

Pengaruh *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas pada Kawasan *Mass Rapid Transit* (MRT) Cipete Jakarta

Jihan Nabila Arifin, dan Mochamad Yusuf

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

e-mail: mochamad.yusuf@urplan.its.ac.id

Abstrak—Aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan lokasi untuk dijangkau dari lokasi lainnya melalui sistem transportasi. Keinginan pengguna jalan khususnya pejalan kaki bergantung pula dengan tingkat aksesibilitasnya. Kawasan *Mass Rapid Transit* (MRT) Cipete memiliki skor audit aksesibilitas paling rendah dijadikan lokasi peningkatan aksesibilitas oleh ITDP dan PT. MRT dengan metode *tactical urbanism*. *Tactical urbanism* merupakan salah satu gerakan intervensi berskala kecil, menggunakan biaya yang rendah, dalam implementasi dengan waktu yang singkat yang menghasilkan dampak jangka panjang dengan keterlibatan warga sebagai karakteristik utama. Namun saat ini konsep *tactical urbanism* masih menjadi hal yang baru dan belum sepenuhnya diterapkan di Indonesia khususnya di Jakarta, Maka dari itu penelitian ini menganalisis pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas, sehingga hasil dari penelitian ini dapat dijadikan pilihan untuk memaksimalkan peningkatan aksesibilitas pada kawasan transit seperti MRT. Penelitian ini menggunakan *Content analysis* untuk mengidentifikasi karakteristik *tactical urbanism* pada kawasan MRT Cipete, Kemudian Deskriptif Kualitatif dengan skala likert untuk melihat tingkat aksesibilitas berdasarkan persepsi responden, dan Analisa Korelasi Spearman untuk melihat hubungan antara pengaruh *tactical urbanism* dan aksesibilitas, penelitian ini mengambil sampel pejalan kaki di area Kawasan MRT Cipete sebagai objek penelitian. Hasil dari penelitian ini ditemukan adanya karakteristik *tactical urbanism* pada Kawasan MRT Cipete, sedangkan tingkat aksesibilitas berdasarkan persepsi responden setelah adanya *tactical urbanism* tergolong pada kategori “Baik” dengan skor 72,4% di area MRT Cipete Raya dan 77,29% di area MRT Haji Naw. Berdasarkan hasil analisa korelasi spearman ditemukan adanya hubungan antara pengaruh *tactical urbanism* dengan aksesibilitas dengan hasil korelasi yang positif dengan variabel karakteristik *tactical urbanism* yang berarti jika *tactical urbanism* ditingkatkan akan meningkatkan pula tingkat aksesibilitas.

Kata Kunci—Aksesibilitas, *Tactical Urbanism*, Perilaku Pengguna Jalan

I. PENDAHULUAN

JAKARTA Selatan sebagai salah satu kota administrasi di DKI Jakarta memiliki kegiatan ekonomi yang tinggi dan memiliki kawasan permukiman yang padat [1], Pertumbuhan penduduk setiap tahunnya mengakibatkan peningkatan berbagai kebutuhan, salah satunya adalah kebutuhan untuk mobilisasi yang ditunjang dengan adanya transportasi berupa kendaraan pribadi dan kendaraan umum [2].

Jakarta dalam penanganan kemacetan melakukan upaya dalam peningkatan transportasi publik Salah satu bentuk pengendalian pemerintah terhadap kemacetan di Jakarta yaitu

implementasi *Mass Rapid Transit* (MRT) untuk kemudahan masyarakat dalam mencapai tujuan dengan pengalihan penggunaan kendaraan pribadi dan peningkatan penggunaan transportasi massal [3]. Namun infrastruktur penunjang transportasi massal khususnya untuk pejalan kaki belum dikatakan maksimal, ditambah lagi dengan pembangunan trotoar yang hanya terfokus pada daerah sepanjang MRT tidak ditingkatkan sampai titik origin pengguna jalan sehingga penggunaan transportasi massal pagi pejalan kaki belum maksimal.

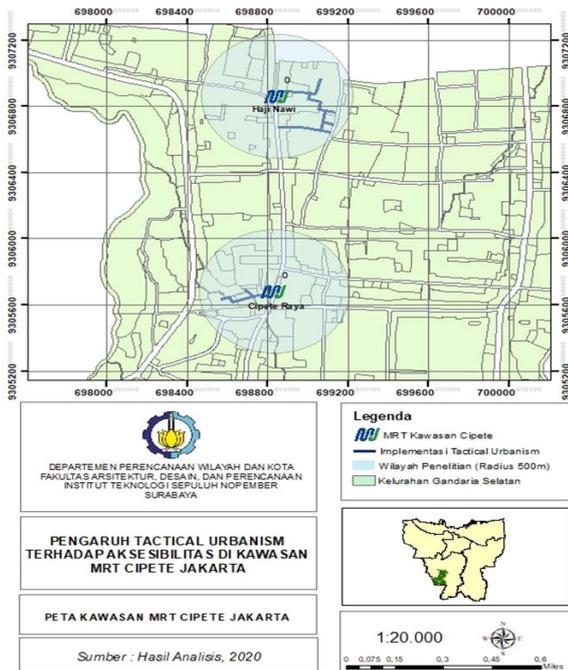
PT. MRT Jakarta sedang mengembangkan rencana induk kawasan transit terpadu di lima stasiun, yaitu Stasiun Lebak Bulus, Stasiun Fatmawati, kawasan Cipete (yang mencakup Stasiun Cipete, Stasiun Haji Naw, Stasiun Blok A), kawasan Blok M (termasuk Stasiun Sisingamangaraja), dan Stasiun Dukuh Atas. Kawasan Cipete sebagai kawasan perdagangan dengan konsep *shopping street* berpotensi pada peningkatan pergerakan yang akan berpengaruh terhadap aksesibilitas. Peningkatan aksesibilitas tersebut diutamakan untuk pejalan kaki dan *non-motorized vehicles*.

Dalam hal ini, Kawasan MRT Cipete berdasarkan audit aksesibilitas yang dilakukan ITDP dan PT. MRT pada tahun 2019 menggunakan *Transit Oriented Development* (TOD) Standard 3.0 sebagai indikator penilaian dan panduan “*Pedestrian First*” yang dikeluarkan oleh ITDP, dari seluruh area stasiun MRT sejumlah 13 stasiun yang telah diaudit aksesibilitas dihasilkan bahwa stasiun MRT Cipete Raya ini memiliki jumlah penumpang yang termasuk dalam stasiun layang selain stasiun awal dan stasiun akhir yang memiliki skor aksesibilitas yang rendah sehingga dijadikan lokasi penelitian. PT. MRT dengan ITDP telah melakukan kerja sama dalam peningkatan aksesibilitas di Kawasan MRT Cipete khususnya di area MRT Cipete Raya dan MRT Haji Naw sebagai bagian dari Kawasan MRT Blok A dalam rangka peningkatan aksesibilitas melalui *tactical urbanism*.

Tactical Urbanism merupakan gerakan dalam bidang “Perbaikan Kota” dan *Do It Yourself* (DIY) Urbanisme yang bertujuan untuk meningkatkan pengalaman kehidupan perkotaan melalui tindakan perbaikan [4]. Intervensi dengan Implementasi waktu yang singkat dan dampak yang panjang, sumber daya yang seadanya dan keterlibatan warga dikatakan sebagai karakteristik utama dari gerakan yang muncul dalam urbanisme ini [5]. Dapat disimpulkan bahwa *tactical urbanism* adalah intervensi untuk mendesain ulang jalan dengan pelibatan masyarakat. Metode *tactical urbanism* tersebut telah diimplementasi pada Juli 2019 pada area MRT Cipete Raya dan November 2019 pada area MRT Haji Naw.

Tabel 1.
Indikator dan Variabel Penelitian

Indikator	Variabel
Karakteristik <i>Tactical Urbanism</i>	Tujuan (<i>Specialising</i>)
	Tindak Lanjut (<i>Following-Up</i>)
	Elemen (<i>Adding</i>)
	Dampak (<i>Settling</i>)
	Partisipasi Masyarakat (<i>Claiming</i>)
	Pemantauan (Monitoring)
Aksesibilitas	Kerjasama Stakeholder (Merging)
	Keterjangkauan
	Desain Jalan
	Keamanan
Perilaku Pengendara	Kenyamanan
	Keselamatan
	<i>Aggressive Behaviour</i> <i>Defensive Behaviour</i>



Gambar 1. Peta Kawasan MRT Cipete yang terimplementasi *tactical urbanism*.

Urgensitas penelitian ini dapat dilihat dari sejalanannya program peningkatan aksesibilitas melalui *tactical urbanism* di kawasan MRT Cipete dengan tujuan program Pemrov DKI Jakarta tahun 2017-2022 yang menggunakan konsep *City 4.0* dengan prinsip utama pemerintah sebagai kolaborator dan warga menjadi ko-kreator. Namun saat ini konsep *tactical urbanism* yang berpotensi besar dalam peningkatan kualitas infrastruktur pejalan kaki ini masih menjadi hal yang baru dan belum sepenuhnya diterapkan di Indonesia khususnya di Jakarta, Maka dari itu penelitian ini menganalisis pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas. Keberhasilan *tactical urbanism* dapat kemudian digunakan untuk memperluas pengembangan desain jalan yang nantinya dapat diimplementasikan pada daerah lainnya.

II. METODE ANALISA

A. Jenis dan Pendekatan Penelitian

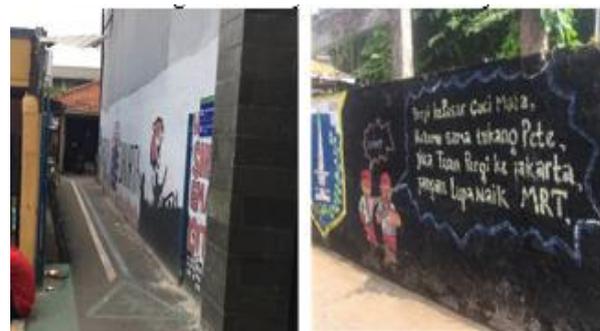
Penelitian ini menggunakan metode penelitian rasionalistik. Fokus permasalahan didapat melalui pemahaman intelektual di lapangan untuk mendapatkan pemaknaan lebih dalam dari *tactical urbanism*. Pendekatan rasionalistik merupakan sebuah penelitian yang



Gambar 2. Marka pejalan kaki pada Zona Selamat Sekolah (ZOSS) SDN 01 Gandaria Selatan.



Gambar 3. (a) Jalur hijau pejalan kaki pada area MRT Cipete Raya (b) Jalur wayfinding pada area MRT Haji Nawu



Gambar 4. Mural persuasif pada dinding sepanjang jalur pejalan kaki.

menggunakan akal sebagai panutan dalam menganalisa suatu masalah. Fakta empiris menjadi sumber data yang digunakan dalam pendekatan rasionalistik. Dalam penelitian ini peningkatan aksesibilitas kawasan MRT Cipete secara nalar dan indera didukung oleh pendekatan *tactical urbanism*. Selanjutnya adalah tahap pengumpulan data dari hasil observasi, kuisioner, wawancara serta sumber pendukung lainnya untuk kemudian dianalisis dan penarikan kesimpulan dari hasil analisis. Jenis penelitian ini merupakan penelitian dengan jenis pendekatan metode campuran yaitu kualitatif dan kuantitatif. Penelitian kualitatif dilakukan untuk sasaran 1 yaitu identifikasi karakteristik *tactical urbanism* dan sasaran 2 yaitu menganalisis tingkat aksesibilitas, sedangkan penelitian kuantitatif untuk sasaran 3 yaitu menganalisis pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas.

B. Indikator dan Variabel Penelitian

Berdasarkan berbagai literatur dan hasil kajian pustaka, penelitian ini mendapatkan 3 indikator yaitu Aksesibilitas, Tactical Urbanism, dan Perilaku Pengguna Jalan. Dari tiap indikator tersebut menghasilkan beberapa variabel yang menjadi fokus penelitian. Terdapat 14 variabel yang digunakan dalam penelitian ini dijabarkan pada tabel 1.

Tabel 2.
Karakteristik *Tactical Urbanism*

Aspek	Parameter	Konfir-masi	Keterangan
Tujuan Keberlanjutan (<i>Specialising</i>)	Tujuan Ekologis	X	Tujuan untuk membentuk lingkungan yang ramah Pejalan Kaki
	Tujuan Ekologis dan Sosial/Ekonomi	X	Tidak ada aspek sosial atau ekonomi karena hanya terfokus pada aksesibilitas
	Tujuan Ekologis, Sosial, dan Ekonomi	V	Tidak ada aspek ekonomi karena hanya terfokus pada aksesibilitas
Tindak Lanjut (<i>Following-Up</i>)	Intervensi Sementara	X	Bentuk intervensi bukan untuk jangka waktu yang sementara
	Intervensi Permanen	V	Dengan metode pengecatan pada jalan dan pemberian signage
Elemen (<i>Adding</i>)	Marka	V	Marka pembagian ruang jalan pada MRT Cipete Raya sepanjang 350m dan Marka penunjuk arah pada area MRT Haji Nawi sepanjang 270 m di daerah permukiman penduduk
	Signage	V	Terdapat signage pejalan kaki pada area MRT Cipete Raya dan 11 titik penunjuk arah pada area MRT Haji Nawi, Peningkatan akses pejalan kaki pada radius 500m area MRT Cipete Raya dan MRT Haji Nawi
	Akses Pejalan Kaki dan pesepeda	V	Peningkatan akses pejalan kaki pada radius 500m area MRT Cipete Raya dan MRT Haji Nawi
	Speed Hump & Zebra Cross	V	Disekitar penyebrangan jalan menuju pintu MRT Cipete Raya dan MRT Haji Nawi
	Pencahayaan	V	Diletakan pada jalan lingkungan khususnya di jalan sempit yaitu Gg. Teladan 1 di area MRT Cipete Raya
Dampak (<i>Settling</i>)	Dampak Jangka Pendek	X	Intervensi tidak untuk jangka pendek
	Dampak Jangka Panjang	V	Intervensi untuk menunjang transportasi umum yaitu MRT melalui dan peningkatan aksesibilitas di wilayah MRT
Pemantauan (<i>Monitoring</i>)	Pemerinta, Swasta, NGO	V	Pemantauan dari pihak pemerintah pada hari H dari Gubernur DKI Jakarta, pihak swasta dan NGO pada sebelum dan hari H implementasi dalam bentuk mapping aksesibilitas
Kerjasama Stakeholder (<i>Merging</i>)	Pemerinta, Swasta, NGO, Masyarakat	V	Koordinasi dilakukan dari ITDP sebagai inisiator yang melakukan MOU dengan PT. MRT Jakarta lalu kerjasama dari mulai FGD dengan tokoh masyarakat, kelurahan, kecamatan, sampai sudin perhubungan dan sudin binamarga serta

C. Teknik Pengumpulan Data

1) Survei Primer

a. Observasi

Observasi adalah suatu cara pengumpulan data dengan pengamatan langsung dan pencatatan secara sistematis terhadap obyek yang akan diteliti. Observasi dilakukan oleh peneliti dengan cara Pengamatan lapangan. Pengamatan lapangan secara umum dilakukan melengkap pembahasan

pada gambaran umum dan untuk mengetahui karakteristik wilayah pengamatan secara menyeluruh. Metode ini dilakukan dengan pengambilan gambar selama pengamatan lapangan. Kemudian data tersebut disajikan dalam bentuk narasi, tabel, diagram dan gambar. Pengamatan langsung digunakan untuk mendokumentasikan karakteristik *tactical urbanism* dan tingkat aksesibilitas pada kawasan MRT Cipete, serta melihat pengaruhnya terhadap aksesibilitas di kawasan MRT Cipete. Objek pengamatan yang akan diteliti



Gambar 5. Permainan lokal *urban games* pada area stasiun MRT Cipete Raya dan MRT Haji Nawi.

Tabel 3.

Distribusi Skor Tingkat Aksesibilitas Persepsi Pengguna Jalan pada Area MRT Cipete Raya

Variabel	STB	TB	B	CB	SB	Total	(%)	Kategori	
Keterjangkauan	4	18	39	80	20	161	64,4%	B	
Desain Jalan	1	2	24	52	135	214	85,6%	SB	
Keamanan	1	4	48	112	15	180	72%	B	
Kenyamanan	1	8	36	92	50	187	74,8%	B	
Keselamatan	1	10	27	104	45	187	74,8%	B	
<i>Aggressive Behaviour</i>	0	8	30	116	35	189	75,6%	B	
<i>Defensive Behaviour</i>	4	18	75	32	20	149	59,6%	C	
RATA-RATA (SKOR TINGKAT AKSESIBILITAS)								72,4%	B

Tabel 4.

Distribusi Skor Tingkat Aksesibilitas Persepsi Pengguna Jalan pada Area MRT Haji Nawi

Variabel	STB	TB	B	CB	SB	Total	(%)	Kategori	
Keterjangkauan	1	2	24	44	145	216	86,4%	SB	
Desain Jalan	0	4	12	72	130	218	87,3%	SB	
Keamanan	1	8	51	80	40	180	72%	B	
Kenyamanan	1	4	24	112	55	196	78,4%	B	
Keselamatan	0	0	42	96	60	198	79,0%	B	
<i>Aggressive Behaviour</i>	0	2	42	80	75	199	79,0%	B	
<i>Defensive Behaviour</i>	4	14	87	24	20	149	59,0%	C	
RATA-RATA (SKOR TINGKAT AKSESIBILITAS)								77,29%	B

adalah variable-variabel penelitian yang telah ditentukan sebelumnya.

b. Kuisisioner

Kuisisioner dilakukan dengan memberikan daftar pertanyaan mengenai suatu masalah dalam penelitian berdasarkan hasil persepsi atau preferensi responden. Pemberian pertanyaan kepada responden ditunjukkan kepada pengguna jalan yaitu pejalan kaki, pengguna kendaraan bermotor dan masyarakat yang tinggal pada kawasan MRT Cipete Jakarta.

c. Wawancara

Wawancara dilakukan untuk memenuhi kebutuhan data dan memberikan pembuktian terhadap informasi dari variabel yang telah ditentukan. Wawancara dilakukan dengan teknik wawancara terstruktur, dimana wawancara digunakan untuk menjawab sasaran ke I mengenai karakteristik *tactical urbanism* dengan responden dari masyarakat dan ITDP sebagai penyelenggara *pilot project* tersebut, serta menjawab sasaran ke II mengenai tingkat aksesibilitas dengan salah satu variabelnya yaitu *walkability* dengan responden dari masyarakat, dan sasaran ke III mengenai pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas berdasarkan *walkability*.

2) Survei Sekunder

a. Survei Literatur

Studi literatur dengan melakukan penelusuran data dan informasi mengenai konsep *tactical urbanism* dan

Tabel 5.
Hasil Korelasi Spearman Pengaruh *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas pada Area MRT Cipete Raya

Variabel	Nilai Korelasi	Hubungan	Interpretasi
Aksesibilitas dan elemen	0,545	Sedang	Adanya hubungan yang substansial antar aksesibilitas dan elemen, responden merasa adanya perubahan suasana saat berjalan kaki jadi lebih bersemangat, dan peningkatan keamanan jalan karena ada pembatas pejalan kaki dan kendaraan
Aksesibilitas dan Dampak	0,347	Rendah	Adanya tingkat korelasi yang rendah antar aksesibilitas dan dampak karena adanya pembagian ruang jalan berdampak pada pengguna jalan khususnya pada jam sibuk, namun selain jam sibuk pengguna jalan terkadang tidak menggunakan marka tersebut
Aksesibilitas dan Partisipasi	0,422	Sedang	Adanya hubungan yang substansial karena terdapat perwakilan warga di MRT Cipete Raya yang ikut andil dalam perumusan desain elemen sampai hari H implementasi

aksesibilitas. Studi ini mendapatkan informasi yang bersumber dari buku, jurnal, skripsi, dan penelitian terkait konsep *tactical urbanism* dan aksesibilitas.

b. Survei Instansional

Dalam pengumpulan data instansi, peneliti mengunjungi instansi yang memiliki data dan informasi dokumen-dokumen yang relevan dengan kasus atau permasalahan yang ditemukan dari ITDP dan PT.MRT

D. Teknik Analisis Data

Dalam teknik analisa data ini digunakan untuk membantu menganalisa sasaran yang dicapai dalam penelitian ini. Terdapat 3 sasaran untuk mencapai tujuan penelitian intuk sasaran (1) menggunakan teknik deskriptif kualitatif dari hasil observasi dan content analysis dari hasil wawancara instansi oleh ITDP, deskripsi kualitatif juga digunakan pada hasil kuisisioner dibagikan kepada pengguna jalan untuk menentukan karakteristik yang mempengaruhi *willingness to walk* para pejalan kaki. Pasa sasaran (2) menggunakan teknik analisis deskriptif kuantitatif yang bertujuan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul, Input data didapat menggunakan teknik purposive sampling dikarenakan ada kriteria sampel yang akan diambil. Kuisisioner yang disebarkan menggunakan skala likert dan data yang diambil dari responden terpilih dijadikan dalam bentuk prosentase dan dideskripsikan dengan teknik deskriptif kuantitatif. Untuk sasaran (3) Analisis korelasi spearman menggunakan *software SPSS*. Analisis data ini dimaksudkan untuk mengetahui bentuk hubungan kedua variabel antara variabel *tactical urbanism* dan variabel

Tabel 4.
Hasil Korelasi Spearman Pengaruh *Tactical Urbanism* Terhadap Aksesibilitas pada Area MRT Cipete Raya

Variabel	Nilai Korelasi	Tingkat Korelasi	Intepretasi
Aksesibilitas dan elemen	0,488	Sedang	Adanya hubungan yang substansial antar aksesibilitas dan elemen karena mempermudah pejalan kaki melalui jalan tersebut dengan adanya petunjuk arah, Namun menurut responden terdapat kekurangan pada pengecatan pada tembok yang terlihat sepi, dan perlunya perbaikan penerangan karena kondisi jalan yang padam
Aksesibilitas dan Dampak	0,316	Rendah	Adanya tingkat korelasi yang rendah antara aksesibilitas dan dampak karena beberapa warga masih merasakan kurangnya dampak karena menilai bahwa ada cat yang licin dan membuat pengendara terjatuh
Aksesibilitas dan Partisipasi	0,440	Sedang	Adanya hubungan yang substansial antara aksesibilitas dan partisipasi karena adanya kolaborasi dari warga, pemerintah, swasta, dan akademisi dalam implementasi pengecatan jalan dan dinding

aksesibilitas dengan hasil yang bersifat kuantitatif. Variabel *tactical urbanism* yang dijadikan input adalah variabel *tactical urbanism* yang berpengaruh pada *willingness to walk* yang telah dibahas pada sasaran 1. Kekuatan hubungan antara 2 variabel yang dimaksud adalah apakah hubungan tersebut erat, lemah, ataupun tidak erat. Sedangkan bentuk hubungannya adalah apakah bentuk korelasinya linear positif ataupun linear negatif.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambar Umum Wilayah Penelitian

Pada penelitian ini wilayah administrasi yang dijadikan studi kasus adalah kawasan MRT Cipete Jakarta. Kawasan MRT Cipete Jakarta mencakup wilayah MRT Cipete Raya, MRT Haji Nawi, dan MRT Blok A. Namun, implementasi *Tactical Urbanism* yang telah terlaksana sampai bulan februari 2020 yaitu MRT Cipete Raya dan MRT Haji Nawi, maka dari itu wilayah kawasan MRT Cipete yang dijadikan wilayah penelitian yaitu MRT Cipete Raya dan MRT Haji Nawi dengan batas wilayah penelitian yaitu radius 500 meter dari titik transit MRT diambil dari asumsi kerelaan masyarakat Jakarta untuk berjalan kaki menuju stasiun transportasi publik terdekat [4].

B. Identifikasi Karakteristik *Tactical Urbanism* pada Kawasan MRT Cipete Jakarta

1) Karakteristik *Tactical Urbanism*

Berdasarkan hasil pemahaman data transkrip wawancara dari ITDP, didapatkan karakteristik metode *tactical urbanism*

yang diberlakukan pada MRT Kawasan Cipete. Pada Tabel 2 kesimpulan hasil transkrip.

Tactical urbanism memiliki berbagai karakteristik, Berdasarkan hasil kuisioner pada area MRT Cipete Raya karakteristik yang paling berpengaruh dalam perubahan perilaku pengguna jalan berdasarkan 50 responden secara berurut yaitu mulai dari Elemen sebanyak 27 responden, Dampak sebanyak 21 responden, Partisipasi Masyarakat sebanyak 18 responden, Kerjasama stakeholder sebesar 15 responden, tujuan keberlanjutan sebanyak 10 responden, dan bentuk tindak lanjut sebanyak 6 responden, Sedangkan pada area MRT Haji Nawi berdasarkan 50 responden secara berurut yaitu mulai dari Dampak sebanyak 29 responden, Elemen sebanyak 22 responden, Partisipasi Masyarakat sebanyak 21 responden, Kerjasama stakeholder sebesar 13 responden, tujuan keberlanjutan sebanyak 7 responden, dan bentuk tindak lanjut sebanyak 5 responden, jika jumlah jawaban responden dirata-rata didapatkan karakteristik yang paling berpengaruh sebesar 16, sehingga nilai yang berada diatas itu termasuk dalam karakteristik *tactical urbanism* yang paling berpengaruh yaitu adalah Elemen, Dampak, dan Partisipasi Masyarakat. Hal ini sesuai dengan pendapat ahli bahwa *tactical urbanism* yaitu intervensi dengan implementasi waktu yang singkat dan dampak yang panjang, sumber daya yang seadanya dan keterlibatan warga dikatakan sebagai karakteristik utama [5].

2) Bentuk *Tactical Urbanism*

Bentuk prinsip *tactical urbanism* tersebut dibagi menjadi perbaikan jalan, perbaruan blok, lingkungan perkebunan, pembaruan ekonomi local, perbaikan jalan, *Co-Trading*, dan *Open Space Making*, penggunaan tanah kosong, pertukaran ilmu, katalis visual dan *urban games* [6]. Pada MRT Kawasan Cipete yaitu MRT Cipete dan MRT Haji Nawi telah terimplementasi bentuk *tactical urbanism* sebagai berikut:

1. Perbaruan Blok atau Better block

Bentuk *better block* yang diimplementasikan pada MRT Cipete dilatarbelakangi oleh *adanya point of interest* (POI) yaitu SDN 01 Gandaria Selatan, yang berjarak hanya 70 meter dari stasiun MRT Jakarta dengan kondisi akses pejalan kaki yang tidak aman dan nyaman bagi murid-murid SDN 01 Gandaria Selatan. Maka dari itu desain yang muncul bertujuan untuk mengurangi laju kendaraan bermotor, pada jam ramai yaitu jam berangkat sekolah sekitar jam 07.00-08.00 dan jam pulang sekolah sekitar jam 13.00-15.00, banyak kendaraan bermotor dengan kecepatan tinggi yang melewati jalan tersebut mengurangi kecepatannya dikarenakan adanya marka

2. Perbaikan Jalan (Street Makeover)

Bentuk Perbaikan jalan atau *Street Makeover* pada MRT Cipete raya dan MRT Haji Nawi yaitu adanya marka jalan untuk pejalan kaki sehingga terdapat perubahan menjadi gang yang ramah akan pejalan kaki. Merubah keadaan jalan yang tadinya berorientasi pada kendaraan bermotor menjadi berorientasi pada pejalan kaki. Kondisi pada MRT Haji Nawi berbeda fungsi yaitu untuk peningkatan informasi jalan melalui pengecatan *wayfinding* berupa jalur yang memiliki warna berbeda untuk tiap tujuannya.

3. Katalis Visual

Katalis visual yang diimplementasikan pada area tersebut berupa dinding sepanjang jalan yang memiliki mural yang memiliki gambar yang persuasif untuk menggunakan

transportasi umum khususnya MRT, selain itu juga terdapat mural bentuk lainnya. Gambar mural pada adalah bentuk kerja sama dari ITDP, MRT, Dinas Bina Marga dan Masyarakat dan khususnya pada area MRT Haji Nawi berkolaborasi dengan mahasiswa Fakultas Seni Rupa Desain Universitas Tarumanegara. Berdasarkan wawancara terhadap masyarakat, Mural pada dinding membuat suasana menjadi ramai dan meningkatkan kenyamanan dalam berjalan.

4. Urban Games

Urban Games yang diimplementasikan pada MRT Haji Nawi berupa permainan lokal seperti lompat angka pada jalan dekat perumahan warga. Permainan tersebut mayoritas dimainkan oleh kalangan anak kecil. Berdasarkan observasi, bentuk permainan tersebut sering dimainkan oleh kalangan anak kecil pada sore hari sekitar jam 16.00-18.00. Permainan tersebut memberikan dampak yang baik karena masyarakat merasa dengan adanya ini dapat menghadirkan kehidupan di ruang terbuka untuk bermain maupun bersosialisasi dan menyatukan komunitas.

C. Analisis Tingkat Aksesibilitas Pengguna Jalan pada Kawasan MRT Cipete Jakarta

Setelah menghitung skor per-variabel, dapat dilihat presentase sebagai angka representatif tingkat aksesibilitas pada Area di MRT Cipete Raya dan MRT Cipete Haji Nawi. Pada Tabel 3 hasil perhitungan dari skala likert untuk tingkat aksesibilitas pada Area di MRT Cipete Raya.

Berdasarkan tabel 3 dan diagram jaring diatas, dapat disimpulkan bahwa variabel yang termasuk pada kategori "Sangat Baik" ada pada Desain Jalan sebesar 85,6%, variabel yang termasuk pada kategori "Baik" dari yang paling besar ada pada *Aggressive Behaviour* sebesar 75,6%, Kenyamanan dan Keselamatan dengan skor yang sama sebesar 74,8%, dan Keamanan sebesar 72%, untuk kategori yang memiliki nilai paling kecil berada pada kategori "Cukup" yaitu *Defensive Behaviour* sebesar 59,6%. Sehingga secara keseluruhan, jika semua skor dirata-rata menghasilkan skor tingkat aksesibilitas pada Area di MRT Cipete Raya sebesar 72,4% pada kategori BAIK dimana tidak ada variabel aksesibilitas di Area di MRT Cipete Raya yang buruk.

Berdasarkan table 4, dapat disimpulkan bahwa variabel yang termasuk pada kategori "Sangat Baik" ada pada Desain Jalan sebesar 87,2% dan Keterjangkauan sebesar 86,4%, Sedangkan pada kategori "Baik" dari urutan yang paling tinggi yaitu *Aggressive Behaviour* dan Keselamatan yang memiliki skor yang sama yaitu 79%, Kenyamanan sebesar 78,4%, dan Keamanan sebesar 72%, Sedangkan skor terendah terdapat pada kategori "Cukup" yaitu *Defensive Behaviour* yaitu sebesar 59%, Sehingga secara keseluruhan, jika semua skor dirata-rata menghasilkan skor tingkat aksesibilitas pada Area di MRT Cipete Raya sebesar 77,29% pada kategori BAIK dimana tidak ada variabel aksesibilitas di Area MRT Haji Nawi yang buruk.

Berdasarkan table 4, dapat disimpulkan bahwa variabel yang termasuk pada kategori "Sangat Baik" ada pada Desain Jalan sebesar 87,2% dan Keterjangkauan sebesar 86,4%, Sedangkan pada kategori "Baik" dari urutan yang paling tinggi yaitu *Aggressive Behaviour* dan Keselamatan yang memiliki skor yang sama yaitu 79%, Kenyamanan sebesar 78,4%, dan Keamanan sebesar 72%, Sedangkan skor terendah terdapat pada kategori "Cukup" yaitu *Defensive Behaviour* yaitu sebesar 59%, Sehingga secara keseluruhan, jika semua skor dirata-rata menghasilkan skor tingkat aksesibilitas pada Area di MRT Cipete Raya sebesar 77,29% pada kategori BAIK dimana tidak ada variabel aksesibilitas di Area MRT Haji Nawi yang buruk.

D. Pengaruh Tactical Urbanism Terhadap Aksesibilitas pada Kawasan MRT Cipete Jakarta

Pengaruh *tactical urbanism* diambil dari karakteristik *tactical urbanism* yang paling penting berdasarkan responden pada kawasan MRT Cipete Raya yaitu adalah Elemen, Dampak, dan Partisipasi [6]. Maka 3 variabel yang paling penting tersebut diambil untuk dilihat pengaruh nya terhadap

aksesibilitas pada Kawasan MRT Cipete. Analisis untuk melihat pengaruh menggunakan *SPSS 24.0 for windows* dengan analisis korelasi rank spearman. Pada Tabel 5 dan 6 hasil analisis pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas.

IV. KESIMPULAN

Impelementasi *tactical urbanism* yang menggunakan biaya rendah dengan dampak yang panjang yang melibatkan partisipasi masyarakat merupakan metode yang tergolong baru karena baru diprakarsai oleh ITDP juni 2019 pada kawasan MRT Cipete. Metode *tactical urbanism* ini sejalan dengan tujuan program DKI Jakarta tahun 2017-2022 yang menggunakan konsep *City 4.0* dimana pemerintah berkolaborasi dengan elemen masyarakat dalam membangun dan menyelesaikan berbagai permasalahan kota.

Dengan begitu dari hasil penelitian pengaruh *tactical urbanism* terhadap aksesibilitas tersebut dapat diketahui pengembangan apa saja yang harus dilakukan untuk impelementasi *tactical urbanism* yang akan dilanjutkan kedepan. Berikut adalah kesimpulan dari hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan antara lain: (1) Bentuk *tactical urbanism* yang diimplementasikan pada kawasan MRT Cipete terdiri dari perbaruan blok, perbaikan jalan, katalis visual, dan *urban games* dengan karakteristik *tactical urbanism* pada kawasan MRT Cipete yaitu Karakteristik *tactical urbanism* di kawasan MRT Cipete yang paling berpengaruh menurut responden pengguna jalan pada kawasan MRT Cipete yaitu Elemen, Dampak, dan Partisipasi; (2) Tingkat aksesibilitas berdasarkan *walkability* pada area MRT Cipete Raya memiliki skor agregat tingkat aksesibilitas kawasan MRT Cipete Raya sebesar 72,4 dengan kategori BAIK, Sedangkan untuk area MRT Haji Nawi nilai memiliki skor agregat tingkat aksesibilitas area MRT Haji Nawi sebesar 77,29 dalam kategori BAIK. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tingkat aksesibilitas pada kawasan MRT Cipete Raya berdasarkan persepsi pengguna jalan dalam hal *walkability* nya keduanya memiliki nilai yang baik dengan adanya impelementasi *tactical urbanism*; (3) Berdasarkan analisis korelasi spearman, Impelementasi *tactical urbanism* pada kawasan MRT Cipete memiliki pengaruh pada tingkat aksesibilitas. Variabel aksesibilitas memiliki hubungan korelasi yang positif dengan variabel karakteristik *tactical urbanism* yang paling berpengaruh yaitu elemen, dampak, dan partisipasi masyarakat yang berarti jika *tactical urbanism* ditingkatkan akan meningkatkan pula tingkat aksesibilitas, meskipun belum menunjukkan hubungan korelasi yang tinggi namun dengan adanya *tactical urbanism* terbukti berpengaruh pada aksesibilitas pada Kawasan MRT Cipete Jakarta.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] B. P. S. P. D. Jakarta, "Provinsi DKI Jakarta Dalam Angka 2019," *Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta*, 2020. <https://jakarta.bps.go.id/publication/2019/08/16/eea4f4b387c3024bb4a3a7fc/provinsi-dki-jakarta-dalam-angka-2019.html>.
- [2] Zhra Mustaqima, I. Widyawati, and D. Utomo, "Karakteristik moda angkutan umum berbasis online di jakarta selatan," *tata kota dan drh.*, vol. 10, no. 2, pp. 99–106, 2018, doi: 10.21776/ub.takoda.2018.010.02.5.
- [3] F. Septiadi and A. Sarbini, "Analisis kebijakan penyediaan transportasi darat di daerah perkotaan padat penduduk," *Institut Sosial dan*

Manajemen STIAMI, 2018.

- [4] C. Courage, "The global phenomenon of tactical urbanism as an indicator of new forms of citizenship," *Engag. 32 Citizsh. Belong.*, no. 32, pp. 88–97, 2013, [Online]. Available: www.engage.org/journal.
- [5] P. Silva, "Tactical urbanism: towards an evolutionary cities' approach?," *Environ. Plan. B Plan. Des.*, vol. 43, no. 6, pp. 1040–1051, Nov. 2016, doi: 10.1177/0265813516657340.
- [6] M. Lydon and A. Garcia, "Tactical urbanism: short-term action for long-term change," *J. Am. Plan. Assoc.*, vol. 81, no. 2, pp. 154–155, Apr. 2015, doi: 10.1080/01944363.2015.1054708