

Immediate Release  
23 Desember 2019

## Thamrin 10: Ketika Pemprov DKI Jakarta Menggugat Ruang Publik di Jakarta



*Transformasi Ruang Parkir Menjadi Ruang Publik Perlu Diapresiasi dan Wajib Direplikasi*

Menyambut hari Natal dan Tahun Baru 2019/2020, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta merayakannya besar-besaran dengan menyelenggarakan *christmas carol* di ruang-ruang publik seperti Terowongan Kendal, Stasiun MRT dan trotoar Sudirman-Thamrin. Pemanfaatan ruang publik ini adalah simbol dari pembangunan kota berbasis manusianya atau *city for people*.

Masih dalam rangkaian perayaan Natal, pohon Natal raksasa ditempatkan di lahan bernama Thamrin 10, yang selama ini berfungsi sebagai “park-and-ride” di pusat kota Jakarta. Yang menarik, lahan yang sebelumnya mampu menampung hingga 286 kendaraan bermotor pribadi (*data Dinas UP Parkir DKI Jakarta*) tersebut, kini bertransformasi menjadi pusat kuliner ramah lingkungan. Sebuah kemenangan besar bagi warga Jakarta?

### **Salah Kaprah “park-and-ride”**

Konsep dasar penyediaan *park-and-ride* pada dasarnya adalah untuk mempermudah akses ke titik transportasi publik, dengan memberikan fasilitas bagi pengguna kendaraan bermotor pribadi untuk parkir di titik transit terdekat dari lokasi asalnya dan berpindah moda menjadi transportasi publik untuk mengakses tujuan akhirnya.

---

*Park-and-ride idealnya, ditempatkan di pinggiran kota atau di area terluar kota karena bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi ketika mengakses pusat kota.*

---

Sejumlah data menyebutkan pengaruh positif penyediaan fasilitas *park-and-ride* terhadap kenaikan jumlah pengguna transportasi publik. Sebagai contoh di Asia, sebuah [studi di Bangkok](#) pada tahun 2016 menunjukkan bahwa 74% pengguna transportasi publik dari Stasiun Krungthoburi dulunya menggunakan mobil pribadi untuk menempuh perjalanan berkomuter mereka sebelum disediakan fasilitas *park-and-ride*. [Studi lain Melbourne, Australia](#), menyebutkan bahwa 44% pengguna stasiun dengan fasilitas *park-and-ride* dulunya menggunakan kendaraan pribadi dari rumah ke pusat kota.

Sekilas, penyediaan *park-and-ride* merupakan sebuah solusi yang baik (dan cukup mudah!) untuk meningkatkan aksesibilitas dan penggunaan transportasi publik. Namun ternyata, penyediaan fasilitas *park-and-ride* dapat menimbulkan sejumlah dampak terpendam tersendiri yang patut dicermati.

1. Munculnya penggunaan kendaraan pribadi ke fasilitas *park-and-ride* oleh orang-orang yang sebelumnya mengakses stasiun dengan transportasi publik lain, berjalan kaki, atau bersepeda [\[1\]](#), [\[2\]](#), [\[3\]](#).
2. Mendukung bertambahnya *urban sprawl* akibat mudahnya akses dengan kendaraan pribadi yang dapat menempuh jarak lebih jauh [\[4\]](#).
3. Bertambahnya jarak total yang ditempuh oleh kendaraan pribadi secara keseluruhan [\[2\]](#), [\[4\]](#). Hal ini disebabkan oleh bertambahnya jumlah perjalanan yang dilakukan oleh penduduk akibat lebih terjangkaunya biaya perjalanan, atau juga akibat poin 1 yang telah disebutkan sebelumnya.
4. Penggunaan area parkir di *park-and-ride* oleh non-pengguna stasiun transit [\[2\]](#). Fenomena ini terutama terjadi di lokasi-lokasi *park-and-ride* yang kurang tepat peletakkannya, seperti di dekat pusat kota atau pusat kegiatan lainnya.
5. Titik transit yang dikelilingi oleh lapangan parkir yang luas akan mempersulit dan memperjauh akses oleh pejalan kaki [\[5\]](#).

Dengan adanya dampak-dampak tersebut, penyediaan *park-and-ride* perlu dilakukan secara tepat guna. Oleh karena itu:

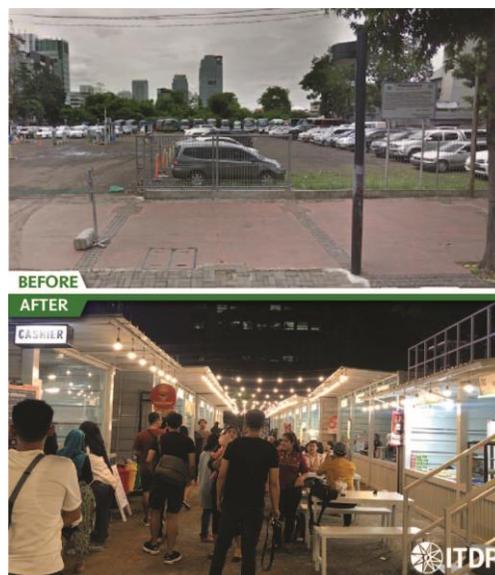
1. Penyediaan fasilitas tersebut perlu dibatasi hanya pada daerah pinggiran kota atau suburban agar kegunaannya sebagai fasilitas untuk orang-orang yang berpindah moda benar-benar tercapai
2. Penyediaan fasilitas *park-and-ride* perlu dianggap sebagai fasilitas transisi sebelum jaringan pedestrian, pesepeda, maupun transportasi publik lokal untuk mengakses titik transit telah berkembang dengan baik
3. Lokasi penyediaan fasilitas *park-and-ride* perlu berada di luar radius 400 meter atau 5 menit berjalan kaki dari titik transit, karena area tersebut seyogyanya perlu diutamakan sebagai area yang ramah pejalan kaki, pesepeda, dan pengguna transportasi publik umum

## **Big Win for the People**

Wacana pengalih fungsian Thamrin 10 sendiri sudah terdengar sejak bulan September 2019, yang diutarakan oleh Gubernur DKI Jakarta, Anies Baswedan. Dikutip dari [Tempo.com](#), Anies mengatakan,

lokasi parkir itu rencananya akan disulap menjadi pusat kuliner yang dapat menggerakkan perekonomian masyarakat kecil. "Tempat itu akan kami ubah. Tidak menjadi tempat parkir tapi menjadi tempat pusat kegiatan kuliner," kata Anies di Balai Kota DKI, Selasa, 3 September 2019.

Menurut pantauan ITDP Indonesia pada 18 Desember 2019, di area seluas 9,000m<sup>2</sup> tersebut mulai dibangun kios-kios tematik bernuansa putih dengan semarak lampu-lampu yang cantik. Meski belum terlihat produk-produk apa yang akan ditawarkan bagi pengunjung, sebuah spanduk di pagar memberikan informasi bahwa Thamrin 10 akan dimanfaatkan sebagai ruang pemasaran usaha mikro kecil ramah lingkungan.



*Tentunya ini menjadi kemenangan besar bagi warga Jakarta, satu lagi ruang yang awalnya diperuntukkan untuk kendaraan bermotor pribadi, kini didedikasikan sebagai ruang untuk manusia!*

Pihak keamanan Thamrin 10 juga menegaskan, area parkir sudah ditutup sejak 2 bulan lalu dan ke depannya, Thamrin 10 tidak akan menyediakan ruang parkir untuk kendaraan bermotor pribadi. Dengan kemudahan akses menuju Thamrin 10, warga Jakarta memang sudah seharusnya tidak perlu pusing memikirkan parkir. Transjakarta, MRT Jakarta dan KRL siap mengantar warga Jakarta dan sekitarnya untuk menikmati ruang publik terbaru di Jakarta. Bus stop tepat di depan Thamrin 10 dan Hotel Sari Pan Pacific merupakan pemberhentian bus Transjakarta non-koridor seperti GR1, 1N dan 1P. Untuk bus koridor, warga Jakarta bisa turun di Halte Bank Indonesia dan berjalan kaki sejauh 260m atau di Halte Sarinah dilanjutkan jalan kaki sejauh 330m.



### Perlu Diapresiasi Wajib Direplikasi

Membatasi gerak kendaraan bermotor adalah suatu kebijakan radikal di tengah masyarakat dan pemerintahan yang pro-kendaraan bermotor pribadi. Karenanya, kebijakan untuk mengubah ruang parkir menjadi ruang publik sangat perlu diapresiasi, apalagi di kota sebesar dan sekompleks Jakarta. Meski begitu, ada beberapa catatan untuk upaya ini:

1. Perlu ada pembatasan layanan pengantaran makanan berbasis aplikasi (*food delivery*) yang menggunakan kendaraan bermotor di kawasan ini, demi menghindari terciptanya kantong-kantong parkir baru di sekitar Thamrin 10. Kolaborasi dengan pengantaran makanan berbasis sepeda (*bike messenger*) seperti Westbike Messenger dan @kamiantarjkt bisa dilakukan untuk

memperkuat konsep ramah lingkungan dan mencegah terciptanya area parkir baru di sekitar lokasi

2. Pengamatan ITDP Indonesia saat berkunjung ke Thamrin 10 (18 Desember 2019), akses antar gedung (Sari Pan Pacific dan Bank Syariah Mandiri) masih tertutup. Dengan dibukanya akses kedua gedung tersebut ke Thamrin 10, akan mempersingkat waktu perjalanan para pekerja kantor di dua gedung tersebut dan sekitarnya
3. Menurut pengamatan ITDP Indonesia pada tanggal 20 Desember dan 23 Desember 2019, beberapa area di dalam Thamrin 10 masih disediakan untuk parkir kendaraan bermotor. Hal ini sangat disayangkan, mengingat tujuan transformasi lahan ini untuk membatasi dan/atau mengurangi ruang kendaraan bermotor.



*Akses antar gedung memperpendek jarak tempuh pejalan kaki mengakses Thamrin 10*



*Selain bertolak belakang dengan tujuan pengalihan fungsi Thamrin 10, area parkir menghalangi muka lahan*

---

*Sekali lagi, upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta ini sangat patut untuk diapresiasi, meski masih banyak potensi yang bisa dikembangkan dan evaluasi yang dapat diperbaiki.*

---

Harapannya, sederet kesuksesan penambahan ruang publik di Jakarta dengan menyingkirkan ruang untuk kendaraan pribadi seperti trotoar Sudirman-Thamrin, Pojok Budaya Dukuh Atas, Terowongan Kendal dan Thamrin 10 dapat menjadi motivasi lebih lagi untuk menciptakan ruang-ruang publik lainnya dengan konsep yang serupa. Demi terwujudnya Jakarta yang humanis dan lestari yang berpihak pada manusianya.

---

---

### **Kontak Media**

Fani Rachmita, 081286237694 / [fani.rachmita@itdp.org](mailto:fani.rachmita@itdp.org)

The Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) bekerja di seluruh dunia untuk merancang dan mengimplementasikan sistem transportasi yang berkualitas tinggi dan juga kebijakan-kebijakan yang dapat membuat kota menjadi lebih hidup, lebih layak untuk ditinggali dan berkelanjutan.

ITDP adalah lembaga nonprofit yang terdepan dalam inovasi dan menyediakan keahlian teknis untuk akselerasi pertumbuhan transportasi berkelanjutan dan perkembangan perkotaan di seluruh dunia. Melalui proyek transportasi, pembuatan kebijakan dan publikasi penelitian, kami bekerja untuk mengurangi emisi karbon, menambahkan inklusi sosial dan meningkatkan kualitas hidup warga perkotaan.

[www.itdp-indonesia.org](http://www.itdp-indonesia.org) | [facebook.com/ITDP Indonesia](https://facebook.com/ITDP%20Indonesia) | Twitter & Instagram:  
[@itdpindonesia](https://twitter.com/itdpindonesia)