



# Dokumentasi dan Rekomendasi LEZ Kota Tua Jakarta

## Ringkasan Eksekutif

April 2025





*Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) adalah organisasi nirlaba global yang didirikan pada 1985, berkantor pusat di New York, Amerika Serikat, dan berfokus dalam mendorong inovasi transportasi berkelanjutan serta pengembangan perkotaan. ITDP Indonesia selama hampir dua dekade telah memberikan bantuan teknis kepada pemerintah daerah di Indonesia, seperti Jakarta, Semarang, Surabaya, Pekanbaru, dan Medan dalam mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan melalui integrasi dan reformasi angkutan umum, peningkatan mobilitas aktif, kawasan berbasis transportasi publik (Transit Oriented Development/TOD), elektrifikasi kendaraan, GEDSI, serta manajemen kebutuhan lalu lintas.*



# Dokumentasi dan Rekomendasi LEZ Kota Tua Jakarta

## Ringkasan Eksekutif

---

April 2025

**Published by:**

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)

**Written by:**

Michael Tanuhardjo

**Editor:**

Gonggomtua Sitanggang  
Etsa Amanda  
Fani Rachmita

**Editorial Design:**

Fadlan Hamizan Ekantoro

**Published in:**

April 2025

**Contact:**

Fani Rachmita - Senior Communications & Partnership Manager  
fani.rachmita@itdp.org

Carlos Nemesis - Urban Planning Associate II  
carlos.nemesis@itdp.org

ITDP Indonesia  
Jl. K.H. Wahid Hasyim No.47 (WH47) Lt. 6  
Menteng, Kota Jakarta Pusat, 10350

# DAFTAR ISI



|                                                                                                     |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Temuan</b>                                                                                       | <b>5</b>  |
| A. Kebutuhan Penanganan Polusi Udara dari Sektor Transportasi                                       | 5         |
| B. Kondisi dan Evaluasi Penerapan Kawasan Rendah Emisi (KRE) di Kota Tua Jakarta                    | 6         |
| <b>Rekomendasi</b>                                                                                  | <b>7</b>  |
| <b>2.1. Membatasi kendaraan bermotor secara menyeluruh, termasuk kendaraan bermotor tanpa emisi</b> | <b>7</b>  |
| <b>2.2. Merumuskan indikator, mengoordinasi dan melaksanakan pemantauan dan evaluasi</b>            | <b>7</b>  |
| <b>2.3. Mengintegrasikan secara langsung KRL dan Transjakarta (koridor 12 arah Penjaringan)</b>     | <b>8</b>  |
| <b>2.4. Meningkatkan aksesibilitas bongkar muat logistik</b>                                        | <b>8</b>  |
| <b>2.5. Meningkatkan aksesibilitas dari dan ke titik transportasi publik dan titik parkir</b>       | <b>9</b>  |
| <b>2.6. Aktivasi kawasan Kota Tua melalui kegiatan temporer-semi permanen</b>                       | <b>10</b> |
| <b>2.7. Meningkatkan intervensi pembatasan lalu lintas menerus</b>                                  | <b>10</b> |
| Ringkasan Rekomendasi Implementasi LEZ Kota Tua dengan Pemangku Kebijakan yang Terlibat             | 11        |

# Temuan

## KEBUTUHAN PENANGANAN POLUSI UDARA DARI SEKTOR TRANSPORTASI

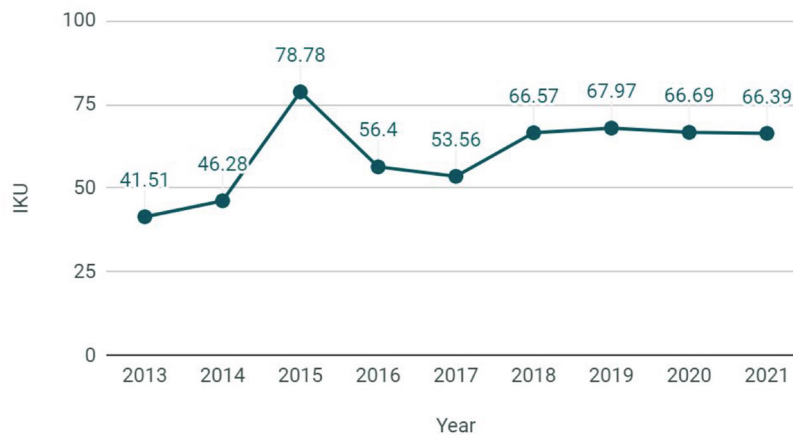
Kondisi kualitas udara menjadi salah satu permasalahan utama di DKI Jakarta. Semenjak tahun 2016, kondisi kualitas udara yang diukur melalui IKU (Indeks Kualitas Udara) cenderung stagnan atau bahkan menurun. Jakarta menempati peringkat enam dalam kota dengan tingkat pencemaran PM<sub>2,5</sub> di Asia Tenggara dengan kandungan sebesar 39.2 µg/m<sup>3</sup><sup>1</sup>. Kondisi ini hampir delapan kali lipat dari batas PM<sub>2,5</sub> tahunan baru yang ditetapkan oleh WHO dengan nilai ambang sebesar 5 µg/m<sup>3</sup>. Jika dibandingkan dengan standar nasional pada Peraturan Pemerintah No. 22 tahun 2021, kondisi di Jakarta lebih dari dua kali lipat baku mutu nasional sebesar 15 µg/m<sup>3</sup>. Selain permasalahan kualitas udara, DKI Jakarta juga menghadapi permasalahan emisi Gas Rumah Kaca (GRK) yang berkontribusi terhadap pemanasan global. Pada tahun 2018, sektor energi menyumbang 46,4% emisi GRK total di Jakarta dengan sub sektor transportasi menjadi kontributor terbesar dengan besaran 48,8% dari sektor energi<sup>2</sup>. Dalam merespons isu kualitas udara ini, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah mengeluarkan serangkaian peraturan seperti Instruksi Gubernur No. 66 tahun 2019 tentang Pengendalian Kualitas Udara di Jakarta dan Peraturan Gubernur No. 90 tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Rendah Karbon Daerah yang Berketahanan Iklim (RPRKD).

Pengembangan kebijakan dan rencana aksi mitigasi dari sektor transportasi menjadi salah satu program strategis yang perlu dipersiapkan oleh Pemerintah. Replikasi Kawasan Rendah Emisi (KRE/ Low Emission Zone) menjadi salah satu rencana aksi prioritas. Pada saat ini, penerapan uji coba KRE telah dilakukan di Kawasan Kota Tua Jakarta semenjak tahun 2020. ITDP telah melakukan evaluasi pelaksanaan KRE di Kawasan Kota Tua dan menyusun rekomendasi untuk memastikan penerapan yang lebih optimal dan berdampak.

<sup>1</sup> IQAir. 2021. *World Air Quality Report*. IQ Air. Sumber: world-air-quality-report-2021-en.pdf

<sup>2</sup> PT Andika Persada Raya. 2020. *Laporan Inventarisasi Profil Emisi Gas Rumah Kaca Provinsi DKI Jakarta*. Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta. Sumber: Laporan Pendahuluan

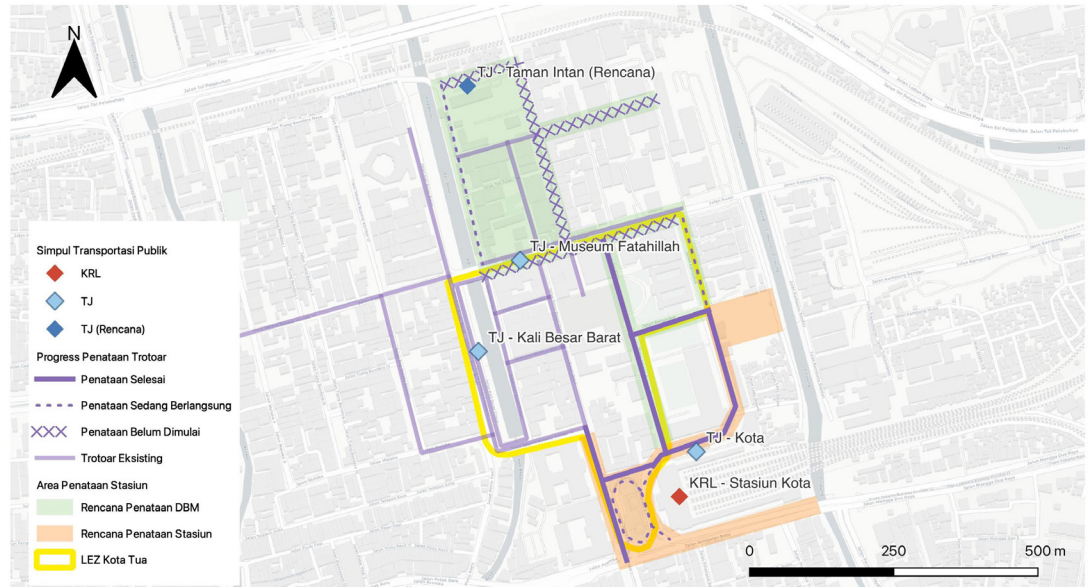
**Gambar 1.** Indeks Kualitas Udara di DKI Jakarta (Dokumen Indeks Kualitas Lingkungan Hidup DKI Jakarta, 2021)



Laporan ini bertujuan untuk mengevaluasi pelaksanaan KRE pilot di Kota Tua yang telah diimplementasikan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan memberikan rekomendasi pengembangan dalam jangka pendek dan jangka menengah-panjang. Evaluasi dilakukan berdasarkan implementasi pilot pada tahun 2021 dan pengumpulan data lapangan pada tahun 2022. Pada bagian rekomendasi, ITDP turut menyertakan pemangku kepentingan terkait yang berperan dalam menjalankan strategi rekomendasi yang telah disusun.

# KONDISI DAN EVALUASI PENERAPAN KAWASAN RENDAH EMISI (KRE) DI KOTA TUA JAKARTA

**Gambar 2.** Pekerjaan Penataan Trotoar di Kota Tua (ITDP, 2022)



Penerapan KRE di Kota Tua dilakukan dengan mengutamakan penggunaan ruang untuk pejalan kaki. Intervensi berupa pedestrianisasi dilakukan pada Jalan Lada – Ketumbar, sedangkan realokasi ruang untuk lebih melebarkan ruang pejalan kaki namun tetap mengizinkan lalu lintas kendaraan dilakukan pada Jalan Lada Dalam. Perbaikan akses pejalan kaki juga dilakukan antara Halte BRT Transjakarta dengan Stasiun Komuter Kota Tua dengan memindahkan Halte pada Jalan Pintu Besar Utama ke Jalan Lada Dalam.

Pengaturan lalu lintas melintasi KRE Kota Tua dilakukan dengan membatasi secara menyeluruh kendaraan bermotor dan hanya mengizinkan kendaraan ramah lingkungan (listrik) ataupun orang yang tinggal/pemilik toko di dalam kawasan. Dampak dari pengaturan lalu lintas pada area KRE Kota Tua terhadap reduksi emisi tidak berdampak signifikan. Hasil pengukuran konsentrasi emisi pada Juni 2022 menunjukkan konsentrasi PM2.5 belum memenuhi baku mutu dari PP No. 22 tahun 2021<sup>3</sup>. Puncak konsentrasi cenderung terjadi pada malam ke dini hari saat meningkatnya aktivitas logistik kawasan.

Berdasarkan identifikasi ITDP, terdapat beberapa isu kunci yang perlu diperhatikan untuk mengoptimalkan penerapan KRE Kota Tua:

- Diperlukan pembatasan kendaraan bermotor yang menyeluruh, bukan hanya berdasarkan emisi
- Pemantauan dan evaluasi yang terbatas
- Intervensi pembatasan lalu lintas yang belum optimal
- Integrasi Transjakarta Koridor 12 dan KRL menjadi tidak langsung
- Aksesibilitas titik bongkar muat logistik yang masih terbatas
- Aksesibilitas transportasi publik dan titik parkir yang dapat ditingkatkan
- Pilihan aktivitas yang masih terbatas
- Potensi perluasan hingga seluruh kawasan Kota Tua

<sup>3</sup> Universitas Trisakti. (2021). *Paparan Universitas Trisakti dalam Rapat Evaluasi LEZ Kota Tua 20 Juni 2022*. Universitas Trisakti. *Unpublished report*

ITDP merumuskan rekomendasi pengembangan KRE Kota Tua Jakarta yang terbagi secara jangka pendek dan jangka panjang. Penjelasan detail dilakukan terhadap rekomendasi jangka pendek sebagai berikut:

## **2.1 MEMBATASI KENDARAAN BERMOTOR SECARA MENYELURUH, TERMASUK KENDARAAN BERMOTOR TANPA EMISI**

Kondisi pengaturan lalu lintas pada KRE Kota Tua saat ini belum berjalan dengan baik karena minimnya penegakan pembatasan kendaraan bermotor. Pemerintah perlu meningkatkan kembali upaya pembatasan akses kendaraan bermotor pada empat titik akses keluar masuk KRE Kota Tua. Pembatasan akses tersebut dapat ditingkatkan dengan menetapkan konsep transit mall pada jalan yang masih bisa dilalui oleh kendaraan bermotor. Konsep ini mengutamakan akses untuk angkutan umum dan pembatasan terhadap kendaraan bermotor pribadi. Pengecualian tetap dapat dilakukan pada kelompok tertentu secara terbatas

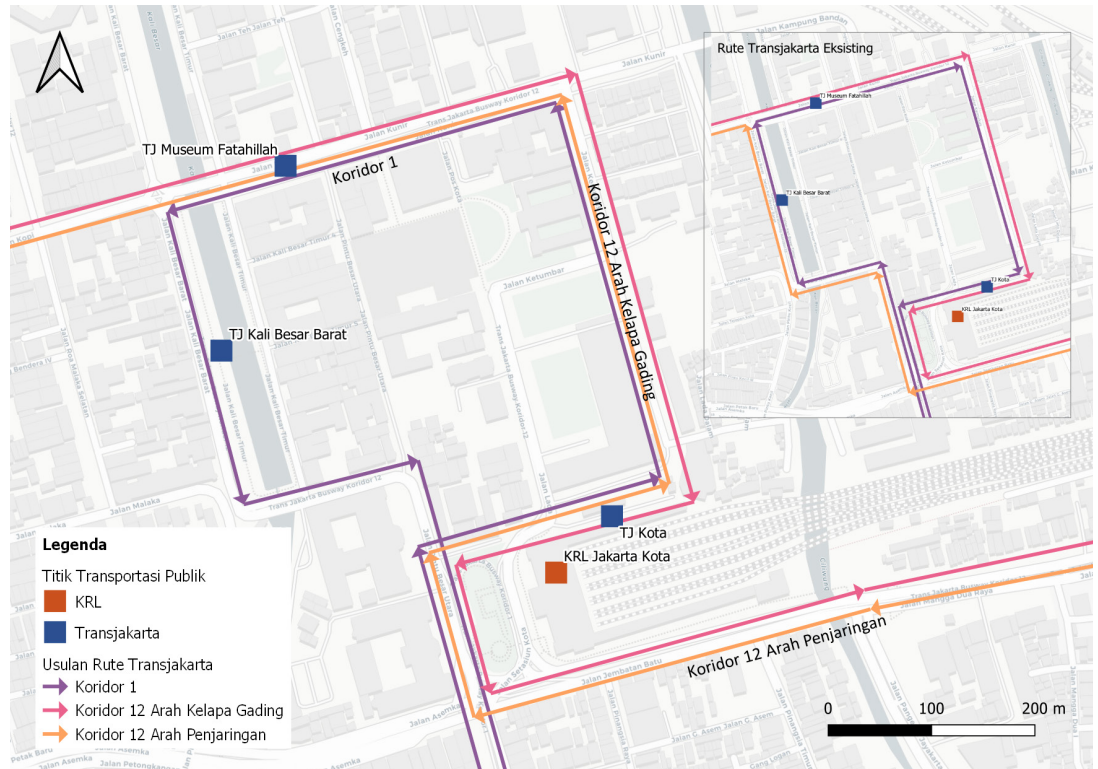
## **2.2 MERUMUSKAN INDIKATOR, MENGOORDINASI DAN MELAKSANAKAN PEMANTAUAN DAN EVALUASI**

Pemantauan dan evaluasi merupakan tahap penting yang perlu dilakukan secara menyeluruh dan konsisten untuk mengevaluasi dampak dari implementasi KRE secara terukur. Indikator yang digunakan saat ini masih belum cukup komprehensif karena masih hanya berfokus pada aspek lalu lintas kendaraan bermotor dan perubahan kualitas udara yang juga belum dilakukan secara bertahap. Pemerintah perlu menyiapkan indikator pemantauan dan evaluasi dengan pengambilan data dilakukan sebelum dan sesudah implementasi. Beberapa kategori indikator yang perlu menjadi indikator evaluasi meliputi:

- Perubahan fisik: perubahan ruang infrastruktur transportasi tidak bermotor, perubahan luas area bebas kendaraan bermotor, perubahan titik transportasi publik, perubahan titik tambat sepeda sewa, perubahan penerangan dan amenitas
- Perubahan penggunaan fasilitas publik: perubahan volume kendaraan bermotor, perubahan pejalan kaki dan pesepeda, perubahan jumlah pengguna transportasi publik, perubahan persepsi masyarakat, perubahan angka kecelakaan lalu lintas
- Mengukur dampak: perubahan kualitas udara ambien, perubahan beban emisi pencemar udara, perubahan aktivitas pariwisata, perubahan aktivitas ekonomi, perubahan jumlah penduduk, perubahan tata guna lahan

## 2.3 MENGINTEGRASIKAN SECARA LANGSUNG KRL DAN TRANSJAKARTA (KORIDOR 12 ARAH PENJARINGAN)

**Gambar 3.** Alternatif Perubahan Rute Transjakarta di Area KRE



Pemindahan halte Kota ke Jalan Lada Dalam mengakibatkan koneksi antara bus koridor 12 menuju Penjaringan dengan Stasiun KRL Kota Tua terpisah. Penumpang bus koridor 12 perlu mengganti halte terlebih dahulu dan koridor 1 perlu memutar area KRE sebelum mencapai Stasiun Kota Tua.

Dengan halte yang sudah terbangun, skenario terbaik untuk mengintegrasikan Transjakarta koridor 1, koridor 12, dan Stasiun Kota Tua adalah dengan memberlakukan jalan dua arah pada Jalan Lada Dalam, Jalan Kemukus, dan Jalan Kunir. Halte Kota akan menjadi halte integrasi antar layanan Transjakarta dengan KRL. Halte Museum Fatahillah akan melayani penumpang dari dua arah untuk koridor 1 dan koridor 12.

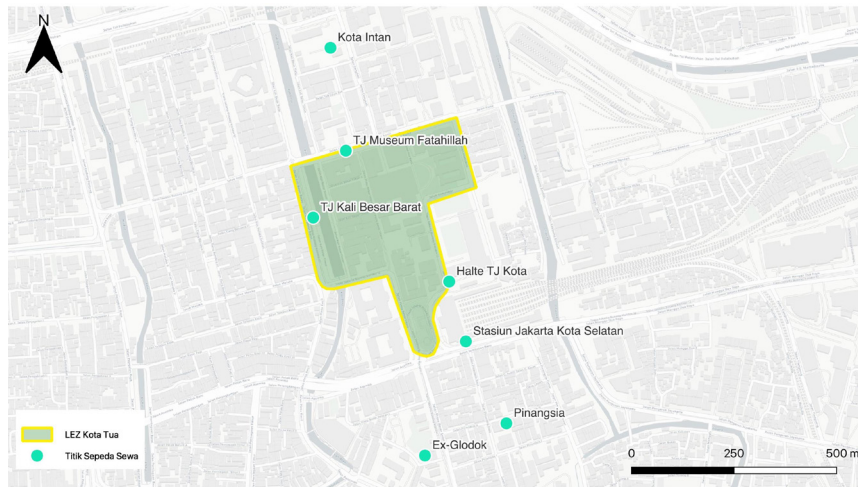
## 2.4 MENINGKATKAN AKSESIBILITAS BONGKAR MUAT LOGISTIK

Pengaturan akses bongkar muat logistik akibat KRE Kota Tua masih terbatas di Jalan Kali Besar Timur sisi selatan saja dan tidak dapat menjangkau area secara menyeluruh. Solusi pertama dalam memenuhi kebutuhan pengantaran logistik dapat dengan mengoperasikan sepeda kargo sebagai sarana pengantara last mile logistik. Jika penerapan sistem sepeda kargo belum memungkinkan, penambahan titik bongkar muat dapat dilakukan dengan pembatasan waktu.

## 2.5 MENINGKATKAN AKSESIBILITAS DARI DAN KE TITIK TRANSPORTASI PUBLIK DAN TITIK PARKIR

Peningkatan aksesibilitas pengunjung dari titik transportasi publik menuju area KRE Kota Tua dapat difokuskan pada pengembangan mobilitas tidak bermotor. Salah satu layanan mobilitas ramah lingkungan yang sudah tersedia di Kota Tua adalah layanan ojek sepeda onthel. Selain sebagai sarana wisata, ojek sepeda onthel juga kerap digunakan komuter dari Stasiun Kota Tua menuju kantor pada area KRE Kota Tua. Layanan ini perlu dioptimalisasi lebih lanjut oleh Pemerintah untuk memastikan kebutuhan perjalanan jarak dekat dan meningkatkan kondisi perekonomian warga lokal. ITDP merekomendasikan beberapa titik potensial penjemputan ojek sepeda onthel dengan mempertimbangkan aktivitas guna lahan sebagai berikut:

**Gambar 4.** Titik Potensial Penempatan Parkir Sepeda dan Penjemputan Ojek Onthel



Pengembangan lainnya yang perlu diperhatikan adalah peningkatan kenyamanan berjalan kaki pada area KRE Kota Tua. Peneduhan menjadi prasarana yang penting dalam meningkatkan pengalaman berjalan kaki pengunjung. Beberapa lokasi prioritas meliputi Jalan Kali Besar Barat dan Timur, Jalan Lada, Jalan Pintu Besar Utara, Jalan Cengkeh, dan Jalan Kunir. Penambahan peneduhan berupa pohon dapat diutamakan karena fungsi ganda yang berperan sebagai penghijauan kota. Berikut merupakan contoh peneduhan pada Area Kota Tua, lebih tepatnya pada Jalan Kali Besar Barat.

**Gambar 5.** Ilustrasi Peneduhan di Jalan Kali Besar Barat

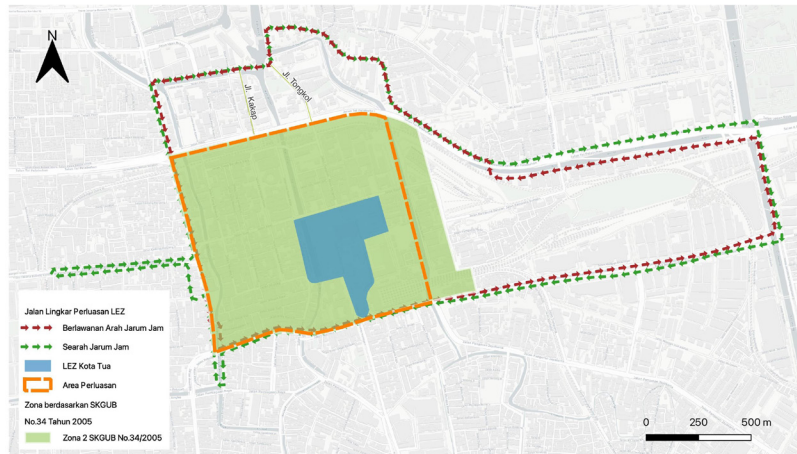


## 2.6 AKTIVASI KAWASAN KOTA TUA MELALUI KEGIATAN TEMPORER-SEMI PERMANEN

Pengunjung KRE Kota Tua saat ini masih terkonsentrasi pada Taman Fatahilah saja. Aktivasi ruang dapat dilakukan pada sisi barat, utara dan timur area KRE dengan aktivitas pariwisata. Aktivitas seperti pameran atau instalasi seni, bazaar, pertunjukan musik, lokakarya kesenian, acara olahraga dan sebaiknya. Aktivitas ini dapat dilakukan pada ruang-ruang jalan yang sudah dipedestrianisasi.

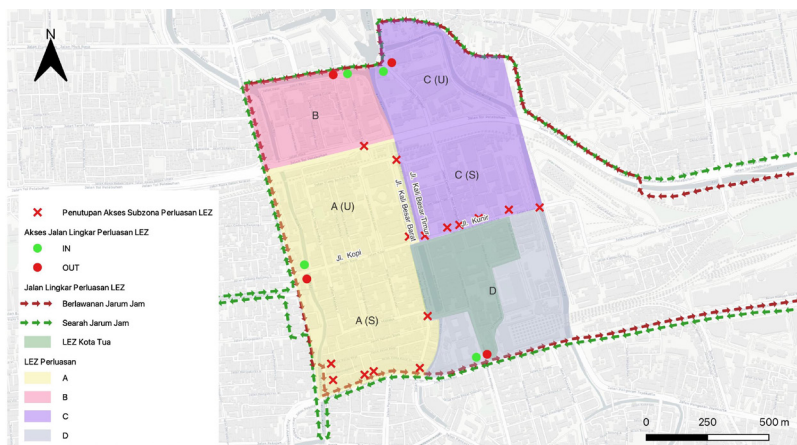
## 2.7 MENINGKATKAN INTERVENSI PEMBATAHAN LALU LINTAS MENERUS

**Gambar 6.** Potensi Pembentukan Jalan Lingkar Menggunakan Jalan Eksisting



Dalam jangka pendek, ITDP merekomendasikan agar area intervensi KRE Kota Tua diperluas dengan mengacu pada SK Gubernur DKI Jakarta No. 34 tahun 2005 dengan deliniasi berwarna oranye pada **Gambar 6**. Lalu lintas menerus akan diarahkan memutar area KRE untuk lalu lintas dari utara ke selatan dan sebaliknya. Upaya manajemen lalu lintas pada area KRE Kota Tua dilakukan dengan konsep filtered mobility untuk meminimalisir akses lalu lintas bagi kendaraan tertentu yang memasuki kawasan seperti pada **Gambar 7**.

**Gambar 7.** Pembagian Subzona di Area Dalam Jalan Lingkar



Konsep filtered mobility mengatur akses kendaraan berdasarkan zona. Kendaraan hanya dapat memasuki satu zona saja pada area KRE, jika kendaraan ingin bermobilisasi dan berpindah moda maka kendaraan tersebut harus keluar dari area KRE terlebih dahulu. Akses antar sub zona akan dibatasi dengan pembuatan portal ataupun bollard yang dapat dilalui oleh pejalan kaki dan pesepeda tetapi tidak untuk kendaraan bermotor. Apabila terdapat kondisi darurat (seperti akses pemadam kebakaran ataupun ambulans), pembatas tersebut dapat dihilangkan sementara sesuai kebutuhan.

Rangkuman mengenai rekomendasi jangka pendek dan jangka panjang pengembangan KRE Kota Tua beserta pemangku kebijakan terkait dijelaskan pada tabel berikut:

**Tabel 1.** Ringkasan Rekomendasi Implementasi LEZ Kota Tua dengan Pemangku Kebijakan yang Terlibat

| Rekomendasi                                                                             | Pemangku Kebijakan                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| <b>Jangka Pendek: Meningkatkan dan memperbaiki implementasi eksisting</b>               |                                                                       |
| Membatasi kendaraan bermotor secara menyeluruh, termasuk kendaraan bermotor tanpa emisi | Dishub                                                                |
| Merumuskan indikator, mengoordinasi dan melaksanakan pemantauan dan evaluasi            | SKPD/UKPD terlibat di bawah koordinasi Biro Perekonomian dan Keuangan |
| Mengintegrasikan secara langsung KRL dan Transjakarta (koridor 12 arah Penjaringan)     | Dishub, Transjakarta                                                  |
| Meningkatkan aksesibilitas bongkar muat logistik                                        | Dishub, DBM, UPK Kota Tua                                             |
| Meningkatkan aksesibilitas dari dan ke titik transportasi publik dan titik parkir       | Dishub, UPK Kota Kota, DBM, Distamhut                                 |
| Mengaktivasi kawasan Kota Tua melalui kegiatan temporer-semi permanen                   | Disparekraf, Disbud, DBM                                              |
| Meningkatkan intervensi pembatasan lalu lintas menerus                                  | Dishub, DBM                                                           |
| <b>Jangka Menengah – Panjang: Memperluas LEZ</b>                                        |                                                                       |
| Meningkatkan aksesibilitas dan sarana prasarana transportasi tidak bermotor             | Dishub, DBM                                                           |
| Mengaktivasi melalui kegiatan semi permanen hingga permanen                             | Disparekraf, Disbud, DPRKP, Distamhut, DBM                            |
| Mendorong penggunaan kendaraan bermotor rendah emisi atau tanpa emisi                   | Dishub, DLH                                                           |
| Membentuk sistem logistik yang berkelanjutan                                            | Dishub, DBM                                                           |
| Menyesuaikan zonasi dan menegakan penggunaan lahan                                      | DCKTRP                                                                |
| Mereplikasi intervensi pada kawasan Kota Tua lainnya                                    | Pemprov DKI Jakarta                                                   |

