Kebijakan Transportasi yang Terintegrasi di Daerah Wisata Cagar Budaya Kota Tua untuk Meningkatkan Ekonomi Wilayah Sekitar Elfrida Ratnawati, Siti Nurbaiti [elfrida.r@trisakti.ac.id](mailto:elfrida.r@trisakti.ac.id) Fakultas Hukum, Universitas Trisakti Jakarta

Abstrak

Kota Tua sebagai ikon Kota Jakarta tempo dulu saat ini banyak mengalami perubahan, yang tujuannya untuk mengembangkannya menjadi kota wisata cagar budaya, sehingga banyak turis domestik maupun asing yang datang berkunjung, dengan demikian meningkatkan perekonomian daerah wilayah setempat. Namun, kota tua sebagai asset negara banyak berdiri bangunan-bangunan bersejarah peninggalan jaman Belanda keberadaannya tidak terurus, karena dikuasai oleh pihak-pihak tertentu yang dengan sengaja memanfaatkan ruang terbuka publik dikawasan Kota Tua sebagai tempat tinggal atau melakukan aktifitas bisnis lainnya. Keberadaan bangunan-bangunan dan tempat bersejarah tersebut tentu perlu dilestarikan agar tidak punah, dan seiring waktu sangat potensial jika dikembangkan menjadi sebuah sentra properti, bisnis dan wisata. Namun banyak permasalahan yang dihadapi dan harus diselesaikan agar dapat mencapai tujuan di atas, sehingga tercipta kota yang tertata dengan rapi dan untuk berwisata menuju wilayah kota tua para turis harus merasakan kenyamanan dan efesiensi waktu, karena permasalahan yang dihadapi adalah untuk menuju cagar budaya kota tua sangat sulit disebabkan begitu banyak transportasi darat yang melewati kota tua tetapi tidak ditata dengan baik oleh pemerintah kotanya, sehingga selalu terjadi kemacetan. Penelitian ini penting dilakukan untuk menjawab permasalahan penggunaan transportasi darat yang cepat, nyaman dan efisien untuk mencapai wisata cagar budaya kota tua di wilayah Jakarta. Oleh karenanya perlu penataan Kawasan kota tua Jakarta agar potensinya menjadi maksimal melalui penataan transportasi yang terintegritas dan berkelanjutan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota DKI Jakarta agar penataan Kota Tua diharapkan menjadi pusat properti yang bernilai dan menumbuhkan ekonomi dengan keunggulan Kota Tua sebagai Kota Bisnis dan kota wisata.

Kata Kunci: Kebijakan, Tranportasi Publik, Terintegrasi, Berkelanjutan, Kota Tua

1. Pendahuluan

Pemerintah Kota di DKI Jakarta harus melakukan perhatian yang serius untuk menata dan melestarikan cagar budaya kota tua Jakarta sebagai upaya untuk menghidupkan kembali kawasan kota tua. Apabila dikembangkan akan menjadi kota wisata yang dapat mendatangkan pemasukan bagi warga sekitar dan meningkatkan ekonomi negara melalui wisata cagar budaya kota tua[[1]](#footnote-1).

Wilayah kota tua yang menjadi ikon wisata antara lain terpusat di sekitar bundaran jalan yang menjadi titik temu antara Jembatan Lima menuju wilayah Grogol Jakarta Barat, jalan menuju pusat perbelanjaan Mangga Dua kearah utara Ancol, dan menuju ke Kawasan kota tua yang terdapat museum Fatahillah, Bank Mandiri bangunan peninggalan Belanda, Masjid tua dan banyak lagi bangunan lain yang berdiri di sepanjang hamparan tanah seluas 86 (delapan puluh enam) Hektar untuk dapat dikembangkan menjadi properti, eco-wisata dan lain-lain[[2]](#footnote-2).

Saat ini, terdapat permasalahan krusial yang ada di kawasan tersebut, antara lain permasalahan kemacetan karena tidak tertata dengan baik sistem transportasi publiknya, demikian pula jika turun hujan, hal ini menyebabkan banjir dan bila tidak turun hujan mengalami masalah banjir *rob* yang meluap dari dalam tanah[[3]](#footnote-3). Hal ini disebabkan sistem transportasi di pusat Kota Tua belum tertata dengan manajemen yang baik, banyaknya angkutan umum yang masuk ke kawasan kota tua menyebabkan tingkat kemacetan yang tinggi [[4]](#footnote-4)yaitu Kereta Api Komuter Jabodetabek di Stasiun Jakarta Kota, Trans Jakarta Koridor 1, 4 dan 5 di Halte Stasiun Kota, Transjakarta Koridor 12 di Halte Kali Besar Barat, Transjakarta Koridor 12 di Halte Museum Fatahilah, Jak Lingko Jak 10, Jak Lingko Jak 13, Jak Lingko Jak 33, Mikrolet M 08 ke Stasiun Tanah Abang , Mikrolet M12 ke Stasiun Senen, Mikrolet M 15 ke Terminal Tanjung Priok, Mikrolet 15A ke Terminal Tanjung Priok, Mikrolet M25 ke Terminal Grogol, Mikrolet M39 ke Pademangan Barat, Mikrolet M 53 ke Terminal Pulogadung, KWK B06, KWK U 10 , Ojek Online, Ojek Sepeda roda dua, Kopami P02 dan Kopaja B 86, serta dikelilingi oleh pemukiman masyarakat yang padat yang mengapit kota tua yaitu di Jalan Lada, jalan Nelayan, jalan Kunir dan wilayah Jembatan Lima. Di samping itu terdapat pusat perbelanjaan besar di tengah pusat jalan strategis kota tua yaitu Mangga Dua dan Pasar Pagi, yang juga menambah kepadatan pemukiman yang belum tertata dengan baik[[5]](#footnote-5).

Di tengah-tengah wilayah kota tua ada juga stasiun tua kereta api yang sampai dengan saat ini masih beroperasi dengan baik. Perkeretaapian merupakan salah satu bagian dari transportasi darat yang sangat penting fungsinya sebagai transportasi massal di Indonesia. Kereta api adalah transportasi yang dipilih sebagai alat angkut yang mampu mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah banyak, bebas hambatan serta mempunyai tingkat keamanan yang tinggi. Seperti yang dinyatakan dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 yaitu "perkeretaapian adalah salah satu Moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuan mengangkut, baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang. Mempunyai faktor keamanan yang tinggi tetapi tingkat pencemaran rendah serta lebih efisien dibandingkan dengan Moda lainnya."

Oleh Karena itu dalam perkembangannya, harus didukung oleh kualitas dan kuantitas yang baik, yaitu dari segi pelayanannya, pengembangan sarana dan prasarananya, bangunan stasiun, jalur rel kereta api serta perhatian pada wilayah sekitarnya yang berdampak pada Masyarakat sekitar di wilayah pelaksanaan kerja kereta api. Suatu wilayah akan mengalami perkembangan dimana terdapat suatu kegiatan yang didukung oleh transportasi yang baik. Seperti halnya transportasi kereta api yang membutuhkan pembangunan stasiun, yang menjadi wadah atau tempat turun naiknya penumpang dan penantian antara sistem angkutan lain dalam sebuah kota.

Dibutuhkan efisiensi waktu, kenyamanan dan keamanan untuk menuju kota tua sebagai wilayah yang menjadi icon wisata oleh pengunjung. Oleh karenanya perlu ada perhatian dari Pemerintah Kota DKI Jakarta untuk mewujudkannya dengan segera agar dapat meningkatkan pemasukan negara melalui sektor wisata dengan cara membuat kebijakan transportasi yang terintegrasi di wilayah wisata kota tua Jakarta. Berdasarkan pemaparan di atas, peneliti merasa perlu untuk meneliti hal ini, dan melalui bantuan hibah penelitian yang diberikan PT. Kereta Api Indonesia kepada Universitas Trisakti, maka dilakukan penelitian tentang kebijakan transportasi yang terintegrasi di wisata cagar budaya kota tua untuk meningkatkan ekonomi wilayah sekitarnya.

1. Rumusan Permasalahan.
2. Apakah permasalahan-permasalahan transportasi publik di wilayah cagar budaya kota tua Jakarta?
3. Bagaimana Pemerintah Kota Jakarta melalui kebijakan transportasi terintegrasi dapat mewujudkan wisata cagar budaya kota tua sebagai wilayah yang dapat membantu perekonomian wilayah sekitarnya ?
4. Pembahasan
   * + 1. Permasalahan-permasalahan transportasi publik di wilayah cagar budaya kota tua Jakarta

Di Kota Surakarta dikembangkan sistem integrasi angkutan secara langsung, contohnya disediakan berbagai alternative angkutan umum seperti Bati Solo Trans (BST), angkutan kota, bus tingkat werkudara, dan railbus. Hal ini diciptakan untuk dapat mengatasi kemacetan karena dengan banyaknya alat transportasi umum akan berdampak besar kepada terurainya kemacetan lalu lintas yang telah terjadi, dan masyarakat di kota Surakarta banyak yang memanfaatkan angkutan umum yang terintegrasi dan berkelanjutan[[6]](#footnote-6). Pelayanan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) juga terdapat di Jakarta yaitu Jurusan Poris Plawad – Grogol, yang bertujuan untuk kenyamanan dan keamanan penumpang dalam menggunakan angkutan umum[[7]](#footnote-7)[[8]](#footnote-8).

Suatu wilayah kota akan berhasil jika dapat mengembangkan konektivitas transportasinya dengan baik, antara lain dari udara dihubungkan ke darat, atau laut, karena dengan system transportasi yang terhubung satu dengan lainnya, ada efisiensi waktu ketika menempuh suatu perjalanan. Oleh karenanya penggunaan angkutan public yang terintegrasi dan berkelanjutan sangat diperlukan oleh warga kota[[9]](#footnote-9). Jadi, syarat penting yang harus dipikirkan dan menjadi majunya suatu Kawasan kota adalah adanya system transportasi yang efisien dan bersifat fleksibel juga aksesibel untuk semua kalangan masyarakat, dengan demikian dapat menghemat waktu perjalanan warga kotanya, yang secara otomatis akan beralih lebih memilih menggunakan angkutan publik untuk bepergian daripada transportasi pribadi[[10]](#footnote-10).

Mengapa pengintegrasian system transportasi sangat penting dilakukan di wilayah kota tua Jakarta, bahkan semua wilayah di Jakarta? Karena saat ini saja, transmigrasi penduduk wilayah daerah sudah banyak menuju ke kota Jakarta. Oleh karenanya, Jakarta harus mempersiapkan dengan baik system transportasinya yang selama ini kurang memuaskan, yaitu tidak adanya pilihan masyarakat kota Jakarta untuk menggunakan transportasi umum, karena tidak baik pelayanannya, jadi lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, yang akibatnya menambah kemacetan jalan-jalan di kota Jakarta serta polusi udara yang tinggi.

Hal ini juga terjadi di kawasan kota tua Jakarta, dimana sistem transportasinya tidak tertata dengan baik dan Pemerintah tidak dengan segera membenahi keadaan tersebut. Padahal di daerah kawasan Kota Tua tersebut, banyak daerah wisata yang dapat dikunjungi oleh wisatawan asing maupun domestic. Jadi sangatlah penting dilakukan Pemerintah kota DKI Jakarta untuk membenahi dan memperbaiki system transportasi kota , agar mendukung perekonomian masyarakat sekitar dan menjaga kualitas lingkungan Jakarta yang sehat.

Perbagai upaya dapat dilakukan untuk mengintensifkan pengembangan angkutan massal di kawasan perkotaan seperti LRT, MRT, Kereta Komuter, dan BRT untuk meningkatkan presentase penggunaan moda angkutan massal menjadi 60 hingga 80 persen dari total seluruh penggunaan kendaraan untuk bertransportasi, seperti halnya di Singapura, Jepang dan kota-kota lainnya kota yang sudah lebih maju. Smart City merupakan konsep Kawasan Perkotaan yang telah mengintegrasikan teknologi informasi dan komunikasi dalam tata kelola sehari-hari dengan tujuan mempertinggi efisiensi, memperbaiki pelayanan publik dan meningkatkan kesejahteraan warga, sedangkan Smart Mobility sebuah sistem transportasi yang memungkinkan masyarakat untuk bergerak seminimal dan secepat mungkin dengan hambatan yang rendah untuk mencapai kebutuhannya. Konsep tersebut menggabungkan system transportasi yang smart, integrated, dan sustainable yang dapat membuat angkutan umum massal dan angkutan yang ramah lingkungan menjadi pilihan utama, sebagaimana diterapkan di negara Singapore dan London[[11]](#footnote-11)

Ukuran untuk mewujudkan Kawasan kota yang ramah lingkungan, dalam arti bebas dari kemacetan dan polusi udara adalah terciptanya wilayah yang nyaman, aman dan indah. Tersedianya jalan untuk masyarakat dapat menggunakan berbagai jenis transportasi tanpa menggunakan kendaraan pribadi, seperti contohnya bersepeda, berjalan kaki, dan terpenting dapat menggunakan transportasi umum yang saling terintegrasi sehingga memudahkan bagi warga masyarakat kota untuk mencapai tujuan dengan efisiensi waktu. Dengan demikian terwujudlah pemanfaatan teknologi informasi secara terintegrasi untuk memudahkan masyarakat melakukan mobilitas[[12]](#footnote-12).

Kawasan kota tua Provinsi DKI Jakarta sangat padat penduduknya dan di wilayah tersebut terdapat segala kegiatan perekonomian, memiliki sarana dan prasarana yang lengkap dalam menunjang kegiatan bisnis dan perekonomian, baik dalam skala kecil maupun skala besar yang terus ramai tak kenal waktu. Sehingga wilayah tersebut selalu ramai akan kegiatan transportasi yang beragam dan menjadi banyak permasalahan yang muncul yaitu masalah penataan transportasi, yang pertumbuhan jalan di Jakarta kurang dari 1 persen per tahun dan setiap hari setidaknya ada 1000 lebih kendaraan bermotor baru turun ke jalan di Jakarta (Data Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2020). Ide untuk penambahan jalan sebagai alternative bukanlah solusi atau jalan keluar yang tepat untuk mengurai kemacetan, namun Pemprov DKI Jakarta seharusnya memrioritaskan pembenahan transportasi publik, dan hal inilah yang menjadi pokok permasalahan untuk dibahas dalam penelitian ini[[13]](#footnote-13).

Permasalahan-permasalahan transportasi darat di kawasan kota tua Jakarta menjadi bahan untuk diteliti dan dianalisis untuk diambil suatu rekomendasi yang berguna bagi pemerintah dalam membuat model kebijakan seperti apa yang tepat sebagai solusi yang dapat menjawab permasalahan transportasi. Pemprov DKI Jakarta akan merevitalisasi Kota Tua menjadi jalur pedestrian. Kepala Dinas Bina Marga DKI , menyatakan bahwa pada saat ini populasi pejalan kaki di wilayah kota Jakarta terus meningkat dalam beberapa tahun terakhir. Berdasarkan data 2019-2020, jumlahnya mencapai 40 persen dari tahun sebelum adanya revitalisasi trotoar. Pemprov DKI sendiri sudah mulai membangun jalur pedestrian pada Januari 2022 di kawasan cagar budaya Kota Tua, Jakarta, yang nantinya kawasan itu akan dirubah menjadi jalur pedestrian seperti zaman dulu.

Rencana utama revitalisasi kota tua adalah, menata kawasan itu menjadi destinasi dan plaza pedestrian yang lebar, yang pada akhirnya kendaraan tidak boleh memasuki area Kota Tua. Hanya kendaraan listrik yang bisa memasuki kawasan itu. Di sana juga akan dilakukan low emission zone. Nantinya akan dibuat fasilitas lainya. Sehingga dapat melihat kota tua sebelumnya. Jadi kita akan modifikasi, struktur bangunan tekstur akan dikembalikan ke masa lampau.

Rencana Pemerintah Kota dalam waktu dekat akan membangun jalur-jalur pedestrian, dan akan selesai bulan Agustus 2022. Pembangunan tidak hanya di wilayah Kawasan kota tua saja, namun terhubung juga dengan jalan-jalan yang berada di wilayah Juanda menuju Pasar Baru, dan Proklamasi. Jadi, pembangunan jalan dilakukan juga pada daerah yang menuju Kawasan kota tua. Dalam rangka pembangunan di atas, pemerintah kota DKI Jakarta juga melakukan perbaikan-perbaikan lalu lintas, yang meliputi jalan-jalan sebagai berikut Kali Besar Utara, Kali Besar Timur, Kemukus, Ketumbar, Lada, Lada Dalam, dan Jembatan Baru. Pembangunan Kawasan kotaSebelumnya, Kawasan Kota Tua saat ini sedang memasuki proses revitalisasi. Pemprov DKI Jakarta akan membuat desain Kota Tua seperti pada 1627. Di sana, nantinya dibuat tipologi dari jalur pedestrian di kawasan tersebut. Kota tua kebanggaan bangsa Indonesia walau dalam jajahan kolonial Belanda, dan saat ini, keberadaan kota Tua akan dikembalikan lagi seperti saat masa lalu. Revitalisasi terus dilakukan, untuk menambah kenyamanan bagi pengunjung, baik dari turis domestic maupun asing.

Sepanjang jalan Kawasan wisata cagar budaya kota tua akan difasilitasi dengan berbagai tempat duduk bagi para pengunjung . Selain itu, di kawasan itu akan diterapkan LEZ (low emission zone) yang nantinya tidak boleh ada kendaraan melintas selain TransJakarta. Nantinya kota tua akan dibangun pedestrian senyaman mungkin sehingga ketika wisatawan lokal maupun asing datang ke Kota Tua akan nyaman berjalan maupun ada street furniture-nya, baik ada plaza-plaza maupun tempat duduknya. Selain itu, Pemerintah Kota DKI akan meintegrasikan transportasi Kereta Api dan bekerjasama dengan Kementerian Perhubungan[[14]](#footnote-14), sehingga tidak ada lagi kendaraan yang masuk ke Kota Tua selain bus TransJakarta dan kota tua akan menjadi plaza atau tempat pejalan kaki seperti di kota-kota atau negara Eropa lainnya yang maju.

Selain itu Kota Tua yang memiliki banyak asset bangunan peninggalan bersejarah perlu dilakukan pelestarian dengan cara menjaga asset-aset budaya yang masih tersisa di Kota Tua, diantaranya menghidupkan kembali kawasan Stasiun Kota, Kawasan Fatahillah, Kawasan Sunda Kelapa, Kawasan Kali Besar Timur dan Barat, yang menjadi salah satu nilai positif dalam upaya membangun atau merevitalisasi kawasan kota tua[[15]](#footnote-15). Fauzi Firdaus dan kawan-kawan melakukan penelitian tentang konsep Kota Tua Jakarta yang dikatakan memiliki potensi untuk dikembangkan dengan menggunakan prinsip-prinsip *Transit Oriented Development (TOD)[[16]](#footnote-16),* yaitu dengan menjadikan kawasan kota tua itu sebagai titik transit yang saling berintegrasi antara moda transportasi yang satu dengan yang lainnya.[[17]](#footnote-17) Firdaus juga mengulas tentang tatanan transportasi yang tertata dan bersinergi dengan baik dapat menjadikan kota tua menjadi kota transit dan daerah wisata yang diminati tidak hanya turis domestic tapi juga manca negara[[18]](#footnote-18).

Saat ini Kota Tua Jakarta sedang mengalami kemajuan yang signifikan dimana saat ini pemprov DKI sedang mengembangkan transportasi massal lainnya seperti MRT serta LRT. Kota Tua Jakarta adalah daerah yang merupakan tempat pusat kegiatan, antara lain sebagai sentra terhubungnya antar moda transportasi darat, yaitu terdapat stasiun kereta api[[19]](#footnote-19), terminal Trans Jakarta, tempat naik dan turunnya penumpang dari kendaraan Mikrolet, oleh karenanya transportasi public yang terintegrasi perlu dikembangkan bangunan transit transportasi yang mampu mengelola tatanan transportasi yang baik agar dapat mengatasi persoalan kemacetan yang menjadi problem saat ini dan harus segera dipecahkan bersama.

Berdasarkan analisis situasi lapangan di atas, sedikitnya ada tiga isu penting yang harus diselesaikan, yaitu menganalisis permasalahan-permasalahan apa saja yang terdapat dalam sistim transportasi di Kota Tua Jakarta, yang kedua sebagai rekomendasi nantinya berupa solusi dalam mengatasi permasalahan-permasalahan tersebut agar tercipta suatu sistem transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan di wilayah cagar budaya kota tua Jakarta[[20]](#footnote-20). Selanjutnya, sebagai usulan dalam penelitian lanjutan akan digagas suatu kebijakan atau model aturan yang dapat mendukung system transportasi public yang terintegrasi dan berkelanjutan di wilayah cagar budaya kota tua Jakarta tersebut. Dimana diharapkan melalui penelitian ini dapat disusun suatu kerangka acuan dasar untuk menyelesaikan masalah-masalah existing dalam penataan sistem transporasi publik yang terintegrasi dan berkelanjutan di wilayah Cagar Budaya Kota Tua Jakarta.

1. Pemerintah Kota Jakarta melalui kebijakan transportasi terintegrasi dapat mewujudkan wisata cagar budaya kota tua sebagai wilayah yang dapat membantu perekonomian wilayah sekitarnya

Dalam rangka usaha membuat wilayah kota tua berdampak positif dan dapat meningkatkan ekonomi wilayah sekitarnya, maka Pemerintah Kota DKI Jakarta menata dengan mengeluarkan berbagai kebijakan, agar terjadi sinergi antara kinerja di lapangan dengan pengaturan di bidang kebijakan, yaitu :

1. Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 36 Tahun 2014 Tentang Rencana Induk Kawasan Kota Tua
2. Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 321 Tahun 2016 Tentang Pembentukan, Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Kawasan Kota Tua
3. Keputusan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1729 Tahun 2019 Tentang Tim Percepatan Penataan dan Pengembangan Kawasan Kota Tua

Setidaknya ada 3 (tiga) aturan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota DKI Jakarta yang mengatur tentang pemberdayaan kota tua sebagai wilayah wisata yang menjadi ikon cagar budaya, namun tidak ada satupun yang membahas tentang penataan transportasi kotanya yang terintegrasi. Padahal, seharusnya Pemerintah Kota mengatur tentang hal ini, karena diperlukan penataan transportasi darat di wilayah wisata kota tua, agar pengunjung baik turis local maupun luar negeri, Ketika mengunjungi kota wisata cagar budaya tersebut nyaman, aman dan efisiensi dari segi waktu ketika mengunjunginya[[21]](#footnote-21).

Penelitian ini menitikberatkan peran dari Pemerintah Kota untuk segera membuat aturan yang mendukung transportasi darat yang terintegrasi menuju wilayah wisata cagar budaya kota tua, yang menjadi titik simpul persinggahan pengunjung darimanapun dan dapat menggunakan jenis transportasi darat yang memudahkan, dan diatur dari segala aspek, sehingga menghidupkan wilayah wisata kota tua yang berdampak pada kesejahteraan perekonomian masyarakat daerah sekitatnya[[22]](#footnote-22).

Saat ini, di wilayah kota tua sudah dibangun sarana dan prasarana transportasi darat yang sangat maju, antara lain Transjakarta yang terintegrasi dengan angkutan transportasi penampung sekitar seperti Jak Lingko yaitu jaringan transportasi kota yang terintegrasi, juga MRT (Mass Rapid Transit/Moda Raya Terpadu) yang akan beroperasi tahun 2019, dan LRT (Light Rail Transit) yang kemudian menyusul dengan target operasi pada 2019, juga KRL(Kereta Rel Listrik) Commuter Line, seharusnya didukung oleh kebijakan yang mengatur pola layanan transportasi yang terintegrasi[[23]](#footnote-23).

Ada banyak negara yang telah sukses menerapkan system transportasi darat yang terintegrasi untuk mendukung wisata dan memudahkan pengunjung ke negaranya, dengan demikian akan mendukung pula perekonomian negara tersebut. Saat di Malaysia, ketika perjalanan pulang atau mendatangi, maka disediakan bus penghubung dari dan menuju bandara Malaysia. Pemerintah Malaysia menyediakan pusat perbelanjaan yang selalu menarik perhatian pengunjung dari luar negeri, karena barang-barang yang disediakan selalu mendapatkan potongan dan produk-produk yang bermutu baik serta berkualitas internasional. Sehingga, dengan daya Tarik yang diberikan oleh Pemerintah Malaysia, membuat pengunjung dari luar negeri berdatangan dan memberikan banyak sumbangan devisa bagi negara tersebut.

Begitu pula seharusnya negara Indonesia, menyediakan transportasi penghubung dari bandara ke kota-kota yang akan dituju oleh turis asing. Hal ini sangat memudahkan dan pasti akan berdampak positif bagi kemajuan ekonomi Indonesia melalui sector wisatanya.

Pemerintah Kota DKI Jakarta, dapat membuat kebijakan yang mengatur tentang transportasi yang terintegrasi dari bandara Internasional Sukarno Hatta menuju ke wilayah wisata cagar budaya kota tua, karena sudah dibangun alat transportasi penunjang seperti LRT, MRT, KRL yang dapat menjadi penghubung ke wilayah wisata di Indonesia. Fungsi dari kebijakan sangat penting, di samping sebagai pengatur agar kinerja di lapangan menjadi teratur dan harmoni.

Kebijakan yang nantinya akan dibuat oleh Pemerintah Kota berupa kebijakan transportasi darat yang terintegrasi di wilayah wisata cagar budaya kota tua Jakarta, harus disosialisasikan kepada masyarakat setempat sebagai pendukung terlaksananya kebijakan tersebut, yaitu hal-hal penting yang mendasari dikeluarkannya kebijakan tentang transportasi yang terintegrasi di wisata kota tua, dan rencana tata ruang wilayah di Kawasan kota tua. Jadi dengan adanya kebijakan penataan tata ruang wilayah wisata kota tua Jakarta yang didukung transportasi terintegrasinya yang diatur dengan baik, maka membawa dampak signifikan bagi kota tua di kawasan Barat dan Utara yang memiliki potensi untuk dikembangkan dengan lebih baik, dan juga pada keberadaan Pelabuhan untuk memudahkan sistem logistik dan potensi kota wisata dapat dikembangan menjadi Waterfront City seperti yang saat ini sedang dikembangkan di wilayah kota Medan, melalui peraturan pemerintah kota Medan, dan hal ini kiranya dapat menjadi contoh yang baik bagi pemerintah kota Jakarta dalam pengembangan wilayah cagar budaya di wilayah Kawasan kota tua di Jakarta.

Dampak positif lain akibat ditatanya Kawasan kota tua dengan baik melalui kebijakan transportasi daratnya yang terintegrasi dapat mendukung implikasi undang-undang cipta kerja pada aspek penataan ruang dimana melalui penataan ruang suatu wilayah kota yang baik, dapat mendukung terciptanya langkah strategis Pemerintah kota untuk mengatasi mengatasi berbagai permasalahan investasi dan penciptaan lapangan kerja. Dengan adanya penataan yang baik, maka terciptalah pembangunan kota, yang akan menarik para investor untuk menanamkan modalnya di Indonesia dan menciptakan lapangan kerja.

1. Penutup

Hasil penelitian ini secara khusus menawarkan rekomendasi tentang permasalahan-permasalahan existing dalam sistem transportasi di wilayah kota tua serta solusinya agar tercipta sistem transportasi publik yang terintegrasi dan berkelanjutan. Dengan demikian akan tercapai tujuan : 1.Tergambar permasalahan-permasalahan sistem transportasi di kota tua Jakarta. 2. Rekomendasi solusi untuk menciptakan sistem transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan. Tercapainya tujuan tersebut memberi sejumlah manfaat, a). bagi disiplin ilmu hukum pengangkutan darat, hasil penelitian ini menyumbang usulan kepada Pemerintah yang sedang membuat RUU Sistem Transporasi Nasional yang terintegrasi, b). bagi pemprov DKI, hasil penelitian ini menjadi kerangka acuan strategi penyelesaian masalah kemacetan dan penataan wilayah di kawasan kota tua Jakarta, dan c). bagi KAI, melalui perencanaan pembangunan MRT dan LRT dapat membangun kawasan kota tua yang transportasi massalnya bersinergi dengan angkutan jalan.

Melalui melalui kebijakan transportasi daratnya yang terintegrasi dapat mendukung implikasi undang-undang cipta kerja pada aspek penataan ruang dimana melalui penataan ruang suatu wilayah kota yang baik, dapat mendukung terciptanya langkah strategis Pemerintah kota untuk mengatasi mengatasi berbagai permasalahan investasi dan penciptaan lapangan kerja. Dengan adanya penataan yang baik, maka terciptalah pembangunan kota, yang akan menarik para investor untuk menanamkan modalnya di Indonesia dan menciptakan lapangan kerja.

REFERENCE

Agung Widagdo, Wahyu. “STRATEGI PENGEMBANGAN WISATA KOTA TUA SEBAGAI SALAH SATU UPAYA PELESTARIAN URBAN HERITAGE STUDI KASUS : KORIDOR KALI BESAR, JAKARTA BARAT.” *Jakarta Barat) Jurnal PLANESA TM*. Vol. 1, 2010.

Ardiansyah, Imam, and Universitas Bina Nusantara. “THE EFFECT OF TOURISM MOTIVATION ON VISITING DECISIONS IN JAKARTA HISTORY MUSEUM IN KAWASAN KOTA TUA JAKARTA Tiurida Lily Anita.” *Journal of Business and Entrepreneurship*. Vol. 7, 2019.

ASTUTI, DIAH PURBO. “No Title, no. 8.5.2017 (2022): 2003–5.

Aulia, Asa, Muhammad Faiz Akmal, Muhammad Faiz Akmal, Vivaldi Rizqi Hisyam, Vivaldi Rizqi Hisyam, Ari Widyati Purwantiasning, and Ari Widyati Purwantiasning. “ANALISIS MORFOLOGI KOTA TUA JAKARTA DENGAN PENDEKATAN MAHZAB CONZENIAN.” *Vitruvian Jurnal Arsitektur Bangunan Dan Lingkungan* 11, no. 1 (October 29, 2021): 53. https://doi.org/10.22441/vitruvian.2021.v11i1.006.

Bhudiharty, Susy. “STUDI KOMPARATIF: PENERAPAN PROGRAM DESTINATION MANAGEMENT ORGANIZATION (DMO) KEMENTERIAN PARIWISATA PADA DESTINASI WISATA KOTA TUA JAKARTA.” *Jurnal Industri Pariwisata*. Vol. 3, 2020.

Bismantoko, Demas Haryo, Sriyanto Sriyanto, and Wiwik Budiawan. “Sistem Informasi Transportasi Umum Terintegrasi Di Kota Semarang Menggunakan Algoritma Depth First Search (Dfs).” *Industrial Engineering Online Journal* 4, no. 2 (2015).

Diao, Mi, Yi Zhu, and Jiren Zhu. “Intra-City Access to Inter-City Transport Nodes: The Implications of High-Speed-Rail Station Locations for the Urban Development of Chinese Cities.” *Urban Studies* 54, no. 10 (August 1, 2017): 2249–67. https://doi.org/10.1177/0042098016646686.

Diponegoro, Universitas. “INDONESIA Fakultas Ekonomika Dan Bisnis Semarang,” 2016.

Infrastructure Reform Sector Development Program. “Potret Umum Transportasi KA Dan Jalan Tol Di Indonesia Impian Kota Bandung Miliki LRT Segera Terwujud.” *Sustaining Partnership*, 2015, 28.

Manajemen Perhotelan dan Pariwisata, Jurnal, Heny Ratnaningtyas, Fetty Asmaniati, and Linda Desafitri Ratu Bilqis. “Berwisata Ke Kota Jakarta Dengan Kemacetannya.” *JMPP* 4, no. 2 (2021).

Muntu, Adrianus Waranei, Agung Suryawan Wiranatha, and Nyoman Sukma Arida. “Analisis Partisipasi Komunitas Lokal Dalam Pengembangan Daya Tarik Wisata Kota Tua Jakarta.” *JUMPA* 4, no. 2 (2018).

Rahma, Siti, Dyah Amalia Wijayanti, Ismiyati, and Joko Purwanto. “Penyediaan Transportasi Umum Masa Depan Di Kota Semarang.” *Jurnal Karya Teknik Sipil* 3, no. 1 (2014): 154–66. http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkts%0APENYEDIAAN.

Sukarto, Haryono. “PEMILIHAN MODEL TRANSPORTASI Di DKI JAKARTA Dengan ANALISIS KEBIJAKAN ‘PROSES HIRARKI ANALITIK.’” *Jurnal Teknik Sipil*. Vol. 3, 2006.

Sumanto, Sumanto. “Sistem Integrasi Pemuatan Kontainer Berbasis Batch Data Communication Untuk Mengotomasikan Proses Picking Dan Packing Pada SAP R / 3 Pada Pelabuhan Malahayati.” *Jurnal Edukasi, Sains Dan Teknologi*, 2020, 1–4.

Yekyeong S. “TOD as a Rail Integrated Urban Regeneration Strategies of Old City through Case Study about Toyama Station and Surroundings Area in Japan.” In  *Communications in Computer and Information Science, Vol 340. Springer, Berlin, Heidelberg.* , 340:429–36. Berlin, Heidelberg: Springer, Berlin, Heidelberg, 2012.

1. Susy Bhudiharty, “STUDI KOMPARATIF: PENERAPAN PROGRAM DESTINATION MANAGEMENT ORGANIZATION (DMO) KEMENTERIAN PARIWISATA PADA DESTINASI WISATA KOTA TUA JAKARTA,” *Jurnal Industri Pariwisata*, vol. 3, 2020. [↑](#footnote-ref-1)
2. Asa Aulia et al., “ANALISIS MORFOLOGI KOTA TUA JAKARTA DENGAN PENDEKATAN MAHZAB CONZENIAN,” *Vitruvian Jurnal Arsitektur Bangunan Dan Lingkungan* 11, no. 1 (October 29, 2021): 53, https://doi.org/10.22441/vitruvian.2021.v11i1.006. [↑](#footnote-ref-2)
3. Bhudiharty, “STUDI KOMPARATIF: PENERAPAN PROGRAM DESTINATION MANAGEMENT ORGANIZATION (DMO) KEMENTERIAN PARIWISATA PADA DESTINASI WISATA KOTA TUA JAKARTA.” [↑](#footnote-ref-3)
4. Jurnal Manajemen Perhotelan dan Pariwisata et al., “Berwisata Ke Kota Jakarta Dengan Kemacetannya,” *JMPP* 4, no. 2 (2021). [↑](#footnote-ref-4)
5. Bhudiharty, “STUDI KOMPARATIF: PENERAPAN PROGRAM DESTINATION MANAGEMENT ORGANIZATION (DMO) KEMENTERIAN PARIWISATA PADA DESTINASI WISATA KOTA TUA JAKARTA.” [↑](#footnote-ref-5)
6. Haryono Sukarto, “PEMILIHAN MODEL TRANSPORTASI Di DKI JAKARTA Dengan ANALISIS KEBIJAKAN ‘PROSES HIRARKI ANALITIK,’” *Jurnal Teknik Sipil*, vol. 3, 2006. [↑](#footnote-ref-6)
7. Sukarto. [↑](#footnote-ref-7)
8. Siti Rahma et al., “Penyediaan Transportasi Umum Masa Depan Di Kota Semarang,” *Jurnal Karya Teknik Sipil* 3, no. 1 (2014): 154–66, http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkts%0APENYEDIAAN. [↑](#footnote-ref-8)
9. Demas Haryo Bismantoko, Sriyanto Sriyanto, and Wiwik Budiawan, “Sistem Informasi Transportasi Umum Terintegrasi Di Kota Semarang Menggunakan Algoritma Depth First Search (Dfs),” *Industrial Engineering Online Journal* 4, no. 2 (2015). [↑](#footnote-ref-9)
10. Sumanto Sumanto, “Sistem Integrasi Pemuatan Kontainer Berbasis Batch Data Communication Untuk Mengotomasikan Proses Picking Dan Packing Pada SAP R / 3 Pada Pelabuhan Malahayati,” *Jurnal Edukasi, Sains Dan Teknologi*, 2020, 1–4. [↑](#footnote-ref-10)
11. Universitas Diponegoro, “INDONESIA Fakultas Ekonomika Dan Bisnis Semarang,” 2016. [↑](#footnote-ref-11)
12. DIAH PURBO ASTUTI, “No Titleהכי קשה לראות את מה שבאמת לנגד העינים,” *הארץ*, no. 8.5.2017 (2022): 2003–5. [↑](#footnote-ref-12)
13. Bismantoko, Sriyanto, and Budiawan, “Sistem Informasi Transportasi Umum Terintegrasi Di Kota Semarang Menggunakan Algoritma Depth First Search (Dfs).” [↑](#footnote-ref-13)
14. Infrastructure Reform Sector Development Program, “Potret Umum Transportasi KA Dan Jalan Tol Di Indonesia Impian Kota Bandung Miliki LRT Segera Terwujud,” *Sustaining Partnership*, 2015, 28. [↑](#footnote-ref-14)
15. Adrianus Waranei Muntu, Agung Suryawan Wiranatha, and Nyoman Sukma Arida, “Analisis Partisipasi Komunitas Lokal Dalam Pengembangan Daya Tarik Wisata Kota Tua Jakarta,” *JUMPA* 4, no. 2 (2018). [↑](#footnote-ref-15)
16. Yekyeong S, “TOD as a Rail Integrated Urban Regeneration Strategies of Old City through Case Study about Toyama Station and Surroundings Area in Japan,” in  *Communications in Computer and Information Science, Vol 340. Springer, Berlin, Heidelberg.* , vol. 340 (Berlin, Heidelberg: Springer, Berlin, Heidelberg, 2012), 429–36. [↑](#footnote-ref-16)
17. Fauzi Firdaus, Ari Widyati Purwantiasning, Lutfi Prayogi, Revitalisasi Kawasan Kota Tua Jakarta dengan Alternatif Konsep TOD , Jurnal Arsitektur Purwa Rupa, Vol.2. No. 1, 2018. [↑](#footnote-ref-17)
18. Mi Diao, Yi Zhu, and Jiren Zhu, “Intra-City Access to Inter-City Transport Nodes: The Implications of High-Speed-Rail Station Locations for the Urban Development of Chinese Cities,” *Urban Studies* 54, no. 10 (August 1, 2017): 2249–67, https://doi.org/10.1177/0042098016646686. [↑](#footnote-ref-18)
19. Infrastructure Reform Sector Development Program, “Potret Umum Transportasi KA Dan Jalan Tol Di Indonesia Impian Kota Bandung Miliki LRT Segera Terwujud.” [↑](#footnote-ref-19)
20. Aulia et al., “ANALISIS MORFOLOGI KOTA TUA JAKARTA DENGAN PENDEKATAN MAHZAB CONZENIAN.” [↑](#footnote-ref-20)
21. Imam Ardiansyah and Universitas Bina Nusantara, “THE EFFECT OF TOURISM MOTIVATION ON VISITING DECISIONS IN JAKARTA HISTORY MUSEUM IN KAWASAN KOTA TUA JAKARTA Tiurida Lily Anita,” *Journal of Business and Entrepreneurship*, vol. 7, 2019. [↑](#footnote-ref-21)
22. Wahyu Agung Widagdo, “STRATEGI PENGEMBANGAN WISATA KOTA TUA SEBAGAI SALAH SATU UPAYA PELESTARIAN URBAN HERITAGE STUDI KASUS : KORIDOR KALI BESAR, JAKARTA BARAT,” *Jakarta Barat) Jurnal PLANESA TM*, vol. 1, 2010. [↑](#footnote-ref-22)
23. Bhudiharty, “STUDI KOMPARATIF: PENERAPAN PROGRAM DESTINATION MANAGEMENT ORGANIZATION (DMO) KEMENTERIAN PARIWISATA PADA DESTINASI WISATA KOTA TUA JAKARTA.” [↑](#footnote-ref-23)