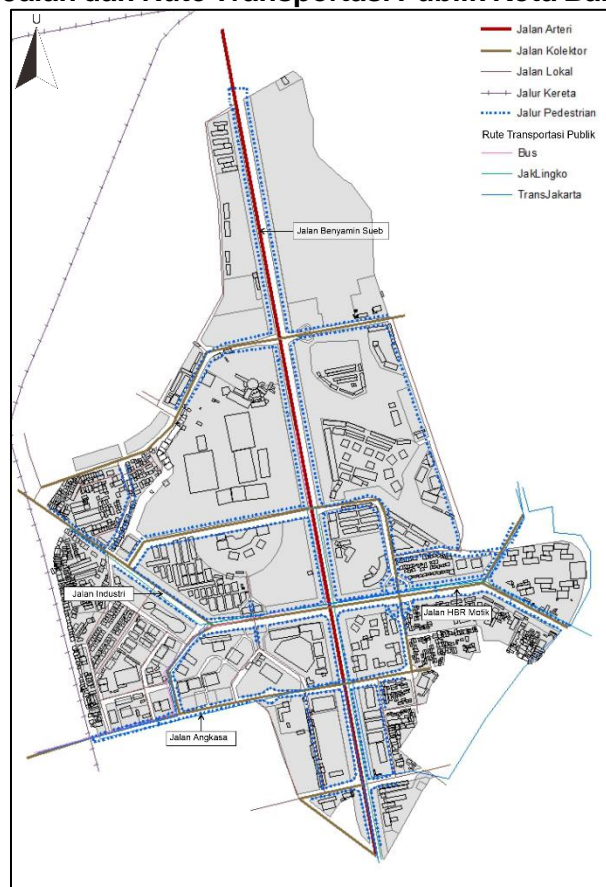
Sumber: Perda DKI Jakarta 1/2012; Pergub Provinsi DKI Jakarta 82/2014; dan Permensesneg 10/2018

Struktur Ruang

Kota Baru Bandar Kemayoran didesain dengan pola jalan semi-grid, berporos pada dua jalan utama yang bersilangan, yaitu Jalan Benyamin Sueb sebagai jalan arteri yang melintang dari utara ke selatan dan Jalan HBR Motik sebagai jalan kolektor yang melintang dari timur ke barat. Secara hierakis, semua jalan bermuara pada jalan arteri. Bentuk pola jalan semi-grid memberikan kemudahan aksesibilitas dalam menjangkau seluruh bagian kawasan perkotaan dan merupakan bentuk harmonisasi transportasi dengan penggunaan lahan (Li, Li, Ju, & Zhang, 2017).

Kota Baru Bandar Kemayoran didukung dengan jalur pedestrian yang cukup baik. Setiap jalan arteri dan kolektor memiliki jalur pedestrian di kedua sisinya yang dikombinasikan dengan jalur hijau. Hal tersebut dapat dikatakan optimal karena memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki (Sutarto, 2012; Mastoni, Simamora, & Yulianto, 2018; Dewi, Soedwihajono, & Nurhadi, 2020). Pada jalan lokal ada yang memiliki jalur pedestrian ada pula yang tidak memiliki jalur pedestrian. Keberadaan jalur pedestrian di jalan lokal tidak wajib karena arus lalu lintas pada jalan tersebut tidak ramai dan tidak begitu membahayakan pejalan kaki.

Gambar 4. Jaringan Jalan dan Rute Transportasi Publik Kota Baru Bandar Kemayoran



Sumber: Perda DKI Jakarta No. 1 Tahun 2012; Basemap ArcGIS Online (2022); Penulis (2022)

Keberadaan jalur pedestrian berfungsi untuk mengakomodasi kebutuhan sosial penggunaannya (Mauliani, Purwatiningsih, & Aqli, 2015). Seharusnya seluruh jalur pedestrian saling terkoneksi sehingga menghubungkan seluruh kawasan perkotaan (Dewi, Soedwihajono, & Nurhadi, 2020). Sayangnya, koneksi antar-jalur pedestrian dan antar-kawasan sangat terbatas. Jalan Benyamin Sueb, Jalan HBR Motik, Jalan Angkasa, dan Jalan Industri seolah menjadi pembatas yang sulit dilalui oleh pejalan kaki. Penghubung

antar-kawasan hanya terdapat Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) yang terletak di ujung utara, JPO yang terintegrasi dengan Halte TransJakarta Kemayoran Landas Pacu Timur di sisi timur dan JPO di Jalan Angkasa di sisi barat. Tentu saja jumlah JPO ini sangat tidak memadai dan tidak mampu memenuhi kebutuhan pejalan kaki dalam berpindah dari satu kawasan ke kawasan lainnya. Tidak hanya itu, pada perlintasan kereta di Jalan Angkasa, tidak ada jalur pedestrian yang aman atau jembatan penyeberangan untuk pejalan kaki. Seharusnya terdapat infrastruktur yang mampu meningkatkan keselamatan pejalan kaki (Ram, Green, Steinbach, & Edwards, 2022).

Pada moda transportasi publik, Kota Baru Bandar Kemayoran dilintasi oleh enam rute transportasi publik berbasis jalan. Sayangnya, rute tersebut belum menjangkau seluruh area Kota Baru Bandar Kemayoran dan akses menuju pusat transportasi tidak aksesibel karena koneksi antar-jalur pedestrian dan antar-kawasan sangat terbatas. Selain itu, rute TransJakarta Monas – JIEXPO hanya aktif pada periode Pekan Raya Jakarta saja.

Tabel 4. Rute Transportasi Publik Kota Baru Bandar Kemayoran

No.	Jenis	Rute
1	TransJakarta	Penjaringan – Sunter Kelapa Gading (12)
2	TransJakarta	Senen – Tanjung Priok (10K)
3	TransJakarta	Senen – JIS (14)
4	TransJakarta	Monas – JIEXPO (2C)
5	JakLingko	Kota – Pulo Gadung (Jak33)
6	JakLingko	Kemayoran Landas Pacu Timur – Sunter (Jak60)

Sumber: *moovitapp.com* (2022)

Terdapat pula moda transportasi publik berbasis rel yang terdekat dengan Kota Baru Bandar Kemayoran. Adapun stasiun kereta terdekat, yaitu Stasiun Ancol yang melayani rute Jakarta Kota – Tanjung Priok dan Stasiun Rajawali yang melayani rute Cikarang – Pasar Senen – Cikarang. Sayangnya, kedua stasiun tersebut sulit diakses oleh masyarakat dari Kota Baru Bandar Kemayoran karena untuk mengaksesnya masyarakat harus menempuh jalan memutar yang cukup jauh.

Gambar 5. Jangkauan Pusat Transportasi (kiri) dan Rute Transportasi Publik (kanan)



Sumber: Basemap ArcGIS Online (2022); Penulis (2022)

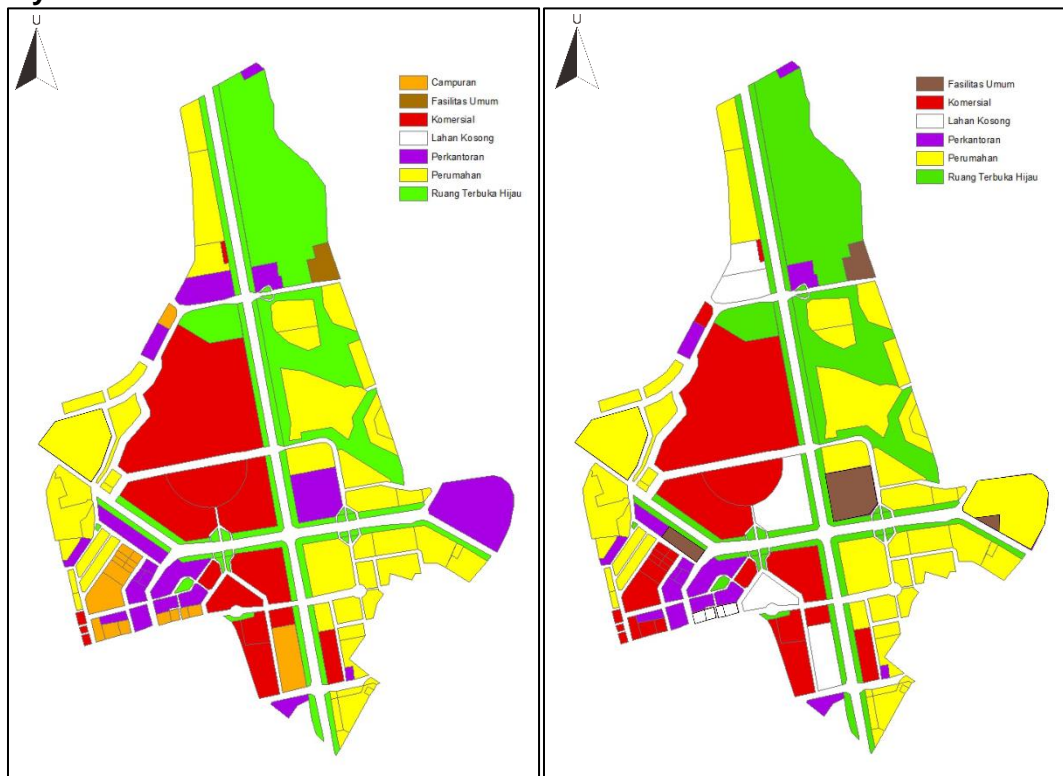
Pusat-pusat transportasi, seperti stasiun kereta dan halte bus seharusnya bisa dijangkau oleh masyarakat dengan mudah. Jangkauan ideal pusat-pusat transportasi yang dapat diakses melalui jalan kaki setidaknya dalam radius maksimal 800 meter (Morar & Bertolini, 2013; Hendrawan & Dwisusanto, 2017; Van, Ha, Asada, & Arimura, 2022). Integrasi antar-moda transportasi perlu dilakukan demi terwujudnya kota yang layak huni dan berperan dalam peningkatan kesejahteraan masyarakat (Wei & Mogharabi, 2013; Li, Li, Ju, & Zhang, 2017).

Pola Ruang

Pada pola ruang Kota Baru Bandar Kemayoran, tidak terlalu banyak perbedaan antara rencana dan kondisi eksisting. Pada kondisi eksisting, hanya terdapat beberapa kavling yang belum dibangun atau masih berupa lahan kosong. Terlihat pula, fungsi komersial dan perkantoran terkonsentrasi di bagian barat dan pusat sedangkan fungsi perumahan terkonsentrasi di bagian timur dan sisi utara. Fungsi perumahan di Kota Baru Bandar Kemayoran merupakan hunian vertikal yang terdapat fasilitas komersial dan ibadah skala

lokal. Hal ini membuat masyarakat yang tinggal di sana dapat mengakses fasilitas publik dengan mudah. Hal ini merupakan upaya dalam mengefisieni penggunaan lahan agar mampu mengurangi biaya infrastruktur dan menstabilkan harga lahan (Koroso, Lengoiboni, & Zevenbergen, 2021).

Gambar 6. Rencana (kiri) dan Eksisting (kanan) Pola Ruang Kota Baru Bandar Kemayoran



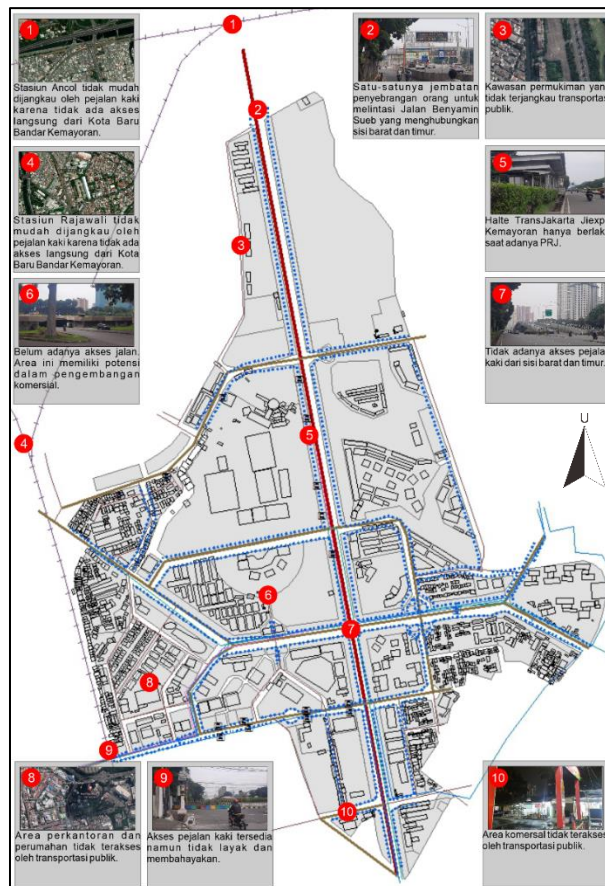
Sumber: Pergub DKI Jakarta No. 82 Tahun 2014; Penulis (2022)

Isu dan Permasalahan

Tidak semua komponen konsep *one stop living* dapat terimplementasi. Hanya pembangunan dengan densitas bangunan rendah, ruang terbuka hijau luas, dan aktivitas tinggi saja yang dapat terimplementasi. Sistem transportasi publik yang memudahkan mobilitas masyarakat belum terimplementasi penuh di Kota Baru Bandar Kemayoran. Belum adanya integrasi moda transportasi, rute dan pusat-pusat transportasi yang tidak menjangkau seluruh kawasan, pilihan moda transportasi yang terbatas, serta jalur pedestrian yang merupakan jalur transportasi ramah lingkungan tidak terkoneksi dengan baik. Hal-hal tersebut merupakan isu dan masalah yang terjadi di Kota Baru Bandar Kemayoran. Oleh karena itu, perlu perbaikan serta penambahan infrastruktur pendukung

agar sistem transportasi Kota Baru Bandar Kemayoran menjadi lebih baik dan mendekati konsep kota terpadu sesuai dengan perencanaan.

Gambar 7. Isu dan Permasalahan terkait Transportasi Publik



Sumber: Penulis (2022)

Tabel 5. Masalah, Rencana Pengembangan Transportasi Publik, dan Dampaknya

No	Masalah	Rencana	Dampak
1	Sulit teraksesnya Stasiun Ancol oleh pejalan kaki dari arah selatan stasiun karena tidak ada akses atau pintu masuk dari sisi selatan. Hal ini membuat masyarakat harus berputar ke sisi utara dengan jarak perjalanan yang cukup jauh untuk menuju stasiun. Selain itu, tidak ada transportasi umum yang melayani tujuan ke Stasiun Ancol.	Revitalisasi Stasiun Ancol dengan cara pembangunan pintu di sisi selatan.	<ul style="list-style-type: none"> a. Meningkatkan jangkauan pelayanan dan jumlah penumpang. b. Memudahkan akses penumpang dari sisi selatan stasiun. c. Meningkatkan perekonomian di sekitar stasiun.
2	JPO sisi utara merupakan satu-satunya JPO penghubung sisi barat dan timur yang terbagi oleh	Pergeseran lokasi JPO mendekati Utan Kemayoran dan	<ul style="list-style-type: none"> a. Memberikan kemudahan masyarakat dalam menyeberang jalan.

No	Masalah	Rencana	Dampak
	Jalan Benyamin Sueb. Letak JPO tersebut berada di luar area Kota Baru Bandar Kemayoran.	revitalisasi JPO agar nyaman dan aman untuk dilalui.	<ul style="list-style-type: none"> b. Meningkatkan daya tarik wisata Utan Kemayoran. c. Meningkatkan daya tarik masyarakat dalam berjalan kaki sehingga dapat meningkatkan kesehatan. d. Memberikan rasa aman bagi masyarakat dalam menyeberang jalan.
3	Tidak ada rute transportasi publik yang melayani Kawasan Hunian Rajawali Utara.	Penambahan Rute TransJakarta di Rajawali Utara.	<ul style="list-style-type: none"> a. Meningkatkan jangkauan pelayanan TransJakarta dan jumlah penumpang. b. Menarik minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik.
4	Sulit teraksesnya Stasiun Rajawali yang merupakan stasiun terdekat di bagian barat Kota Baru Bandar Kemayoran. Letaknya kurang strategis, tidak di jalan utama, berada di lingkungan perumahan yang cukup tertutup, dan pintu masuknya hanya dari satu sisi sehingga keberadaan stasiun ini kurang diketahui.	Pergeseran dan Revitalisasi Stasiun Rajawali mendekati jalan raya, yaitu Jalan Industri.	<ul style="list-style-type: none"> a. Meningkatkan jangkauan pelayanan dan jumlah penumpang b. Memudahkan. akses penumpang dari sisi selatan stasiun. c. Meningkatkan perekonomian di sekitar stasiun.
5	Halte TransJakarta JIEXPO Kemayoran hanya aktif setahun sekali pada periode Pekan Raya Jakarta dan hanya melayani dua rute saja.	Aktivasi Halte TransJakarta JIEXPO Kemayoran.	<ul style="list-style-type: none"> a. Meningkatkan jangkauan pelayanan TransJakarta dan jumlah penumpang. b. Menarik minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik. c. Meningkatkan aktivitas di JIEXPO Kemayoran.
6	Tetutupnya Jalan Morse yang membatasi pergerakan menuju JIEXPO Kemayoran, Pasar Mobil Kemayoran, dan pusat perbelanjaan yang sedang dibangun.	Dibukanya Jalan Morse dan menjadikannya kawasan perdagangan.	<ul style="list-style-type: none"> a. Memberikan kemudahan aksesibilitas masyarakat untuk menuju JIEXPO Kemayoran. b. Menumbuhkan perekonomian di kawasan tersebut.
7	Tidak ada jalur pedestrian di Jalan Layang HBR Motik karena hanya diperuntukan untuk kendaraan bermotor saja.	Penambahan Jalur Pedestrian di Jalan Layang HBR Motik.	<ul style="list-style-type: none"> a. Memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam menyeberang jalan. b. Meningkatkan daya tarik masyarakat dalam berjalan kaki sehingga dapat meningkatkan kesehatan. c. Memberikan rasa aman dalam menyeberang jalan.
8	Tidak teraksesnya kawasan perkantoran dengan transportasi publik.	Membuka HalteTransJakarta Baru di Kawasan Perkantoran.	<ul style="list-style-type: none"> a. Meningkatkan jangkauan pelayanan TransJakarta dan jumlah penumpang. b. Menarik minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik.
9	Tidak adanya akses pejalan kaki yang layak di perlintasan kereta Jalan Angkasa. Pejalan kaki yang mau menyeberang perlintasan kereta disediakan perlintasan sebidang ilegal yang sangat berbahaya karena tidak ada penjagaan dari petugas.	Pelebaran <i>Underpass</i> Angkasa dan Pembangunan Jalur Pedestrian.	<ul style="list-style-type: none"> a. Memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam menyeberang perlintasan kereta. b. Meningkatkan daya tarik masyarakat dalam berjalan kaki sehingga dapat meningkatkan kesehatan. c. Memberikan rasa aman dalam menyeberang jalan.

No	Masalah	Rencana	Dampak
10	Tidak teraksesnya Kawasan Kuliner Kemayoran dengan transportasi publik. Kawasan Kuliner Kemayoran memiliki potensi pengembangan jika didukung akses transportasi publik yang baik. Transportasi publik di kawasan ini juga dapat mendukung kawasan perkantoran dan permukiman di sekitarnya.	Penambahan Rute TransJakarta dan Pembangunan Halte di Kawasan Kuliner Kemayoran.	<ul style="list-style-type: none"> a. Meningkatkan jangkauan pelayanan TransJakarta dan jumlah penumpang. b. Menarik minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik. c. Meningkatkan aktivitas di Kawasan Kuliner Kemayoran dan sekitarnya.

Sumber: Penulis (2023)

Rencana perbaikan dilakukan pada sistem transportasi untuk memudahkan mobilitas masyarakat. Rencana tersebut meliputi, penambahan halte dan rute bus, pembangunan JPO, penambahan jalur pedestrian pada jalan layang dan *underpass*, revitalisasi stasiun kereta, serta pembukaan jalan penghubung. Penambahan halte bus berdampak pada meningkatnya keterjangkauan dan kemudahan akses dari seluruh area Kota Baru Bandar Kemayoran ke pusat-pusat transportasi, begitu pula sebaliknya. Hal tersebut perlu didukung dengan jalur pedestrian dan konektivitas antar-kawasan sehingga seluruh fungsi ruang yang ada di Kota Baru Bandar Kemayoran dapat berfungsi baik. Tidak hanya terkait dampak positif pada konektivitas dan fungsi ruang saja, secara lebih luas akan berdampak positif pada perekonomian dan sosial masyarakat yang tinggal dan beraktivitas di Kota Baru Bandar Kemayoran. Untuk mengukur hal tersebut, perlu dilakukan kajian lebih lanjut.

Gambar 8. Rencana Pengembangan Transportasi Publik (kiri) dan Jangkauannya (kanan)



Sumber: Penulis (2022)

Kesimpulan

Kota Baru Bandar Kemayoran merupakan kota terpadu dan menjadi salah satu Pusat Kegiatan Primer (PKP) di wilayah DKI Jakarta. Fungsi utamanya adalah sebagai kawasan perdagangan dan jasa berskala internasional, perkantoran, dan hunian. Kota Baru Bandar Kemayoran dikelola oleh PPK Kemayoran selaku otoritas yang memiliki wewenang dalam merencanakan dan mengimplementasikan tata ruang kota. Sebagai kota terpadu, konsep *one stop living* diterapkan dalam pembangunan Kota Baru Bandar Kemayoran. Sayangnya, penerapan konsep tersebut belum sepenuhnya terimplementasi pada Kota Baru Bandar Kemayoran. Sistem transportasi publik dan mobilitas masyarakat merupakan komponen utama dalam konsep tersebut sedangkan Kota Baru Bandar Kemayoran belum memberikan kemudahan pada masyarakat dalam penggunaan transportasi publik. Untuk itu perlu dilakukan beberapa perbaikan sistem dan pembangunan infrastruktur pendukung transportasi publik. Hal tersebut dilakukan melalui penambahan halte dan rute bus, pembangunan JPO, penambahan jalur pedestrian pada jalan layang dan *underpass*, revitalisasi stasiun kereta, serta pembukaan jalan penghubung. Perbaikan tersebut semakin mendekati pada kesesuaian konsep kota terpadu yang akan memberikan dampak positif pada ekonomi, lingkungan, dan kesehatan masyarakat. Dalam mengukur dampak positif tersebut, perlu ada kajian lebih lanjut.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada keluarga, sahabat, dan rekan kerja khususnya di Deputi Bidang Koordinasi Ekonomi Makro dan Keuangan, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, tempat penulis bekerja dan berkarya, atas dukungan dan masukannya selama ini. Penulis berharap, artikel ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak, khususnya untuk perkembangan bidang ilmu perencanaan wilayah dan kota.

Daftar Pustaka

- Cybriwsky, R., & Ford, L. R. (2001). City Profile Jakarta. *Cities* Vol. 18 No. 3, 199-210.
- Dewi, A. A., Soedwihajono, & Nurhadi, K. (2020). Kesiapan Aksesibilitas Jalur Pedestrian Kawasan Transit Terminal Tirtonadi, Kota Surakarta berdasarkan konsep Transit Oriented Development (TOD). *Jurnal Desa-Kota* Vol 2 No. 1, 31-44.
- Dong, L., Du, R., Kahn, M., Ratti, C., & Zheng, S. (2021). "Ghost cities" versus boom towns: Do China's high-speed rail new towns thrive? *Regional Science and Urban Economics* 89.
- Ellisa, E., & Sari, D. A. (2013). The Concept of Living City: Urban Reborn for Kemayoran, Central Jakarta. *Resilient Megacities: Idea, Reality, and Movement* (pp. 49-58). Bogor: Restpent press.
- Hendrawan, C., & Dwisusanto, Y. B. (2017). Konsep Active Living dalam Perancangan Jalur Pedestrian. Studi Kasus: Jalan L. L. R. E. Martadinata (Riau), Bandung, Jawa Barat. *Jurnal Teknik Arsitektir ARTEKS* Vol 2 No. 2, 15-32.
- Huerta, C. M. (2022). Rethinking the distribution of urban green spaces in Mexico City: Lessons from the COVID-19 outbreak. *Urban Forestry & Urban Greening* 70.

- Koroso, N. H., Lengoiboni, M., & Zevenbergen, J. A. (2021). Urbanization and urban land use efficiency: Evidence from regional and Addis Ababa satellite cities, Ethiopia. *Habitat International* 117.
- Kurniawan, D. A. (2019). Menelusuri Jejak Awal Penerbangan di Indonesia (1913 – 1950an). *Mozaik Jurnal Kajian Sejarah* Vol. 10 No. 2.
- Li, G., Li, B., Ju, M., & Zhang, Z. (2017). Discussion on Integrated Traffic Planning (ITP) on New Tourism Town upon Sustainable Development and Livable Request. *Transportation Research Procedia* 25, 3398-3411.
- Mahiyara, M. Z., & Rho, J. H. (2014). The Compact City Concept in Creating Resilient City and. *Procedia - Social and Behavioral Science* 135, 41-49.
- Mastoni, E., Simamora, N., & Yulianto. (2018). Kajian Konsep Kenyamanan Jalur Pedestriann di Jl. Stasiun Kereta Api Medan dan Jl. Palang Merah Medan. *Jurnal Arsitektur ALUR* Vol. 1 No. 2.
- Mauliani, L., Purwatiningsih, A. W., & Aqli, A. (2015). Designing better environment by providing pedestrian way for pedestrian. *Social and Behavioral Sciences* 179, 80-93.
- Mauratidis, K. (2019). Compact city, urban sprawl, and subjective well being. *Cities* 92, 261-272.
- Morar, T., & Bertolini, L. (2013). Planning for Pedestrians: A Way Out of Traffic Congestion. *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 81, 600-608.
- Mouratidis, K. (2019). COVID-19 and the compact city: Implications for well-being and sustainable urban planning. *Science of the Total Environment* 81, 261-272.
- Peng, W., Dong, Y., Tian, M., Yuan, J., Kan, H., Jia, X., & Wang, W. (2022). City-level greenness exposure is associated with Covid-19 incidence in China. *Environmental Research* 2019.
- Ram, T., Green, J., Steinbach, R., & Edwards, P. (2022). Pedestrian injuries in collisions with pedal cycles in the context of increased active travel: trends in England, 2005-2015. *Journal of Transport & Health* 24.
- Roychansyah, M., Farmawati, A., Anindyah, D. S., & Atianta, L. (2016). Urban compactness effects on the distributions of healthy houses in Yogyakarta City. *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 227, 168-173.
- Sutarto, A. (2012). Alternatif Konsep Perancangan fasilitas Koridor Hijau bagi Pejalan Kaki di Kampus Konservasi Unnes. *Jurnal Sains dan Teknologi Unnes* Vol. 10 No. 2, 99-108.
- Tappert, S., Klöti, T., & Drilling, M. (2018). Contested urban green spaces in the compact city: The (re-)negotiation of urban gardening in Swiss cities. *Landscape and Urban Planning* 170, 69-78.
- Van, H. T., Ha, T. V., Asada, T., & Arimura, M. (2022). Assessing transportation system efficiency in its relationship with urban housing: A data envelopment analysis. *Asian Transport Studies* 8.
- Wei, H., & Mogharabi, A. (2013). Key Issues in Integrating New Tow Development into Urban Transportation Planning. *Social and Behavioral Sciences* 96, 2846-2857.
- Zhang, Y., Zhang, T., Zeng, Y., Cheng, B., & Li, H. (2021). Designating National Forest Cities in China: Does the policy improve the urban living environment? *Forest Policy and Economics* 125.