



TUGAS AKHIR - RP141501

**ARAHAN PENINGKATAN PENERAPAN KONSEP
TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) PADA
KAWASAN DUKUH ATAS, JAKARTA**

AHMAD RAMDHAN MUZAKKIY
3612 100 066

Dosen Pembimbing
Ketut Dewi Martha Erti Handayani, ST., MT.

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016



FINAL PROJECT - RP141501

IMPROVING THE IMPLEMENTATION OF *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) CONCEPT IN DUKUH ATAS, JAKARTA

AHMAD RAMDHAN MUZAKKIY
3612 100 066

Advisor
Ketut Dewi Martha Erli Handayani, ST., MT.

DEPARTMENT OF URBAN AND REGIONAL PLANNING
Faculty of Civil Engineering and Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
Surabaya 2016

LEMBAR PENGESAHAN

**ARAHAN PENINGKATAN PENERAPAN
KONSEP *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD)
PADA KAWASAN DUKUH ATAS, JAKARTA**

TUGAS AKHIR

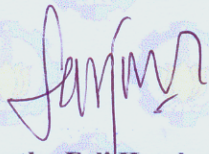
Ditujukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh

AHMAD RAMDHAN MUZAKKIY

NRP. 3612100066

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :



Ketut Dewi Martha Eri Handayeni, ST., MT

NIP. 198410082009122005



ARAHAN PENINGKATAN PENERAPAN KONSEP TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) PADA KAWASAN DUKUH ATAS, JAKARTA

Nama : Ahmad Ramdhan Muzakkiy
NRP : 3612100066
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing : Ketut Dewi Martha Erli Handayeni, S.T., M.T.

ABSTRAK

Kawasan Dukuh Atas merupakan salah satu wilayah strategis yang terletak diantara kawasan segitiga emas bisnis Jakarta yang saat ini telah dilayani oleh dua (2) moda transportasi umum yaitu Bus Transjakarta dan Kereta Commuterline Jabodetabek. Berdasarkan RTRW DKI Jakarta 2010-2030 diarahkan sebagai kawasan Transit Oriented Development (TOD) untuk skala pelayan regional. Namun penerapan konsep TOD di kawasan Dukuh Atas masih belum optimal karena masih tingginya penggunaan kendaraan pribadi di dalam kawasan dan belum terintegrasinya antara pembangunan kawasan transit Dukuh Atas dengan moda transportasi umum. Sehingga untuk mengatasi masalah tersebut diperlukan arahan strategis dari konsep TOD yang diharapkan dapat meningkatkan pengembangan kawasan transit Dukuh Atas sebagai simpul transportasi Jakarta.

Penelitian ini bertujuan untuk merumuskan arahan peningkatan penerapan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas. Untuk mencapai tujuan penelitian terdapat beberapa sasaran yang perlu dicapai, yakni: 1) mengidentifikasi kriteria-kriteria ideal dari konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas dengan metode analisis Delphi; 2) mengidentifikasi karakteristik eksisting dari kawasan transit Dukuh Atas dengan metode analisis statistic deskriptif; 3) menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria kawasan transit berbasis konsep TOD dengan metode analisis statistic deskriptif dan analisis query; 4) merumuskan arahan peningkatan pengembangan kawasan transit Dukuh Atas berbasis konsep TOD dengan metode analisis deskriptif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan konsep kawasan transit berbasis konsep Transit Oriented Development (TOD) pada kawasan Dukuh Atas masih belum optimal. Presentase kesesuaian kawasan Dukuh

Atas sebesar 50% untuk kepadatan kawasan, 12,5% untuk penggunaan lahan bercampur, dan 0% untuk pedestrian friendly. Sehingga arahan pengembangan untuk kawasan Dukuh Atas ialah redevelopment bangunan rumah landed-house menjadi bangunan vertical; meningkatkan nilai KLB rata-rata kawasan; menerapkan konsep pelampauan nilai KLB untuk bangunan-bangunan di kawasan inti (core area); mengintegrasikan pembangunan dan pengembangan pada masing-masing penggunaan lahan; menerapkan konsep mixed-use building; pengembangan panjang jalur pedestrian yang menyeluruh dengan dimensi yang seragam; menghilangkan pagar batas antar kavling dan membuat akses tembusan untuk pejalan kaki; dan menyediakan sarana penunjang jalur pejalan kaki yang dapat meningkatkan keamanan, kenyamanan dan kemudahan dalam mengakses dan menggunakan jalur pejalan kaki.

Kata kunci: *Kawasan transit, Kawasan Dukuh Atas, Transit Oriented Development*

IMPROVING THE IMPLEMENTATION OF TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) CONCEPT IN DUKUH ATAS, JAKARTA

Name : Ahmad Ramdhan Muzakkiy
NRP : 3612100066
Departement : Urban and Regional Planning
Faculty of Civil Engineering and Planning
ITS
Supervisor : Ketut Dewi Martha Erli Handayeni, S.T., M.T.

ABSTRACT

Dukuh Atas is one of the strategic areas that located in the golden triangle of business district Jakarta, which has been served by two (2) modes of public transportation, Bus Transjakarta and KRL Commuterline Jabodetabek. Based on RTRW DKI Jakarta 2010-2030, Dukuh Atas is planned as a region of Transit Oriented Development (TOD) for regional scale. Yet the implementation of TOD concept in Dukuh Atas is still not optimal due to the high use of private vehicles in the region and unintegrated transit area developments with public transportation modes. In order to overcome these problems required some strategies that enable Dukuh Atas improvement as a regional transit hub by using TOD concept.

This study aims to formulate the strategy for improving TOD concept implementation in Dukuh Atas, Jakarta. To achieve the research objectives, the researcher conducted several stages, including exploring the ideal criteria of TOD concept which in accordance with Dukuh Atas by using Delphi analysis methods, Identifying the characteristics existing of Dukuh Atas by using descriptive statistical analysis methods, analyzing the suitability of characteristics transit area of Dukuh Atas with the criteria based on TOD concept by using descriptive statistical analysis and query analysis, and the last is formulating the implementation of TOD concept in Dukuh Atas by using descriptive analysis method.

The results of the study showed that the implementation of the transit area concept based on Transit Oriented Development (TOD) in Dukuh Atas is still inappropriate. The percentage of the suitability of Dukuh Atas transit area is about 50% for the high-density concept, 12,5% for the mixed land use, and 0% for the pedestrian friendly concept. So that the

strategies for improving TOD concept implementation can be obtained by redeveloping landed-house usage into the vertical building concept; increasing the implementation of the average Floor Area Ratio (FAR); implementing the surpass of FAR concept to the building that located in the core area; integrating the development of land use in the transit area; implementing the mixed building concept; redeveloping the development of pedestrian way by adding the length of pedestrian way that is able to serve the entire area of Dukuh Atas; removing the boundary fence between lots and make permeable access through all private lots that dedicated for pedestrian only; and providing the facilities that would be able to improve the quality of pedestrian way.

Keywords: *Transit Area, Dukuh Atas, Transit Oriented Development (TOD)*

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat, taufiq, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat mengerjakan laporan tugas mata kuliah Tugas Akhir yang berjudul “Arahan Peningkatan Penerapan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Pada Kawasan Dukuh Atas, Jakarta” dengan lancar. Selama proses penulisan penulis banyak mendapatkan bantuan dari pihak- pihak lain sehingga laporan ini dapat terselesaikan dengan optimal. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian laporan ini yaitu:

1. Ibu Ketut Dewi Martha Erli Handayeni ST., MT., sebagai dosen pembimbing mata kuliah Tugas Akhir yang telah membimbing saya dalam menyelesaikan tugas ini serta memberikan ilmu yang sangat bermanfaat;
2. Orang tua yang selalu mendukung dan memberikan motivasi dalam pengerjaan Tugas Akhir ini;
3. Kakak-kakak yang selalu memberikan tips dan trik dalam pengerjaan Tugas Akhir.
4. Serta semua pihak yang telah membantu dalam kelancaran penyelesaian tugas ini yang tidak bisa disebutkan satu per satu

Semoga tugas ini bisa bermanfaat bagi perkembangan wilayah perencanaan serta rekomendasi ke depannya. Penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu kritik dan saran yang bersifat membangun sangat diharapkan.

Surabaya, 25 Juli 2016

Ahmad Ramdhan Muzakkiy

"Halaman ini sengaja dikosongkan"

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	v
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT.....	ix
KATA PENGANTAR	xi
DAFTAR ISI.....	xiii
DAFTAR TABEL.....	xvii
DAFTAR GAMBAR.....	xxi
DAFTAR PETA.....	xxv
BAB I.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	6
1.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian	7
1.4. Ruang Lingkup Penelitian.....	8
1.4.1. Ruang Lingkup Wilayah	8
1.4.2. Ruang Lingkup Pembahasan.....	14
1.4.3. Ruang Lingkup Subtansi.....	14
1.5. Manfaat Penelitian	14
1.5.1. Manfaat Teoritis.....	14
1.5.2. Manfaat Praktis	15
1.6. Sistematika Penelitian.....	15
1.7. Kerangka Pikir Penelitian	17
BAB II.....	19
2.1. Transportasi.....	19
2.2. <i>Transit Oriented Development</i> (TOD).....	23
2.2.1. Definisi <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	23
2.2.2. Karakteristik Kawasan <i>Transit Oriented Development</i> (TOD).....	26
2.3. Penelitian Terdahulu Mengenai Konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	46
2.4. Sintesa Pustaka.....	47
BAB III	55

3.1.	Pendekatan Penelitian	55
3.2.	Jenis Penelitian.....	56
3.3.	Variabel Penelitian.....	56
3.4.	Populasi dan Sampel	58
3.4.1.	Teknik Analisis Stakeholder	58
3.4.2.	Teknik <i>Purposive Sampling</i>	61
3.5.	Metode Pengumpulan Data.....	64
3.5.1.	Metode Pengumpulan Data Primer	64
3.5.2.	Metode Pengumpulan Data Sekunder	67
3.6.	Metoda Analisis Data.....	67
3.7.	Teknik Analisis Data.....	69
3.7.1.	Mengeksplorasi Kriteria-Kriteria Konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) Yang Sesuai Dengan Kawasan Transit Dukuh Atas	69
3.7.2.	Mengidentifikasi Karakteristik Kawasan Transit Dukuh Atas	72
3.7.3.	Menganalisis Kesesuaian Karakteristik Kawasan Transit Dengan Kriteria Kawasan Berbasis TOD.....	74
3.7.4.	Merumuskan Arahan Peningkatan Pengembangan Kawasan Transit Dukuh Atas Berbasis Konsep TOD	76
3.8.	Tahapan Penelitian.....	76
BAB IV		81
4.1	Gambaran Umum Wilayah Penelitian	81
4.1.1	Lingkup Wilayah Administrasi Penelitian.....	81
4.1.2	Gambaran Umum Penggunaan Lahan di Wilayah Penelitian.....	85
4.1.3	Gambaran Umum Transportasi di Wilayah Penelitian.....	85
4.2	Mengeksplorasi Kriteria-Kriteria Konsep TOD Yang Sesuai Dengan Kawasan Transit Dukuh Atas.....	93
4.3	Mengidentifikasi Karakteristik Kawasan Transit Dukuh Atas	107
4.3.1	Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>).....	108
4.3.2	Penggunaan Lahan Bercampur (<i>Diversity</i>)	148
4.3.3	Pedestrian Friendly (Design)	162

4.4	Menganalisis Kesesuaian Karakteristik Kawasan Transit Dukuh Atas dengan Kriteria Kawasan Berbasis TOD.....	184
4.4.1	Kepadatan Kawasan Transit (Density).....	187
4.4.2	Penggunaan Lahan Bercampur (Diversity).....	190
4.4.3	Pedestrian Friendly (Design)	192
4.4.4	Pengukuran Kesesuaian Terhadap Indikator Konsep TOD.....	196
4.5	Merumuskan Arahan Peningkatan Penerapan Konsep <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> Pada Kawasan Dukuh Atas.....	209
4.5.1	Arahan Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	216
4.5.2	Arahan Penggunaan Lahan Bercampur (<i>Diversity</i>).....	245
4.5.3	Arahan <i>Pedestrian Friendly (Design)</i>	272
BAB V	311
5.1.	Kesimpulan	311
5.2	Saran	315
DAFTAR PUSTAKA	317
LAMPIRAN.....	321
Lampiran A.	Stakeholder Analysis	321
Lampiran B.	Desain Survei Penelitian	327
Lampiran C.	Proses pengambilan sampel penelitian	332
Lampiran D.	Transkrip Wawancara Kuesioner Delphi... ..	364
Lampiran E.	Lembar Hasil Observasi Konektifitas Jalur Pejalan Kaki	390
Lampiran F.	Lembar Hasil Observasi Kondisi Jalur Pejalan Kaki.....	397

”Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR TABEL

TABEL 2.1 Tipologi Kawasan TOD Menurut Dittmar dan Ohland	33
TABEL 2.2 Karakteristik Konsep TOD Menurut TOD Design Guidelines (2011)	36
TABEL 2.3 Aspek Yang Berpengaruh Pada Parameter Walk	37
TABEL 2.4 Aspek Yang Berpengaruh Pada Parameter Transit.....	39
TABEL 2.5 Aspek Yang Berpengaruh Pada Parameter Mix... ..	40
TABEL 2.6 Aspek Yang Berpengaruh Pada Parameter Densify.	40
TABEL 2.7 Aspek Yang Berpengaruh Pada Parameter TOD Florida Guidebook (2012).	42
TABEL 2.8 Diskusi Karakteristik Pada Kawasan TOD... ..	43
TABEL 2.9 Variabel dan Kriteria Berdasarkan Penelitian Terdahulu.....	47
TABEL 2.10 Indikator dan Variabel Penelitian.....	50
TABEL 3.1 Indikator dan Variabel Penelitian.	56
TABEL 3.2 Stakeholder Mapping	60
TABEL 3.3 Stakeholder Dalam Penelitian.	61
TABEL 3.4 Jumlah Sampel Bangunan Pada Kawasan Transit Dukuh Atas.....	63
TABEL 3.5 Teknik Pengumpulan Data Primer	66
TABEL 3.6 Tahap Analisis Data	67
TABEL 3.7 Identifikasi Karakteristik Kawasan Transit.....	73
TABEL 4.1 Luas Wilayah Administrasi Wilayah Penelitian.	85
TABEL 4.2 Kriteria-Kriteria Konsep TOD	93
TABEL 4.3 Responden Penelitian	95
TABEL 4.4 Rekapitulasi Jawaban Kuesioner Delphi Putaran I.	96

TABEL 4.5 Eksplorasi Pendapat Narasumber Pada Kuesioner Delphi Putaran I.....	97
TABEL 4.6 Rekapitulasi Jawaban Kuesioner Delphi Tahap Iterasi.....	102
TABEL 4.7 Eksplorasi Pendapat Narasumber Pada Kuesioner Delphi Tahap Iterasi	103
TABEL 4.8 Kriteria-Kriteria Konsep TOD Yang Sesuai Dengan Kawasan Transit Dukuh Atas	104
TABEL 4.9 Parameter Kriteria-Kriteria Konsep TOD Yang Akan Digunakan Pada Penelitian	106
TABEL 4.10 Kepadatan Perumahan Pada Blok I.....	109
TABEL 4.11 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok I..	109
TABEL 4.12 Kepadatan Perumahan Pada Blok II.....	109
TABEL 4.13 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok II..	110
TABEL 4.14 Kepadatan Perumahan Pada Blok III	110
TABEL 4.15 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok III.	110
TABEL 4.16 Kepadatan Perumahan Pada Blok IV	111
TABEL 4.17 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok IV.	111
TABEL 4.18 Kepadatan Perumahan Pada Blok V	112
TABEL 4.19 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok V..	112
TABEL 4.20 Kepadatan Perumahan Pada Blok VI.....	113
TABEL 4.21 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok VI.	113
TABEL 4.22 Kepadatan Perumahan Pada Blok VII.....	114
TABEL 4.23 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok VII..	114
TABEL 4.24 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok VIII.	114
TABEL 4.25 KDB Pada Blok I.	126
TABEL 4.26 KDB Pada Blok II.	127
TABEL 4.27 KDB Pada Blok III.....	128
TABEL 4.28 KDB Pada Blok IV.....	129

TABEL 4.29 KDB Pada Blok V.....	130
TABEL 4.30 KDB Pada Blok VI.....	131
TABEL 4.31 KDB Pada Blok VII.	133
TABEL 4.32 KDB Pada Blok VIII.....	133
TABEL 4.33 KLB Pada Blok I.....	137
TABEL 4.34 KLB Pada Blok II.	138
TABEL 4.35 KLB Pada Blok III.	140
TABEL 4.36 KLB Pada Blok IV.....	141
TABEL 4.37 KLB Pada Blok V.	142
TABEL 4.38 KLB Pada Blok VI.....	143
TABEL 4.39 KLB Pada Blok VII.....	144
TABEL 4.40 KLB Pada Blok VIII.	145
TABEL 4.41 Penggunaan Lahan Bercampur Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	149
TABEL 4.42 Penggunaan Lahan Residential Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	152
TABEL 4.43 Penggunaan Lahan Non-Residential Pada Kawasan Transit Dukuh Atas.....	157
TABEL 4.44 Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	163
TABEL 4.45 Konektifitas Jalur Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	166
TABEL 4.46 Dimensi Jalur Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	170
TABEL 4.47 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	178
TABEL 4.48 Parameter Kriteria-Kriteria Yang Digunakan Pada Penelitian	184
TABEL 4.49 Penilaian Kesesuaian Yang Digunakan Pada Penelitian.....	186
TABEL 4.50 Kesesuaian Kepadatan Bangunan Perumahan Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas .	187
TABEL 4.51 Kesesuaian Kepadatan Pekerja Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	188

TABEL 4.52 Kesesuaian Jumlah Pekerja Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	188
TABEL 4.53 Kesesuaian KDB Rata-Rata Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	189
TABEL 4.54 Kesesuaian KLB Rata-Rata Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	190
TABEL 4.55 Kesesuaian Penggunaan Lahan Bercampur Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	191
TABEL 4.56 Kesesuaian Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	192
TABEL 4.57 Kesesuaian Konektifitas Jalur Pejalan Kaki Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	193
TABEL 4.58 Kesesuaian Dimensi Jalur Pejalan Kaki Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	194
TABEL 4.59 Kesesuaian Kondisi Jalur Pejalan Kaki Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	195
TABEL 4.60 Kesesuaian Kriteria Kepadatan Kawasan Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	197
TABEL 4.61 Kesesuaian Kriteria Penggunaan Lahan Bercampur Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	200
TABEL 4.62 Kesesuaian Kriteria Pedestrian Friendly Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	203
TABEL 4.63 Kesesuaian Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	207
TABEL 4.64 Arahan Peningkatan Indikator Kepadatan Kawasan Pada Setiap Blok di Kawasan Transit Dukuh Atas	216
TABEL 4.65 Arahan Peningkatan Indikator Penggunaan Lahan Bercampur Pada Setiap Blok di Kawasan Transit Dukuh Atas	245
TABEL 4.66 Arahan Peningkatan Indikator Pedestrian Friendly Pada Setiap Blok di Kawasan Transit Dukuh Atas	272

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1.1 Kerangka Pikir Penelitian.....	17
GAMBAR 2.1 Sistem Transportasi Makro.....	20
GAMBAR 2.2 Land use Prototype Untuk Konsep TOD.....	27
GAMBAR 2.3 Hubungan Transit dan Sirkulasi	30
GAMBAR 2.4 Jalan dan Sistem Sirkulasi Berdasarkan Konsep TOD	31
GAMBAR 2.5 Gambaran Tentang Kawasan Urban Core Pada Konsep TOD	35
GAMBAR 3.1 Proses Analisis Delphi Pada Sasaran I	71
GAMBAR 3.2 Proses Analisis Pada Sasaran II.....	72
GAMBAR 3.3 Proses Analisis Pada Sasaran III	75
GAMBAR 3.4 Tahapan Penelitian	79
GAMBAR 4.1 Kondisi Wilayah Studi	82
GAMBAR 4.2 Kondisi Lalu Lintas di Wilayah Penelitian... ..	86
GAMBAR 4.3 Kondisi Lalu Lintas di Wilayah Penelitian	86
GAMBAR 4.4 Fluktuasi Volume Kendaraan Pada Jalur Cepat Jl. Jendral Sudirman	87
GAMBAR 4.5 Komposisi Kendaraan Pada Jalur Cepat Jl. Jendral Sudirman.....	88
GAMBAR 4.6 Fluktuasi Volume Kendaraan Pada Jalur Lambat Jl. Jendral Sudirman.....	89
GAMBAR 4.7 Komposisi Kendaraan Pada Jalur Lambat Jl. Jendral Sudirman.....	90
GAMBAR 4.8 Moda Transportasi Umum Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	91
GAMBAR 4.9 Moda Transportasi Umum Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	91
GAMBAR 4.10 Grafik Jumlah Pengguna Bus Transjakarta Pada Koridor I Pada Tahun 2013	92
GAMBAR 4.11 Grafik Presentase Penggunaan Lahan Residential Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	154

GAMBAR 4.12 Grafik Presentase Penggunaan Lahan Non-Residential Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	159
GAMBAR 4.13 Dimensi Pedesrian (Kode:1.2) Pada Blok I..	172
GAMBAR 4.14 Dimensi Pedesrian (Kode:1.3) Pada Blok I..	172
GAMBAR 4.15 Dimensi Pedesrian (Kode:2.1) Pada Blok II..	172
GAMBAR 4.16 Dimensi Pedesrian (Kode:2.3) Pada Blok II..	172
GAMBAR 4.17 Dimensi Pedesrian (Kode:3.1) Pada Blok III..	172
GAMBAR 4.18 Dimensi Pedesrian (Kode:3.2) Pada Blok III..	172
GAMBAR 4.19 Dimensi Pedesrian (Kode:4.1) Pada Blok IV..	173
GAMBAR 4.20 Dimensi Pedesrian (Kode:4.3) Pada Blok IV..	173
GAMBAR 4.21 Dimensi Pedesrian (Kode:5.1) Pada Blok V..	173
GAMBAR 4.22 Dimensi Pedesrian (Kode:5.3) Pada Blok V..	173
GAMBAR 4.23 Dimensi Pedesrian (Kode:6.2) Pada Blok VI..	173
GAMBAR 4.24 Dimensi Pedesrian (Kode:6.3) Pada Blok VI..	173
GAMBAR 4.25 Dimensi Pedesrian (Kode:7.1) Pada Blok VII..	174
GAMBAR 4.26 Dimensi Pedesrian (Kode:7.2) Pada Blok VII..	174
GAMBAR 4.27 Dimensi Pedesrian (Kode:8.1) Pada Blok VIII..	174
GAMBAR 4.28 Dimensi Pedesrian (Kode:8.2) Pada Blok VIII..	174

GAMBAR 4.29 Kondisi Pedesrian Pada Blok I..	181
GAMBAR 4.30 Kondisi Pedesrian Pada Blok I..	181
GAMBAR 4.31 Kondisi Pedesrian Pada Blok II.....	181
GAMBAR 4.32 Kondisi Pedesrian Pada Blok II.....	181
GAMBAR 4.33 Kondisi Pedesrian Pada Blok III..	181
GAMBAR 4.34 Kondisi Pedesrian Pada Blok III..	181
GAMBAR 4.35 Kondisi Pedesrian Pada Blok IV..	182
GAMBAR 4.36 Kondisi Pedesrian Pada Blok IV..	182
GAMBAR 4.37 Kondisi Pedesrian Pada Blok V..	182
GAMBAR 4.38 Kondisi Pedesrian Pada Blok V..	182
GAMBAR 4.39 Kondisi Pedesrian Pada Blok VI..	182
GAMBAR 4.40 Kondisi Pedesrian Pada Blok VI..	182
GAMBAR 4.41 Kondisi Pedesrian Pada Blok VII.....	183
GAMBAR 4.42 Kondisi Pedesrian Pada Blok VII.....	183
GAMBAR 4.43 Kondisi Pedesrian Pada Blok VIII..	183
GAMBAR 4.44 Kondisi Pedesrian Pada Blok VIII..	183
GAMBAR 4.45 Grafik Presentase Kesesuaian Masing- Masing Blok Terhadap Konsep TOD.....	208
GAMBAR 4.46 Ilustrasi Dari Klasifikasi Bangunan.....	234
GAMBAR 4.47 Kawasan Apartemen di Singapura	235
GAMBAR 4.48 Kawasan Apartemen di Curitiba	235
GAMBAR 4.49 Flathouse di kota Utah, USA.....	235
GAMBAR 4.50 Kluster Kepadatan Tinggi Dekat Dengan Transit Point.....	239
GAMBAR 4.51 Konsep Peningkatan KLB	240
GAMBAR 4.52 Ilustrasi Kepadatan Pada Zona Inti Kawasan TOD.....	241
GAMBAR 4.53 Contoh Kepadatan Pada Kawasan Transit di Kota Rotterdam	241
GAMBAR 4.54 Ilustrasi Skyline Pada Kawasan Transit Dukuh Atas.....	242
GAMBAR 4.55 Proporsi Penggunaan Lahan Pada Kawasan Transit Dukuh Atas..	269
GAMBAR 4.56 Contoh Konsep Mixed-Use Pada Kawasan Transit Dukuh Atas	270

GAMBAR 4.57 Konsep Mixed-Building	270
GAMBAR 4.58 Ilustrasi Konsep Mixed-Use Building	271
GAMBAR 4.59 Ilustrasi Jaringan Jalur Pejalan Kaki Yang Tidak Terputus Pada Kawasan TOD	296
GAMBAR 4.60 Ilustrasi Konsep Blok dan Sirkulasi Permeabel Pada Kawasan TOD	299
GAMBAR 4.61 Ilustrasi Jalur Pedestrian Yang Tembus Pada Kavling Privat Pada Konsep TOD	300
GAMBAR 4.62 Pedestrian Yang Menembus Kavling Privat di Kota London	300
GAMBAR 4.63 Pedestrian Yang Menembus Kavling Privat di Kota Curitiba.....	300
GAMBAR 4.64 Pengembangan Dimensi Jalur Pejalan Kaki yang Komprehensif Berdasarkan Hirarki Jalan Pada Konsep TOD	303
GAMBAR 4.65 Ilustrasi Pelebaran Dimensi Jalur Pejalan Kaki Pada <i>Main Street</i> Kawasan Transit Dukuh Atas	304
GAMBAR 4.66 Contoh Dimensi Jalur Pejalan Kaki Yang Lebar dan Seragam di Melbourn	305
GAMBAR 4.67 Contoh Dimensi Jalur Pejalan Kaki Yang Lebar dan Seragam di Singappura	305
GAMBAR 4.68 Contoh Kondisi Jalur Pejalan Kaki Yang Nyaman di Kuala Lumpur	308
GAMBAR 4.69 Contoh Kondisi Jalur Pejalan Kaki Yang Nyaman di Singapura	308
GAMBAR 4.70 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Yang Aman di Kuala Lumpur	309
GAMBAR 4.71 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Yang Aman di Tokyo	309
GAMBAR 4.72 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Yang Ramah Bagi Disabilitas di Singapura	310
GAMBAR 4.73 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Yang Ramah Bagi Disabilitas di Tokyo	310

DAFTAR PETA

PETA 1.1 Lingkup Wilayah Studi	10
PETA 1.2 Sistem Blok.....	12
PETA 4.1 Lingkup Wilayah Administrasi.....	83
PETA 4.2 Kepadatan Bangunan Perumahan	116
PETA 4.3 Kepadatan Pekerja.....	119
PETA 4.4 Jumlah Pekerja	122
PETA 4.5 Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	134
PETA 4.6 Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	146
PETA 4.7 Penggunaan Lahan	150
PETA 4.8 Penggunaan Lahan Residential	155
PETA 4.9 Penggunaan Lahan Non-Residential	160
PETA 4.10 Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	164
PETA 4.11 Konektifitas Jalur Pejalan Kaki.....	168
PETA 4.12 Dimensi Jalur Pejalan Kaki.....	175
PETA 4.13 Kesesuaian Kepadatan Kawasan.....	198
PETA 4.14 Kesesuaian Penggunaan Lahan Bercampur	201
PETA 4.15 Kesesuaian Pedestrian Friendly	204
PETA 4.16 Arahan I Kepadatan Kawasan.....	237
PETA 4.17 Arahan II Kepadatan Kawasan	243
PETA 4.18 Arahan I Pedestrian Friendly	297
PETA 4.19 Arahan II Pedestrian Friendly	301
PETA 4.20 Arahan III Pedestrian Friendly	306

”Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB V

KESIMPULAN

5.1. Kesimpulan

Kawasan Dukuh Atas yang merupakan kawasan bisnis yang terletak di segitiga bisnis Jakarta direncanakan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DKI Jakarta 2010-2030 dan Perda No. 1 Tahun 2014 tentang RDTR dan Peraturan Zonasi sebagai pusat kegiatan primer dengan fungsi stasiun terpadu dan titik perpindahan antar moda transportasi dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Tujuan dari penerapan konsep TOD pada kawasan Dukuh Atas ini sebagai bagian dari pengembangan pola transportasi makro pada pusat kegiatan yang akan menciptakan kawasan transit yang aman, terpadu, tertib, lancar,nyaman ekonomis, efisien, efektif dan terjangkau oleh semua masyarakat. Namun dalam penerapan kawasan transit berbasis konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas masih belum optimal dalam mendukung kegiatan transit. Selain karena masih tingginya penggunaan kendaraan pribadi juga disebabkan oleh belum terintegrasinya pengembangan (*development*) kawasan transit Dukuh Atas dengan titik transit dari moda transportasi umum yang ada di Dukuh Atas.

Dari hasil penelitian, diketahui bahwa kriteria-kriteria konsep TOD yang diperoleh dari tinjauan literature ternyata tidak semua dapat digunakan dikarenakan ketidaksesuaian dengan karakteristik dan kondisi dari kawasan Dukuh Atas saat ini. Selain itu, dari hasil analisis kesesuaian, diketahui bahwa kawasan transit Dukuh Atas masih jauh dari kategori sesuai dengan konsep TOD jika dinilai dari tiga (3) indikator penelitian yang digunakan. Dari indikator kepadatan kawasan (*density*) diketahui bahwa belum optimalnya kepadatan permukiman dan penerapan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada beberapa blok menyebabkan baru sekitar 50% dari kawasan transit Dukuh Atas yang sudah menerapkan

kepadatan kawasan yang tinggi. Sehingga arahan peningkatan penerapan konsep TOD berdasarkan indikator kepadatan kawasan ialah:

- a. Pengembangan kembali peruntukan lahan perumahan dengan tipe bangunan landed-house menjadi rumah dengan pola bangunan vertical. Dimana untuk pengembangan pola hunian vertical di kategorikan menjadi 3 bagian, yaitu:
 - Pada blok 1, blok 3, blok 4, blok 5, dan blok 7, akan di arahkan menjadi tipe bangunan hunian apartemen dengan intensitas bangunan dan kepadatan yang sangat tinggi.
 - Pada blok 6 akan diarahkan sebagai bangunan rumah pola vertical dengan kepadatan tinggi yang bertipe *mid-rise building* seperti rusunami. Pada blok ini akan difokuskan pengembangan *affordable housing* yang diperuntukan bagi pekerja di dalam kawasan transit Dukuh Atas maupun sekitarnya.
 - Sedangkan pada blok 2 dimana termasuk dalam kawasan cagar budaya, karena tipe bangunan cagar budaya yang terdapat pada blok 2 ialah tipe b dan c, maka arahnya ialah hanya mengoptimalkan tinggi bangunan dari beberapa bangunan yang masuk dalam kategori bangunan tipe c menjadi 8 lantai dan mempertahankan ketinggian bangunan untuk tipe b.
- b. Pada blok yang masuk dalam zona inti (*core area*) akan diarahkan untuk menerapkan konsep pelampauan nilai KLB yang bertujuan untuk memaksimalkan densitas dari area inti sehingga dapat meningkatkan daya tampung dari kawasan inti tersebut. Konsep pelampauan nilai KLB ini sudah masuk dalam RDTRK DKI Jakarta yang di khususkan pada wilayah dekat *transit stop*. Blok yang masuk dalam zona inti (*core area*) adalah blok 1, blok 2, blok 3, blok 4, dan blok 5. Sedangkan blok yang terletak diluar zona inti akan diarahkan untuk meningkatkan nilai KLB menjadi nilai minimum KLB rata-rata.

Untuk indikator penggunaan lahan bercampur (*diversity*) diketahui bahwa terdapat beberapa factor penyebab rendahnya keberagaman pada kawasan Dukuh Atas. Faktor-faktor tersebut ialah masih belum sesuai proporsi antara penggunaan lahan *residential* dan *non-residential*; masih tingginya penggunaan lahan untuk peruntukan tunggal atau *single uses*; masih belum terintegrasi dan terpadunya penggunaan lahan pada kawasan transit Dukuh Atas; sehingga menyebabkan tingkat keberagaman penggunaan lahan pada kawasan transit Dukuh Atas termasuk dalam kategori rendah dengan presentase kesesuaian hanya 12,5%. Sehingga pengembangan kawasan transit Dukuh Atas kedepannya berdasarkan indikator penggunaan lahan bercampur (*diversity*) akan diarahkan pada:

- a. Mendorong keragaman fungsi kawasan yang mendukung kegiatan pusat bisnis dengan mengintegrasikan dengan kawasan permukiman. Caranya dengan mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 20% *residential* dan 80% *non-residential* pada blok 1, blok 3, blok 4, blok 5, dan blok 6 yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas.
- b. Mengintegrasikan penggunaan-penggunaan lahan pada setiap bloknya dalam bentuk bangunan dengan penggunaan campuran (*mixed-use building*). Pengembangan bangunan campuran (*mixed-use building*) akan diarahkan untuk dikembangkan pada blok 1, blok 3, blok 4, blok 5, blok 6, blok 7 dan blok 8 yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas. Sehingga diharapkan arahan untuk indikator penggunaan lahan bercampur ini dapat membuat kawasan transit Dukuh Atas lebih *mix* dan kompak.

Sedangkan untuk indikator *pedestrian friendly (design)*, diketahui bahwa sebagian besar pembangunan dan pengembangan jalur pejalan kaki pada kawasan Dukuh Atas masih belum menunjukkan kefokusannya pada penyediaan jaringan pedestrian yang layak dan *walkable* yang dapat mendukung kegiatan berjalan kaki bagi para pengguna moda

transit dari titik transit menuju ke tempat tujuan maupun sebaliknya. Hal tersebut dapat dilihat dari presentase kesesuaian menyatakan bahwa 100% kondisi jalur pejalan kaki di kawasan transit Dukuh Atas masih belum layak. Beberapa factor penyebabnya ialah jaringan jalur pejalan kaki masih belum tersedia secara menyeluruh dan belum terkoneksi dengan baik; dimensi jalur pejalan kaki masih belum seragam; serta kondisi jalur pejalan kaki yang masih belum aman, nyaman dan ramah bagi penggunaanya. Sehingga pengembangan yang akan diarahkan pada kawasan transit Dukuh Atas secara garis besar yakni:

- a. Pengembangan dan penambahan panjang jumlah jalur pejalan kaki ini akan diarahkan di semua blok pada kawasan transit Dukuh Atas supaya dapat mendukung kegiatan berjalan kaki di kawasan transit.
- b. Menghilangkan pagar pembatas lahan yang terdapat pada setiap kavling dan membuat akses tembusan yang dikhususkan bagi pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan konektifitas yang baik. Penghapusan batas antara kavling-kavling privat akan diarahkan pada blok-blok yang memiliki ukuran kavling yang besar dan tertutup. Blok-blok tersebut ialah blok 3, blok 4, blok 5, blok 7 dan blok 8.
- c. Mengoptimalkan dan menyeragamkan dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan jenis jalan dari konsep TOD yang digunakan. Optimalisasi dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan konsep TOD dengan lebar yang seragam dan kontinu akan diarahkan ke semua blok yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas. Untuk pelebaran dimensi jalur pejalan kaki menjadi 10 meter, berdasarkan rencana dari Dinas Bina Marga DKI Jakarta akan di fokuskan pada *main street* atau jalan Jendral Sudirman yang terdapat di blok 3, blok 4, blok 5, blok 7, dan blok 8.

5.2. Saran

Saran yang dapat diberikan pada penelitian ini merupakan saran yang didasarkan atas kebijakan, perencanaan lain dan harapan dari penulis diluar dari hasil arahan yang telah dirumuskan. Harapannya ialah dapat mendukung penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Dukuh Atas menjadi lebih baik. Adapun beberapa saran yang diberikan pada penelitian ini ialah sebagai berikut.

- a. Pemberian insentif berupa kompensasi dan bonus KLB kepada pemilik lahan/pengelola lahan yang mengembangkan lahannya mengacu pada kegiatan transit berbasis konsep TOD. Pemberian insentif ini telah diatur dalam RDTR / PZ 2014 setelah mendapatkan pertimbangan dari Badan Koordinasi Penataan Ruang Daerah (BKPRD) DKI Jakarta.
- b. Peningkatan pelayanan baik dari frekuensi moda, sarana dan prasaran penunjang serta aksesibilitas dari masing-masing moda transportasi umum yang terdapat pada kawasan Dukuh Atas sehingga mampu mendukung kegiatan transit pada kawasan transit Dukuh Atas.
- c. Pemberlakuan kebijakan *Electronic Road Pricing* (ERP) pada jalan utama di kawasan Dukuh Atas untuk membatasi kendaraan yang masuk dan keluar pada kawasan Dukuh Atas sebagai upaya dalam pengaturan lalu lintas dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di kawasan Dukuh Atas.
- d. Diperlukan peninjauan kembali pada RDTRK DKI Jakarta penggunaan lahan disekitar kawasan yang diarahkan sebagai kawasan TOD. Hal tersebut supaya pengembangan kawasan transit berbasis konsep TOD di Jakarta bisa sinkron dan terintegrasi dengan elemen regulasi yang mengatur tata ruang di kawasan tersebut.

- e. Diperlukan studi lebih lanjut mengenai pengembangan kawasan transit di wilayah perkotaan yang termasuk dalam kategori kawasan cagar budaya.
- f. Diperlukan studi lebih lanjut mengenai peranan dan konsep dari jaringan pedestrian pada kawasan transit Dukuh Atas kedepannya.
- g. Diperlukannya studi lebih lanjut mengenai keterkaitan karakteristik kawasan transit Dukuh Atas dengan design stasiun pemberhentian atau *transit stop* dari moda transportasi umum yang ada dalam mendukung penerapan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas.

DAFTAR PUSTAKA

Buku, Jurnal, dan Artikel

- Alexander, *et al.*, T.E dan Latham, J. R, (2007). *Performance Excellent In Higher Education: One Business School's Journey*. Palmetto Review Volume 10.
- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Metode Penelitian: Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta. Jakarta
- Bryson, John M. 2004. *Strategic Planning for Public and Non Profit Orgasnization*. Jossey-Buss. San Fransisco
- Calgary Land Use Planning and Policy. 2004. *Transit Oriented Develoment Best Practice Handbook*. Calgary: The City of Calgary
- Calthorpe, Peter. 1993. *The Next American Metropolis*. London: Princetin Architectural Press
- Calthorpe, Peter. 2004. *Travel Characteristics of Transit-Oriented Development in California*. California.
- Cervero, Robert. 2004. *Transit Oriented Development in The United States: Experiences, Challenges, and Prospects*. TCRP Report 102. Washington: Transportation Research Board
- Dakley, Norman dan Olah Helmer (1963). *An Experimental Application of Ther Delphi Method to the use of Experts*. California, Santa Monica. The Rand Corporation.
- Demographia World Urban Areas: *11th Annual Edition: 2015.01 (Built-Up Urban Areas or World Agglomerations)*. USA. World Bank.
- Ditmar, H. dan G. Ohland. 2004. *The New Transit Town Best Practice in Transit Oriented Development*. Washington, DC: Island Press
- Freeman, R. E. 1984. *Strategic Management: A Stakeholder Approach*. Boston, Pitman.

- Greenfader, Adam. 2013. *Transportation Oriented Development Analysis*. Miami & Puerto Rico.
- Gulo, W. 2002. *Metode Penelitian*. Jakarta: PT. Grasindo.
- Hasan, M. Iqbal. 2002. *Pokok-pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*. Ghalia Indonesia. Bogor.
- Hidayat Isa, Muhammad dan Ketut Dewi Martha Erli Handayeni. 2014. *Keterkaitan Karakteristik Kawasan Transit Berdasarkan Prinsip TOD terhadap Tingkat Penggunaan Kereta Komuter Koridor Surabaya-Sidoarjo*. Surabaya: Jurnal Teknik POMITS Vol.3 No.2.
- Institute, Breakthrough Technologies. 2008. *Bus Rapid Transit and Transit Oriented Development: Case Studies on TOD Around Bus Rapid Transit Systems in North America and Australia*. USA
- Kelompok Diskusi dan Kajian Opini Publik Indonesia (Kedai Kopi). 2015. *Preferensi Penduduk Jakarta Dalam Melakukan Pergerakan*. Jakarta. Universitas Paramadina
- Loo, Betsy P.Y, Cynthia Chen, Eric T.H. Chan. 2010. *Rail-Based Transit-Oriented Development: Lessons from New York City and Hongkong. Landscape and Urban Planning, Vol. 97 (2010), pp 202-212.*
- Meyers, J. (2005). *Analisis Kekuatan Stakeholder dalam Manajemen Kolaborasi: Memahami Pluralisme Membangun Konsensus*. Editor: Suporahardjo. Bogor. Pustaka Latin.
- Miro, Fidel. 1997. *Sistem Transportasi Kota Teori dan Konsep Dasar*. Bandung: Tarsito.
- Moleong, L. J. (2004). *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung. PT Remaja Rosdakarya.
- Morlok, Edward K. 1978. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta. Penerbit Erlangga
- Muhadjir, N. 1990. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta. Rake Sarasin
- Nasution, H.M.N. 1996, *Manajemen Transportasi*, Jakarta, Ghalia Indonesia.

- Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sukmadinata. 2006. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung. Remaja Rosdakarya.
- Tamin, Ofyar Z. 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. ITB
- Tangkilisan, Hessel Nogi S. 2003. *Kebijakan Publik yang Membumi*. Yogyakarta. Yayasan Pembaruan Administrasi Publik Indonesia (YPAPI) & Lukman Offset.
- Widyahari, Ni Luh Asti. 2014. *Potensi dan Peluang Pengembangan Transit Oriented Development di Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung*. Bandung. ITB.
- Watson, Donald. 2003. *Time Saver Standards for Urban Design*. The McGraw Hill Companies Inc. Massachusetts, USA.

Dokumen dan Standard

- Department of Infrastructure and Planning. 2010. *Transit Oriented Development Guide*. Queensland: Queensland Government
- Calgary Land Use Planning and Policy. 2005. *Transit Oriented Development Best Practice Handbook*. Calgary: The City of Calgary
- City of Winnipeg. 2011. *Winnipeg TOD Handbook*. Winnipeg: PB's PlaceMaking Group.
- Departemen of Transportation, State of Florida, 2011. *TOD Design guidelines*. Florida-United States.
- Dinas Pariwisata dan Budaya DKI Jakarta. 2013. *Evaluasi Pemugaran Menteng*. Jakarta.
- Dinas Penataan Kota DKI Jakarta. 2016. *Data Ijin Mendirikan Bangunan (IMB)*. Jakarta.
- Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta. 2013. *Pendataan Volume Lalu Lintas Di Provinsi DKI Jakarta*. Jakarta-Indonesia

- The City of Edmonton Sustainable Development and Transportation Services Departments. 2012. *Transit Oriented Development Guidelines*. Edmonton City.
- Florida Department of Transportation. 2011. *Transit Oriented Development Design Guidelines*. Florida
- Institute for Transportation & Development Policy, *TOD Standard*. New York – United States
- MARTA (Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority) 2011. *TOD Design Guidedlines 2010-2011*. USA
- Panduan Rancang Kota (PRK) Kawasan TOD Manggarai. 2015. Dinas Penataan Kota DKI Jakarta.
- Panduan Rancang Kota (PRK) Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahan 1. 2012. MRT Jakarta.
- Pemprov DKI Jakarta. 2009, *Rencana Tata Ruang DKI Jakarta 2030*. Jakarta
- Peraturan Gubernur No. 103 tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro. Jakarta-Indonesia
- Perda DKI Jakarta No. 1 Tahun 2014 tentang RDTR dan Peraturan Zonasi
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan.
- The Utah Transit Authority (UTA). 2014. *Transit Oriented Development (TOD) Design Guidelines*.
- Urban Design Guidelines (UDGL)* Dukung Atas Tahun 2008. Dinas Penataan Kota DKI Jakarta.

Situs

- Skyscrapercity.com. Diakses Pada Tanggal 8 Mei 2016
- Itdp-china. Diakses Pada Tanggal 8 Mei 2016
- Suhendra, Z., 2014, Djoko Kirmanto: Jakarta Macet Total di2020,<http://finance.detik.com/read/2014/07/25/155939/2648504/4/djokokirmanto-jakarta-macet-total-di-2020>.
- Diakses Pada Tanggal 17 Januari 2016

BIOGRAFI PENULIS



Penulis dengan nama lengkap Ahmad Ramdhan Muzakkiy lahir di Serang, 2 Maret 1994 dan merupakan anak keempat dari pasangan Ahmad Mahdi dan Ummi Mahtum. Penulis telah menempuh pendidikan formal di SDN Simpang Tiga Cilegon, SMPN 2 Cilegon, SMA Negeri 1 Serang, dan terakhir terdaftar di Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota ITS dengan NRP 3612 100 066 melalui jalur

Mandiri. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif bergabung dalam berbagai organisasi mahasiswa internal maupun eksternal kampus, antara lain Paduan Suara Mahasiswa (PSM) ITS, Himpunan Mahasiswa Planologi (HMPL) ITS sebagai Ketua Biro Kampanye Kreatif, dan AIESEC Surabaya. Selain itu, penulis merupakan asisten dosen dari mata kuliah Teknik Analisis Kualitatif serta aktif dalam mengikuti kegiatan kemahasiswaan serta menjadi panitia dari berbagai kegiatan yang diselenggarakan oleh himpunan, jurusan, institut maupun luar kampus. Bagi pembaca yang ingin berdiskusi, memberikan saran dan kritik tentang Tugas Akhir ini dapat disampaikan melalui email: ahmadramdhan.muzakkiy@gmail.com

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Sebagai salah satu kota metropolitan di dunia, Jakarta mengalami pertumbuhan dan perkembangan kota yang cukup signifikan. Jakarta memiliki luas sekitar 662,33 km² dengan jumlah penduduk pada wilayah metropolitan Jakarta (Jabotabek) sekitar 30,5 juta jiwa, dimana merupakan metropolitan terbesar di Asia Tenggara atau urutan kedua di dunia (Demographia World Urban Areas, 2015). Jakarta merupakan kota dengan berbagai fungsi kegiatan seperti pusat pemerintahan, pusat kegiatan ekonomi (perdagangan dan jasa), manufaktur dan pusat pendidikan. Hal tersebut berdampak pada tingginya mobilitas dan pergerakan penduduk Jakarta yang bergerak ke pusat-pusat kegiatan di Jakarta.

Dalam melakukan pergerakan, penduduk kota mempunyai dua pilihan, yaitu bergerak dengan moda transportasi atau tanpa moda transportasi. Pergerakan tanpa moda (misal berjalan kaki) biasanya berjarak pendek (1-2 km), sedangkan pergerakan dengan moda transportasi berjarak sedang atau jauh (Tamin, 2000). Transportasi memiliki peranan yang sangat penting di perkotaan. Perkotaan sebagai wilayah pusat bisnis (central business) dan kepadatan penduduk yang lebih tinggi dibandingkan pedesaan, tentunya memerlukan sarana dan prasarana transportasi yang lebih lengkap. Hal ini agar segala kegiatan manusia di kota dapat didukung secara memadai. (Masry Marungan, 2003). Mobilitas penduduk Jakarta yang tinggi membutuhkan dukungan infrastruktur yang modern, massal dan terintegrasi dengan infrastruktur lainnya. Adanya layanan transportasi publik merupakan wujud dari tanggung jawab pemerintah kepada masyarakat. Bahkan menurut Tangkilisan (2003), transportasi merupakan barang publik (public goods), sehingga peranan pemerintah sangat

vital dalam pengembangan sistemnya. Nasution (1996) mengemukakan bahwa bagi daerah perkotaan, transportasi memegang peranan yang cukup menentukan. Kota yang baik ditandai antara lain dengan melihat kondisi transportasinya. Namun, layanan transportasi publik di kawasan perkotaan dihadapkan oleh kompleksitas kondisi transportasi yang telah ada. Permasalahan transportasi yang terjadi di Jakarta saat ini ialah kapasitas jalan yang saat ini ada tidak sebanding dengan dengan jumlah kendaraan yang menggunakan jalan di Jakarta, dan juga belum adanya suatu sistem angkutan umum yang terintegrasi dengan memiliki permintaan yang tinggi khususnya di pusat-pusat kegiatan di Jakarta. Sehingga hal tersebut yang kemudian menjadi faktor utama permasalahan kemacetan yang terjadi di Jakarta.

Permasalahan kemacetan yang sering terjadi di kota-kota besar biasanya ditimbulkan karena kebutuhan transportasi lebih besar dibandingkan prasarana transportasi yang tersedia atau tidak berfungsi sebagaimana mestinya (Wibawa, 1996). Oleh karena itu, dalam upaya memecahkan tingginya penggunaan kendaraan pribadi yang menyebabkan kemacetan di berbagai ruas jalan di ibukota, Pemerintah Propinsi DKI Jakarta telah menyediakan moda transportasi massal publik yakni Kereta Api Commuter Jabodetabek pada tahun 1976 dan Bus Rapid Transportation (BRT) atau lebih dikenal dengan Bus TransJakarta pada tahun 2004, dimana tujuannya untuk mendukung aktivitas penduduk dari kawasan *periphery* ke pusat-pusat kegiatan di Jakarta.

KA Commuter Jabodetabek dan Bus TransJakarta merupakan bagian dari tahap awal pengembangan pola transportasi makro di wilayah DKI Jakarta. Konsep transportasi makro yang dikembangkan di Jakarta diarahkan dengan mengintegrasikan titik pemberhentian moda transportasi umum (*transit stop*) dengan pengembangan kawasan disekitarnya yang menggunakan konsep *Transit Oriented Development* (TOD), sesuai dengan isi dari Peraturan

Gubernur No. 103 tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro disusun untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat, yang bertujuan untuk menetapkan Rencana Induk Sistem Jaringan Transportasi di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai perwujudan Tatahan Transportasi Wilayah.

Dukuh Atas merupakan salah satu kawasan strategis yang direncanakan menjadi simpul pergerakan transportasi di Jakarta karena terletak diantara segitiga emas kawasan bisnis Rasuna Said-Thamrin-Sudirman. Kawasan Dukuh Atas telah dilayani oleh Bus Transjakarta dan menjadi pusat *transit point* bagi pengguna Bus Transjakarta untuk koridor I (Blok M-Kota) dan koridor VI (Dukuh Atas-Ragunan). Selain itu pada kawasan Dukuh Atas terdapat juga stasiun pemberhentian Kereta Rel Listrik Jabodetabek (KRL Commuterline), yakni Stasiun Sudirman. Berdasarkan RTRW Propinsi DKI Jakarta 2010-2030, kawasan Dukuh Atas telah diarahkan sebagai kawasan strategis propinsi yang menjadi pusat interchange moda transportasi massal dengan menerapkan konsep Transit Oriented development (TOD). Dalam Perda No.1 Tahun 2014 tentang RDTR dan Peraturan Zonasi disebutkan bahwa kawasan Dukuh Atas akan diarahkan sebagai pusat kegiatan primer dengan fungsi stasiun terpadu dan titik perpindahan antar moda transportasi dengan konsep TOD, dan juga sebagai kawasan perkantoran, perdagangan, jasa dan campuran yang intensitas tinggi dengan konsep TOD yang terintegrasi dengan angkutan massal pada Kawasan Segitiga Emas Setiabudi. Dimana pengembangan zona campuran dengan konsep TOD di terminal/stasiun antar moda di pusat kegiatan, stasiun, shelter, dan terminal angkutan umum massal pada kawasan ini akan terintegrasi dengan daerah sekitarnya.

Salah satu best practice dari TOD yang sukses dalam penerapannya ialah kota Calgary. Berdasarkan buku 7 TOD best practice handbook of Calgary (2004), dijelaskan bahwa

sejak tahun 1998 kota Calgary telah menjadikan TOD sebagai komponen utama dalam pengembangan kota dan traffic management strategies. Dimana transit rider harus memulai dan mengakhiri perjalanan sebagai pengguna pedestrian (pejalan kaki), baik itu tiba dengan berjalan atau via bus, kendaraan pribadi atau bahkan bersepeda, setiap perjalanan transit pastinya memiliki komponen berjalan (*walking component*). Caranya ialah dengan menciptakan suasana pedestrian yang membuat para *transit rider* lebih mudah dan lebih nyaman dalam menjangkau titik transit. Selain juga strategi kunci lainnya yang harus diperhatikan dalam penerapannya ialah membuat lingkungan stasiun atau transit stop lebih aman; menyediakan peningkatan lingkungan dan pilihan perjalanan untuk mereka yang tidak memiliki kendaraan; membuat lingkungan yang *walkable*; membuat koneksi yang lebih baik antara tempat kerja dan perumahan. Sehingga tujuan dari penerapan konsep TOD pada kawasan Dukuh Atas ini untuk mendorong masyarakat lebih menggunakan moda transportasi massal dalam berkegiatan sehari-hari dengan memulai dan mengakhiri perjalanannya dengan berjalan kaki. Menurut Calthrop dalam bukunya *The Next American Metropolis* (1993) menyebutkan bahwa dalam rangka untuk mengintegrasikan dengan lebih baik antara transportasi dan guna lahan, konsep TOD diterapkan dengan tujuan untuk menciptakan sub pusat di sekitar jaringan angkutan umum. Sub pusat ini adalah suatu guna lahan campuran, pembangunan yang padat dan terpusat pada stasiun angkutan. Seseorang dapat berjalan kaki atau bersepeda untuk pergerakan di sekitar lingkungannya sementara untuk pergerakan ke tempat lain yang relatif jauh dengan menggunakan angkutan umum.

Namun berdasarkan data jumlah penumpang Bus Transjakarta pada tahun 2013 menunjukkan bahwa pengguna moda Bus Transjakarta pada transit point Dukuh Atas merupakan salah satu yang paling rendah diantara 19 transit

point lainnya yang termasuk kedalam koridor I (Blok M-Kota). Sedangkan untuk jumlah penumpang yang menggunakan moda KRL Jabodetabek pada Stasiun Sudirman setiap harinya berdasarkan data yang telah dihimpun dari PT. Kereta Api, pada tahun 2013 untuk penumpang yang turun di Stasiun Sudirman hanya berjumlah 20.000 penumpang/hari dan 15.000 penumpang/hari untuk penumpang yang turun.

Selain itu juga kemacetan yang terjadi di kawasan Dukuh Atas pada jam pergi dan pulang kantor menunjukkan bahwa masih tingginya penggunaan kendaraan pribadi yang digunakan penduduk dalam melakukan mobilitas di kawasan Dukuh Atas. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta (2013) tentang Pendataan Volume Lalu Lintas Di Provinsi DKI Jakarta, menunjukkan bahwa kinerja jalan atau Level of Service (LOS) rata-rata pada ruas jalur cepat dari Jl. Jendral Sudirman kinerja jalannya mencapai pada tingkat LoS E. Sedangkan untuk ruas jalur lambat pada jl. Jendral Sudirman kinerja jalannya mencapai pada tingkat LOS F. Dimana sekitar lebih dari 60% dari jumlah kendaraan yang melintas melalui ruas jalan Semanggi-Thamrin dan sebaliknya menjadikan kawasan dukuh atas sebagai tujuan akhir atau *destination*.

Berdasarkan data-data tersebut menunjukkan bahwa keberadaan transportasi publik pada kawasan Dukuh Atas masih belum mampu menjadi solusi dari kemacetan Jakarta karena pola transit yang terbentuk pada kawasan Dukuh Atas secara nyata belum terbentuk suatu sistem yang nyaman dan pola yang memberikan kemudahan bagi pemakainya. Terutama dalam hal integrasi antara penggunaan lahan pada kawasan titik transit dengan penyediaan sarana dan prasarana pendukung yang dibutuhkan oleh para pengguna moda Transjakarta dan juga pengguna moda KRL Jabodetabek dalam mengakses dan menjangkau dari titik transit menuju ke pusat-pusat kegiatan yang ada di sekitar titik dengan berjalan kaki. Karena karakteristik utama TOD menurut Adam Greenfader (2013)

adalah kawasan yang terletak dalam $\frac{1}{4}$ mil dari stasiun transit dengan tujuan menempatkan area komersial, perumahan, pekerjaan, taman, dan fasilitas umum yang terjangkau dengan berjalan kaki dari titik transit, serta menciptakan jaringan system pedestrian yang ramah yang langsung menghubungkan tempat tujuan. Selain itu, adanya rencana pengembangan kawasan Dukuh Atas sebagai pusat *interchange* untuk 5 moda transportasi, yakni *subway*, kereta bandara, KRL Jabodetabek, Bus Transjakarta dan LRT (Masterplan Transportasi DKI Jakarta, 2015) akan menyebabkan tingginya pergerakan yang terjadi pada kawasan Dukuh Atas kedepannya.

Sehingga sebagai upaya dalam memaksimalkan peran dan fungsi konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Dukuh Atas, dimana berorientasi pada integrasi antara sarana dan prasarana titik transit dengan penggunaan lahan di sekitarnya, maka diperlukan studi mengenai kesesuaian kawasan transit Dukuh Atas dengan konsep TOD sehingga nantinya dapat menjadi bahan kajian dan pertimbangan dalam pengembangan kawasan transit yang mendorong penggunaan moda transit dalam menuju pusat-pusat kegiatan pada kawasan Dukuh Atas.

1.2. Rumusan Masalah

Kawasan Dukuh Atas merupakan salah satu wilayah strategis yang terletak diantara kawasan segitiga emas bisnis Jakarta dimana memiliki pergerakan penduduk yang tinggi dihasilkan dari kawasan ini, yang saat ini masih didominasi oleh penggunaan kendaraan pribadi. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi pada kawasan Dukuh atas menyebabkan terjadinya kemacetan pada saat *rush hour* dan membuat *Level of Service* (LoS) rata-rata pada ruas jalan kawasan Dukuh Atas menjadi E dan F, padahal kawasan ini telah dilayani oleh moda transportasi masal Bus Transjakarta dan KRL Jabodetabek. Kemacetan dan belum optimalnya penggunaan moda transportasi pada kawasan Dukuh Atas disebabkan belum

terintegrasinya antara pembangunan kawasan Dukuh Atas dengan simpul transportasi Bus Transjakarta Dukuh Atas dan juga Stasiun Sudirman dalam mendukung kegiatan transit dari para penduduk. Padahal berdasarkan RTRW Propinsi DKI Jakarta 2010-2030 telah mengarahkan kawasan Dukuh Atas sebagai kawasan strategis propinsi yang menjadi pusat *interchange* moda transit dengan menerapkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD), sehingga kedepannya perlu adanya upaya peningkatan penerapan konsep TOD pada kawasan Dukuh Atas dalam mengintegrasikan pembangunan di kawasan Dukuh Atas dengan simpul transportasi Dukuh Atas. Apalagi kawasan Dukuh Atas telah direncanakan sebagai pusat hub regional DKI Jakarta yang akan mempertemukan 5 moda transportasi yang saat ini telah ada maupun akan dibangun di kawasan ini, seperti MRT (*subway*), kereta bandara, KRL Jabodetabek, Bus Transjakarta dan LRT (Masterplan Transportasi DKI Jakarta, 2015) sehingga akan menyebabkan tingginya pergerakan yang terjadi pada kawasan tersebut kedepannya.

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka pertanyaan dalam penelitian ini adalah bagaimana arahan penerapan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas?

1.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah merumuskan arahan peningkatan penerapan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas. Untuk mencapai tujuan penelitian tersebut, maka dirumuskan sasaran penelitian yaitu sebagai berikut:

1. Mengeksplorasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas.
2. Mengidentifikasi karakteristik kawasan transit Dukuh Atas.
3. Menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria kawasan berbasis TOD.

4. Merumuskan arahan peningkatan pengembangan kawasan transit Dukuh Atas berbasis Konsep TOD.

1.4. Ruang Lingkup Penelitian

1.4.1. Ruang Lingkup Wilayah

Menurut Calthrope (1993), dalam suatu kawasan TOD jarak yang mau ditempuh orang dalam berjalan kaki adalah 1/4 – 1 mill dengan jarak jangkauan 10 menit berjalan (tidak lebih dari 3 mil) dari titik transit. Sedangkan menurut Florida TOD Guidebook (2012), kawasan transit yang dilayani oleh 2 moda transportasi umum termasuk dalam tipologi kawasan TOD *Urban Core*.

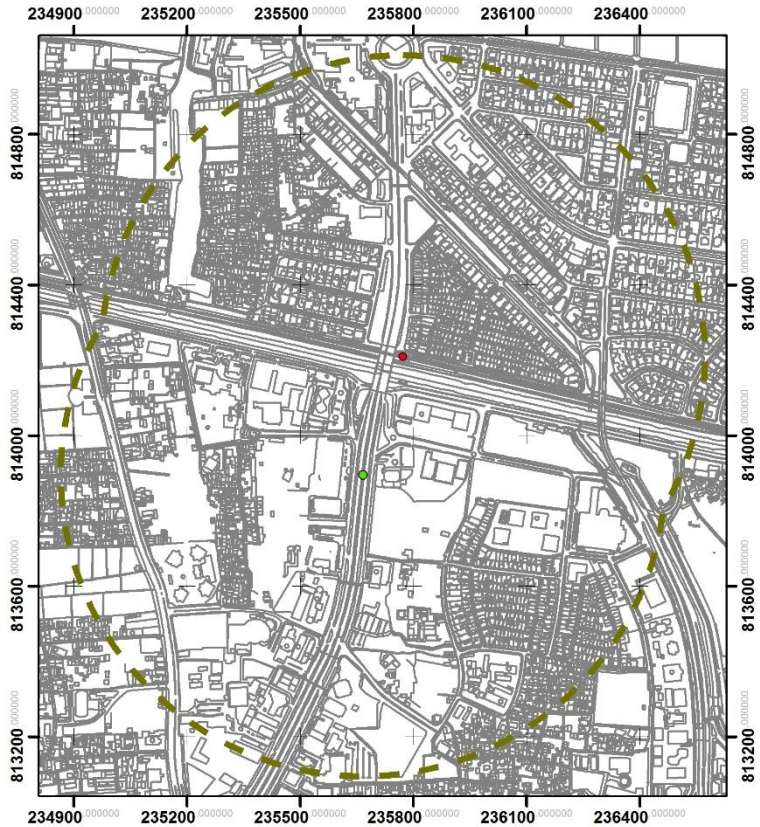
Ruang lingkup dalam penelitian ini adalah kawasan transit berupa transit point yang berada di kawasan Dukuh Atas dengan tipologi kawasan TOD *Urban Core* dengan radius kawasan yang ditinjau adalah 800 meter dari titik pemberhentian (*shelter*). Untuk lebih jelas dapat dilihat pada peta 1.1. batas wilayah.







Dalam penelitian ini, unit analisis yang akan digunakan adalah unit blok-blok yang merupakan deliniasi dari radius 800 meter di dalam wilayah penelitian. Pada kawasan transit Dukuh Atas terdapat delapan (8) blok yang termasuk dalam wilayah penelitian. Perumusan sistem blok yang akan digunakan dalam penelitian mempertimbangkan terhadap sistem blok yang telah dibuat dalam *Urban Design Guideline* (UDGL) Dukuh Atas dan *Urban Design Guideline* (UDGL) MRT Jakarta tahap I, serta sistem blok dari Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kecamatan di DKI Jakarta.

Sistem blok pada kawasan transit Dukuh Atas merupakan penjabaran kegiatan dalam bentuk ruang yang memperhatikan keterkaitan antar kegiatan utama dan kegiatan penunjang pada kawasan tersebut. Tujuan dibuatnya sistem blok pada wilayah penelitian ialah untuk memudahkan dalam proses evaluasi kesesuaian dari karakteristik kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria konsep TOD. Pada setiap blok

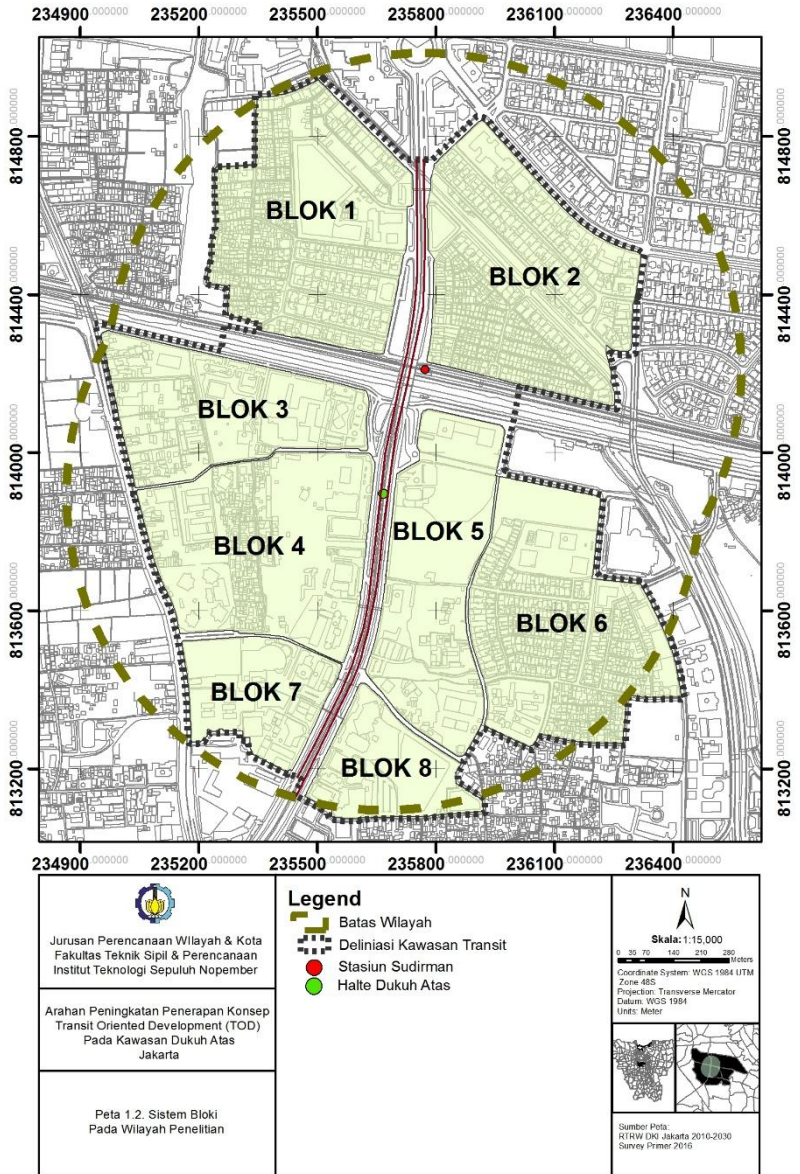
akan diambil beberapa sampel yang mewakili karakteristik secara umum dari intensitas bangunan mayoritas dari masing-masing penggunaan lahan yang mendominasi pada blok tersebut.

Untuk lebih jelasnya mengenai sistem blok yang terdapat pada wilayah penelitian dapat dilihat pada Peta 1.2.



 <p>Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan Institut Teknologi Sepuluh Nopember</p>	<p>Legend</p> <ul style="list-style-type: none">  Batas Wilayah  Stasiun Sudirman  Halte Dukuh Atas 	<p style="text-align: center;">N</p> <p style="text-align: center;">Skala: 1:15,000</p>  <p>0 75 150 225 300 Meters</p> <p>Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 48S Projection: Transverse Mercator Datum: WGS 1984 Units: Meter</p>
<p>Arahan Peningkatan Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Dukuh Atas Jakarta</p>		
<p>Peta 1.1 Lingkup Wilayah Studi</p>		<p>Sumber Peta: RTDW D31 Jakarta 2010.2030 Survey Planner 2016</p>

“Halaman ini sengaja di kosongkan”



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

1.4.2. Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan pada penelitian ini mencakup kriteria *Transit oriented Development* (TOD) yang relevan dan sesuai dengan pemenuhan karakteristik wilayah studi yakni kawasan transit Dukuh Atas.

1.4.3. Ruang Lingkup Subtansi

Materi yang akan dibahas dalam penelitian ini meliputi karakteristik *development transit area* pada kawasan sekitar titik transit. *Development transit area* yang dimaksud seperti guna lahan yang berada di dalam kawasan TOD yang meliputi permukiman, perdagangan dan jasa, dan fasilitas umum serta sarana dan prasarana penunjang dari konsep TOD.

1.5. Manfaat Penelitian

Manfaat dari dilakukannya penelitian ini dapat dibedakan menjadi 2 (dua), yakni manfaat teoritis dan manfaat praktis. Manfaat teoritis merupakan bentuk sumbangsih yang dilakukan oleh peneliti sebagai bentuk penerapan terhadap ilmu pengetahuan bidang keilmuan transportasi, sedangkan manfaat secara praktis merupakan manfaat yang dapat digunakan sebagai bentuk arahan dan rekomendasi terhadap suatu pemecahan permasalahan yang ada pada wilayah studi:

1.5.1. Manfaat Teoritis

Dari hasil yang dicapai dari penelitian ini dapat digunakan untuk mengevaluasi konsep transit yang ada pada wilayah studi dengan pendekatan konsep *Transit Oriented Development* (TOD), sehingga *outcome* dari penelitian ini dapat memberikan arahan yang aplikatif dengan tetap mempertimbangkan kajian terhadap teori-teori pendukung lainnya.

1.5.2. Manfaat Praktis

Informasi mengenai kajian konsep TOD terhadap wilayah studi diharapkan dapat menjadi masukan dan strategi bagi Pemerintah DKI Jakarta dalam menerapkan TOD pada kawasan-kawasan transit lainnya, sehingga dapat dijadikan alternatif solusi dalam mengembangkan suatu kawasan yang terintegrasi dengan moda transit di wilayah lainnya.

1.6. Sistematika Penelitian

Penelitian ini memiliki sistematika atau kerangka penulisan sebagai berikut.

BAB I PENDAHULUAN

Bagian ini menjelaskan beberapa hal terkait awalan dari penelitian yang berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup, manfaat, dan sistematika penulisan. Konten dari pembahasan pada bab ini menjelaskan dasar-dasar dan batasan penelitian yang dilakukan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi mengenai kajian pustaka terkait dengan struktur ruang kota, sistem transportasi, tata guna lahan, pola perilaku pergerakan dan penerapan sistem transit oriented development sebagai pendukung proses penelitian. Kajian ini dijadikan acuan dasar dalam melakukan penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Berisi tentang metode yang digunakan dalam melakukan penelitian mulai dari variabel, teknik mencari data, dan teknik mengolah data. Metode ini menjadi kerangka berpikir dalam melakukan analisis.

BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH

Bagian ini berisi tentang gambaran umum wilayah studi yang berkaitan dengan aspek-aspek yang dibahas dalam penelitian

ini. Penelitian ini menggunakan Kota Surabaya sebagai wilayah studi.

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bagian ini akan dijelaskan analisa dan pembahasan dari masalah penelitian dengan mengacu pada tujuan dan sasaran penelitian. Penjelasan tersebut akan meliputi proses hingga hasil dari analisa.

BAB VI KESIMPULAN

Bagian ini merupakan penutup dari penelitian yang berisikan hasil kesimpulan dari hasil pembahasan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya. Bagian ini juga memuat saran dan rekomendasi kepada pembaca yang ingin melanjutkan atau menyempurnakan penelitian ini.

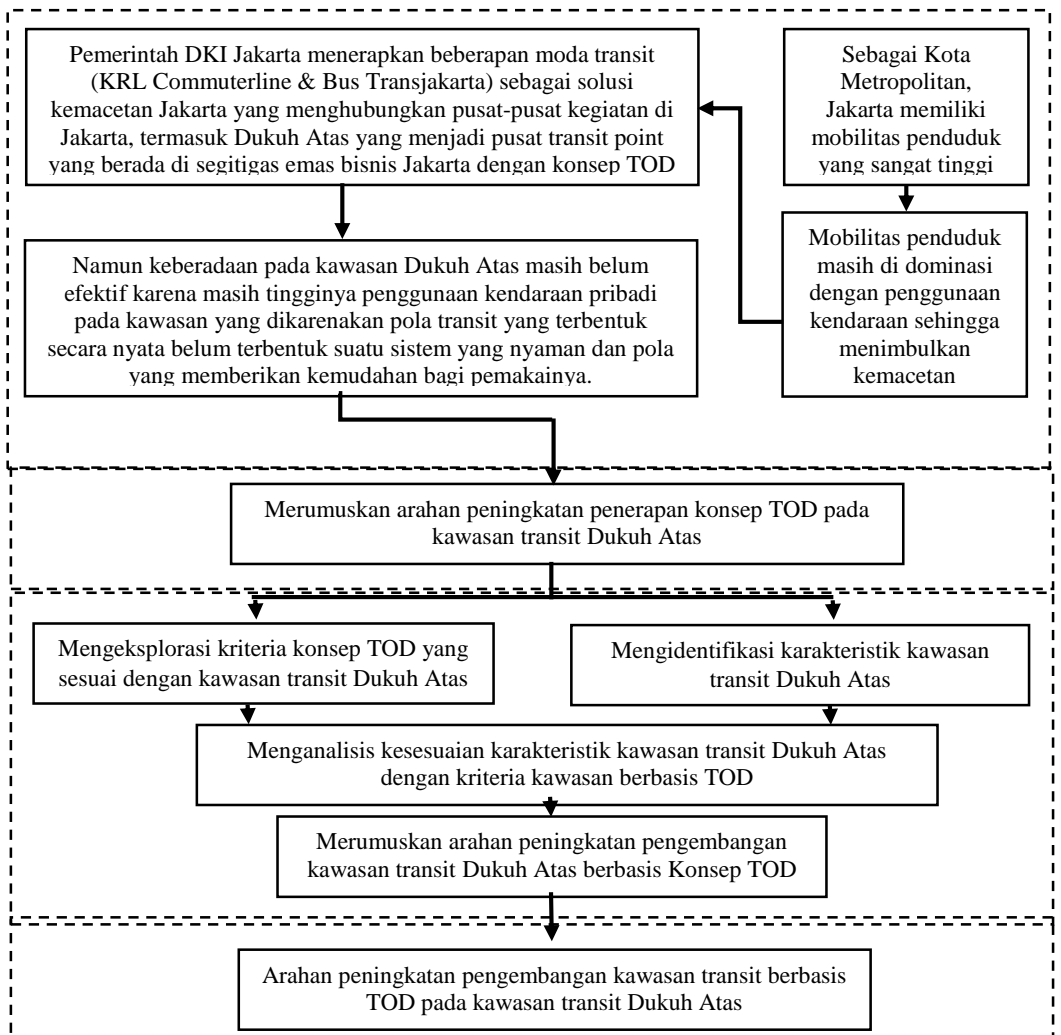
DAFTAR PUSTAKA

Bagian ini merupakan daftar referensi yang digunakan dalam penulisan penelitian ini. Daftar yang digunakan meliputi buku, jurnal, artikel dan film yang berkaitan dengan pembahasan dalam penelitian ini. Sistem penulisan referensi yang digunakan adalah sistem penulisan referensi Harvard.

LAMPIRAN

Bagian ini memuat hal-hal pelengkap dalam proses pengerjaan penelitian, namun tidak disajikan dalam serangkaian struktur penelitian, seperti desain survei, kuisisioner wawancara, transkrip wawancara dan lainnya.

1.7. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 1.2. Kerangka Pikir Penelitian

Sumber: Penulis, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

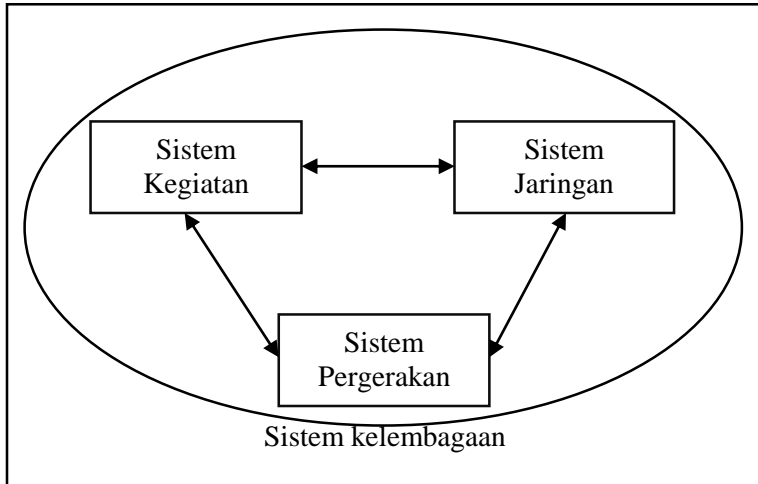
2.1. Transportasi

Transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari prasarana/sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruhan wilayah sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan dimungkinkannya akses kesemua wilayah (Tamin, 2000). Transportasi merupakan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2005). Transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses gerak, proses memindah, dan proses mengangkut.

Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri. Transportasi menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asal, dan nilai ini lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Dilihat dari segi ekonomi, keperluan akan jasa transportasi mengikuti perkembangan kegiatan semua faktor ekonomi. Transportasi dikatakan sebagai *derived demand* yaitu permintaan yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain (Morlok, 1978).

Dalam perkembangan transportasi, terdapat suatu sistem yang dapat diartikan sebagai suatu kesatuan menyeluruh yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi pada wilayah perkotaan. Sistem transportasi yang berkembang hingga saat ini telah memberikan pelayanan berbagai macam bentuk pergerakan mekanis hampir ke semua wilayah yang merupakan pusat berbagai aktivitas masyarakat. Menurut Tamin (2000) Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat

dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang saling terkait dan saling mempengaruhi. Sedangkan sistem transportasi mikro terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas dan sistem kelembagaan.



Gambar 2.1 Sistem Transportasi Makro

Sumber: Ofyar Tamin, 2000

Berdasarkan gambar mengenai sistem transportasi makro diatas, dapat diketahui beberapa indicator pembentuk dalam sistem transportasi mikro, diantaranya:

a. Sistem kegiatan

System kegiatan terjadi disebabkan oleh tata guna lahan yang terdiri dari kegiatan social, ekonomi, kebudayaan dan lainnya pada suatu wilayah yang membangkitkan terjadinya pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Besarnya kegiatan akan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan

- b. Sistem jaringan prasarana transportasi
Pergerakan yang terjadi karena kegiatan pada suatu wilayah akan berdampak pada kebutuhan akan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi tersebut bergerak. Moda transportasi (sarana) yang dimaksud seperti Bus Rapid, Monorel, Tram, dan lainnya. Sedangkan yang termasuk media (prasarana) ialah seperti jaringan jalan raya, jalan tol, kereta api, pelabuhan, terminal, stasiun dan lainnya.
- c. Sistem pergerakan lalu lintas
Sistem pergerakan terjadi karena adanya interaksi antara system kegiatan dengan system jaringan pada suatu wilayah yang menghasilkan pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki), dimana sistem ini mendukung terciptanya pergerakan yang aman, nyaman, murah, handal, dan sesuai lingkungannya. Sehingga pengaturan pergerakan pada kawasan tersebut dapat diatur menggunakan teknis manajemen lalu lintas.

Menurut Tamin (2000) Pada prakteknya sering dijumpai bahwa model tarikan pergerakan yang lebih baik biasa didapatkan dengan memodelkan secara terpisah pergerakan yang mempunyai tujuan berbeda. Dalam kasus pergerakan berbasis rumah, ada lima kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan yaitu :

1. Pergerakan ke tempat kerja
2. Pergerakan ke sekolah atau universitas (tujuan pendidikan)
3. Pergerakan ke tempat belanja
4. Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi

d. Sistem kelembagaan

Sistem kelembagaan merupakan suatu usaha dalam menjamin terwujudnya keharmonisan dan keteraturan antar sistem didalamnya. Meliputi individu, kelompok, lembaga, dan instansi pemerintah serta swasta yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam setiap sistem transportasi mikro tersebut, yaitu:

1. Sistem Kegiatan
Bapenas, Bappeda Tingkat I dan II, Bangda, Pemda
2. Sistem Jaringan
Departemen Perhubungan (Darat, Laut, Udara), Bina Marga
3. Sistem Pergerakan
DLLAJ, Organda, Polantas, masyarakat.

Perubahan pada salah satu sistem mikro akan mempengaruhi sistem mikro lainnya. Perubahan pada sistem kegiatan akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan dari sistem jaringan. Sedangkan perubahan pada sistem jaringan akan mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Selain itu sistem pergerakan yang dapat menciptakan pergerakan yang lancar pada akhirnya akan mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan dalam bentuk aksesibilitas dan mobilitas.

Dari penjelasan Tamin (2000) mengenai sistem transportasi, peneliti mengambil beberapa poin dan menarik kesimpulan bahwa sistem transportasi perkotaan yang terbentuk dari sistem transportasi makro dan mikro dapat diartikan sebagai suatu kesatuan menyeluruh yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi pada wilayah perkotaan. Sistem transportasi sendiri mengintegrasikan sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan lalu lintas yang dimana

dapat menjadi salah satu acuan dan komponen penunjang dalam mengimplementasikan konsep TOD pada suatu kawasan. Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) itu sendiri merupakan suatu konsep pengembangan kawasan yang mengedepankan integrasi sistem kegiatan dan sistem jaringan yang pada akhirnya mempengaruhi sistem pergerakan.

2.2. *Transit Oriented Development* (TOD)

2.2.1. Definisi *Transit Oriented Development* (TOD)

Dalam perkembangan perkotaan, keberadaan fasilitas transit intermoda dan kawasan transit telah menjadi aspek yang tidak terlepaskan. Daerah di sekitar titik transit merupakan kawasan yang potensial bagi pengembangan terkait dengan kemudahan akses yang ditawarkan kawasan yang dekat dengan fasilitas transit dan aktifitas yang mungkin akan dibangkitkan oleh kegiatan transit di kawasan tersebut. Perkembangan kota – kota besar di Indonesia saat ini memiliki karakteristik perkembangan kota mengarah ke pola transit. Oleh karena itu, berbagai teori dan konsep mengenai hubungan antara kegiatan transit dan pengembangan pun menjadi sebuah diskusi yang menarik dalam keilmuan perencanaan dan perancangan kota. Termasuk diantaranya adalah konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang telah banyak diwujudkan di berbagai kota di dunia. TOD telah dikenal luas sebagai konsep yang menjawab kebutuhan area transit.

Menurut Peter Calthrope (1993) pengertian dari *Transit-Oriented Development* (TOD) adalah sebuah komunitas bangunan *mix-used* yang mendorong masyarakat untuk tinggal dan beraktifitas di area kawasan yang memiliki fasilitas transportasi umum dan menurunkan kebiasaan masyarakat mengendarai mobil pribadi. Oleh karena itu, pengembangan TOD harus berupa penggunaan lahan campuran atau *mixed-use* karena keberadaan transportasi umum pada kawasan penggunaan lahan campuran (*mixed use*) akan berimplikasi secara langsung terhadap tingkat aktivitas di

kawasan tersebut. Pada prinsip hubungan transportasi, keberadaan transportasi pada kawasan mixed use akan membuat kawasan tersebut lebih aksesible sehingga kawasan tersebut tidak hanya menjadi tempat beraktivitas atau bekerja tetapi kedepannya akan mendorong masyarakat untuk tinggal dikawasan tersebut.

Selain itu juga, menurut Calthrope (2004) dalam “Travel Characteristics of Transit-Oriented Development in California” menjelaskan bahwa:

“Transit Oriented Development (TOD) is defined as “moderate to higher-density development, located within an easy walk of a major transit stop, generally with a mix of residential, employment and shopping opportunities.”

TOD dianggap sebagai suatu konsep pengembangan suatu kawasan yang berada disekitar transit stop dimana terdapat parameter yang menjadi pertimbangan dalam menerapkannya seperti kawasan dengan kepadatan tinggi yang secara umum terdiri dari penggunaan lahan campuran (*mixed land uses*) dimana memiliki jaringan pedestrian yang dapat diakses dengan mudah dengan berjalan kaki (*pedestrian friendly*) dari transit stop. Kepadatan tinggi pada lahan campuran (*mixed uses*) ini dimaksudkan untuk meningkatkan tingkat *ridership* yang berjalan kaki dari transit stop ke kawasan.

Dittmar dan Ohland (2004) mendefinisikan Transit Oriented Development (TOD) sebagai salah satu konsep yang memiliki campuran penggunaan di berbagai kepadatan, yang terdapat tiga faktor yang mempengaruhi efisiensi lokasi termasuk kepadatan, yaitu aksesibilitas angkutan, layanan transit harus cukup dan memiliki banyak tujuan, dan keramahan bagi pejalan kaki (skala manusia, jaringan pejalan kaki saling berhubungan). Dalam konteks yang dibahas oleh Dittmar dan Ohland, mereka menjelaskan bahwa yang menjadi parameter dalam pengembangan konsep TOD pada suatu kawasan ialah penggunaan lahan bercampur (*mixed use*),

kepadatan dari kawasan, aksesibilitas kawasan, dan tersedianya jaringan pesepeda yang ramah bagi pejalan kaki (*pedestrian friendly*).

Menurut Robert Cervero (2004), secara teoritik, tidak ada definisi universal dari konsep TOD yang dapat diterima karena maknanya akan berbeda menurut lokasi/ tempat yang berbeda. Namun konsep TOD memiliki ciri-ciri umum yang kompak, pengembangan guna lahan bercampur disekitar fasilitas titik transit, dan memiliki lingkungan pejalan kaki yang prima. Secara prinsip, konsep TOD bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi dan mendorong penggunaan transportasi publik (kereta api, angkutan massal cepat, bus, dan sebagainya) melalui penataan kawasan yang berorientasi pada titik transit dan ditunjang oleh promosi aksesibilitas dan mobilitas yang baik menuju titik-titik transit (stasiun, terminal, halte/ pemberhentian bus). Oleh karena itu, konsep TOD berkaitan dengan upaya peruntukan lahan yang dipusatkan pada titik-titik transit dengan karakteristik penggunaan lahan yang bercampur, tingkat kepadatan tinggi, dan kemudahan akses kendaraan tidak bermotor.

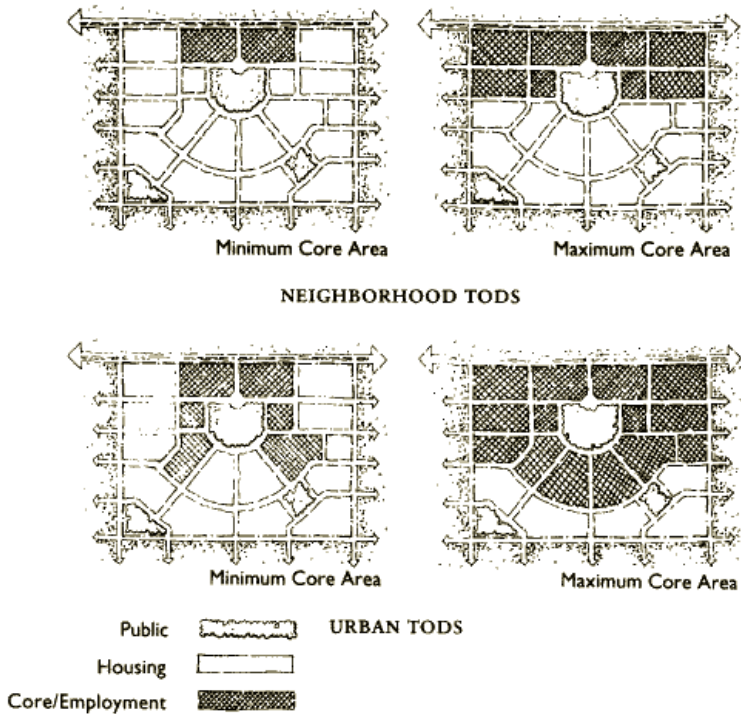
Selain itu, menurut Breakthrough Technologies Institute (2008) dalam risetnya mengenai “*Bus Rapid Transit and Transit Oriented Development: Case Studies on TOD Around Bus Rapid Transit Systems in North America and Australia*” mengatakan bahwa mereka tidak menemukan adanya perbedaan antara BRT dan rail transit dalam hal kemampuan mereka dalam konteks kriteria yang menjadi kunci dalam penerapan TOD pada suatu kawasan. Dimana di beberapa negara lain di Amerika Utara dan Australia juga telah mengindikasikan bahwa mereka secara aktif telah mempromosikan TOD di sekitar koridor bus dan hasil yang ditemukan menunjukkan level aktivitas pengembangan terlihat sama seperti yang mereka harapkan pada rail transit sistem.

Oleh karena itu, dari penjelasan diatas peneliti dapat menyimpulkan bahwa definisi TOD pada penelitian ini ialah suatu konsep pengembangan kawasan yang terkonsentrasi disekitar *transit stop* (baik itu berbasis bus transit maupun rail transit) dengan memperhatikan ketersediaan aspek-aspek penunjang seperti sarana dan prasarana pedestrian, serta penggunaan lahan pada kawasan tersebut seperti jenis dan kepadatan dari penggunaan lahan, sehingga pembangunan pada kawasan tersebut dapat bersinergi satu sama lain dan mampu mengakomodir pergerakan yang terjadi di sekitar titik transit tersebut.

2.3. Karakteristik Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD)

Konsep Transit Oriented Development (TOD) adalah konsep pengembangan pada kawasan kepadatan tinggi dengan pengembangan *mixed-use development* dimana terletak dalam suatu kemudahan berjalan kaki disekitar sebuah *major transit stop* selama 5 sampai 10 menit (perkiraan 400 meter hingga 800 meter) (Handbook TOD Winnipeg, 2011).

Penjelasan lebih lanjut menurut buku Handbook TOD Winnipeg (2011) menjelaskan bahwa skala TOD adalah daerah dalam 400-800 meter (1/4 ke 1/2 mil) dari stasiun transit dimana terdiri bukan hanya dari salah satu proyek, tetapi kompilasi proyek yang terdapat di dalam area stasiun transit. Individual, setiap proyek dapat melayani satu fungsi utama tetapi secara keseluruhan, mereka menciptakan sebuah kawasan yang kompak dan berkelanjutan.



Gambar 2.2 Land Use Prototype Untuk Konsep TOD

Sumber: P. Calthorpe, 1993.

Menurut Peter Calthorpe (1993), terdapat dua tipe *Transit Oriented Development* (TOD) dalam pengembangannya. Yaitu:

- Urban TOD, merupakan urban transit dengan mixed sesuatu kawasan yang meliputi segala aktivitas urban seperti hunian, kantor, perdagangan, dan sebagainya yang dikemas dalam suatu kawasan dengan pusat pengembangan merupakan fasilitas transit public, untuk meningkatkan efisiensi akses pencapaian masyarakat urban.

- Neighborhood TOD, merupakan pengembangan sepanjang alur antar transit station maupun alur pencapaian menuju transit station dengan memanfaatkan waktu pencapaian masyarakat menuju transit station sebagai kawasan strategis.

Dalam konsep TOD, terdapat beberapa karakteristik utama yang menjadi acuan dalam pengembangan suatu kawasan dengan Pendekatan konsep TOD. Menurut Cervero (2004) menjelaskan karakteristik kawasan TOD terfokus pada prinsip 3-D yaitu kepadatan (*Density*), keberagaman (*Diversity*), dan desain (*Design*). Prinsip 3D ini membahas mengenai kepadatan (*density*) yang ditinjau dari aspek kepadatan penduduk, kemudian keberagaman (*diversity*) yang ditinjau dari aspek keberagaman guna lahan. Sedangkan desain (*design*) ditinjau dari desain kawasan.

Prinsip 3D yang dijelaskan oleh Chervero dapat diuraikan lebih lanjut sebagai berikut:

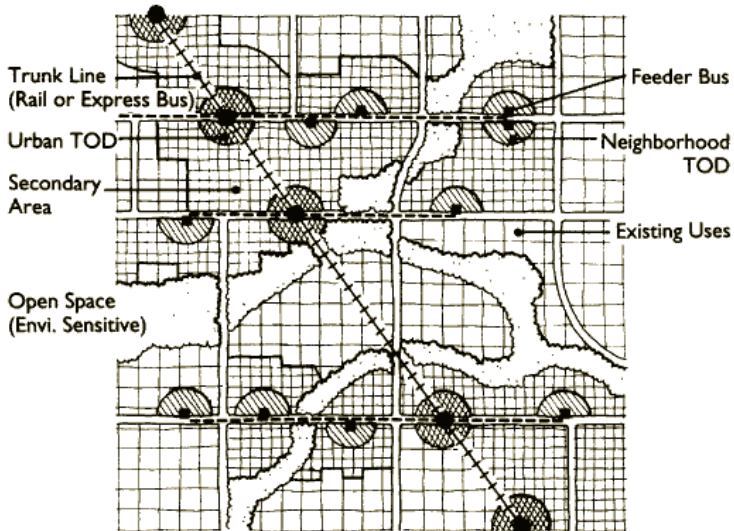
- *Density*, dari karakteristik ini menunjukkan bahwa kepadatan pada suatu kawasan dipengaruhi oleh aspek kependudukan sehingga hal tersebut berpengaruh terhadap penggunaan lahan pada kawasan urban TOD dalam konteks Koefisien Lantai Bangunan (KLB) yang menjelaskan tentang angka perbandingan jumlah luas seluruh lantai terhadap luas perpetakan, serta Koefisien Dasar Bangunan (KDB) yang menjelaskan tentang angka prosentase perbandingan jumlah luas lantai dasar bangunan terhadap luas perpetakan.
- *Diversity*, dari karakteristik ini menunjukkan bahwa penggunaan lahan pada kawasan TOD menjadi salah satu parameter, terutama pada penggunaan lahan campuran (*mixed use*) yang meliputi penggunaan lahan untuk permukiman, penggunaan lahan untuk perkantoran, penggunaan lahan untuk komersial, dan penggunaan lahan fasilitas umum pada kawasan di sekitar transit stop.

- *Design*, dari karakteristik ini menunjukkan ketersediaan fasilitas penunjang dan aksesibilitas dari kawasan TOD dimana dapat diuraikan menjadi pedestrian yang ramah bagi pejalan kaki, dan ketersediaan fasilitas parkir pada area stasiun atau transit stop.

Sedangkan Watson (2003) menjelaskan karakteristik kawasan TOD adalah kawasan dengan kepadatan tinggi dengan penggunaan lahan campuran berupa perumahan, fasilitas umum, perkantoran, dan komersial yang terkonsentrasi di sekitar titik transit dimana lingkungan kawasan TOD tersebut mudah dijangkau dengan berjalan kaki (*walkable*) yang merupakan kunci dari konsep ini.

Prinsip dasar Transit Oriented Development (TOD) menurut Watson (2003) ialah sebagai berikut:

- Mengatur pertumbuhan pada suatu wilayah level regional untuk menjadi compact (tersusun rapat dan rapi) dan *transit supportive*.
- Menempatkan kawasan komersial, perumahan, perkantoran, taman, dan fasilitas umum dalam *walking distance* dari transit stop.
- Membuat *pedestrian friendly street network* yang menghubungkan langsung pada tujuan local kawasan (*local destination*).
- Mendorong pengisian dan *redevelopment* disepanjang koridor transit dalam lingkungan eksisting.

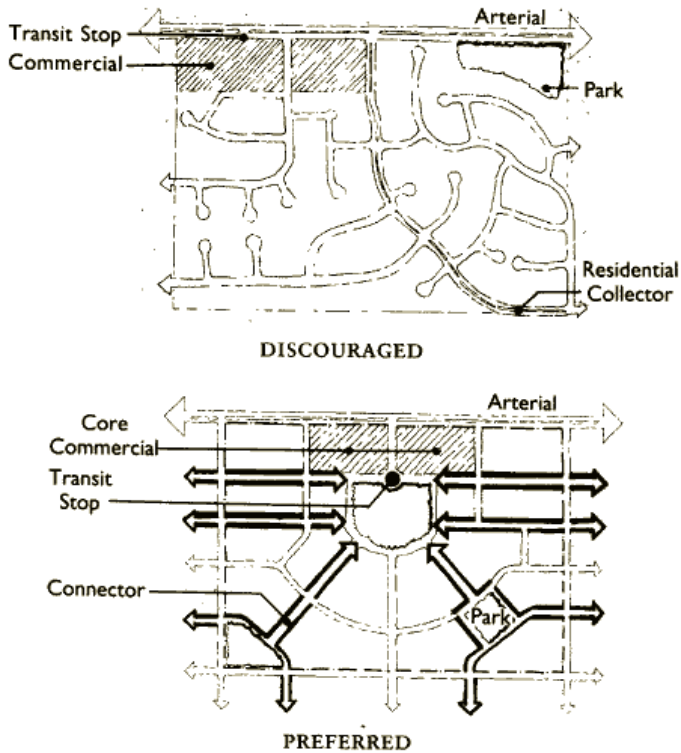


Gambar 2.3 Hubungan Transit dan Sirkulasi

Sumber: Donald Watson, 2003.

Pandangan Watson terhadap TOD lebih cenderung kearah kawasan kepadatan tinggi yang berada disekitar titik transit yang memiliki ciri penggunaan lahan campuran (*mixed use*) yang menunjukkan penggunaan lahan tersebut peruntukannya beragam dimana didukung fasilitas pendestrian yang *walkable*. Kepadatan pada kawasan tersebut tinggi (*high density*) yang menunjukkan bahwa kepadatan tersebut dipengaruhi oleh kepadatan bangunan perumahan yang tinggi yang ada diradius kawasan TOD. Penggunaan lahan campuran pada kawasan menunjukkan bahwa di kawasan TOD tersebut terdapat beragam jenis peruntukan seperti permukiman, perkantoran dan komersial, *public space*, dan fasilitas umum sehingga memungkinkan para penduduk dapat tinggal dan beraktivitas dalam satu wilayah sekaligus. Kawasan yang ramah akan pejalan kaki (*walkable*) yang merupakan kunci utama dalam konteks TOD menurut Watson dimana harus

tersedia untuk setiap perjalanan. Lingkungan yang *walkable* dapat dikategorikan menjadi nyaman bagi pejalan kaki yang diuraikan menjadi ketersediaan jaringan jalur pejalan kaki (pedestrian) yang terintegrasi dengan *local destination*, lebar pedestrian yang memadai, sidewalk yang aman dan kenyamanan berjalan jauh (*comfortable walking distance*).



Gambar 2.4 Jalan dan Sistem Sirkulasi Berdasarkan Konsep TOD

Sumber: Donald Watson, 2003

Dittmar dan Ohland (2004) menjelaskan karakteristik kawasan TOD berdasarkan tujuan dari pengembangan kawasan TOD. Adapun lima tujuan utama yang dimaksud adalah:

1. Efisiensi lokasi – aspek penting dalam menjelaskan efisiensi lokasi ditinjau dari kepadatan kawasan, aksesibilitas menuju fasilitas transit, dan keramahan kawasan bagi pejalan kaki.
2. Pencapaian nilai-nilai yang menguntungkan (*value capture*) – ketercapaian *value capture* ditinjau dari karakteristik kawasan yang memiliki sistem transit yang berkualitas tinggi dan koneksi yang baik antarmoda yang pada akhirnya meningkatkan nilai-nilai dari sisi sosial, ekonomi, maupun lingkungan.
3. Kaya akan pilihan aktivitas perkotaan – aspek ini ditinjau dari karakteristik kawasan yang memiliki keberagaman jenis penggunaan lahan: komersial, perdagangan, perumahan, fasilitas umum, dll.
4. Menjadi “tempat” yang atraktif (*place making*) - aspek ini ditinjau dari karakteristik kawasan yang ramah pejalan kaki, aman, terkoneksi dengan jalan.
5. Memadukan peran transit sebagai sebuah titik (*node*) dan sebuah tempat (*place*) - aspek ini ditinjau dari karakteristik kawasan yang mengembangkan pusat aktivitas di sekitar titik transit, desain yang ramah pejalan kaki, dan penggunaan lahan yang bercampur.

Pandangan Dittmar dan Ohland mengenai karakteristik kawasan TOD lebih mengarah kepada efisiensi kawasan dengan cenderung mengarah konteks kepadatan kawasan transit tersebut dengan penggunaan lahan yang beragam serta kawasan yang ramah pejalan kaki. Konteks kepadatan kawasan ini lebih cenderung menjelaskan bagaimana kawasan transit dapat mengefisiensikan penggunaan lahan dengan meningkatkan kepadatan penggunaan lahan yang diarahkan dengan memperhatikan kepadatan penduduk/populasi di kawasan tersebut dan kepadatan bangunan untuk peruntukan

lainnya. Konteks penggunaan lahan campuran disini lebih membahas terkait keberagaman penggunaan lahan di kawasan dilihat dari proporsi peruntukan lahan untuk kawasan urban TOD. Sedangkan konteks kawasan yang ramah pejalan kaki (*pedestrian friendly*) lebih membahas sejauhmana kawasan tersebut menyediakan fasilitas pedestrian yang berkualitas dalam konteks desain yang ramah pejalan kaki, pedestrian yang aman, dan pedestrian yang terkoneksi dengan jalan serta pusat aktivitas local kawasan.

Selain itu juga, Dittmar dan Ohland dalam buku *The New Transit Town* (2004) menjelaskan karakteristik dari kawasan TOD yang dibedakan menjadi 2 (dua) tipe, *Urban Downtown* dan *Urban Neighborhood*.

Tabel 2.1 Tipologi Kawasan TOD Menurut Dittmar dan Ohland

Tipologi	Fungsi	Jenis Transit	Ketentuan
<i>Urban Downtown</i>	Terspesialisasi sebagai sebuah distrik dengan fungsi dan kegunaan yang berbeda	Dilayani oleh beberapa jenis transit. Merupakan titik transit utama	Kepadatan hunian: Minimal 110 unit/ha
<i>Urban Neighborhood</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Permukiman kepadatan sedang hingga tinggi. • Perbelanjaan pada jalur utama • Sekolah dan taman terintegrasi 	Perpanjangan dari grid jalan dari pusat kota. Dilayani oleh streetcar ataupun kereta.	-

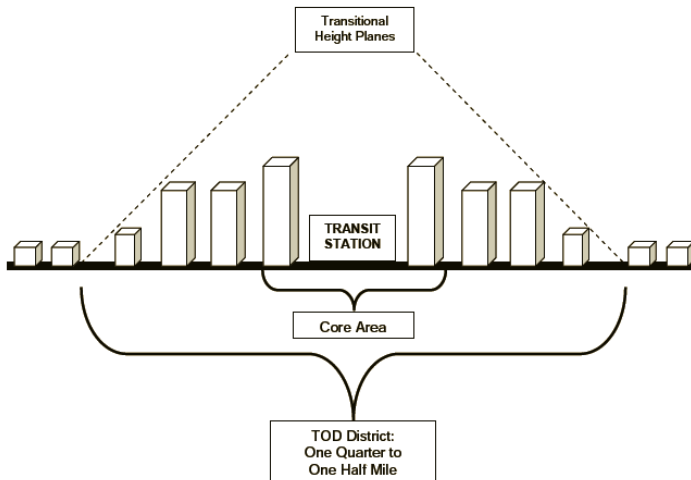
Tipologi	Fungsi	Jenis Transit	Ketentuan
	dengan area permukiman <ul style="list-style-type: none"> • Jalan didesain dengan beragam fungsi 		

Sumber: Ditmar, H. dan G. Ohland. 2004

Dalam *TOD Design guidelines* (2011), dijelaskan bahwa TOD berarti pengembangan kawasan yang *vibrant*, *pedestrian friendly*, dan dengan sebenarnya terintegrasi dengan moda transit. TOD Design guidelines merumuskan 4 prinsip pembentuk TOD, yaitu:

1. Area stasiun/transit stop yang tersusun rapat dan rapi (*compact*) dan padat di sekitarnya.
TOD mencari kepadatan yang terbaik untuk alasan yang simple, jadi lebih banyak orang yang dapat tinggal, kerja, berbelanja, atau pergi ke sekolah dalam *walking distance* dari stasiun atau transit stop.
2. Kaya akan penggunaan lahan campuran.
Penggunaan lahan campuran akan memperkuat hubungan antara kegiatan transit dengan pengembangan, dimana nantinya penduduk dapat melakukan apa yang ingin dia lakukan dan butuhkan dalam satu kawasan.
3. Fasilitas pedestrian yang sangat baik.
Transit Oriented Development merupakan pedestrian oriented development, khususnya dalam radius ¼ miles yang didukung oleh fasilitas sidewalk yang telah melayani seluruh blok, pedestrian yang aman, aktif dan aksesibel sehingga penduduk akan menjadikan kegiatan berjalan sebagai bagian dari pergerakan sehari-hari.

4. Suatu Pendekatan yang baru terhadap parkir. TOD bukan berarti “tidak ada kendaraan”. Bahkan dengan penggunaan transit tinggi pun penduduk akan datang dan pergi dengan kendaraan bermotor dan membutuhkan tempat untuk parkir. Tapi ciri khas dari TOD adalah bahwa ia memerlukan parkir lebih sedikit dari perkembangan yang sama di lokasi non-transit. Parkir dibagi sebanyak mungkin, dan mengurangi lebih lanjut jumlah sebenarnya tempat yang tersedia. Dan itu parkir yang diperlukan dirancang agar tidak mendominasi lingkungan visual atau pejalan kaki.



Gambar 2.5 Gambaran Tentang Kawasan Urban Core Pada konsep TOD

Sumber: Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority, 2011

Penjelasan lebih lanjut terkait kawasan TOD khususnya pada *Urban Core* atau kawasan TOD yang berlokasi di pusat bisnis dengan intensitas tinggi atau CBD ialah dapat dilihat dari *density, mix land uses, pedestrian friendly, parking*

yang dimana keempat karakteristik tersebut menjadi indikator yang terdiri dari beberapa variable. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table dibawah ini.

Tabel 2.2 Karakteristik TOD Berdasarkan *TOD Design Guidelines* (2011)

Indikator	Variabel	Ketentuan	
<i>Density</i>	Floor Area Ratio (FAR)	8.0 – 30.0	
	Residential Units (per Acre)	> 75 unit/acre	
	Ketinggian Bangunan	8-40 lantai	
<i>Mix Land Uses</i>	Presentase penggunaan lahan <i>mix-use</i> (% perumahan dan % Non-perumahan)	20% perumahan dan 80% Non-perumahan	
	Rasio pekerjaan/rumah	10 pekerjaan : 1 unit tempat tinggal	
<i>Pedestrian Friendly</i>	Minimum pedestrian clear zone pada jalan utama dan jalan perumahan/retail	Jalan utama: 3 meter Jalan perumahan/retail: 2 meter	
	Minimum GSB pada bangunan	0 meter	
	Minimum waktu berjalan kaki	<i>Core area:</i> 5 menit Kawasan: 10 menit	
<i>Parking</i>	Parkir perumahan (space/unit)	Minimum: 1.0 space per unit	Maximum: 1.25 spaces per unit
	Parkir perkantoran/retail	Minimum:	Maximum:

Indikator	Variabel	Ketentuan	
	(space per 1000 sq feet)	1.5 spaces/1000 sq feet	2.5 spaces/1000 sq feet

Sumber: Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority, 2011

Sedangkan menurut *Institute for Transportation & Development Policy* (ITDP) dalam buku *TOD Standard* (2013), disebutkan bahwa terdapat beberapa karakteristik yang menjadi parameter dalam pengimplementasi konsep TOD pada suatu kawasan, diantaranya:

1. Pejalan Kaki (*Walk*)

Parameter Pejalan Kaki (*Walk*), melihat sejauh mana kawasan TOD mampu mengakomodir pergerakan pejalan kaki pada wilayah tersebut. Aspek – aspek yang berpengaruh pada parameter pejalan kaki dapat dilihat pada table dibawah ini:

Tabel 2.3 Aspek Yang Berpengaruh Pada Parameter *Walk*

Indikator	Variabel	Ketentuan
Kemudahan mengakses pedestrian	Ketersediaan jalur pejalan kaki	<ol style="list-style-type: none"> 1. Trotoar yang diperuntukan secara khusus bagi pejalan kaki yang terlindung dari kendaraan lain 2. Terdapat 100% jaringan pedestrian yang terdapat pada kawasan memenuhi persyaratan
	Jumlah persimpangan (<i>intersection</i>) pedestrian yang terdapat pada kawasan	Kepadatan persimpangan pedestrian ialah antara 55 hingga 59 per kilometer persegi (km ²)

Indikator	Variabel	Ketentuan
Pedestrian ramah dan aman	jaringan pedestrian <i>walkway</i>	Terdapat 100% jaringan pedestrian yang terdapat pada kawasan
	<i>Sidewalk</i> yang terdedikasi dan terproteksi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terdapat <i>tactile paving</i> 2. Terdapat <i>Bollard</i> 3. Penerangan jalan yang memadai
	<i>Shared streets</i> terdesain untuk <i>safe sharing</i> antara pengguna pedestrian, pengguna sepeda, dan pengendara kendaraan roda empat	Kecepatan maksimum untuk setiap kendaraan ialah 15 km/jam
	Dimensi pedestrian	jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m ²
	Peneduh dan Tempat Berteduh	Peneduhan dapat disediakan melalui berbagai cara antara lain: pepohonan, penghubung bangunan (<i>arcade</i> , kanopi), struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap halte angkutan umum), dan elemen vertikal lain (<i>dinding</i> , kisi-kisi).

Sumber: Institute for Transportation & Development Policy, 2013

2. Berpindah (*Transit*)

Parameter berpindah (*transit*) digunakan untuk memfokuskan pembangunan di dekat jaringan angkutan umum yang berkualitas. Untuk aspek yang berpengaruh pada parameter berpindah dapat dilihat pada table dibawah ini:

**Tabel 2.4 Aspek Yang Berpengaruh Pada Parameter
*Transit***

Aspek	Syarat	Ketentuan
Jarak Berjalan Kaki Menuju Angkutan Umum	Jarak berjalan kaki (dalam meter) menuju stasiun angkutan umum terdekat.	Jarak maksimum berjalan kaki kurang dari 1 kilometer ke stasiun angkutan umum massal, atau kurang dari 500 meter ke stasiun layanan direct-service
	Kawasan yang aksesible dengan berjalan kaki	Rekomendasi maksimum berjalan kaki dari <i>transit station</i> ialah 6-10 menit

Sumber: Institute for Transportation & Development Policy, 2013

3. Penggunaan lahan campuran (*Mix*)

Parameter penggunaan lahan campuran (*Mix*), melihat sejauh mana kegiatan atau mobilitas yang terjadi di kawasan tersebut berpengaruh terhadap penggunaan lahan. Untuk aspek yang berpengaruh pada parameter penggunaan lahan campuran dapat dilihat pada table dibawah ini:

Tabel 2.5 Aspek Yang Berpengaruh Pada Parameter *Mix*

Aspek	Syarat	Ketentuan
Tata Guna Lahan Komplementer	Perumahan dan non-perumahan digabung dalam blok yang sama atau berdekatan	Untuk menjadi "komplementer secara internal", peruntukan bagi perumahan tidak boleh kurang dari 15% dan tidak lebih dari 85% dari total luas lantai terbangun.
	Tata Guna Lahan Yang Saling Melengkapi	Tata guna lahan dominan di wilayah stasiun mencapai 50% atau kurang dari total luas lantai

Sumber: *Institute for Transportation & Development Policy, 2013*

4. Kepadatan (*Density*)

Parameter kepadatan (*Density*), melihat sejauh mana kegiatan atau mobilitas yang terjadi di kawasan tersebut berpengaruh terhadap kepadatan kawasan sehingga dapat mengoptimalkan kepadatan lahan dengan kapasitas angkutan umum. Untuk aspek yang berpengaruh pada parameter kepadatan campuran dapat dilihat pada table dibawah ini:

Tabel 2.6 Aspek Yang Berpengaruh Pada Parameter *Density*

Aspek	Syarat	Ketentuan
Kepadatan penggunaan	kepadatan perumahan diukur dalam unit hunian	Unit hunian per hektar ialah

Aspek	Syarat	Ketentuan
lahan pada kawasan	per hektar dari lahan yang dapat dikembangkan	minimum 140 unit/ha
	Kepadatan non-perumahan dilihat dari KLB yang diukur dalam luas lantai kotor per hektar (Gross Floor Area (GFA) / Net Floor Area (NFA)	KLB ialah minimum 2.0

Sumber: *Institute for Transportation & Development Policy, 2013*

Menurut *Treasure Coast Regional Planning Council* dalam bukunya *Florida TOD Guidebook (2012)* menjelaskan bahwa disamping untuk meningkatkan akomodasi mobilitas, kesuksesan TOD juga mengikuti asas prinsip-prinsip *urban design* untuk membentuk kawasan yang jelas, *memorable*, dan tempat yang “*livable*”. Karakteristik dalam sebuah konsep TOD meliputi *the mix of uses* atau penggunaan bercampur dan intensitas kepadatan penggunaan.

Penjelasan dari *Florida Guidebook* secara detail meliputi bagaimana kawasan tersebut memiliki ciri kepadatan yang tinggi dan *mixed land uses*, Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan dibawah ini.

a. Kepadatan kawasan (*density*)

Kepadatan kawasan yang dimaksud ialah meliputi kepadatan dari bangunan perumahan, jumlah pekerjaan yang ada dikawasan, kepadatan pekerjaan pada kawasan, KLB, serta KDB yang memberikan sebuah pengukuran informasi tentang tingkat pelayanan transit. Yang secara logikanya jika ingin tingkat *ridership* meningkat maka dapat disimpulkan bahwa harus lebih banyak juga orang yang memiliki akses ke titik transit.

b. Penggunaan Bercampur dan Keberagaman (*diversity*)

Suatu penggunaan lahan bercampur yang luas termasuk peruntukan perumahan, perkantoran, dan retail adalah

penting untuk mendukung kedua aspek TOD yakni *livability* dan *mobility*. Dalam hal “*place making*”, suatu penggunaan lahan bercampur memastikan terjadi aktivitas yang menarik pada setiap harinya, yang berkontribusi pada daya hidup dari area. Dalam hal *mobility*, penggunaan lahan bercampur meningkatkan efisiensi kawasan transit dan fasilitas berjalan kaki. Dengan mengkombinasikan tempat asal (*housing*) dengan tempat tujuan (pekerjaan, berbelanja, sekolah), pola pengembangan penggunaan lahan bercampur akan mampu menyeimbangkan puncak arus *transit ridership*, dengan mengarahkan pengguna pada saat *rush hour* di kedua arah (*origin* dan *destination*), melayani lebih banyak pengguna dengan infrastruktur yang sama.

Tabel 2.7 Karakteristik TOD Berdasarkan Florida TOD Design Guidebook (2012)

Indikator	Variabel	Ketentuan
Intensitas Kepadatan Penggunaan	Minimum kepadatan <i>residential</i>	> 110 unit/ha
	Kepadatan pekerjaan (<i>employment density</i>)	> 400 jobs/ha
	Total pekerjaan di sekitar stasiun	60.000 jobs
	KLB	2.0 – 4.0
	KDB	Minimum 80%
Penggunaan Bercampur & Keberagaman	Mix of uses (% residential, % non-residential)	35 % residential dan 65 % non-residential
Pedestrian yang aman dan nyaman	Aksesibilitas dari pedestrian di kawasan	Maksimal 10 menit untuk berjalan kaki dari titik transit

Indikator	Variabel	Ketentuan
	Batas kecepatan kendaraan yang masuk dalam kawasan	Maksimal 20 mph

Sumber: *Treasure Coast Regional Planning Council, 2012.*

Berdasarkan pendapat dari para ahli dan sumber referensi lainnya, maka dapat diketahui karakteristik pola penggunaan lahan pada kawasan Transit Oriented Development pada suatu kawasan, yang dimana memiliki beberapa kesamaan. Ringkasan pandangan tersebut dapat dilihat pada table dibawah ini.

Tabel 2.8. Diskusi Karakteristik Pada Kawasan TOD

Sumber	Indikator menurut teori	Variabel
Cervero, 2004	Kepadatan (<i>Density</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • KDB • KLB • Kependudukan
	Penggunaan lahan bercampur (<i>Diversity</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan lahan perumahan • Penggunaan lahan perkantoran • Penggunaan lahan komersial • Penggunaan lahan fasilitas umum
	Fasilitas pendukung (<i>Design</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan jalur pejalan kaki • Ketersediaan fasilitas parkir
	Kepadatan kawasan tinggi (<i>High Density</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan bangunan perumahan yang tinggi

Sumber	Indikator menurut teori	Variabel
Watson, 2003	Penggunaan lahan bercampur (<i>Mixed use</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan lahan perumahan • Penggunaan lahan perkantoran • Penggunaan lahan komersial • Penggunaan lahan <i>public space</i> • Penggunaan lahan fasilitas umum
	Ramah akan pejalan kaki (<i>walkable</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan jaringan jalur pejalan kaki (pedestrian) yang terintegrasi dengan <i>local destination</i> • Lebar pedestrian yang memadai • Sidewalk yang aman • Kenyamanan berjalan jauh (<i>comfortable walking distance</i>).
Ditmar dan Ohland, 2004	Kepadatan kawasan	<ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan penduduk • Kepadatan bangunan
	Penggunaan lahan bercampur	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan lahan perumahan • Penggunaan lahan perkantoran • Penggunaan lahan komersial • Penggunaan lahan fasilitas umum
	Kawasan yang ramah pejalan kaki (<i>pedestrian friendly</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Desain pedestrian ramah pejalan kaki • Pedestrian yang aman, dan

Sumber	Indikator menurut teori	Variabel
		<ul style="list-style-type: none"> • Pedestrian yang terkoneksi dengan jalan serta pusat aktivitas local kawasan.
TOD Design Guidelines, 2011	<i>Density</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Floor Area Ratio (FAR) • Residential units (Jumlah bangunan) • Ketinggian Bangunan
	<i>Mix-Use</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Presentase penggunaan lahan <i>mix-use</i> (% perumahan dan % Non-perumahan)
		<ul style="list-style-type: none"> • Rasio pekerjaan/rumah
	<i>Pedestrian Friendly</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Minimum pedestrian clear zone pada jalan utama
		<ul style="list-style-type: none"> • Minimum GSB pada bangunan
		<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi lalu lintas di sekitar pedestrian
	<i>Parking</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan parkir perumahan
<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan parkir perkantoran/retail 		
TOD Standard, 2013	Pejalan Kaki (<i>Walk</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Kemudahan mengakses pedestrian
		<ul style="list-style-type: none"> • Pedestrian ramah dan aman
	Penggunaan lahan campuran (<i>Mix</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Tata Guna Lahan Komplementer

Sumber	Indikator menurut teori	Variabel
	Berpindah (<i>Transit</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Jarak Berjalan Kaki Menuju Angkutan Umum
	Kepadatan (<i>Density</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Kerapatan penggunaan lahan pada kawasan
Florida TOD Guidebook, 2012	Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Kepadatan bangunan perumahan Ketersediaan pekerjaan Kepadatan pekerja
	Penggunaan Lahan Bercampur (<i>Diversity</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Penggunaan lahan perumahan Penggunaan lahan perkantoran Penggunaan lahan retail

Sumber: Hasil Kajian Pustaka, 2016

2.4. Penelitian Terdahulu Mengenai Konsep *Transit Oriented Development (TOD)*

Kajian terkait penerapan konsep TOD pada suatu kawasan sudah banyak di terapkan di kota-kota di dunia dan juga di Indonesia. Salah satu penelitian yang dijadikan referensi dalam penelitian ini ditulis oleh Ni Luh Asti Widyahari (2014) membahas penerapan konsep TOD ialah penelitian tentang “*Potensi dan Peluang Pengembangan Transit Oriented Development di Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung?*”.

Dalam penelitian tersebut, penulis merumuskan bahwa untuk kriteria dalam penerapan konsep TOD pada kawasan perkotaan Cekungan Bandung terdiri dari pencampuran *land-*

use, dan densitas bangunan. Untuk lebih jelas mengenai kedua kriteria tersebut dapat dilihat pada table dibawah ini:

Tabel 2.9 Variabel Dan Kriteria Berdasarkan Penelitian Terdahulu

No.	Variabel	Kriteria
1.	Pencampuran <i>land-use</i>	Sangat Tinggi (minimal 5 <i>land-use</i>)
		20% hunian 80% Non-hunian
		Tipe Hunian: <i>High-rise, mid-rise apartment</i> , dan kondominium
2.	Densitas Bangunan	Sangat tinggi pada inti, sedikit lebih rendah pada pusat
		Minimal KLB ≥ 4
		Minimal KDB 70%
3.	Karakteristik retail	Skala regional dan pelayanan lokal

Sumber: Widyahari, Ni Luh Asti, 2014

Dari table diatas, diketahui bahwa indikator yang menjadi karakteristik pada kawasan TOD dapat dilihat dari pencampuran *land-use* dan densitas bangunan. Dimana kedua indikator tersebut akan digunakan sebagai referensi indikator yang nantinya akan diliat keterkaitannya dengan indikator dari definisi TOD dan juga karakteristik TOD menurut parah ahli.

2.5. Sintesa Pustaka

Dari literatur yang telah dipaparkan, Transit Oriented Development adalah sebuah konsep pengembangan kota yang berorientasidan terintegrasi pada kawasan disekitar titik transit moda transportasi umum. Dalam penerapannya TOD tidak terikat pada satu moda transportasi maupun kawasan khusus saja, akan tetapi lebih pada hal mendasar yaitu bagaimana sistem transportasi pada suatu kawasan dapat terpadu dan mendukung kebutuhan masyarakat dalam melakukan

pergerakan dari suatu tempat ke tempat lain dengan lebih efisien yang akan berpengaruh terhadap peningkatan nilai guna lahan di sekitar titik transit tersebut.

Berdasarkan penjelasan Transit Oriented Development dari para ahli dan lembaga transportasi tentang definisi dan karakteristik TOD, penulis menemukan beberapa kesamaan dari teori dan karakteristik tentang TOD. Yaitu pertama, kawasan TOD memiliki ciri khas kepadatan tinggi, dimana dipengaruhi oleh tingginya jumlah bangunan dan jumlah pekerjaan yang tersedia pada kawasan yang akan mempengaruhi koefisien dasar bangunan dan koefisien luas bangunan. Kedua, keberagaman penggunaan lahan kawasan TOD menyebabkan beragamnya aktivitas yang terjadi pada kawasan tersebut. Ketiga, pada kawasan TOD terdapat fasilitas pedestrian yang memiliki peran sebagai penghubung antara *transit stop* dengan kawasan disekitarnya. Fasilitas pedestrian ini merupakan kunci dari konsep TOD dimana mendorong masyarakat untuk lebih menggunakan transportasi umum dalam melakukan pergerakan.

Dalam penelitian ini, peneliti fokus pada pengaruh *transit ridership* pada pengguna Bus TransJakarta dan KRL Commuterline terhadap *development area* pada kawasan transit Dukuh Atas dengan memperhatikan kesesuaian kawasan transit dengan kriteria dari konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang terdapat di kawasan tersebut. Berdasarkan dari referensi yang sudah ada, dapat diambil sintesa bahwa dalam mengarahkan peningkatan penerapan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas perlu diketahui mengenai aspek penggunaan lahan di sekitar rencana titik transit. Dari hasil kajian di atas dapat ditarik 3 (tiga) indikator penting terkait dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD), yaitu kepadatan kawasan; penggunaan lahan yang bercampur (*mixuse*); *Pedestran Friendly* atau keramahan kawasan transit untuk pejalan kaki dalam menunjang kegiatan di sekitar kawasan transit.

Ketiga (3) indikator ini merupakan hasil penggabungan antara indikator dan variable yang dihasilkan dari sistem transportasi, definisi TOD, karakteristik TOD, dan penelitian terdahulu. Dan untuk lebih jelasnya, berikut adalah tabel sintesa pustaka dari beberapa kajian yang sudah dilakukan. Untuk lebih jelas mengenai indikator dan varibael yang digunakan dalam penelitian dapat dilihat pada table 2.10 dibawah ini.

Tabel 2.10 Indikator dan Variabel Penelitian

Teori	Sumber	Indikator	Variabel	Sub Variabe	Parameter
<i>Transit Oriented Development</i>	Cervero, 2004, Watson, 2003, , Ditmarr dan Ohland, 2004, TOD Design Guidelines, 2011, Calthorpe, 1993, TOD Standard, 2013, Florida TOD Guidebook, 2012	Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	Kepadatan Penggunaan Lahan	Minimum kepadatan <i>residential</i>	> 110 unit/ha
				Kepadatan pekerjaan (<i>employment density</i>)	> 400 jobs/ha
				Total pekerjaan di sekitar stasiun	60.000 jobs
			Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	-	Minimal 70%
			Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	-	Minimal 2.0

Teori	Sumber	Indikator	Variabel	Sub Variabe	Parameter
	Cervero, 2004, Watson, 2003, , Ditmarr dan Ohland, 2004, TOD Design Guidelines, 2011, Calthorpe, 1993, TOD Standard, 2013, Florida TOD Guidebook, 2012	Penggunaan lahan bercampur (<i>Density</i>)	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	-	Presentase penggunaan lahan: <ul style="list-style-type: none"> • <i>Residential</i> 20% • <i>Non-residential</i> 80%
	Cervero, 2004, Watson, 2003,		Ketersediaan jalur pejalan kaki	-	

Teori	Sumber	Indikator	Variabel	Sub Variabe	Parameter
	, Ditmarr dan Ohland, 2004, TOD Design Guidelines, 2011, Calthorpe, 1993, TOD Standard, 2013, Florida TOD Guidebook, 2012	<i>Pedestrian Friendly (Design)</i>	Konektifitas jalur pejalan kaki	-	Waktu tempuh dari transit stop max. 10 menit
			Kondisi lalu lintas	-	Kecepatan maksimum untuk setiap kendaraan ialah 15 km/jam
			Dimensi jalur pejalan kaki	-	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar pada jalan utama <i>main street</i> minimal 3 meter • Lebar pada <i>residential street/mixed use street</i> minimal 2 meter
				Jalur Pejalan Kaki yang Aman	Penerangan yang memadai dan

Teori	Sumber	Indikator	Variabel	Sub Variabe	Parameter
			Kondisi Jalur Pejalan Kaki		fasilitas penyebrangan jalan
				Jalur Pejalan Kaki yang Nyaman	Peneduhan dapat disediakan melalui berbagai cara antara lain: pepohonan, penghubung bangunan (<i>arcade</i> , kanopi), struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap halte angkutan umum),
				Jalur Pejalan Kaki yang Mudah Diakses oleh Penyandang Disabilitas	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat Bollard • Terdapat <i>Paving tactile</i> atau ubin penunjuk

Sumber: Hasil Kajian Pustaka, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini merupakan pendekatan rasionalistik yang menggunakan rasionalisme dalam penyusunan kerangka konseptualisasi teoritik dan dalam memberikan pemaknaan hasil penelitian (Muhadjir, 2007). Pendekatan rasionalistik merupakan pendekatan yang bersumber dari teori dan kebenaran empirik. Paradigma Rasionalistik (*verstehen*) memandang bahwa realitas sosial itu sebagaimana dipahami oleh peneliti berdasarkan teori-teori yang ada dan didialogkan dengan pemahaman subjek yang diteliti/data empirik. Selain itu pendekatan rasionalistik juga merupakan pendekatan dalam penelitian yang mencoba menganalisis fakta-fakta dan data-data empiris untuk mengidentifikasi faktor – faktor yang mempengaruhi atau menyebabkan terjadinya sesuatu hal.

Pendekatan rasionalistik yang diterapkan dalam penelitian ini menggunakan metode *Empirical Analytic* dan *Theoretical Analytic*. Metode *Empirical Analytic* digunakan dalam penelitian ini karena penelitian ini berdasarkan atas permasalahan dan kondisi yang terjadi pada wilayah penelitian, jadi peneliti dapat mengetahui batasan lingkup yang juga menjadi pertimbangan dalam mengidentifikasi karakteristik kawasan. Kemudian metode *Theoretical Analytic* digunakan untuk melandasi perumusan variabel-variabel yang mempengaruhi pada karakteristik kawasan transit yang nantinya dikaitkan dengan konsep TOD sebelum proses analisis dilakukan, dimana teori-teori tersebut digunakan untuk mendukung fakta lapangan yang digunakan.

Penelitian ini menggunakan teori yang berkaitan dengan karakteristik kawasan TOD yang memiliki kriteria tertentu hingga merumuskan arahan peningkatan kawasan transit Dukuh Atas dengan pendekatan konsep TOD.

Selanjutnya teori-teori TOD yang dijadikan referensi tersebut kemudian dirumuskan menjadi konseptualisasi teoritik yang melahirkan variable penelitian. atau manusia.

3.2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif kuantitatif, penelitian yang menggunakan instrument-instrumen formal, standard dan bersifat mengukur, (Sukmadinata, 2006). Menurut Arikunto (2006) penelitian kuantitatif adalah pendekatan penelitian yang banyak dituntut menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut, serta penampilan hasilnya. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan realita yang ada di suatu masyarakat. (Mantra, 2009).

3.3. Variabel Penelitian

Variabel penelitian merupakan variabel dasar yang dihasilkan dari sintesa tinjauan pustaka yang memiliki ukuran, sehingga dapat ditentukan sifat dari penelitian ini, yaitu kuantitatif. Menurut Ariastita (2011) Variabel merupakan sesuatu yang abstrak, tetapi menunjukkan objek-objek tertentu yang kongkrit. Adapun variabel yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain:

Tabel 3.1 Indikator dan Variabel Penelitian

Indikator	Variabel	Definisi Operasional
Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	Kepadatan penggunaan lahan	Jumlah bangunan residential yang terdapat pada kawasan transit yang dinyatakan dengan bangunan/ha, jumlah pekerjaan yang tersedia pada kawasan transit dan kepadatan pekerja yang dinyatakan dengan pekerja/ha
	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Prosentase rata-rata KDB dihitung dari bangunan yang

Indikator	Variabel	Definisi Operasional
		berdiri di atas kavling yang terdapat pada blok
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Nilai rata-rata KLB dihitung setiap penggunaan lahan pada blok
Penggunaan lahan bercampur (<i>Diversity</i>)	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	Prosentase luas penggunaan lahan <i>residential</i> di dalam kawasan transit.
	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	Prosentase luas penggunaan lahan <i>non-residential</i> di dalam kawasan transit.
<i>Pedestrian Friendly (Design)</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Keberadaan bagian ruang milik jalan yang diperuntukan bagi orang yang berjalan kaki di tiap koridor jalan di dalam wilayah blok yang terdapat pada kawasan transit
	Konektifitas jalur pejalan kaki	Dilihat dari waktu tempuh berjalan kaki dari halte menuju tempat kegiatan yang terdapat pada kawasan transit
	Kondisi lalu lintas	Kondisi lalu lintas bisa dilihat dari VCR jalan di dalam wilayah blok yang terdapat pada kawasan transit
	Dimensi jalur pejalan kaki	Lebar jalur pedestrian di dalam wilayah blok yang terdapat pada kawasan transit
	Kondisi jalur pejalan kaki	Dilihat dari keberadaan fasilitas pendukung yang terdapat pada kawasan transit yang membuat kegiatan berjalan kaki aman, nyaman, dan mudah digunakan bagi penyandang disabilitas

Sumber: Penulis, 2016

3.4. Populasi dan Sampel

Menurut Sugiyono (2007), mengemukakan bahwa populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Sedangkan sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Berdasarkan pernyataan diatas, maka diketahui bahwa populasi dalam penelitian ini ialah para *stakeholder* pada penelitian ini dan bangunan dengan jenis penggunaan lahan yang berada di kawasan transit radius 800 meter.

Dalam menganalisis populasi dan sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini, maka dibagi menjadi 2 teknik sampling, yaitu:

3.4.1. Teknik Analisis Stakeholder

Untuk menjawab sasaran 1, dibutukannya suatu teknik untuk menentukan pihak mana saja yang akan berperan dalam menentukan dan mengarahkan kriteria TOD yang ideal yang dapat di terapkan pada kawasan TOD Dukuh Atas. Untuk pengambilan sample digunakan teknik pengambilan sample yang tidak didasarkan oleh peluang dikarenakan populasi tidak diketahui, atau dengan kata lain digunakan teknik sampling Non Probabilitas. Teknik sampling non probabilitas yang tepat digunakan pada kasus penelitian ini adalah analisis stakeholder.

Stakeholder adalah pihak-pihak-pihak baik perseorangan, kelompok atau institusi yang terkena dampak atas suatu intervensi program, atau dapat pihak-pihak yang dapat mempengaruhi atau dipengaruhi hasil intervensi program tersebut. Stakeholdes adalah orang maupun kelompok yang mempunyai kekuatan untuk mempengaruhi secara langsung masa depan suatu organisasi (Bryson, 2004). Menurut Freeman (1984) mendefinisikan stakeholder sebagai kelompok atau individu yang memengaruhi dan atau dipengaruhi oleh suatu

pencapaian tujuan tertentu. Jadi dapat disimpulkan bahwa stakeholder adalah pihak-pihak yang terkait dengan isu dari konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sedang diangkat sesuai dengan bidangnya masing-masing. Stakeholder dalam hal ini juga dapat disebut sebagai pemangku kepentingan.

Dalam menentukan stakeholder yang tepat dan terkait dalam suatu program dan memungkinkan adanya stakeholder yang tersembunyi ataupun belum teridentifikasi, maka diperlukan suatu analisis untuk menentukan stakeholders. Menurut Mayers (2005) analisis stakeholder merupakan alat untuk mempelajari konteks social dan kelembagaan dengan cara memisahkan peran stakeholder dalam hak, tanggung jawab, pendapatan, dan hubungan. Dalam penelitian ini, analisis stakeholder digunakan untuk penentuan pihak – pihak yang berkompetensi dalam penerapan dan pengembangan konsep *Transit oriented Development* (TOD) pada kawasan transit Dukuh Atas dimana consensus pendapat dari semua stakeholder akan menjadi landasan dalam merumuskan kriteria yang akan digunakan dalam tahapan analisis Delphi selanjutnya. Alat analisis ini berfungsi sebagai untuk mencari informan (*stakeholder*) kunci yang dibutuhkan dalam penelitian ini, dengan memandang konteks atau topik penelitian. Alat analisis ini dapat memberikan informasi awal dan mendasar tentang:

1. Siapa yang akan terkena dampak dari suatu program (dampak positif maupun negatif);
2. Siapa yang dapat mempengaruhi program tersebut (positif maupun negatif);
3. Individu atau kelompok mana yang perlu dilibatkan dalam program tersebut;
4. Bagaimana caranya, serta kapasitas siapa yang perlu dibangun untuk memberdayakan mereka dalam berpartisipasi.

Berikut dibawah ini ilustrasi table pengelompokan stakeholder berdasarkan tingkat kepentingan dan pengaruh.

Tabel 3.2 Stakeholder Mapping

	Pengaruh Rendah	Pengaruh Tinggi
Kepentingan Rendah	Kelompok <i>stakeholder</i> dengan prioritas paling rendah	Kelompok <i>stakeholder</i> yang bermanfaat untuk merumuskan atau menjembatani opini
Kepentingan Tinggi	Kelompok <i>stakeholder</i> yang memiliki kepentingan, namun perlu pemberdayaan	Kelompok <i>stakeholder</i> yang paling kritis

Sumber: UNCS Habitat dalam Yussiandi, 2011

Sebelum dilakukan analisis pengaruh dan kepentingan stakeholders, maka perlu adanya indentifikasi stakeholder yang memiliki kepentingan dalam penelitian ini dan dampak potensial dari masing-masing statakeholder tersebut dilihat dari tingkat kepentingan (*importance*) dan pengaruh (*influence*). Dalam penelitian ini, digunakan kelompok stakeholder yang paling kritis untuk menjadi sampel penelitian, yaitu dengan kepentingan dan pengaruh yang tinggi. Berikut merupakan stakeholder terpilih berdasarkan hasil analisa stakeholder.

1. Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta
2. Dinas Penataan Kota Provinsi DKI Jakarta
3. Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
4. *Institute for Transportation & Development Policy* (ITDP) Indonesia

Dari indentifikasi stakeholders tersebut selanjutnya disusun table kepentingan dan pengaruhnya dalam menentukan dan mengarahkan kriteria TOD yang ideal dari hasil komparasi sehingga output dari ini ialah arahan pengembangan kawasan TOD untuk kawasan transit Dukuh Atas. Hasil analisis

stakeholder tersebut (**Lampiran A**) menghasilkan stakeholder yang diambil sebagai responden dalam wawancara penelitian ini, dimana dipilih 4 stakeholder yang telah mewakili seluruh sector kelompok. Ke empat stakeholder tersebut memiliki tingkat kepentingan dan pengaruh yang tinggi dalam mengidentifikasi dan menganalisis kriteria ideal dari konsep TOD yang sesuai pada kawasan transit Dukuh Atas. Berikut adalah pihak-pihak yang akan menjadi responden pada penelitian ini.

Tabel 3.3 Stakeholder Dalam Penelitian

Jenis Stakeholder	Nama Stakeholder
Pemerintah	Seksi Rencana Pola Ruang, Dinas Penataan Kota DKI Jakarta
	Seksi Manajemen Lalu Lintas angkutan darat, Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta
	Bidang Kelengkapan Prasarana Jalan dan Jaringan Utilitas, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
Swasta	<i>Transport Associate, Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia</i>

Sumber: Hasil Analisis, 2016

3.4.2. Teknik *Purposive Sampling*

Teknik *purposive sampling* ini adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu yakni sumber data yang dianggap paling tahu tentang apa yang diharapkan, sehingga mempermudah peneliti menjelajahi objek atau situasi sosial yang sedang diteliti (Sugiyono, 2008). Selain itu menurut Latham (2007) menjelaskan bahwa teknik *purposive sampling* adalah

pemilihan sampel berdasarkan pemahaman peneliti mengenai populasi, elemennya, dan kebutuhan dari tujuan penelitian.

Teknik *purposive sampling* ini digunakan sebagai data pendukung untuk sasaran 2, dimana digunakan untuk menentukan sampel bangunan dalam mengidentifikasi kepadatan kawasan yang termasuk kepadatan permukiman, kepadatan pekerja dan jumlah pekerja pada setiap blok, serta nilai KLB dan KDB dari masing-masing jenis penggunaan lahan di setiap blok yang termasuk pada kawasan transit Dukuh Atas. Dalam penentuan sampel yang akan digunakan dalam penelitian, peneliti telah merumuskan kriteria dalam pemilihan sampel bangunan di setiap blok pada kawasan transit Dukuh Atas. Kriteria penentuan sampel bangunan antara lain:

- a. Sampel bangunan yang diambil dalam penelitian ini terdiri dari bangunan yang termasuk dalam penggunaan lahan permukiman, perdagangan jasa, perkantoran, campuran serta fasilitas umum di setiap blok di kawasan transit Dukuh Atas.
- b. Sampel bangunan yang dipilih dari penggunaan lahan perumahan merupakan bangunan yang mewakili intensitas kepadatan bangunan perumahan mayoritas dan mendominasi yang teridentifikasi dari setiap blok di kawasan transit Dukuh Atas.
- c. Sampel bangunan yang dipilih dari penggunaan lahan perdagangan dan jasa merupakan bangunan yang mewakili intensitas bangunan perdagangan dan jasa mayoritas dan mendominasi yang teridentifikasi dari setiap blok di kawasan transit Dukuh Atas.
- d. Sampel bangunan yang dipilih dari penggunaan lahan fasilitas umum merupakan bangunan yang mewakili intensitas bangunan fasilitas umum mayoritas dan mendominasi yang teridentifikasi dan dari setiap blok di kawasan transit Dukuh Atas.
- e. Sampel bangunan yang dipilih dari penggunaan lahan perkantoran merupakan bangunan yang mewakili

- intensitas bangunan perkantoran mayoritas dan mendominasi yang teridentifikasi dan dari setiap blok di kawasan transit Dukuh Atas.
- f. Sampel bangunan yang dipilih dari penggunaan lahan campuran merupakan bangunan yang mewakili intensitas bangunan campuran mayoritas dan mendominasi yang teridentifikasi dan dari setiap blok di kawasan transit Dukuh Atas.
 - g. Jumlah sampel bangunan disesuaikan dengan keberagaman intensitas bangunan masing-masing jenis penggunaan lahan di setiap kawasan transit sehingga representative terhadap keadaan populasi di kawasan transit Dukuh Atas.

Untuk sampel yang dipilih pada penelitian dapat dilihat pada pembahasan proses pengambilan sampel di **Lampiran C**. Adapun jumlah sampel bangunan dalam mengidentifikasi karakteristik bangunan masing-masing jenis penggunaan pada sasaran 2 dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 3.4 Jumlah Sampel Bangunan Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

No	Penggunaan Lahan	Sampel Bangunan	Sampel Total
1.	Permukiman	14	37
2.	Perdagangan Jasa	7	
3.	Perkantoran	8	
4.	Campuran	2	
5.	Fasilitas Umum	6	

Sumber: Penulis, 2016

3.5. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan teknik atau cara yang dilakukan untuk mengumpulkan data. Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian (Gulo, 2002). Metode pengumpulan data disusun berdasarkan dengan variabel penelitian yang membutuhkan berbagai jenis data, sehingga hasil penelitian sesuai dengan sasaran. Metode pengumpulan data terbagi atas dua jenis, yaitu metode pengumpulan data primer dan metode pengumpulan data sekunder.

3.5.1. Metode Pengumpulan Data Primer

Metode pengumpulan data primer dilakukan oleh peneliti langsung kepada objek penelitian. Metode ini bertujuan untuk mendapatkan data faktual. Metode pengumpulan data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi dan wawancara.

Observasi pada penelitian ini dilakukan dalam dua tahap, yaitu pada saat pra-penelitian dan saat penelitian berlangsung. Pada tahap pra penelitian dilakukan observasi mengenai gambaran umum wilayah, sedangkan pada saat penelitian berlangsung dilakukan dokumentasi terhadap temuan-temuan di lapangan yang berpengaruh terhadap penelitian ini, terutama terkait indikator dan variabel penelitian. Dalam penelitian ini, kegiatan observasi dilakukan untuk memperoleh data dari beberapa variable yang digunakan dalam penelitian khususnya variable yang termasuk dalam indikator *pedestrian friendly*. Jenis observasi yang digunakan dalam penelitian ini ialah observasi terstruktur. Menurut Sugiyono (2008), observasi terstruktur adalah observasi yang telah dirancang secara sistematis, tentang apa yang akan diamati, di mana tempatnya. Jadi, observasi terstruktur dilakukan apabila peneliti telah mengetahui dengan pasti tentang variabel apa yang akan diamati. Pedoman wawancara

terstruktur atau angket tertutup dapat juga digunakan sebagai pedoman untuk melakukan observasi.

Langkah-langkah observasi terstruktur ialah sebagai berikut:

- a. Tentukan terlebih dahulu tujuan observasi secara jelas dan terperinci.
- b. Buatlah inventarisasi pola tingkah laku pada butir 1 di atas secara terperinci mulai dari penampilan tingkah laku yang paling sederhana sampai penampilan tingkah laku yang paling kompleks
- c. Tuangkanlah inventarisasi pola tingkah laku tsb. Dalam suatu lembar rekaman observasi (*recording sheet*) sekaligus dengan frekuensi, durasi dan keterangan-keterangan lain
- d. Lembar observasi beserta lembar rekaman tadi sebelum dipergunakan dalam penelitian yang sesungguhnya harus dicoba terlebih dahulu melalui suatu *trial observation*.
- e. Di dalam observasi percobaan ini usahakan agar baik participant, setting maupun gejala tingkah lakunya mendekati atau sama dengan yang diteliti
- f. Setelah dilakukan percobaan lembar observasi dan lembar rekaman bila perlu diadakan perbaikan-perbaikan agar lebih sempurna
- g. Setelah ke lima langkah tersebut dilakukan, sudah siap untuk melakukan observasi pada penelitian yang sesungguhnya

Metode pengumpulan data primer kedua yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara. Wawancara dilakukan dalam rangka memenuhi kebutuhan data dari masing-masing variabel yang telah dilakukan. Jenis wawancara yang dilakukan ialah dengan model terstruktur. Menurut Sugiyono (2010) wawancara terstruktur (*structured interview*) digunakan sebagai teknik pengumpulan data bila peneliti telah mengetahui dengan pasti tentang informasi apa yang akan diperoleh. Oleh karena itu, dalam melakukan wawancara pewawancara telah menyiapkan instrumen penelitian berupa pertanyaan-pertanyaan tertulis yang alternatif jawabannya pun

telah disiapkan. Dengan wawancara terstruktur ini, setiap responden diberi pertanyaan yang sama dan pengumpul data mencatatnya.

Langkah-langkah wawancara terstruktur ialah sebagai berikut:

- a. Menetapkan kepada siapa wawancara itu dilakukan;
- b. Menyiapkan pokok-pokok masalah yang akan menjadi bahan pembicaraan;
- c. Mengawali atau membuka alur wawancara;
- d. Melangsungkan alur wawancara;
- e. Mengkonfirmasi ikhtisar hasil wawancara dan mengakhirinya;
- f. Menuliskan hasil wawancara ke dalam catatan lapangan;
- g. Mengidentifikasi tindak lanjut hasil wawancara yang diperoleh.

Tabel 3.5. Teknik Pengumpulan Data Primer

Data	Sumber Data	Teknik
Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki di Setiap Blok di Kawasan Transit Dukuh Atas	Wilayah penelitian	Observasi Terstruktur
Konektifitas Jalur Pejalan Kaki di Setiap Blok di Kawasan Transit Dukuh Atas	Wilayah penelitian	Observasi Terstruktur
Dimensi Jalur Pejalan Kaki di Setiap Blok di Kawasan Transit Dukuh Atas	Wilayah penelitian	Observasi Terstruktur
Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Setiap Blok di Kawasan Transit Dukuh Atas	Wilayah penelitian	Observasi Terstruktur
Variabel-variabel konsep TOD yang sesuai dengan karakteristik kawasan transit Dukuh Atas	Pemerintah Swasta	Wawancara Terstruktur

Sumber: Penulis, 2016

3.5.2. Metode Pengumpulan Data Sekunder

Metode pengumpulan data sekunder merupakan pengumpulan data, informasi, dan peta kepada sejumlah instansi dan literatur terkait, dimana metode pengumpulan data sekunder dalam penelitian ini terdiri atas:

a. Survei Instansi

Survei instansi adalah salah satu cara pengumpulan data dengan mengunjungi instansi-instansi yang memiliki data-data relevansi dengan penelitian ini yang berupa data sekunder atau dokumen-dokumen yang dimiliki oleh dan Badan Perencanaan Pembangunan Propinsi DKI Jakarta, Dinas Tata Ruang DKI Jakarta, Dinas Bina Marga DKI Jakarta, serta instansi lainnya.

b. Survei Literature

Study literature (kajian pustaka) merupakan penelusuran literatur yang bersumber dari buku, media, pakar ataupun dari hasil penelitian orang lain yang bertujuan untuk menyusun dasar teori yang digunakan dalam melakukan penelitian. Pada penelitian ini, survey literature bertujuan untuk mendapatkan bahan referensi yang membahas terkait konsep TOD.

3.6. Metoda Analisis Data

Tahapan analisis dalam penelitian ini meliputi empat sasaran penelitian yang memiliki input data dan teknik analisis data tersendiri. Adapun rangkuman tahap analisis dapat dilihat pada Tabel 3.6.

Tabel 3.6 Tahap Analisis Data

Sasaran Penelitian	Teknik Analisis	Output
Mengeksplorasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan	Analisa Delphi	Kriteria ideal yang menjadi dasar pengembangan

Sasaran Penelitian	Teknik Analisis	Output
kawasan transit Dukuh Atas		pada kawasan transit Dukuh Atas yang berbasis TOD
Mengidentifikasi karakteristik kawasan transit Dukuh Atas	Analisa statistic deskriptif	Karakteristik eksisting dari kawasan transit
Menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria kawasan berbasis TOD.	Analisa Statistik Deskriptif	Evaluasi dari kondisi eksisting kawasan dengan kriteria konsep TOD, di kawasan transit.
	<i>Analisa Spatial Query</i>	Peta koreksi tentang kesesuaian karakteristik eksisting pada blok-blok pada kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria konsep TOD
Merumuskan arahan peningkatan pengembangan kawasan transit Dukuh Atas berbasis konsep TOD.	Analisa Deskriptif	Arahan pengembangan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas

Sumber: Penulis, 2016

3.7. Teknik Analisis Data

3.7.1. Mengeksplorasi Kriteria-Kriteria Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Yang Sesuai Dengan Kawasan Transit Dukuh Atas

Untuk mengetahui standar kriteria TOD mana saja yang dapat di gunakan dalam menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit Dukuh Atas dengan konsep TOD, maka diperlukan kegiatan analisis Delphi terlebih dahulu. Menurut Helmer (1963) analisa Delphi mewakili alat komunikasi yang sangat berguna diantara kelompok para ahli dan juga memfasilitasi formasi penentuan atau keputusan kelompok. Jadi analisis Delphi adalah jenis teknik analisis yang digunakan dalam explorasi yang kreatif dan reliable mengenai ide-ide atau produksi informasi dalam penentuan keputusan, seperti kebijakan yang ditujukan kepada para stakeholder yang telah terpilih berdasarkan analisis stakeholder yang telah dilakukan sebelumnya.

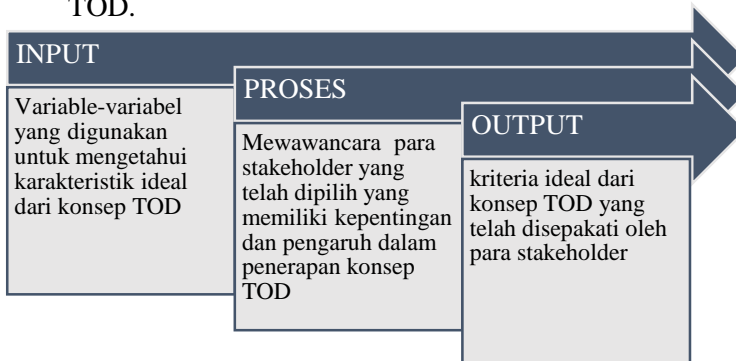
Pada tahap ini dilakukan analisis terhadap kriteria dari variable-variabel konsep TOD yang menjadi karakteristik eksisting dari kawasan transit Dukuh Atas yang dihasilkan dari wawancara pada responden terkait yang telah mencapai konsensus. Bila belum mencapai konsensus, akan dilakukan iterasi hingga dihasilkan kriteria-kriteria yang konsensus antar responden terkait. Hasil dari analisis Delphi adalah kriteria ideal yang menjadi standard pada kawasan transit Dukuh Atas yang berbasis TOD.

Dalam analisis Delphi, ada beberapa tahap yang dilakukan yaitu:

1. Spesifikasi permasalahan
Menentukan isu permasalahan yang akan diangkat dan dikomentari oleh para responden.
2. Merumuskan kuesioner I
Menentukan item-item mana yang akan diajukan dalam kuesioner yang berupa daftar pertanyaan untuk dipakai pada putaran pertama dan selanjutnya.

3. Wawancara Delphi putaran I
Responden yang akan diwawancara dalam tahapan analisis Delphi ini merupakan responden yang telah terpilih melalui analisis stakeholder. Pada tahap ini peneliti memegang prinsip anomalitas Delphi, dimana semua responden memberikan tanggapan secara terpisah dan anonim responden (responden satu tidak mengetahui responden lainnya) benar-benar dijaga. Pertanyaan yang ditanyakan pada saat wawancara berasal dari kriteria variable-variabel penelitian yang telah dirumuskan dari kajian pustakan yang tujuannya untuk mengetahui kriteria ideal dari variable-variabel konsep TOD pada kawasan transit yang berbasis TOD. Selain itu, teknik analisis Delphi juga memungkinkan untuk menghasilkan variable-variabel baru yang berpengaruh dalam penentuan kawasan transit yang berbasis TOD pada kawasan transit Dukuh Atas. Dalam mewawancarai responden, peneliti menggunakan panduan diskusi untuk membantu peneliti dan responden dalam proses wawancara Delphi.
4. Analisis hasil putaran I
Langkah – langkah yang dilakukan pada tahap ini meliputi:
 - a. Mengumpulkan dan memverifikasi hasil pendapat responden.
 - b. Mengintrepetasikan kecenderungan responden.
 - c. Mengeliminasi pertanyaan – pertanyaan yang tidak diperlukan lagi pada putaran berikutnya.
 - d. Menyusun pertanyaan untuk kuesioner selanjutnya dan mengkomunikasikan hasil analisis putaran I pada responden.
5. Pengembangan kuesioner selanjutnya
Teknik analisis Delphi akan berlangsung lebih dari I putaran. Sebagai kelanjutan dari putaran I, maka dilakukan penyusunan pertanyaan – pertanyaan dalam kuesioner untuk putaran berikutnya (2, 3, dan seterusnya) dengan

catatan bahwa hasil dari putaran sebelumnya dijadikan dasar untuk putaran selanjutnya. Penggalian pendapat dalam tahap iterasi ini, penilaian setiap responden dihimpun dan dikomunikasikan kembali kepada semua responden sehingga berlangsung proses belajar social dan dimungkinkannya berubahnya penilaian awal. Iterasi terhenti jika telah terjadi consensus, namun jika tidak terjadi consensus maka yang terpenting adalah mengetahui posisi masing – masing responden terhadap masalah yang diajukan. Pada tahap analisis ini akan diperoleh consensus dari para responden terkait kriteria ideal dari variable – variable konsep TOD pada kawasan transit yang berbasis TOD.



Gambar 3.1. Proses Analisis Delphi Pada Sasaran I

Sumber: Penulis, 2016

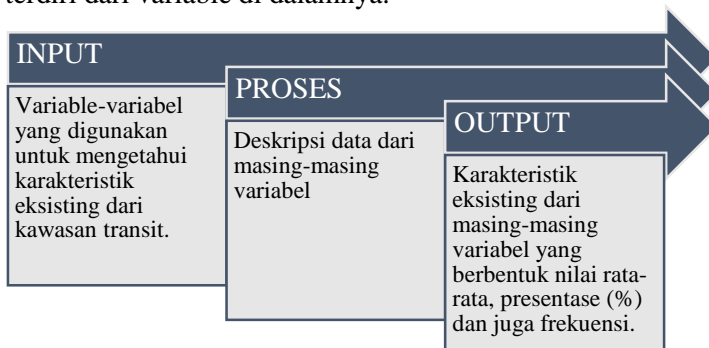
Dari diagram diatas diketahui bahwa objek yang di teliti pada sasaran ini kesepakatan antar stakeholder yang telah terpilih dalam merumuskan kriteria ideal dari konsep TOD yang akan diterapkan pada kawasan transit Dukuh Atas. Dimana kriteria tersebut didapatkan dari banyaknya consensus yang terjadi dari setiap variable yang terdapat pada lembar kuesioner. Sehingga bentuk rekomendasi dari setiap stakeholder nanti pada tahap analisa selanjutnya akan digunakan dan dijadikan bahan pertimbangan dalam

perumusan arahan pengembangan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas, Jakarta.

3.7.2. Mengidentifikasi Karakteristik Kawasan Transit Dukuh Atas

Dalam mengidentifikasi karakteristik kawasan transit Dukuh Atas digunakan analisa statistic deskriptif. Menurut Iqbal Hasan (2001) menjelaskan bahwa statistik deskriptif adalah bagian dari statistika yang mempelajari cara pengumpulan data dan penyajian data sehingga mudah dipahami. Statistika deskriptif hanya berhubungan dengan hal menguraikan atau memberikan keterangan-keterangan mengenai suatu data atau keadaan. Dengan kata statistika deskriptif berfungsi menerangkan keadaan, gejala, atau persoalan. Penarikan kesimpulan pada statistika deskriptif (jika ada) hanya ditujukan pada kumpulan data yang ada.

Objek yang di teliti pada sasaran ini ialah karakteristik kawasan transit yang meliputi indikator pola penggunaan lahan campuran, kepadatan penggunaan lahan kawasan transit dan *pedestrian friendly* di kawasan transit Dukuh Atas. Untuk mendeskripsikan gambaran objek yang diteliti maka perlu ada penjabaran lebih lanjut dari indikator – indikator tersebut yang terdiri dari variable di dalamnya.



Gambar 3.2. Proses Analisis Deskriptif Pada Sasaran II

Sumber: Penulis, 2016

Tabel 3.7 Identifikasi Karakteristik Kawasan Transit

Input	Proses	Output
Kepadatan penggunaan lahan	Intrepetasi/deskripsi dari data – data yang telah didapatkan berdasarkan variable – variable yang telah dipilih pada proses input	karakteristik kepadatan kawasan transit Dukuh Atas
Koefisien Dasar Bangunan (KDB)		
Koefisien Lantai Bangunan (KLB)		
Penggunaan lahan <i>Residential</i>	Intrepetasi/deskripsi dari data – data yang telah didapatkan berdasarkan variable – variable yang telah dipilih pada proses input	karakteristik penggunaan lahan pada kawasan transit Dukuh Atas
Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>		
Ketersediaan jalur pejalan kaki	Intrepetasi/deskripsi dari data – data yang telah didapatkan berdasarkan variable – variable yang telah dipilih pada proses input	karakteristik pedestrian pada kawasan transit Dukuh Atas
Konektifitas jalur pejalan kaki		
Kondisi lalu lintas		
Dimensi jalur pejalan kaki		
Kondisi jalur pejalan kaki		

Sumber: Penulis, 2016

Input pada indikator pertama yaitu kepadatan kawasan terdiri dari variable KLB (Koefisien Luas Bangunan) untuk melihat luas setiap bangunan pada kawasan transit, KDB (Koefisien Dasar bangunan) untuk melihat prosentase perbandingan jumlah luas lantai dasar bangunan terhadap luas diperpetakan atau luas daerah perencanaan, dan variable kepadatan penggunaan lahan untuk melihat intensitas jumlah bangunan perumahan dan juga ketersediaan pekerjaan yang

terdapat pada kawasan transit. Sehingga didapatkanlah output berupa karakteristik kepadatan kawasan transit Dukuh Atas.

Input pada indikator kedua yaitu penggunaan lahan bercampur (*mix-use*) pada kawasan yang mengacu pada variable penggunaan lahan *residential* (permukiman) dan variabel penggunaan lahan *non-residential*. Sehingga didapatkanlah output berupa karakteristik penggunaan lahan pada kawasan transit Dukuh Atas.

Input pada indikator ketiga yaitu design (*pedestrian friendly*) menjelaskan tentang pergerakan penggunaan Bus Transjakarta dan juga moda krl yang menggunakan pedestrian disekitar titik transit yang dimana dipengaruhi oleh variable ketersediaan jalur pejalan kaki, konektivitas jalur pejalan kaki, kondisi lalu lintas, dimensi jalur pejalan kaki dan kondisi jalur pejalan kaki. Sehingga didapatkanlah output berupa karakteristik pedestrian pada kawasan transit Dukuh Atas.

Input pada indikator keempat yaitu fasilitas penunjang menjelaskan tentang fasilitas pendukung yang bisa dimanfaatkan atau digunakan oleh pejalan kaki yang dimana menurunkan variable ketersediaan tempat parkir. Sehingga didapatkanlah output berupa karakteristik fasilitas pendukung yang mempengaruhi pada kawasan transit Dukuh Atas.

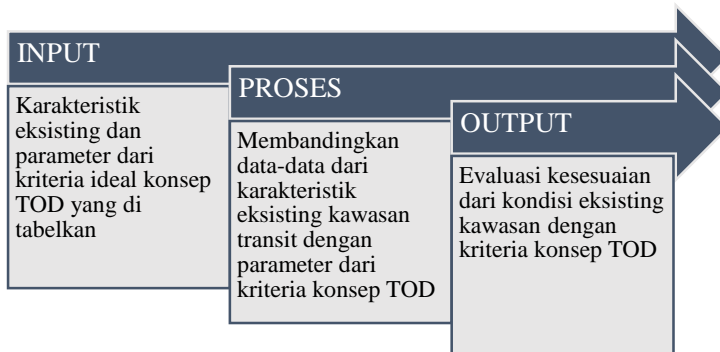
Berdasarkan proses dari keempat indikator tersebut, didapatkan 4 (empat) output dari masing-masing indikator, yakni karakteristik kepadatan kawasan transit, karakteristik penggunaan lahan pada kawasan transit, dan karakteristik pedestrian pada kawasan transit Dukuh Atas. Sehingga dapat disimpulkan output dari sasaran 2 ialah data tentang karakteristik eksisting dari kawasan transit Dukuh Atas.

3.7.3. Menganalisis Kesesuaian Karakteristik Kawasan Transit Dengan Kriteria Kawasan Berbasis TOD

Untuk mengetahui wilayah mana saja yang termasuk dalam radius 800 meter dari titik transit yang belum sesuai dan sudah sesuai pada kawasan transit Dukuh Atas berdasarkan

kriteria dari TOD, maka dipilihlah teknik analisa Statistic Deskriptif ini untuk menjawab sasaran 3 (tiga) pada penelitian ini.

Proses penentuan kesesuaian kawasan transit tersebut dilakukan dengan mentabulasikan kriteria ideal TOD dan karakteristik eksisting yang telah didapatkan pada proses sebelumnya. Dari kriteria dan karakteristik kawasan transit yang telah di tabulasikan, kemudian dibandingkan satu persatu variable pada karakteristik eksisting dengan parameter dari kriteria ideal dari konsep TOD.



Gambar 3.3. Proses Analisis Statistik Deskriptif Pada Sasaran III

Sumber: Penulis, 2016

Setelah mendapatkan data tentang kesesuaian karakteristik eksisting dari kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria konsep TOD, tahap selanjutnya ialah melakukan evaluasi keseluruhan dari setiap variable menjadi evaluasi per indikator. Teknik analisis yang digunakan adalah analisis *Spatial Query* pada software ArcGIS. Query atau analisis pelacakan data merupakan fasilitas yang digunakan untuk mengetahui indikator mana saja dalam satu kawasan blok yang sudah sesuai dengan kriteria konsep TOD.

3.7.4. Merumuskan Arahan Peningkatan Pengembangan Kawasan Transit Dukuh Atas Berbasis Konsep TOD

Setelah menjawab ketiga (3) sasaran dalam penelitian ini maka hasil dari analisis sasaran ketiga (3) akan dijadikan input dalam sasaran ini untuk merumuskan arahan peningkatan penerapan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas dengan menggunakan alat analisis deskripsi.

Oleh karena itu, tujuan dari analisa deskriptif pada sasaran IV ini adalah untuk mendapatkan arahan pengembangan kawasan transit Dukuh Atas pedekatan konsep TOD dengan hasil penelitian yang telah didapatkan berdasarkan kesesuaian kawasan dan prioritas pengembangan kawasan yang seharusnya diterapkan pada kawasan transit Dukuh Atas.

3.8. Tahapan Penelitian

Penelitian ini terbagi menjadi beberapa tahapan dalam pelaksanaannya. Tahapan-tahapan tersebut antara lain sebagai berikut:

1. Perumusan Masalah

Langkah awal dalam penelitian ini adalah dengan melakukan identifikasi terhadap permasalahan dan isu strategis yang akan diangkat. Selanjutnya, akan disusun rancangan penelitian untuk menjawab permasalahan penelitian, yang dimulai dengan mengeksplorasi aspek-aspek yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas, mengidentifikasi karakteristik eksisting kawasan transit Dukuh Atas, menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria konsep TOD dan merumuskan arahan peningkatan penerapan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas, Jakarta.

2. Studi Literatur

Tahap kedua dalam penelitian ini adalah melakukan studi literatur. Studi literatur digunakan untuk mendapatkan

instrumen penelitian, baik berupa indikator maupun variabel. Literatur yang dikumpulkan berkaitan dengan teori-teori yang berkaitan dengan lingkup pembahasan dari penelitian. Beberapa contoh literatur yang digunakan adalah buku, jurnal, artikel, konsep, studi kasus, dan hal-hal lainnya yang dapat menjadi pustaka. Indikator dan variabel yang dicari merupakan hal-hal yang berkaitan dengan penentuan lokasi kampung budaya.

3. Pengumpulan Data

Setelah didapatkan variabel dan indikator penelitian, tahap selanjutnya adalah pengumpulan data. Tahapan ini merupakan bagian awal dari rangkaian proses analisa yang akan dilakukan pada tahapan selanjutnya. Jenis data yang akan dikumpulkan menyesuaikan dengan indikator dan variabel penelitian. Dalam pengumpulan data, akan digunakan beberapa teknik yang disesuaikan dengan kebutuhan data. Tingkat validitas dari data yang didapatkan akan mempengaruhi hasil dari proses analisa serta output akhir penelitian.

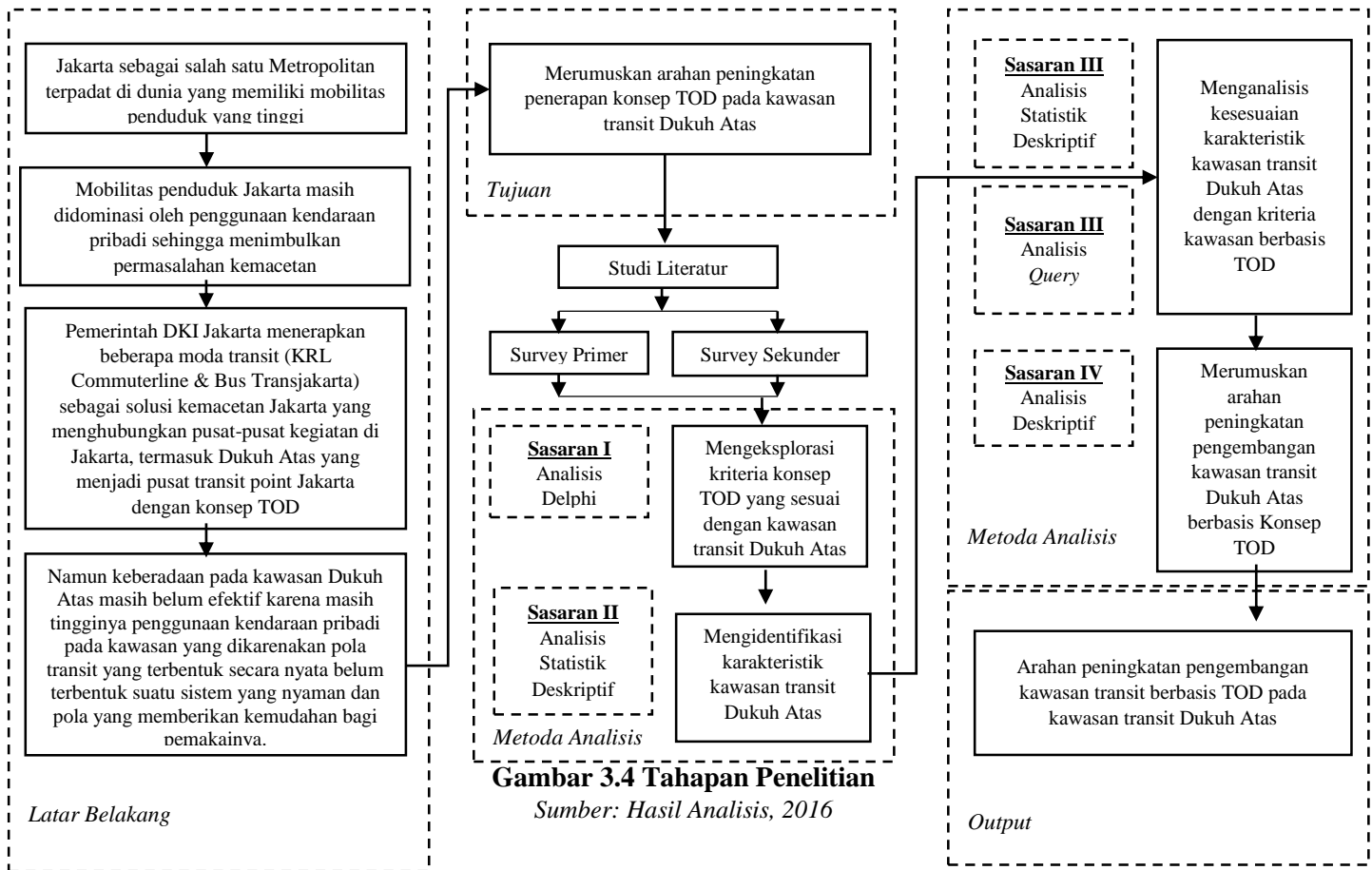
4. Analisis dan Perumusan Arah

Setelah data diperoleh, kemudian dilakukan pengolahan data dan proses analisa. Analisa dilakukan berdasarkan studi literature sesuai dengan output sasaran yang dicapai yang telah ada pada desain penelitian yang dibuat. Adapun tahapan analisa dalam penelitian ini adalah mengeksplorasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas, mengidentifikasi karakteristik kawasan transit Dukuh Atas, kemudian menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria kawasan berbasis TOD, dan terakhir ialah merumuskan arahan peningkatan pengembangan kawasan transit Dukuh Atas berbasis TOD. Masing-masing tahapan tersebut menggunakan teknik analisis yang berbeda. Untuk mengidentifikasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas digunakan analisis Delphi. Setelah itu, untuk mengetahui karakteristik eksisting dari

kawasan transit, digunakan analisis statistic deskriptif. Output dari analisis statistic deskriptif dan Delphi ini akan digunakan untuk input analisis kesesuaian kawasan transit dengan kriteria konsep TOD dimana menggunakan analisis statistic deskriptif. Setelah itu, hasil dari analisis statistic deskriptif akan dijadikan input teknik analisis *spatial query* pada ArcGIS untuk mengetahui sejauhmana kesesuaian blok – blok pada kawasan transit Dukuh Atas dengan konsep TOD. Teknik analisis Triangulasi akan digunakan untuk merumuskan arahan peningkatan pengembangan kawasan transit Dukuh Atas dengan pendekatan konsep TOD.

5. Penarikan Kesimpulan

Setelah tahap analisa dilakukan selanjutnya dilakukan penarikan kesimpulan untuk menentukan jawaban atas rumusan masalah yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam proses penarikan kesimpulan ini, diharapkan dapat tercapai tujuan akhir penelitian yaitu arahan peningkatan pengembangan kawasan transit Dukuh Atas berbasis TOD.



Gambar 3.4 Tahapan Penelitian

Sumber: Hasil Analisis, 2016

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

Gambaran umum wilayah penelitian menjelaskan tentang batas administrasi wilayah penelitian dan presentase luas wilayah administrasi berdasarkan luasannya di wilayah penelitian. Batas administrasi wilayah penelitian menggambarkan batasan administrasi dari radius kawasan transit yang menjadi wilayah penelitian.

4.1.1 Lingkup Wilayah Administrasi Penelitian

Kawasan transit Dukuh Atas merupakan kawasan bisnis yang terletak di segitiga emas bisnis Jakarta. Kawasan yang diarahkan sebagai pusat kegiatan primer di Jakarta ini merupakan pusat dari kegiatan perekonomian, pemerintahan, dan pendidikan. Kawasan transit Dukuh Atas termasuk dalam wilayah Administratif dari 2 Kecamatan dan 4 Kelurahan.

Adapun batas fisik dan administrasi kawasan transit Dukuh Atas adalah sebagai berikut:

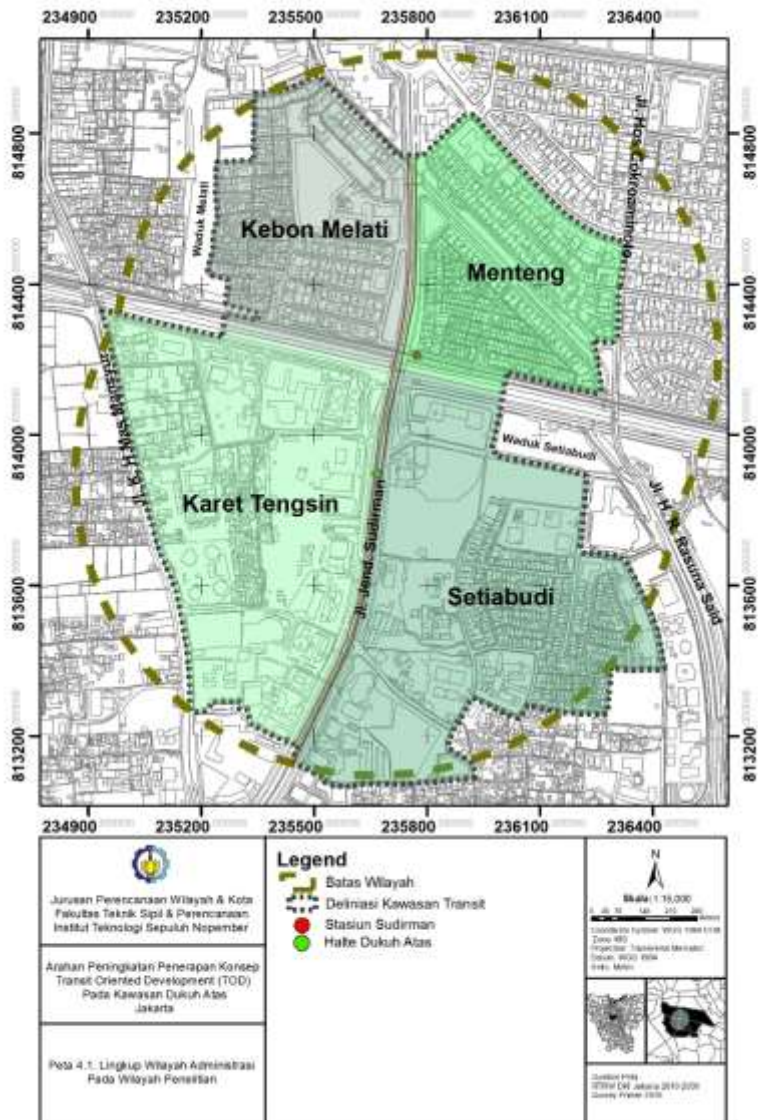
- Utara : Bundaran Hotel Indonesia, Kelurahan Kebon Kacang dan Kelurahan Gondangdia
- Timur : Jalan Hos Cokroaminoto, Waduk Setiabudi, dan Jalan HR Rasuna Said
- Selatan : Jalan Prof. Dr. Satrio dan Kelurahan Bendungan Hilir
- Barat : Jl. KH. Mas Mansyur dan Waduk Melati



Gambar 4.1. Kondisi Wilayah Studi

Sumber: Skyscrapercity.com, 2016

Lingkup wilayah penelitian adalah kawasan radius delapan ratus (800) meter dari masing-masing *transit stop* yang ditinjau dalam penelitian ini. Lingkup wilayah yang ditinjau dari radius kawasan menyebabkan lingkup administrasi wilayah penelitian tidak diwakili oleh hanya satu wilayah admisnitrasi. Radius kawasan sekitar stasiun yang ditinjau adalah 800 meter (delapan ratus meter), sehingga apabila dihitung menggunakan rumus lingkaran $A = \pi r^2$ maka luas kawasan di masing-masing titik adalah 2.540.110,29 m² atau 254,011 ha. Peneliti kemudian membuat wilayah deliniasi dari radius delapan ratus (800) meter dari *titik transit*, dimana diperoleh luasan dari wilayah deliniasi pada wilayah penelitian adalah 1.782.305.41 m² atau 178,23 ha. Pada Peta 4.1 dan tabel 4.1 dijabarkan lingkup administrasi dan luasannya di masing-masing kelurahan wilayah penelitian.



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Tabel 4.1 Luas Wilayah Administrasi Penelitian

Kecamatan	Kelurahan	Total Luas (Ha)	Luasan dalam deliniasi kawasan (Ha)	Persentase luasan deliniasi kawasan dalam kelurahan (%)
Tanah Abang	Kebon Melati	126,62	33,32	26,31
	Karet Tengsin	152,77	56,91	37,25
Setiabudi	Setiabudi	67,22	59,54	88,57
Menteng	Menteng	241,02	30,45	12,63

Sumber: Badan Pusat Statistik DKI Jakarta dan diolah, 2016

4.1.2 Gambaran Umum Transportasi di Wilayah Penelitian

4.1.2.1 Kondisi Lalu Lintas di Wilayah Penelitian

Jl. Jendral Sudirman merupakan jalan utama yang membelah kawasan dan terbagi menjadi 2 jalur, yakni jalur cepat dan jalur lambat. Jalan Jenderal Sudirman terletak di wilayah Jakarta Selatan dengan panjang 1.053m, lebar 40m, dan luas 42.120m². Jalan Jenderal Sudirman menghubungkan beberapa wilayah, meliputi: pusat perkantoran dan kawasan komersial. Sebagai kawasan yang berfungsi sebagai pusat perkantoran, komersial untuk skala pelayanan regional, kawasan transit Dukuh Atas memiliki karakteristik tarikan yang sangat tinggi setiap harinya sehingga mengakibatkan kemacetan pada saat *rush hour*.

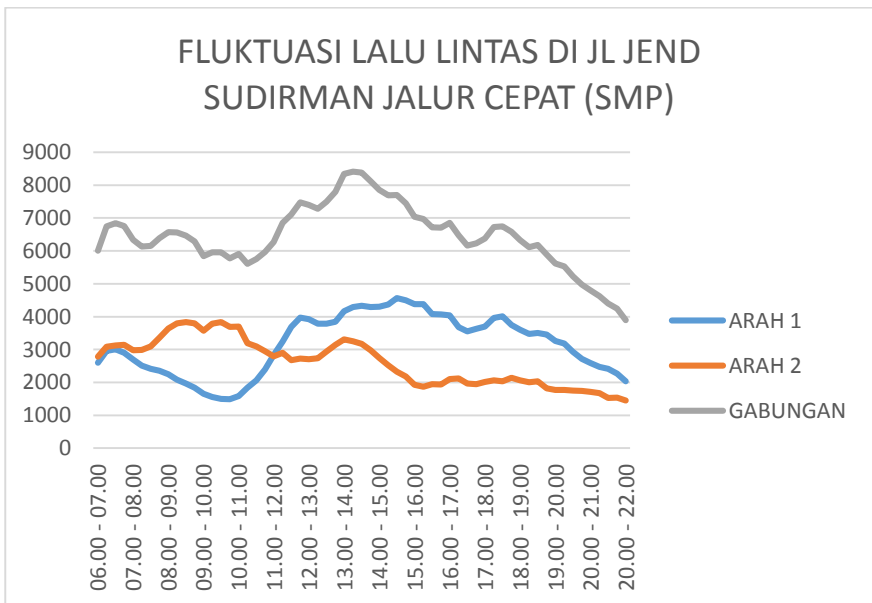


Gambar 4.2 & Gambar 4.3 Kondisi Lalu Lintas di Wilayah Studi

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan dan Transportasi Propinsi DKI Jakarta pada tahun 2014, diketahui bahwa presentase jumlah volume kendaraan yang masuk kedalam kawasan transit Dukuh Atas yang berasal dari Jalan Jendral Sudirman ialah sebesar >60%. Kinerja jalan pada ruas Jalan Jendral Sudirman yang melewati kawasan transit Dukuh Atas mencapai Level of Service (LoS) rata-rata pada tingkat LoS E pada ruas jalur cepat dan juga LoS

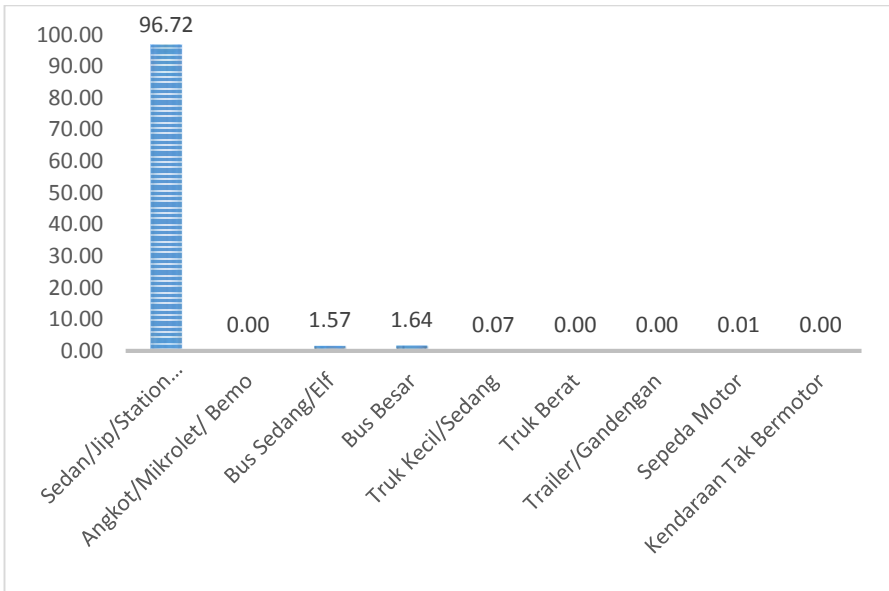
F pada ruas jalur lambat. Dari data Dishubtrans DKI Jakarta yang telah diolah (2014) diketahui bahwa jam tersibuk pada ruas Jl Jend Sudirman Jalur Cepat arah Thamrin ke Semanggi (Arah 1) adalah pada peak sore jam 14.30 – 15.30 sebesar 5097 smp/jam disamping peak pagi dan sore dengan masing – masing 3361 smp/jam pada jam 06.30 – 07.30 dan 4888 smp/jam pada jam 15.15 – 16.15. Sementara untuk arah Semanggi – Thamrin (Arah 2) jam tersibuk terjadi pada peak pagi jam 09.30 – 10.30 sebesar 4282 smp/jam disamping peak siang dan sore sebesar 3688 smp/jam pada jam 13.00 – 14.00 dan 2393 smp/jam pada jam 17.45 – 18.45. Untuk grafik gabungan, total volume kendaraan dua arah tertinggi pada jam 13.15 – 14.15 sebesar 8410 smp/jam.



**Gambar 4.4 Fluktuasi Volume Kendaraan Pada Jl.
Jendral Sudirman Jalur Cepat**

Sumber: Dishubtrans DKI Jakarta, diolah 2014

Sementara itu komposisi jumlah kendaraan dengan prosentase lalu lintas tertinggi adalah mobil sebesar 96,72 % dan Bus Sedang/elf sebesar 1,57 % dari seluruh prosentase kendaraan di Jl Jend Sudirman Jalur Cepat. Selain itu untuk kendaraan lainnya prosentase masing – masing tidak mencapai dari 0,1% kecuali untuk bus sedang/elf dan bus besar yang mempunyai prosentase masing – masing sebesar 1,57% dan 1,64%.

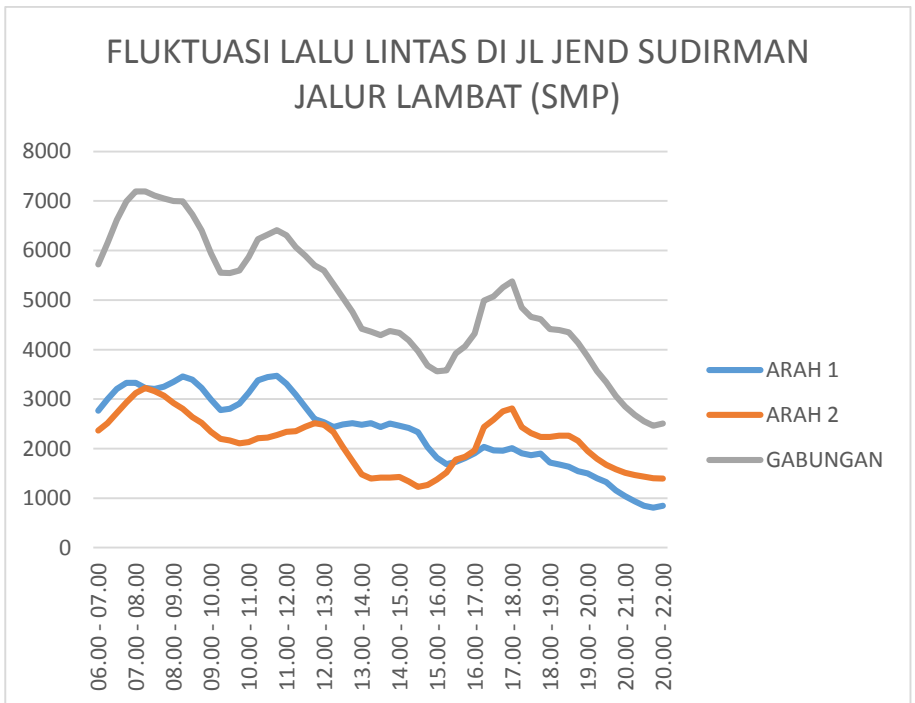


Gambar 4.5 Komposisi Kendaraan Pada Jl. Jendral Sudirman Jalur Cepat

Sumber: Dishubtrans DKI Jakarta, diolah 2014

Sedangkan jam tersibuk pada ruas Jl Jend Sudirman Jalur Lambat arah Thamrin ke Semanggi (Arah 1) adalah pada peak siang jam 10.45 – 11.45 sebesar 3875 smp/jam disamping peak pagi dan sore dengan masing – masing 3861 smp/jam

pada jam 08.15 – 09.15 dan 2273 smp/jam pada jam 16.15 – 17.15. Sementara untuk arah Semanggi – Thamrin (Arah 2) jam tersibuk terjadi pada peak pagi jam 07.15 – 08.15 sebesar 3596 smp/jam disamping peak siang dan sore dengan masing – masing 2812 smp/jam pada jam 11.45 – 12.45 dan 3134 smp/jam pada jam 17.00 – 18.00. Untuk grafik gabungan total volume kendaraan dua arah tertinggi terjadi pada jam 07.15 – 08.15 sebesar 7194 smp/jam.

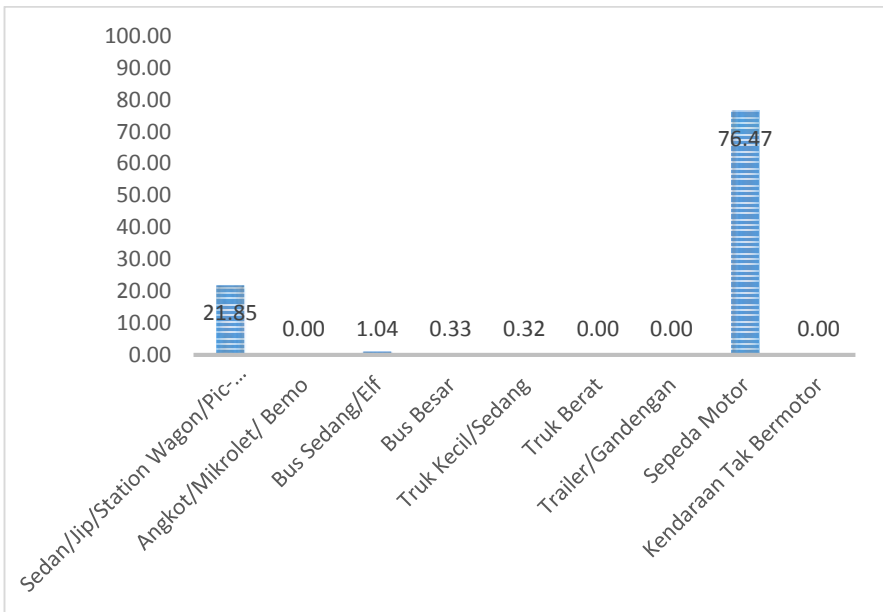


Gambar 4.6 Fluktuasi Volume Kendaraan Pada Jl. Jendral Sudirman Jalur Lambat

Sumber: Dishubtrans DKI Jakarta, diolah 2014

Sementara itu komposisi jumlah kendaraan dari hasil survei yang mempunyai prosentase lalu lintas tertinggi adalah

sepeda motor sebesar 76,47 % dan mobil sebesar 21,85 % dari seluruh prosentase kendaraan di Jl Jend Sudirman Jalur Lambat. Selain itu prosentase kendaraan lainnya kecuali bus sedang/elf, bus besar, dan truk kecil/średang prosentasenya tidak mencapai 0,1%. Untuk prosentase bus sedang dan truk kecil sendiri masing – masing mencapai 1,04%, 0,33, dan 0,32%.



Gambar 4.7 Komposisi Kendaraan Pada Jl. Jendral Sudirman Jalur Lambat

Sumber: Dishubtrans DKI Jakarta, diolah 2014

4.1.2.2 Penggunaan Transportasi Umum di Wilayah Penelitian

Saat ini kawasan transit Dukuh Atas telah dilayani oleh 2 (dua) moda transportasi umum, yaitu Bus Transjakarta untuk halte pemberhentian Dukuh Atas dan KRL Commuterline Jabodetabek untuk pemberhentian stasiun Sudirman.

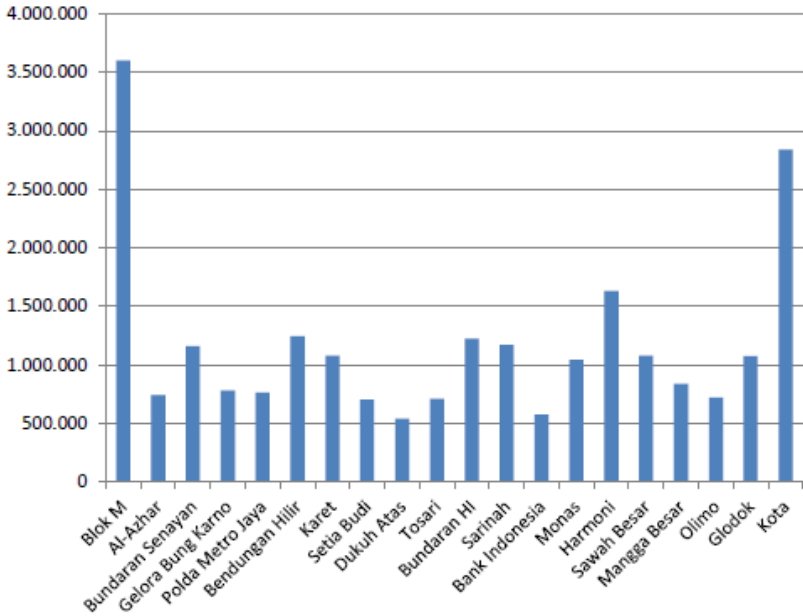


Gambar 4.8 dan 4.9 Moda Transportasi Umum di Kawasan Transit Dukuh Atas

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

Untuk jumlah pengguna moda transportasi Bus Transjakarta pada halte Dukuh Atas, diketahui bahwa jumlah penggunanya merupakan yang terendah dari semua halte di

koridor I (Blok M-Kota). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik dibawah ini.



Gambar 4.10 Grafik Jumlah Pengguna Transjakarta Koridor 1 Pada Tahun 2013

Sumber: Transjakarta dalam Hasrina Puspitasari, 2013

Sedangkan untuk jumlah pengguna moda transportasi KRL Commuterline Jabodetabek untuk pemberhentian stasiun Sudirman, pengguna yang naik pada stasiun ini berjumlah 20.000 penumpang/hari dan yang turun ialah berjumlah 15.000 penumpang perhari (PT. KCJ Commuterline, 2013).

4.2 Mengeksplorasi Kriteria-Kriteria Konsep TOD Yang Sesuai Dengan Kawasan Transit Dukuh Atas

Tahap ini merupakan langkah awal dalam mencapai tujuan penelitian. Alat analisis yang digunakan pada tahap pertama ini adalah dengan metode Delphi. Analisis ini bertujuan untuk menentukan kriteria dari konsep TOD manakah yang sesuai dengan Kawasan Transit Dukuh Atas, Jakarta. Input dari analisis ini adalah indikator dan variabel yang telah didapatkan dari literature sebagai kriteria dalam mengevaluasi penerapan kawasan transit Dukuh Atas. Berikut merupakan tabel kriteria-kriteria yang telah didapatkan.

Tabel 4.2 Kriteria-kriteria Konsep TOD

Indikator	Variabel	Penjelasan
Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	Kepadatan Penggunaan Lahan	Jumlah bangunan residential yang terdapat pada kawasan transit yang dinyatakan dengan bangunan/ha, dan juga jumlah pekerjaan yang tersedia pada kawasan transit
	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Presentase rata-rata KDB dihitung dari bangunan yang berdiri di atas kavling yang terdapat pada blok
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Presentase rata-rata KLB dihitung setiap penggunaan lahan pada blok
Penggunaan Lahan Bercampur (<i>diversity</i>)	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	Presentase luas penggunaan lahan <i>residential</i> dalam kawasan transit.
	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	Presentase luas penggunaan lahan <i>non-residential</i> dalam kawasan transit.
<i>Pedestrian Friendly</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Keberadaan bagian ruang milik jalan yang diperuntukan bagi orang yang berjalan kaki

Indikator	Variabel	Penjelasan
		di tiap koridor jalan di dalam wilayah blok yang terdapat pada kawasan transit
	Konektifitas jalur pejalan kaki	Dilihat dari waktu tempuh berjalan kaki dari halte menuju tempat kegiatan yang terdapat pada kawasan transit
	Kondisi lalu lintas	Kondisi lalu lintas bisa dilihat dari VCR jalan di dalam wilayah blok yang terdapat pada kawasan transit
	Dimensi jalur pejalan kaki	Lebar jalur pedestrian di dalam setiap blok yang terdapat pada kawasan transit
	Kondisi jalur pejalan kaki	Keberadaan fasilitas penunjang (Pohon, Penerangan Jalan Umum/PJU, dll) di dalam wilayah blok yang terdapat pada kawasan transit

Sumber: Sintesa Pustaka, 2016

Sebelum dilakukan analisis pada setiap sasaran, telah dilakukan analisis *stakeholder* untuk menentukan narasumber terkait yang mempunyai kaitan kepentingan dan pengaruh kepada tujuan penelitian ini. Dari hasil analisis *stakeholder*, maka didapatkan 4 responden yang terdiri atas 3 orang dari bidang pemerintahan (*governance*) dan 1 orang dari kelompok masyarakat/akademisi (*civil society*).

Berikut merupakan tabel responden yang digunakan dalam penelitian ini.

Tabel 4.3 Responden Penelitian

Kelompok	Instansi	Bidang	Kode
Pemerintahan	Dinas Penataan Kota Provinsi DKI Jakarta	Seksi Rencana Pola Ruang	R1
	Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta	Seksi Manajemen Lalu Lintas angkutan darat	R2
	Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	Bidang Kelengkapan Prasarana Jalan dan Jaringan Utilitas	R3
Masyarakat	<i>Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia</i>	<i>Transport Associate</i>	R4

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Pada tabel diatas, masing-masing responden diberikan kode yang dibuat oleh peneliti dengan tujuan untuk mempermudah penyajian hasil analisis agar lebih sistematis. Hal ini dilakukan karena pada analisis yang akan dilakukan pada sasaran ini dibutuhkan penjelasan pendapat dari masing-masing responden.

Dalam mengidentifikasi kriteria dari konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas, dilakukan analisis Delphi kepada beberapa narasumber yang telah ditentukan. Penentuan narasumber dilakukan berdasarkan tingkat kepentingan dan pengaruhnya terhadap pengembangan kawasan transit pada wilayah Dukuh Atas.

Input dari analisis ini adalah indikator dan variabel kebudayaan yang didapatkan dari hasil tinjauan berbagai pustaka. Analisis Delphi pada tahap ini bertujuan untuk mengetahui apakah variabel yang telah ditemukan merupakan aspek yang relevan dengan pembentukan kampung budaya di Surabaya. Dalam analisis ini juga dimungkinkan adanya penemuan variabel baru diluar variabel-variabel yang telah ditemukan.

Tujuan akhir dari analisis ini adalah tercapainya konsensus atau kesepakatan dari seluruh responden atas variabel-variabel yang ditawarkan. Konsensus yang dihasilkan dapat berupa persetujuan atau pertidak setujuan dari setiap variabel yang dibahas. Jika masih belum terjadi konsensus, harus dilakukan iterasi atau pengulangan kembali dalam tahap wawancara hingga didapatkan kesepakatan dari seluruh narasumber.

Dalam mengetahui pendapat dari narasumber, peneliti menggunakan wawancara semi terstruktur, dimana responden diminta pendapatnya secara langsung mengenai persetujuan dan pemahamannya terhadap variabel-variabel yang diajukan. Berikut merupakan hasil dari eksplorasi pendapat dan persetujuan dari narasumber-narasumber pada wawancara yang disajikan pada tabel berikut.


**Tabel 4.4 Rekapitulasi Jawaban Kuisisioner Delphi
Puratan I**

No	Aspek	R1	R2	R3	R4
1	Kepadatan Penggunaan Lahan	S	S	S	S
2	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	TS	S	S	S
3	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	S	S	S	S
4	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	S	S	S	S
5	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	S	S	S	S
6	Ketersediaan jalur pejalan kaki	S	S	S	S
7	Konektifitas jalur pejalan kaki	S	S	S	S

No	Aspek	R1	R2	R3	R4
8	Kondisi lalu lintas	TS	S	S	TS
9	Dimensi jalur pejalan kaki	S	S	S	S
10	Kondisi jalur pejalan kaki	S	S	S	S

Sumber: Rekapitulasi Transkrip Kuisisioner Delphi, 2016

Keterangan:

- R1 : Staff Seksi Rencana Pola Ruang Dinas Penataan Kota Provinsi DKI Jakarta
- R2 : Kepala Seksi Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta
- R3 : Kepala Seksi kelengkapan Prasarana Jalan dan Jaringan Utilitas Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
- R4 : *Senior Transport Analysis* Institute for Transportation Development and Policy (ITDP) Indonesia
-  : Belum Konsensus

Berdasarkan wawancara yang dilakukan kepada kelima narasumber, terdapat sembilan variabel yang langsung mendapatkan konsensus. Namun terdapat dua variabel yang belum mencapai konsensus. Untuk menemukan kesepakatan, perlu dilakukan iterasi atau pengulangan wawancara dengan tujuan mendiskusikan pendapat para narasumber secara tidak langsung.

Berikut merupakan hasil eksplorasi pendapat dari para narasumber yang disajikan pada tabel 4.5.

Tabel 4.5 Eksplorasi Pendapat Narasumber pada Kuisisioner Delphi Putaran I

No	Aspek	Keterangan
1	Kepadatan penggunaan lahan	Secara keseluruhan, responden memilih untuk sepakat dengan variabel ini. R1, R2, R3, dan R4 menjelaskan bahwa kepadatan penggunaan lahan akan merepresntasikan kegiatan dan

No	Aspek	Keterangan
		aktivitas penduduk yang tinggi dimana mengindikasikan bahwa kawasan transit Dukuh Atas merupakan pusat tarikan.
2	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Secara mayoritas responden memilih untuk sepakat dengan variabel ini. R2, R3 dan R4 menjelaskan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) sebagai salah satu kriteria yang yang mempengaruhi dalam penerapan konsep TOD. Karena KDB ini merepresentasikan intensitas dari bangunan pada kawasan tersebut sekaligus dapat menjadi elemen pengaturan intensitas bangunan. Sedangkan R1 menjelaskan bahwa KDB ini sudah diatur dan sudah ada standard yang telah dituangkan dalam RDTR sehingga tidak dapat diubah bagaimanapun juga.
3	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Secara keseluruhan, responden memilih untuk sepakat dengan variabel ini. R1, R2, R3 dan R4 menjelaskan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) merupakan kriteria utama dalam penerapan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas. Para responden sepakat bahwa KLB akan mempengaruhi kapasitas dari bangunan – bangunan yang terdapat di kawasan transit sehingga akan berpengaruh terhadap intensitas kepadatan dari

No	Aspek	Keterangan
		kawasan transit Dukuh Atas tersebut.
4	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	Secara keseluruhan, responden memilih untuk sepakat dengan variabel ini. R1, R2, R3 dan R4 menjelaskan luas proporsi dari masing-masing penggunaan lahan ini sangat berpengaruh dalam konsep TOD. Karena proporsi ini juga menentukan kegiatan ideal yang seharusnya ada pada kawasan transit Dukuh Atas,
5	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	
6	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Secara keseluruhan, responden memilih untuk sepakat dengan variabel ketersediaan jalur pejalan kaki. R1, R2, R3 dan R4 menjelaskan bahwa salah satu factor utama yang harus ada dan menjadi alasan masyarakat mau menggunakan transportasi umum. Karena untuk menuju ke tempat tujuan dari titik transit, ketersediaan jalur pejalan kaki ini akan mengakomodir kegiatan berjalan kaki dari para <i>transit rider</i> di kawasan transit Dukuh Atas.
7	Konektifitas jalur pejalan kaki	Secara keseluruhan, responden memilih untuk sepakat dengan variabel konektifitas jalur pejalan kaki. R1, R2, R3 dan R4 menjelaskan bahwa konektifitas ini akan mempengaruhi keberlanjutan orang akan berjalan kaki untuk kedepannya, sehingga menjadi poin penting.


No	Aspek	Keterangan
8	Kondisi lalu lintas	Secara mayoritas responden memilih untuk tidak sepakat dengan variabel ini. R1 dan R4 menjelaskan secara garis besar kondisi lalu lintas bukanlah poin utama yang akan dibahas dalam konsep TOD, karena memang TOD tidak memfokuskan ke kendaraan/vehicle. Karena kalau kita focus ke kondisi lalu lintas, belum ada jaminan ketika TOD sudah diterapkan akan membuat masyarakat akan beralih semua ke moda transportasi umum yang ada pada kawasan tersebut. Sedangkan R2 dan R3 menjelaskan bahwa kondisi lalu lintas ini merupakan poin yang perlu menjadi pertimbangan dalam penerapan konsep TOD, karena kalau dilihat dari <i>generalized cost</i> dari kendaraan umum dan konsep pengembangan pedestrian di kawasan transit Dukuh Atas itu sendiri nantinya akan mempengaruhi kondisi lalu lintas pada kawasan tersebut.
9	Dimensi jalur pejalan kaki	Secara keseluruhan, responden memilih untuk sepakat dengan variabel dimensi jalur pejalan kaki. R1, R2, R3 dan R4 menjelaskan bahwa dimensi jalur pejalan kaki ini akan mempengaruhi berapa banyak orang yang akan berjalan sehingga akan berpengaruh terhadap factor

No	Aspek	Keterangan
		kenyamanan orang dalam berjalan kaki.
10	Kondisi jalur pejalan kaki	Secara keseluruhan, responden memilih untuk sepakat dengan variabel kondisi jalur pejalan kaki. R1, R2, R3 dan R4 menjelaskan bahwa factor pedestrian yang aman, nyaman dan indah merupakan alasan orang mau berjalan kaki.

Sumber: Rekapitulasi Transkrip Kuisisioner Delphi, 2016

Keterangan:

- R1 : Staff Seksi Rencana Pola Ruang Dinas Penataan Kota Provinsi DKI Jakarta
R2 : Kepala Seksi Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta
R3 : Kepala Seksi kelengkapan Prasarana Jalan dan Jaringan Utilitas Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
R4 : *Senior Tranport Analysis* Institute for Transportation Development and Policy (ITDP) Indonesia

 : Belum Konsensus

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka didapatkan bahwa delapan variabel yang telah mencapai konsensus. Kedelapan variabel ini merupakan kriteria – kriteria dari konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas, Jakarta. Namun pada putaran I ini masih terdapat pertentangan pada dua variabel yang tersisa, yaitu KDB dan kondisi lalu lintas, sehingga perlu dilakukan proses iterasi dan kegiatan wawancara untuk putaran II.

Untuk melakukan iterasi, dilakukan wawancara kembali dengan kuisisioner Delphi, yaitu dengan melemparkan kembali variabel yang belum mencapai konsensus kepada narasumber. Berikut merupakan hasil dari eksplorasi pendapat dan persetujuan dari narasumber-narasumber pada kuisisioner delphi tahap iterasi yang disajikan pada tabel berikut.

Tabel 4.6 Rekapitulasi Jawaban Kuisioner Delphi Tahap Iterasi

No	Aspek	R1	R2	R3	R4
1	Kepadatan Penggunaan Lahan	S	S	S	S
2	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	S	S	S	S
3	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	S	S	S	S
4	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	S	S	S	S
5	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	S	S	S	S
6	Ketersediaan jalur pejalan kaki	S	S	S	S
7	Konektifitas jalur pejalan kaki	S	S	S	S
8	Kondisi lalu lintas	TS	TS	TS	TS
9	Dimensi jalur pejalan kaki	S	S	S	S
10	Kondisi jalur pejalan kaki	S	S	S	S

Sumber: Rekapitulasi Transkrip Kuisioner Delphi, 2016

Keterangan:

- R1 : Staff Seksi Rencana Pola Ruang Dinas Penataan Kota Provinsi DKI Jakarta
R2 : Kepala Seksi Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta
R3 : Kepala Seksi kelengkapan Prasarana Jalan dan Jaringan Utilitas Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
R4 : *Senior Tranport Analysis* Institute for Transportation Development and Policy (ITDP) Indonesia

Berdasarkan wawancara yang dilakukan pada kuisioner Delphi tahap iterasi, telah didapatkan konsensus terhadap dua variabel yang tersisa. Hasil eksplorasi pendapat dari para narasumber dapat dilihat pada tabel berikut yang berisikan mengenai kesimpulan dari seluruh narasumber.

Tabel 4.7 Eksplorasi Pendapat Narasumber pada Kuisisioner Delphi Tahap Iterasi

No	Aspek	Keterangan
1	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Secara keseluruhan, pada akhirnya seluruh responden memilih untuk sepakat dengan variabel ini. R1, R2, R3 dan R4 menjelaskan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) sebagai salah satu kriteria yang yang mempengaruhi dalam penerapan konsep TOD. Karena KDB ini merepresentasikan intensitas dari bangunan pada kawasan tersebut sekaligus dapat menjadi elemen pengaturan intensitas bangunan selaras dengan peraturan yang telah ada pada RDTR.
2	Kondisi lalu lintas	Secara keseluruhan, pada akhirnya seluruh responden memilih untuk tidak sepakat dengan variabel ini. R1, R2, R3 dan R4 menjelaskan bahwa yang terpenting dalam penerapan konsep TOD pada kawasan transit ialah bagaimana kawasan tersebut dapat memfasilitasi kegiatan berjalan kaki di kawasan tersebut dengan di dukung fasilitas – fasilitas pendukung yang dapat membuat para pejalan kaki dapat merasa nyaman dan aman. Jadi bukan kondisi lalu lintasnya, tapi lebih ketersediaan prasarana pendukung dalam berjalan kaki yang ada pada kawasan transit tersebut.

Sumber: Rekapitulasi Transkrip Kuisisioner Delphi, 2016

Keterangan:

R1 : Staff Seksi Rencana Pola Ruang Dinas Penataan Kota
Provinsi DKI Jakarta

- R2 : Kepala Seksi Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta
- R3 : Kepala Seksi kelengkapan Prasarana Jalan dan Jaringan Utilitas Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
- R4 : *Senior Transport Analysis* Institute for Transportation Development and Policy (ITDP) Indonesia

Setelah dilakukan iterasi, kesepuluh variabel yang telah dibahas telah mencapai konsensus. Dari sepuluh variabel tersebut, sembilan diantaranya akan digunakan sebagai kriteria ideal yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas, sedangkan variabel tersisa tidak digunakan dalam proses analisa selanjutnya. Kriteria – kriteria yang telah didapatkan digunakan untuk tahapan selanjutnya, yaitu mengevaluasi kesesuaian karakteristik kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria kawasan transit berbasis konsep TOD.

Berikut merupakan tabel kriteria dari konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas berdasarkan hasil analisa Delphi yang telah dilakukan.

Tabel 4.8 Kriteria – Kriteria Konsep TOD Yang Sesuai Dengan Kawasan Transit Dukuh Atas

Indikator	Variabel	Penjelasan
Kepadatan Penggunaan Lahan (<i>Density</i>)	Kepadatan Penggunaan Lahan	Jumlah bangunan residential yang terdapat pada kawasan transit yang dinyatakan dengan bangunan/ha, dan juga jumlah pekerjaan yang tersedia pada kawasan transit
	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Prosentase rata-rata KDB dihitung dari bangunan yang berdiri di atas kavling yang terdapat pada blok
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Prosentase rata-rata KLB dihitung setiap penggunaan lahan pada blok

Indikator	Variabel	Penjelasan
Penggunaan Lahan Bercampur (<i>diversity</i>)	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	Prosentase luas penggunaan lahan <i>residential</i> di dalam kawasan transit.
	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	Prosentase luas penggunaan lahan <i>non-residential</i> di dalam kawasan transit.
<i>Pedestrian Friendly</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Keberadaan bagian ruang milik jalan yang diperuntukan bagi orang yang berjalan kaki di tiap koridor jalan di dalam wilayah blok yang terdapat pada kawasan transit
	Konektifitas jalur pejalan kaki	Dilihat dari kontinuitas dan walking distance dari jalur pedestrian yang terdapat di dalam wilayah blok yang terdapat pada kawasan transit
	Dimensi jalur pejalan kaki	Panjang dan lebar jalur pedestrian di dalam wilayah blok yang terdapat pada kawasan transit
	Kondisi jalur pejalan kaki	Keberadaan fasilitas penunjang (Pohon, Penerangan Jalan Umum/PJU, dll) di dalam wilayah blok yang terdapat pada kawasan transit

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Dalam mengevaluasi kesesuaian karakteristik eksisting kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria dari konsep TOD, maka digunakan parameter dari setiap kriteria TOD yang telah didapatkan dari kajian literatur dan juga kesepakatan dari setiap stakeholder. Parameter yang telah

didapatkan dari kesepakatan stakeholder merupakan hasil yang mengacu pada:

- a. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014
- b. RDTR kecamatan Tanah Abang, Menteng, dan Setiabudi
- c. Perda No. 1 Tahun 2014 tentang RDTR dan PZ
- d. Kajian pustaka berdasarkan pendapat dari para ahli
- e. Kesepakatan dari *stakeholder* pada penelitian ini

Dimana hasil sintesanya menghasilkan parameter penilaian dalam menentukan kesesuaian karakteristik kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria ideal dari konsep TOD. Berikut parameter dari konsep TOD yang akan digunakan dalam penelitian ini.

Tabel 4.9 Parameter Kriteria – Kriteria Konsep TOD Yang Akan Digunakan Pada Penelitian

Indikator	Variabel	Kriteria
Kepadatan Penggunaan Lahan (<i>Density</i>)	Kepadatan penggunaan lahan	Kepadatan bangunan <i>residential</i> pada blok: min. 110 unit/ha
		Total kepadatan pekerjaan minimal 400 jobs/ha
		Total pekerjaan yang terdapat pada kawasan transit minimal 60.000 pekerjaan atau 7.500 pekerjaan/blok
	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Min. 45% per blok
Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Minimal 2.0	

Indikator	Variabel	Kriteria
Penggunaan Lahan Bercampur (<i>diversity</i>)	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	Presentase penggunaan lahan: <ul style="list-style-type: none"> • <i>Residential</i> 20% • <i>Non-residential</i> 80%
	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	
<i>Pedestrian Friendly</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jaringan pedestrian pada jalan utama blok 100%
	Konektifitas jalur pejalan kaki	Waktu tempuh dari transit stop max. 10 menit
	Dimensi jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar pada jalan utama <i>main street</i> minimal 3 meter • Lebar pada <i>residential street/mixed use street</i> minimal 2 meter
	Kondisi jalur pejalan kaki	Terdapat Bollard dan <i>Tactile Paving</i>
		Terdapat Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) dan Penerangan Jalan Umum (PJU)
Terdapat dan Pohon peneduh atau kanopy.		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.3 Mengidentifikasi Karakteristik Kawasan Transit Dukuh Atas

Dalam mengidentifikasi karakteristik kawasan transit Dukuh Atas akan berdasarkan pada indikator yang telah didapatkan pada tinjauan pustaka, yaitu Kepadatan Kawasan (*Density*), Penggunaan lahan campuran (*Diversity*) dan

Pedestrian friendly, dimana setiap indikator ini terdiri dari beberapa variable-variabel pembentuknya.

Variabel-variabel tersebut akan menjadi acuan dalam mengidentifikasi karakteristik dari kawasan transit Dukuh Atas pada penelitian ini. Berikut adalah penjelasan variable-variabel karakteristik pada kawasan transit Dukuh Atas.

4.3.1 Kepadatan Kawasan (*Density*)

4.3.1.1 Kepadatan Penggunaan Lahan

Dalam mengukur kepadatan penggunaan lahan pada kawasan transit Dukuh Atas dilihat dengan dua (2) kriteria, yaitu jumlah unit rumah pada per hektar blok dan juga ketersediaan pekerjaan per hektar dalam kawasan blok.

Untuk menghitung jumlah unit rumah yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas dibagi menjadi 2 jenis, yaitu jumlah unit rumah *landed house* dan juga jumlah unit pada bangunan apartemen atau hunian vertical. Sedangkan dalam menghitung jumlah ketersediaan pekerjaan pada kawasan, dapat dilihat berdasarkan jurnal tentang "*Estimating Office Space per Worker*" yang ditulis oleh Norm Miller (2013) yang menyatakan bahwa besaran standar luasan office space per pekerja (*worker*) idealnya adalah 24,2 m²/ pekerja. Oleh karena itu, standard ini akan digunakan untuk mengetahui kepadatan perkantoran berdasarkan kepadatan pekerja dimana dengan mengkonversi dari *Gross Floor Area* (GFA) dari setiap bangunan menjadi satuan pekerja (*worker*).

4.3.1.1.1 Kepadatan Penggunaan Lahan Pada Blok 1

Pada Blok 1, jumlah unit rumah yang terdapat adalah 694 unit dengan luasan lahan peruntukan perumahan adalah 11,50 ha. Sedangkan untuk luas total bangunan (GFA) perkantoran dan komersial pada blok 1 adalah seluas 123.721 m² menampung sebesar 5.112 pekerja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.10 Kepadatan Bangunan Perumahan Pada Blok 1

Penggunaan Lahan	Perumahan
Luas Lahan (ha)	11,50
Jumlah Unit Rumah	791unit
Kepadatan (unit/ha)	69

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tabel 4.11 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok 1

Penggunaan Lahan	Perkantoran
Luas Lahan (ha)	2,94
Luas Total / Gross Floor Area (m²)	123.721
Standard (m²/pekerja)	24,2
Jumlah Pekerja (jiwa)	5.112
Kepadatan (pekerja/ha)	1.738

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.3.1.1.2 Kepadatan Penggunaan Lahan Pada Blok 2

Pada Blok 2, jumlah unit rumah yang terdapat adalah 328 unit dengan luasan lahan peruntukan perumahan adalah 11,97 ha. Sedangkan untuk luas total bangunan (GFA) perkantoran dan komersial pada blok 2 adalah seluas 143.360 m² menampung sebesar 5.923 pekerja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.12 Kepadatan Bangunan Perumahan Pada Blok 2

Penggunaan Lahan	Perumahan
Luas Lahan (ha)	11,97
Jumlah Unit Rumah	328 unit

Kepadatan (unit/ha)	27
----------------------------	----

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tabel 4.13 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok 2

Penggunaan Lahan	Perkantoran
Luas Lahan (ha)	5,53
Luas Total / Gross Floor Area (m²)	143.360
Standard (m²/pekerja)	24,2
Jumlah Pekerja (jiwa)	5.923
Kepadatan (pekerja/ha)	1.071

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.3.1.1.3 Kepadatan Penggunaan Lahan Pada Blok 3

Pada Blok 3, jumlah unit rumah yang terdapat adalah 351 unit dengan luasan lahan peruntukan perumahan adalah 3,25 ha. Sedangkan untuk luas total bangunan (GFA) perkantoran dan komersial pada blok 3 adalah seluas 244.154 m² menampung sebesar 10.089 pekerja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.14 Kepadatan Bangunan Perumahan Pada Blok 3

Penggunaan Lahan	Perumahan
Luas Lahan (ha)	3,5
Jumlah Unit Rumah	351 unit
Kepadatan (unit/ha)	111

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tabel 4.15 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok 3

Penggunaan Lahan	Perkantoran
-------------------------	-------------

Luas Lahan (ha)	5,87
Luas Total / Gross Floor Area (m²)	244.154
Standard (m²/pekerja)	24,2
Jumlah Pekerja (jiwa)	10.089
Kepadatan (pekerja/ha)	1.718

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.3.1.1.4 Kepadatan Penggunaan Lahan Pada Blok 4

Pada Blok 4, jumlah unit rumah yang terdapat adalah 3128 unit dengan luasan lahan peruntukan perumahan adalah 7,89 ha. Sedangkan untuk luas total bangunan (GFA) perkantoran dan komersial pada blok 4 adalah seluas 403.502 m² menampung sebesar 16.673 pekerja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.16 Kepadatan Bangunan Perumahan Pada Blok 4

Penggunaan Lahan	Perumahan
Luas Lahan (ha)	7,89
Jumlah Unit Rumah	3128 unit
Kepadatan (unit/ha)	396

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tabel 4.17 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok 4

Penggunaan Lahan	Perkantoran
Luas Lahan (ha)	9,83
Luas Total / Gross Floor Area (m²)	403.502
Standard (m²/pekerja)	24,2

Jumlah Pekerja (jiwa)	16.673
Kepadatan (pekerja/ha)	1.696

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.3.1.1.5 Kepadatan Penggunaan Lahan Pada Blok 5

Pada Blok 5, jumlah unit rumah yang terdapat adalah 413 unit dengan luasan lahan peruntukan perumahan adalah 2,13 ha. Sedangkan untuk luas total bangunan (GFA) perkantoran dan komersial pada blok 5 adalah seluas 371.126 m² menampung sebesar 15.335 pekerja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.18 Kepadatan Bangunan Perumahan Pada Blok 5

Penggunaan Lahan	Perumahan
Luas Lahan (ha)	2,13
Jumlah Unit Rumah	413 unit
Kepadatan (unit/ha)	193

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tabel 4.19 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok 5

Penggunaan Lahan	Perkantoran
Luas Lahan (ha)	9,30
Luas Total / Gross Floor Area (m²)	371.126
Standard (m²/pekerja)	24,2
Jumlah Pekerja (jiwa)	15.335
Kepadatan (pekerja/ha)	1.648

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.3.1.1.6 Kepadatan Penggunaan Lahan Pada Blok 6

Pada Blok 6, jumlah unit rumah yang terdapat adalah 983 unit dengan luasan lahan peruntukan perumahan adalah 14,59 ha. Sedangkan untuk luas total bangunan (GFA) perkantoran dan komersial pada blok 6 adalah seluas 34.460 m² menampung sebesar 1.423 pekerja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.20 Kepadatan Bangunan Perumahan Pada Blok 6

Penggunaan Lahan	Perumahan
Luas Lahan (ha)	14,59
Jumlah Unit Rumah	983 unit
Kepadatan (unit/ha)	67

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tabel 4.21 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok 6

Penggunaan Lahan	Perkantoran
Luas Lahan (ha)	0,68
Luas Total / Gross Floor Area (m ²)	34.460
Standard (m ² /pekerja)	24,2
Jumlah Pekerja (jiwa)	1.423
Kepadatan (pekerja/ha)	2.092

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.3.1.1.7 Kepadatan Penggunaan Lahan Pada Blok 7

Pada Blok 7, jumlah unit rumah yang terdapat adalah 214 unit dengan luasan lahan peruntukan perumahan adalah 1,93 ha. Sedangkan untuk luas total bangunan (GFA) perkantoran dan komersial pada blok 7 adalah seluas 273.600

m² menampung sebesar 11.305 pekerja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.22 Kepadatan Bangunan Perumahan Pada Blok 7

Penggunaan Lahan	Perumahan
Luas Lahan (ha)	1,93
Jumlah Unit Rumah	214 unit
Kepadatan (unit/ha)	110

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tabel 4.23 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok 7

Penggunaan Lahan	Perkantoran
Luas Lahan (ha)	1,71
Luas Total / Gross Floor Area (m²)	273.600
Standard (m²/pekerja)	24,2
Jumlah Pekerja (jiwa)	11.305
Kepadatan (pekerja/ha)	6.612

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.3.1.1.8 Kepadatan Penggunaan Lahan Pada Blok 8

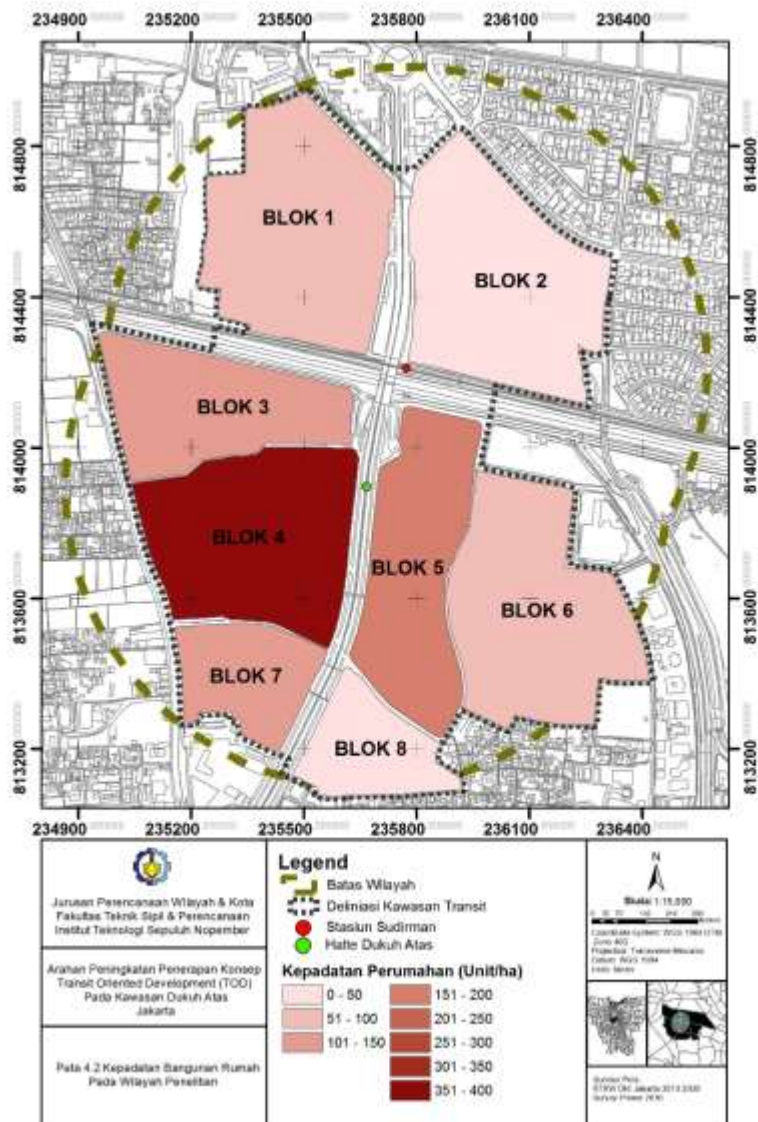
Pada Blok 8, tidak terdapat bangunan perumahan. Sedangkan untuk luas total bangunan (GFA) perkantoran pada blok 8 adalah seluas 230.440 m² menampung sebesar 9.552 pekerja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.24 Kepadatan dan Jumlah Pekerja Pada Blok 7

Penggunaan Lahan	Perkantoran
Luas Lahan (ha)	5,12

Luas Total / Gross Floor Area (m²)	230.440
Standard (m²/pekerja)	24,2
Jumlah Pekerja (jiwa)	9.552
Kepadatan (pekerja/ha)	1.865

Sumber: Hasil Analisis, 2016

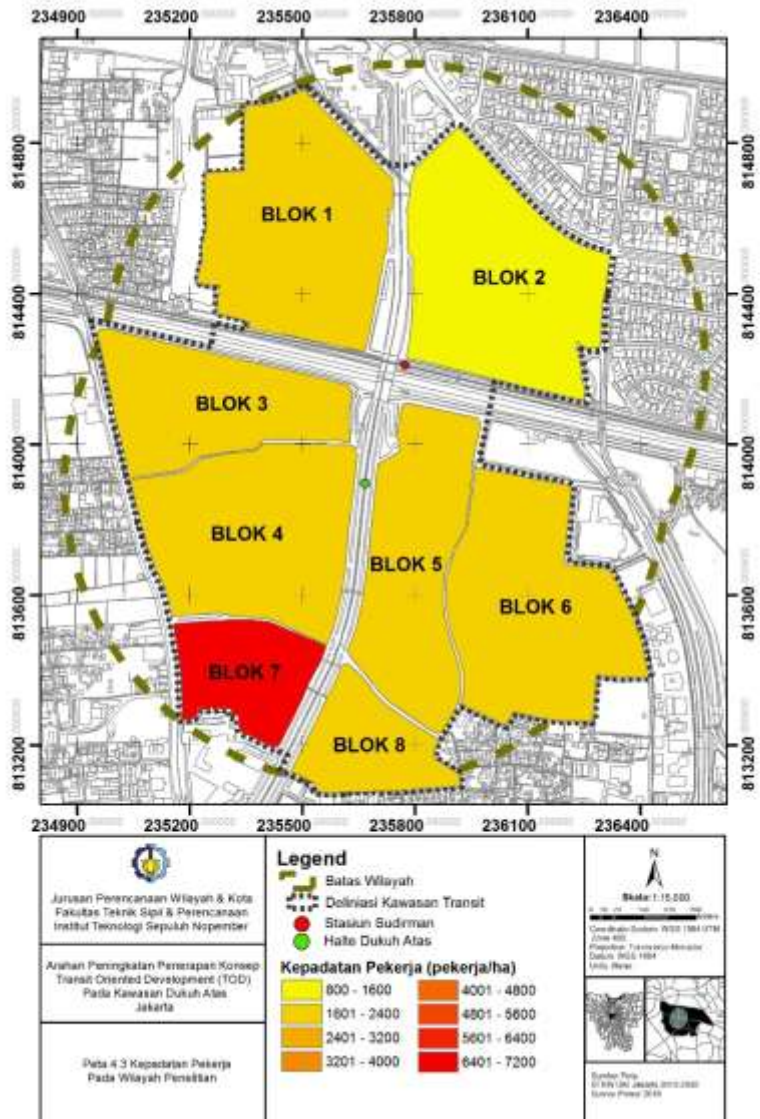


“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Karakteristik Kepadatan Perumahan di Kawasan Dukuh Atas:

Berdasarkan peta 4.2 diatas, diketahui bahwa kepadatan perumahan di kawasan ini dipengaruhi juga oleh banyaknya tipe bangunan apartemen yang terdapat pada setiap blok di kawasan Dukuh Atas. Hal tersebut dapat dilihat dari kepadatan perumahan tertinggi pada kawasan Dukuh Atas yang terdapat pada zona inti atau *core area* dimana berdekatan dengan titik transit Bus Transjakarta.

Sedangkan kepadatan perumahan pada zona inti dari moda KRL Commuterline memiliki karakteristik yang rendah karena pada blok 2 terdapat regulasi tentang kawasan cagar budaya menteng, dimana sebagian besar bangunan yang ada di wilayah tersebut masuk dalam tipe bangunan cagar budaya b dan c. Sehingga kegiatan dan kepadatan pada blok tersebut dibatasi.

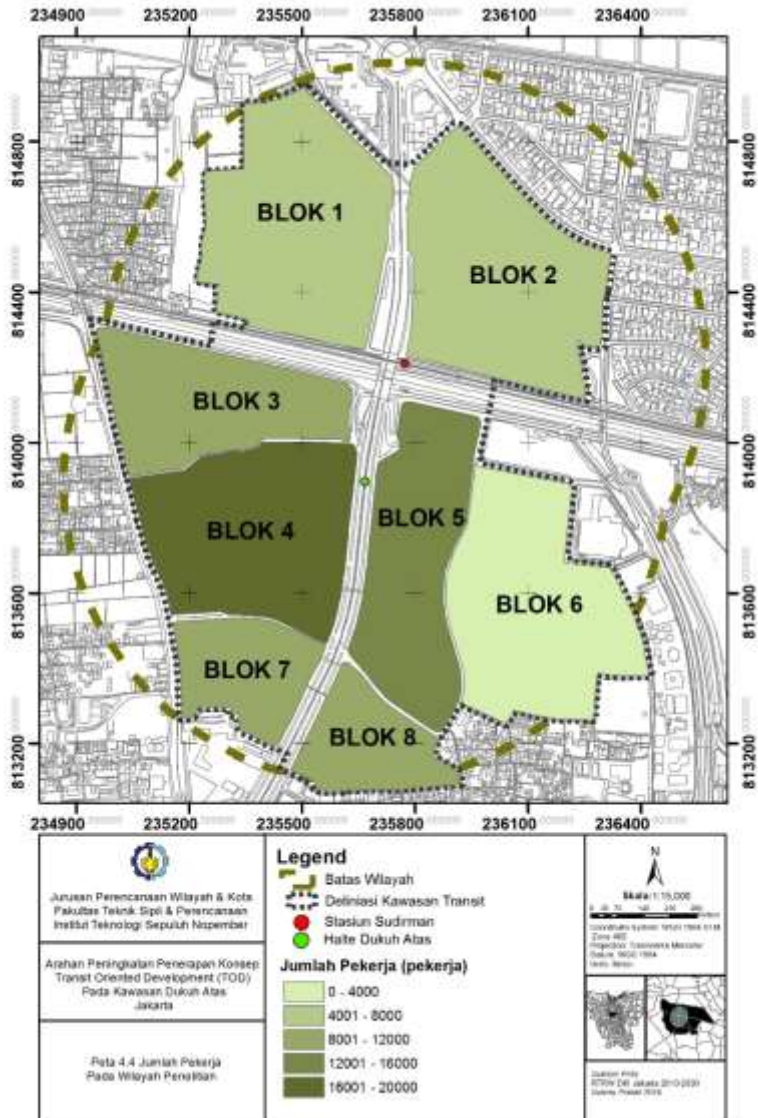


“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Karakteristik Kepadatan Pekerja di Kawasan Dukuh Atas:

Berdasarkan peta 4.3 diatas, diketahui bahwa kepadatan pekerja di kawasan ini dipengaruhi juga oleh jumlah dan tinggi dari bangunan perkantoran yang terdapat pada setiap blok di kawasan Dukuh Atas, dimana kerapatan gedung perkantoran tertinggi ada di sisi selatan dari kawasan Dukuh Atas. Namun dari peta karakteristik tersebut menunjukkan bahwa pembangunan gedung perkantoran di kawasan ini masih belum berorientasi pada keberadaan moda transportasi umum yang ada di kawasan transit Dukuh Atas.

Sedangkan kepadatan pekerjaan pada blok 2 memiliki karakteristik yang rendah karena pada blok 2 terdapat regulasi tentang kawasan cagar budaya menteng, dimana sebagian besar bangunan yang ada di wilayah tersebut masuk dalam tipe bangunan cagar budaya b dan c. Sehingga kegiatan perkantoran pada blok ini dibatasi dan bukan prioritas.



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Karakteristik Jumlah Pekerja di Kawasan Dukuh Atas:

Berdasarkan peta 4.4 diatas, diketahui bahwa banyaknya pekerja di kawasan ini dipengaruhi juga oleh kapasitas bangunan dan jumlah dari bangunan perkantoran yang terdapat pada setiap blok di kawasan Dukuh Atas. Walaupun di peta karakteristik tersebut menunjukkan jumlah pekerja yang tertinggi berada dekat dengan titik transit bus transjakarta, hal tersebut bukan gambaran yang menunjukkan sudah berorientasinya pembangunan gedung perkantoran terhadap moda transportasi umum karena mengingat jumlah pengguna moda transportasi umum di kawasan ini masih rendah dan belum optimal.

Sedangkan jumlah pekerjaan pada blok 2 memiliki karakteristik yang rendah karena pada blok 2 terdapat regulasi tentang kawasan cagar budaya menteng, dimana sebagian besar bangunan yang ada di wilayah tersebut masuk dalam tipe bangunan cagar budaya b dan c. Sehingga kegiatan perkantoran pada blok ini dibatasi dan bukan prioritas.

4.3.1.2 Koefisien Dasar Bangunan

Untuk mengetahui Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dari kawasan transit Dukuh Atas, dapat dilihat dengan membagi masing-masing luas lantai dasar dari sampel bangunan dengan luas lahan dari kavling sampel bangunan tersebut. Formulasi intensitas pemanfaatan ruang berdasarkan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) sebagai berikut:

$$KDB = \frac{\text{Luas Lantai Dasar Bangunan}}{\text{Luas Lahan Kavling (LP)}} \times 100\%$$

Sedangkan, berdasarkan penjelasan atas Perda No. 1 Tahun 2014 tentang rencana detail tata ruang dan peraturan zonasi dijelaskan bahwa formulasi intensitas pemanfaatan ruang berdasarkan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) rata-rata sebagai berikut:

KDB rata-rata=

$$\frac{(LP1 \times KDB1) + (LP2 \times KDB2) \dots + (LPn \times KDBn)}{(LP1 + LP2 + LP3 + \dots LPN)}$$

Keterangan:

LP= Luas Persil atau luas lahan kavling

4.3.1.2.1 Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Pada Blok 1

Dalam menganalisis Koefisien Dasar bangunan pada Blok 1 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan presentase KDB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada dua tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan tinggi dengan KDB sebesar 85% dan tipe rumah kepadatan sedang dengan KDB sebesar 50%. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 39%. Untuk jenis penggunaan lahan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 34%.

Untuk jenis penggunaan lahan fasilitas umum, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi adalah peribadatan dengan KDB sebesar 60%. Sedangkan untuk penggunaan lahan campuran, tipe bangunan yang teridentifikasi pada blok ini adalah superblok yang terdiri dari perumahan dan perkantoran dengan KDB sebesar 40%.

Tabel 4.25 KDB Pada Blok 1

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KDB (%)	KDB Rata-Rata (%)
R	Perumahan	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	85	51
R	Perumahan	Rumah kepadatan sedang (R-3)	50	
K	Perdagangan dan Jasa	toko	39	
KT	Perkantoran	Kantor Swasta	34	
SPU	Fasilitas Umum	Peribadatan	60	
C	Campuran	Perumahan dan Perkantoran	40	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.2.2 Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Pada Blok 2

Dalam menganalisis Koefisien Dasar bangunan pada Blok 2 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan presentase KDB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada dua tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan sedang dengan KDB sebesar 46% dan tipe rumah kepadatan rendah dengan KDB sebesar 30%. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 52%. Untuk jenis penggunaan lahan perkantoran,

tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 65%.

Untuk jenis penggunaan lahan fasilitas umum, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi adalah peribadatan dengan KDB sebesar 60%.

Tabel 4.26 KDB Pada Blok 2

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe bangunan	KDB (%)	KDB Rata-Rata (%)
R	Perumahan	Rumah Kepadatan Sedang (R-3)	46	50
R	Perumahan	Rumah Kepadatan Rendah (R-4)	30	
K	Perdagangan dan Jasa	Toko	52	
KT	Perkantoran	Kantor swasta	61	
SPU	Fasilitas Umum	Peribadatan	60	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.2.3 Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Pada Blok 3

Dalam menganalisis Koefisien Dasar bangunan pada Blok 3 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan presentase KDB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada dua tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan sangat tinggi dengan KDB sebesar 40% dan tipe rumah kepadatan tinggi dengan KDB sebesar 90%. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini

memiliki KDB sebesar 42%. Untuk jenis penggunaan lahan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 40%.

Untuk jenis penggunaan lahan fasilitas umum, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi adalah pendidikan dengan KDB sebesar 60%.

Tabel 4.27 KDB Pada Blok 3

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KDB (%)	KDB Rata-Rata (%)
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	40	54
R	Perumahan	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	90	
K	Perdagangan dan Jasa	Toko	42	
KT	Perkantoran	Kantor swasta	40	
SPU	Fasilitas Umum	Pendidikan	60	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.2.4 Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Pada Blok 4

Dalam menganalisis Koefisien Dasar bangunan pada Blok 4 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan presentase KDB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada dua tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan sangat tinggi dengan

KDB sebesar 40% dan tipe rumah kepadatan tinggi dengan KDB sebesar 85%. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 65%. Untuk jenis penggunaan lahan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 40%.

Untuk jenis penggunaan lahan fasilitas umum, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi adalah pendidikan dengan KDB sebesar 60%.

Tabel 4.28 KDB Pada Blok 4

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KDB (%)	KDB Rata-Rata (%)
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	40	58
R	Perumahan	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	85	
K	Pedagangan dan Jasa	toko	65	
KT	Perkantoran	Kantor swasta	40	
SPU	Fasilitas Umum	Pendidikan	60	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.2.5 Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Pada Blok 5

Dalam menganalisis Koefisien Dasar bangunan pada Blok 5 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan presentase KDB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada dua tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan sangat tinggi dengan KDB sebesar 40% dan tipe rumah kepadatan sedang dengan KDB sebesar 32%. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 75%. Untuk jenis penggunaan lahan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 40%.

Untuk jenis penggunaan lahan fasilitas umum, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi adalah peribadatan dengan KDB sebesar 60%.

Tabel 4.29 KDB Pada Blok 5

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KDB (%)	KDB Rata-Rata (%)
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	40	50
R	Perumahan	Rumah kepadatan sedang (R-3)	32	
K	Perdagangan dan jasa	Toko	75	
KT	Perkantoran	Kantor swasta	40	
SPU	Fasilitas Umum	Peribadatan	65	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.2.6 Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Pada Blok 6

Dalam menganalisis Koefisien Dasar bangunan pada Blok 6 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel

bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan presentase KDB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada tiga tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan sangat tinggi dengan KDB sebesar 50%, tipe rumah kepadatan tinggi dengan KDB sebesar 65 dan tipe rumah kepadatan sedang dengan KDB sebesar 33%. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 65%. Untuk jenis penggunaan lahan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 45%.

Untuk jenis penggunaan lahan fasilitas umum, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi adalah pendidikan dengan KDB sebesar 60%. Sedangkan untuk penggunaan lahan campuran, tipe bangunan yang teridentifikasi pada blok ini adalah superblok yang terdiri dari perumahan dan perkantoran dengan KDB sebesar 55%.

Tabel 4.30 KDB Pada Blok 6

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KDB (%)	KDB Rata-Rata (%)
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	50	53
R	Perumahan	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	65	
R	Perumahan	Rumah kepadatan sedang (R-3)	33	

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KDB (%)	KDB Rata-Rata (%)
K	Perdagangan dan jasa	Toko	65	
KT	Perkantoran	Kantor swasta	45	
SPU	Fasilitas Umum	Pendidikan	60	
C	Campuran	Perkantoran dan perumahan	55	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.2.7 Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Pada Blok 7

Dalam menganalisis Koefisien Dasar bangunan pada Blok 7 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan presentase KDB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada satu tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan sangat tinggi dengan KDB sebesar 55%. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 40%. Untuk jenis penggunaan lahan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KDB sebesar 40%.

Tabel 4.31 KDB Pada Blok 7

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KDB (%)	KDB Rata-Rata (%)
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi	55	45
K	Perdagangan dan Jasa	Hotel	40	
KT	Perkantoran	Kantor swasta	40	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.2.8 Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Pada Blok 8

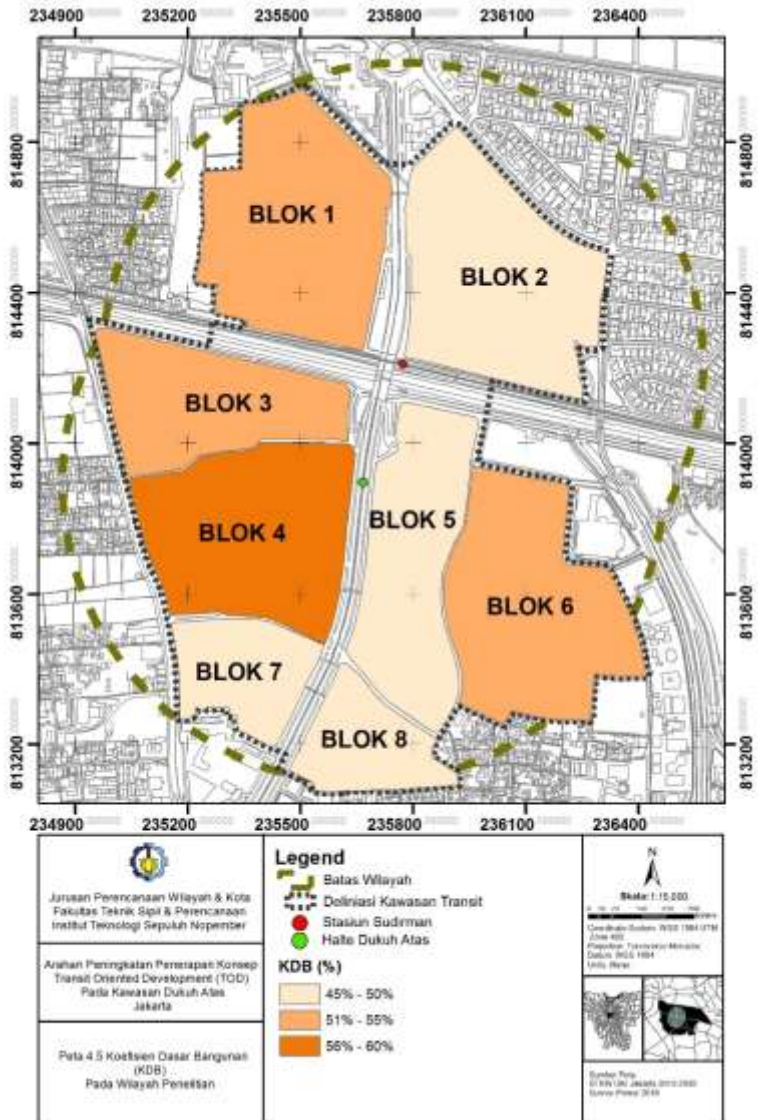
Dalam menganalisis Koefisien Dasar bangunan pada Blok 8 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan presentase KDB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan perdagangan jasa dan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada satu tipe bangunan, yaitu tipe bangunan perkantoran dengan KDB sebesar 45%.

Tabel 4.32 KDB Pada Blok 8

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KDB (%)	KDB Rata-Rata (%)
KT	Perkantoran	kantor swasta	45%	45

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Karakteristik KDB di Kawasan Dukuh Atas:

Berdasarkan peta 4.5 diatas, diketahui bahwa penerapan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) di kawasan transit Dukuh Atas secara keseluruhan sudah sesuai dengan standard minimum dari konsep TOD. Tingginya presentase KDB rata-rata di beberapa bagian kawasan Dukuh Atas disebabkan oleh dominasi bangunan rumah kepadatan tinggi (rumah kampung) yang memiliki nilai KDB mencapai 85% dan bangunan toko yang nilai KDB mencapai 75%.

4.3.1.3 Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Pada Kawasan

Untuk mengetahui Koefisien Lantai Bangunan (KLB) dari kawasan transit Dukuh Atas, dapat dilihat dari nilai hasil perbandingan antara luas seluruh lantai bangunan dengan luas lahan dari kavling sampel bangunan tersebut. Formulasi intensitas pemanfaatan ruang berdasarkan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) sebagai berikut:

$$KLB = \frac{\text{Luas Seluruh Lantai Bangunan}}{\text{Luas Lahan Kavling (LP)}} \times 100\%$$

Sedangkan, berdasarkan penjelasan atas Perda No. 1 Tahun 2014 tentang rencana detail tata ruang dan peraturan zonasi dijelaskan bahwa formulasi intensitas pemanfaatan ruang berdasarkan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) rata-rata sebagai berikut:

KLB rata-rata=

$$\frac{(LP1 \times KLB1) + (LP2 \times KLB2) \dots + (LPn \times KLBn)}{(LP1 + LP2 + LP3 + \dots LPN)}$$

Keterangan:

LP= Luas Persil atau luas lahan kavling

4.3.1.3.1 Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Pada Blok 1

Dalam menganalisis Koefisien Lantai Bangunan pada Blok 1 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan nilai KLB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada dua tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan tinggi dengan KLB sebesar 1,7 dan tipe rumah kepadatan sedang dengan KLB sebesar 0,6. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KLB sebesar 0,4. Untuk peruntukan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi memiliki KLB sebesar 1,6.

Untuk jenis penggunaan lahan fasilitas umum, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi adalah peribadatan dengan KLB sebesar 0,6. Sedangkan untuk penggunaan lahan campuran, tipe bangunan yang teridentifikasi pada blok ini adalah superblok yang terdiri dari apartemen dan perkantoran dengan KLB sebesar 6,0.

Tabel 4.33 KLB Pada Blok 1

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Rata - Rata
R	Perumahan	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	1,7	1.8
R	Perumahan	Rumah kepadatan sedang (R-3)	0,6	
P	Perdagangan dan Jasa	toko	0,4	
KT	Perkantoran	Kantor Swasta	1,6	

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Rata - Rata
SPU	Fasilitas Umum	Peribadatan	0,6	
C	Campuran	Perumahan dan Perkantoran	6,0	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.3.2 Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Pada Blok 2

Dalam menganalisis Koefisien Lantai Bangunan pada Blok 2 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan nilai KLB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada dua tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan sedang dengan KLB sebesar 0,8 dan tipe rumah kepadatan rendah dengan KLB sebesar 0,6. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KLB sebesar 2,4. Untuk peruntukan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi memiliki KLB sebesar 2,1.

Untuk jenis penggunaan lahan fasilitas umum, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi adalah peribadatan dengan KLB sebesar 0,6.

Tabel 4.34 KLB Pada Blok 2

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Rata - Rata
R	Perumahan	Rumah Kepadatan Sedang (R-3)	0,8	

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Rata-Rata
R	Perumahan	Rumah Kepadatan Rendah (R-4)	0,6	1,3
K	Perdagangan dan Jasa	Toko	2,4	
KT	Perkantoran	Kantor Swasta	2,1	
SPU	Fasilitas Umum	Peribadatan	0,6	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.3.3 Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Pada Blok 3

Dalam menganalisis Koefisien Lantai Bangunan pada Blok 3 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan nilai KLB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada dua tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan sangat tinggi dengan KLB sebesar 5,0 dan tipe rumah kepadatan tinggi dengan KLB sebesar 1,2. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KLB sebesar 5,0. Untuk peruntukan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi memiliki KLB sebesar 5,0.

Untuk jenis penggunaan lahan fasilitas umum, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi adalah peribadatan dengan KLB sebesar 0,6.

Tabel 4.35 KLB Pada Blok 3

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Rata-Rata
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	5,0	3,4
R	Perumahan	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	1,2	
K	Perdagangan dan Jasa	Toko	5,0	
KT	Perkantoran	Kantor swasta	5,0	
SPU	Fasilitas Umum	Pendidikan	0,6	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.3.4 Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Pada Blok 4

Dalam menganalisis Koefisien Lantai Bangunan pada Blok 4 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan nilai KLB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada dua tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan sangat tinggi dengan KLB sebesar 3,3 dan tipe rumah kepadatan tinggi dengan KLB sebesar 0,6. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KLB sebesar 6,0. Untuk peruntukan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi memiliki KLB sebesar 5,0.

Untuk jenis penggunaan lahan fasilitas umum, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi adalah pendidikan dengan KLB sebesar 0,6.

Tabel 4.36 KLB Pada Blok 4

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Rata-Rata
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	3,3	3,1
R	Perumahan	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	0,6	
K	Pedagangan dan Jasa	toko	6,0	
KT	Perkantoran	Kantor swasta	5,0	
SPU	Fasilitas Umum	Pendidikan	0,6	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.3.5 Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Pada Blok 5

Dalam menganalisis Koefisien Lantai Bangunan pada Blok 5 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan nilai KLB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada dua tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan sangat tinggi dengan KLB sebesar 5,0 dan tipe rumah kepadatan sedang dengan KDB sebesar 2,5. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KLB sebesar 5,0. Untuk peruntukan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi memiliki KLB sebesar 3,5.

Untuk jenis penggunaan lahan fasilitas umum, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi adalah peribadatan dengan KLB sebesar 0,6.

Tabel 4.37 KLB Pada Blok 5

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Rata-Rata
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	5,0	3,3
R	Perumahan	Rumah kepadatan sedang (R-3)	2,5	
K	Perdagangan dan jasa	Toko	5,0	
KT	Perkantoran	Kantor swasta	3,5	
SPU	Fasilitas Umum	Peribadatan	0,6	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.3.6 Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Pada Blok 6

Dalam menganalisis Koefisien Lantai Bangunan pada Blok 6 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan nilai KLB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada tiga tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan sangat tinggi dengan KLB sebesar 5,0, tipe rumah kepadatan tinggi dengan KLB sebesar 1,2 dan tipe rumah kepadatan sedang dengan KLB sebesar 0,4. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KLB sebesar 2,8. Untuk peruntukan perkantoran, tipe

bangunan mayoritas yang teridentifikasi memiliki KLB sebesar 5,0.

Untuk jenis penggunaan lahan fasilitas umum, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi adalah peribadatan dengan KLB sebesar 0,6. Sedangkan untuk penggunaan lahan campuran, tipe bangunan yang teridentifikasi pada blok ini yang terdiri dari apartemen dan perkantoran dengan KLB sebesar 3,0.

Tabel 4.38 KLB Pada Blok 6

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Rata-Rata
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	5,0	2,6
R	Perumahan	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	1,2	
R	Perumahan	Rumah kepadatan sedang (R-3)	0,4	
K	Perdagangan dan jasa	Toko	2,8	
KT	Perkantoran	Kantor swasta	5,0	
SPU	Fasilitas Umum	Pendidikan	0,6	
C	Campuran	Perkantoran dan perumahan	3,0	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.3.7 Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Pada Blok 7

Dalam menganalisis Koefisien Lantai Bangunan pada Blok 7 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya.

Sampel ini akan merepresentasikan nilai KLB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan permukiman, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini ada satu tipe rumah, yaitu tipe rumah kepadatan sangat tinggi dengan KLB sebesar 5,0. Sedangkan untuk tipe perdagangan dan jasa tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi pada blok ini memiliki KLB sebesar 4,0. Untuk peruntukan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi memiliki KLB sebesar 5,7.

Tabel 4.39 KLB Pada Blok 7

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Rata-Rata
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	5,0	4,9
K	Perdagangan dan Jasa	Hotel	4,0	
KT	Perkantoran	Kantor swasta	5,7	

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016

4.3.1.3.8 Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Pada Blok 8

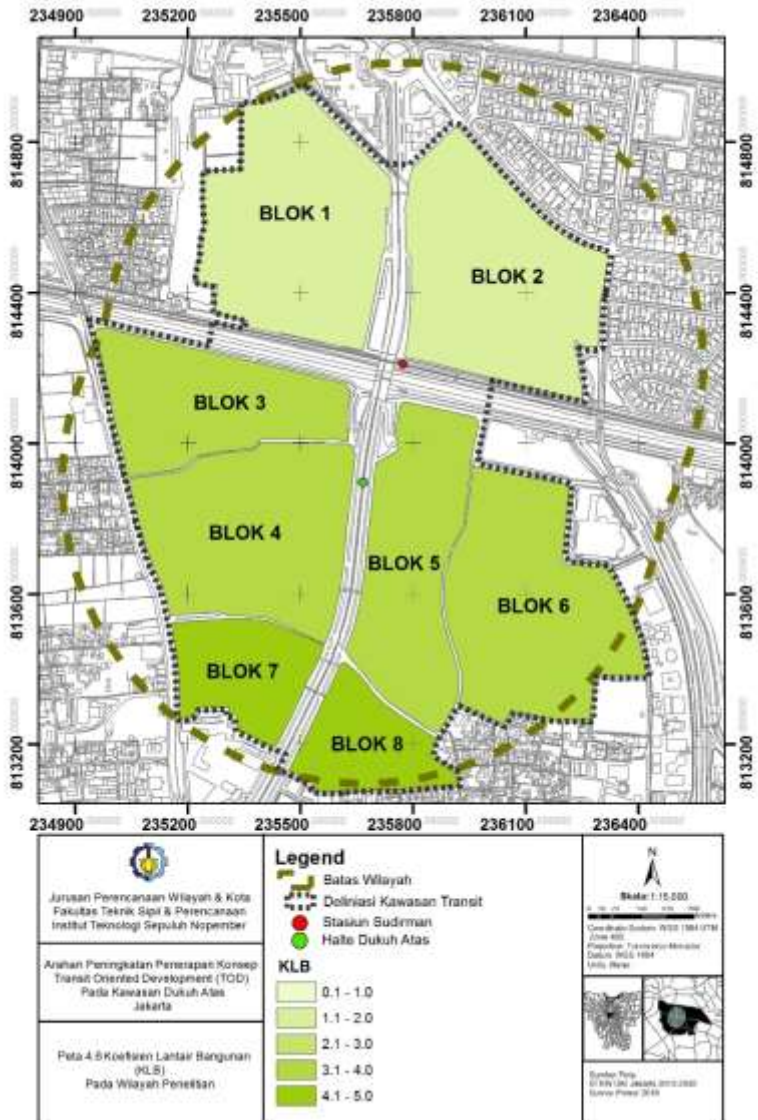
Dalam menganalisis Koefisien Lantai Bangunan pada Blok 8 dari kawasan transit Dukuh Atas, digunakan sampel bangunan yang telah di dapat pada penjelasan sebelumnya. Sampel ini akan merepresentasikan nilai KLB dari tipe bangunan mayoritas pada jenis penggunaan lahan tertentu.

Untuk jenis penggunaan lahan perkantoran, tipe bangunan mayoritas yang teridentifikasi memiliki KLB sebesar 4,5.

Tabel 4.40 KLB Pada Blok 8

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Rata-Rata
P.1	Perjas dan Perkantoran	Perkantoran	4,5	4,5

Sumber: Dinas Penataan Kota Prov. DKI Jakarta dan Survey Primer, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Karakteristik KLB di Kawasan Dukuh Atas:

Berdasarkan peta 4.6 di atas, diketahui bahwa penerapan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) di kawasan transit Dukuh Atas sebagian besar sudah sesuai dengan parameter dari konsep TOD. Hanya di sisi utara dari kawasan Dukuh Atas yang belum optimal nilai KLBnya. Untuk karakteristik KLB pada blok 2 yang memiliki nilai KLB rata-rata rendah disebabkan karena pada blok 2 terdapat regulasi tentang kawasan cagar budaya menteng, dimana sebagian besar bangunan yang ada di wilayah tersebut masuk dalam tipe bangunan cagar budaya b dan c. Sehingga kegiatan dengan intensitas dan kepadatan tinggi pada blok ini dibatasi dan bukan prioritas.

Selain itu peta karakteristik tersebut menunjukkan bahwa semakin jauh dari tempat pemberhentian moda transportasi umum justru semakin tinggi nilai KLB dari gedung-gedung di kawasan transit Dukuh Atas, sehingga dapat disimpulkan bahwa pembangunan gedung-gedung di kawasan transit Dukuh Atas masih belum berorientasi terhadap keberadaan moda transportasi umum.

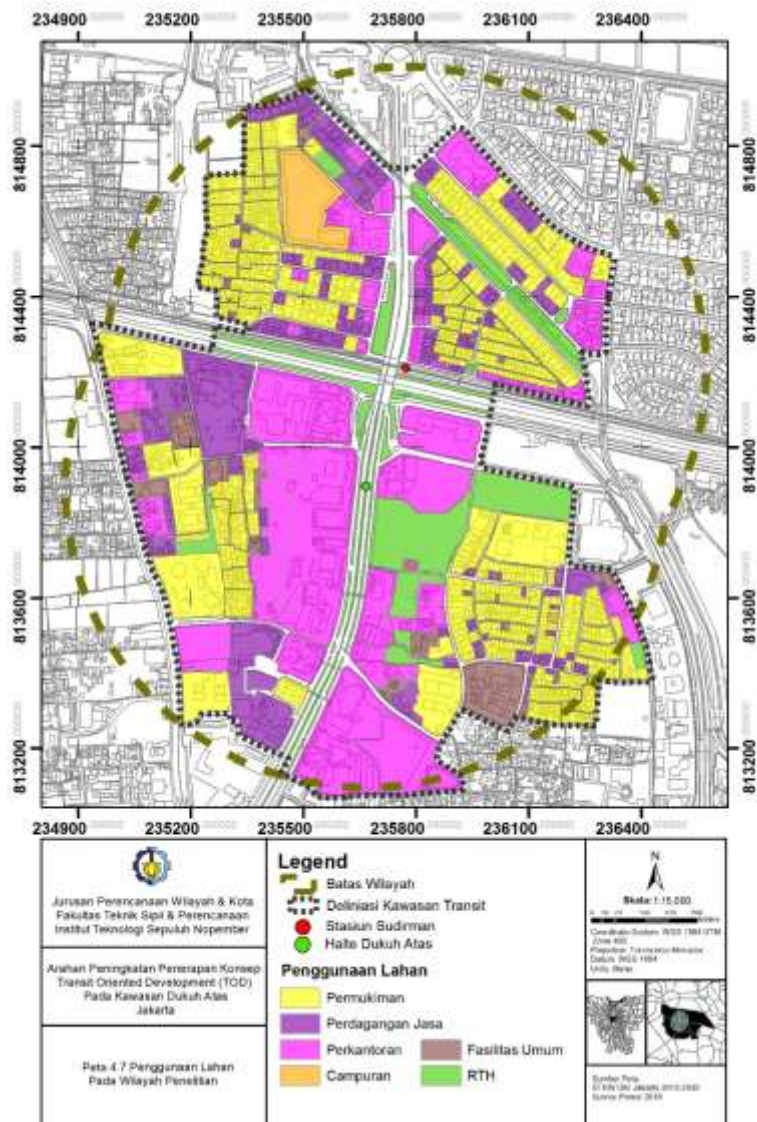
4.3.2 Penggunaan Lahan Bercampur (*Diversity*)

Penggunaan lahan bercampur (*Diversity*) merupakan suatu konsep pencampuran pengembangan dalam suatu kawasan transit, yang terdiri dari penggunaan lahan permukiman, perdagangan dan jasa, perkantoran serta fasilitas umum. Pada penelitian TOD pada kawasan transit Dukuh Atas, penggunaan lahan yang teridentifikasi pada kawasan ini ada beberapa jenis, yaitu penggunaan lahan perumahan, perdagangan jasa dan perkantoran, dan fasilitas umum. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.49 dan peta 4.16 berikut.

Tabel 4.41 Penggunaan Lahan Bercampur Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Peruntukan Lahan Bercampur	Jenis Peruntukan Lahan	Luas (ha)	Presentase (%)
<i>Residential</i>	Permukiman	53,18	29,87
<i>Non-Residential</i>	Perdagangan Jasa	21,94	12,32
	Perkantoran	50,56	28,40
	Fasilitas Umum	6,19	3,48
	Campuran	5,13	2,88
	Ruang Terbuka Hijau	16,32	9,17
	Lain-lain	24,71	13,89
	Total		178,03

Sumber: Hasil Analisis, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.3.2.1 Penggunaan Lahan *Residential*

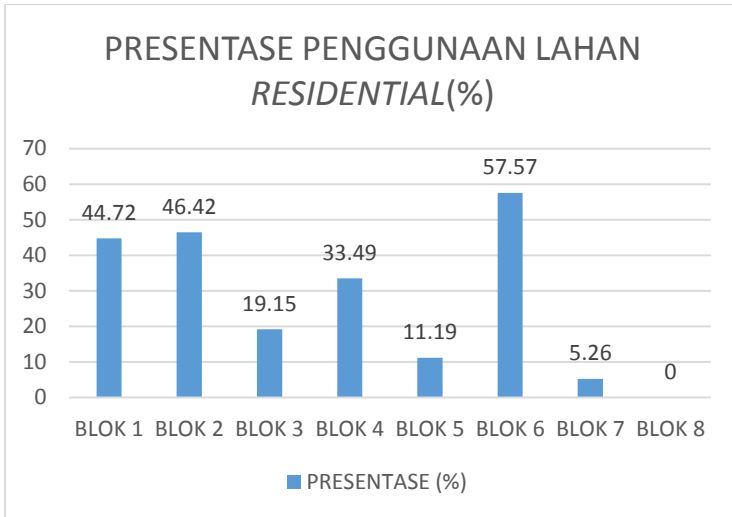
Untuk mengetahui presentase dari penggunaan lahan residential pada setiap blok pada kawasan transit Dukuh Atas, dapat dilihat berdasarkan luas penggunaan lahan perumahan di setiap blok nya dibagi dengan luas dari masing-masing blok. Untuk lebih jelas mengenai presentase penggunaan lahan residential pada masing-masing blok pada kawasan transit Dukuh Atas dapat dilihat pada tabel 4.50 dibawah ini.

Tabel 4.42 Penggunaan Lahan *Residential* Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Peruntukan Lahan Campuran	Blok	Jenis Permukiman	Luas (ha)	Total (ha)	Presentase luas pada blok (%)
<i>Residential</i>	1	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	8,21	11,51	44,72
		Rumah kepadatan sedang (R-3)	3,30		
	2	Rumah kepadatan sedang (R-3)	6,39	11,98	46,42
		Rumah kepadatan rendah (R-4)	5,59		
	3	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	2,08	3,15	18,54
		Rumah kepadatan tinggi (R-2)	1,07		
	4	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	4,15	7,9	33,47

Peruntukan Lahan Campuran	Blok	Jenis Permukiman	Luas (ha)	Total (ha)	Presentase luas pada blok (%)
		Rumah kepadatan tinggi (R-2)	3,75		
	5	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	1,85	2,14	11,19
		Rumah kepadatan sedang (R-3)	0,29		
	6	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	2,48	14,1	57,6
		Rumah kepadatan tinggi (R-2)	2,17		
		Rumah kepadatan sedang (R-3)	9,45		
	7	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	0,49	0,49	5,3
	8	-	0	0	0%
	Total		53,18	53,18	

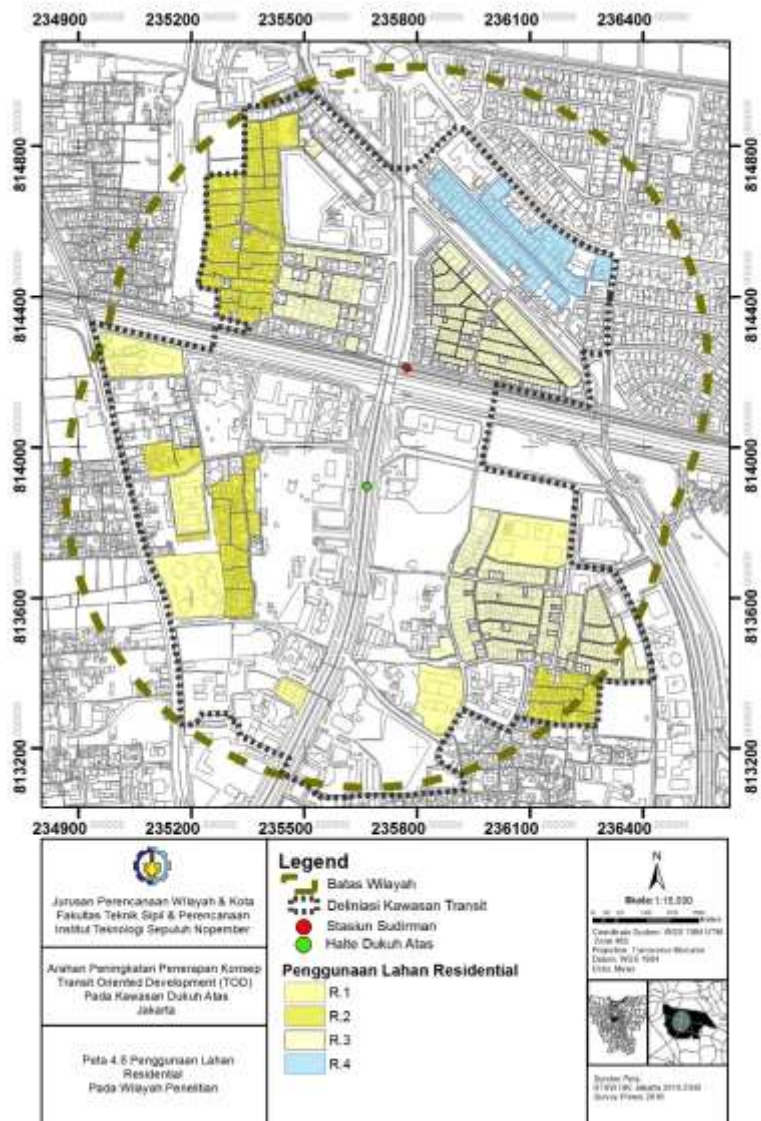
Sumber: Hasil Analisis, 2016



**Gambar 4.2. Grafik Presentase Penggunaan Lahan
Residential Pada Kawasan Transit Dukuh Atas**

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan grafik diatas, diketahui bahwa penggunaan lahan residential di kawasan transit Dukuh Atas masih mendominasi khususnya di blok 6, blok 1, dan blok 2. Tipe bangunan yang banyak ditemui di kawasan ini ialah bangunan rumah kampung, rumah kompleks, dan rumah bangunan cagar budaya.



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

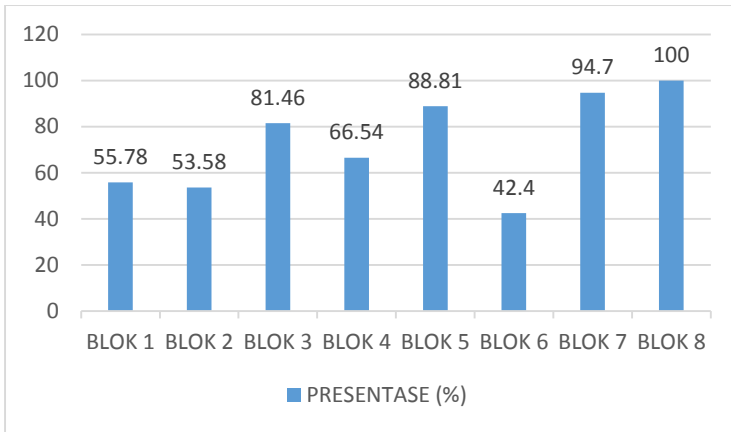
4.3.2.2 Penggunaan Lahan *Non-Residential*

Untuk mengetahui presentase dari penggunaan lahan *non-residential* pada setiap blok pada kawasan transit Dukuh Atas, dapat dilihat berdasarkan luas penggunaan lahan perdagangan dan jasa, perkantoran, campuran, fasilitas umum, dan RTH pada setiap di setiap blok nya, dibagi dengan luas dari masing-masing blok. Untuk lebih jelas mengenai presentase penggunaan lahan *non-residential* pada masing-masing blok pada kawasan transit Dukuh Atas dapat dilihat pada tabel 4.51 dibawah ini.

Tabel 4.43 Penggunaan Lahan *Non-Residential* Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Peruntukan Lahan Bercampur	Blok	Jenis <i>Non-Residential</i>	Luas (ha)	Presentase luas pada blok (%)	Presentase Total (%)
<i>Non-Residential</i>	1	Perdagangan dan Jasa	5,50	21,37	55,78
		Perkantoran	3,16	12,28	
		Campuran	5,06	19,66	
		Fasilitas Umum	0,30	1,17	
		RTH Blok	0,32	1,24	
		Lainnya	0,02	0,07	
	2	Perdagangan dan Jasa	3,14	12,17	53,58
		Perkantoran	5,64	21,85	
		Fasilitas Umum	0,07	0,27	
		RTH Blok	2,67	10,34	
		Lainnya	2,31	8,95	
	3	Perdagangan dan Jasa	5,99	36,41	81,46
		Perkantoran	5,88	35,74	
		Fasilitas Umum	0,94	5,71	

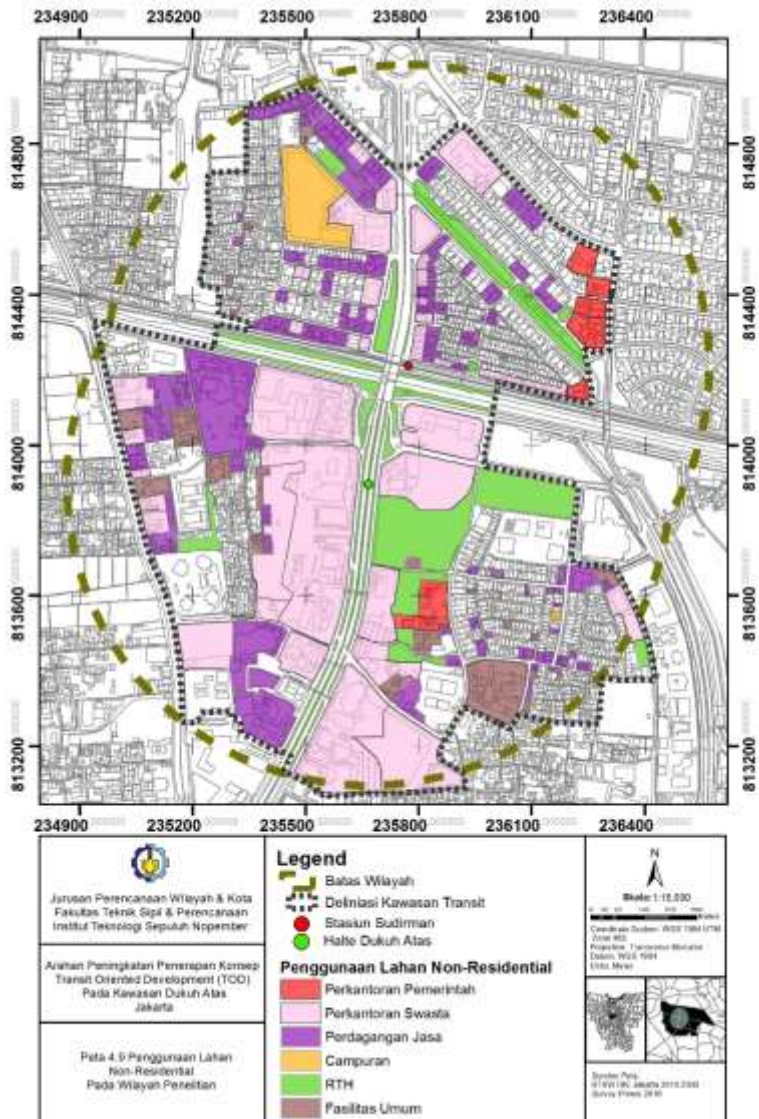
Peruntukan Lahan Bercampur	Blok	Jenis <i>Non-Residential</i>	Luas (ha)	Presentase luas pada blok (%)	Presentase Total (%)
	4	Lainnya	0,59	3,59	66,54
		Perdagangan dan Jasa	0,82	3,47	
		Perkantoran	14,45	54,93	
		Fasilitas Umum	1,23	5,21	
		RTH Blok	0,56	2,37	
		Lainnya	0,13	0,54	
	5	Perdagangan dan Jasa	0,94	4,92	88,81
		Perkantoran	9,30	48,64	
		Fasilitas Umum	0,87	4,55	
		RTH Blok	5,60	29,29	
		Lainnya	0,27	1,41	
	6	Perdagangan dan Jasa	1,80	7,35	42,40
		Perkantoran	0,69	2,82	
		Campuran	0,07	0,29	
		Fasilitas Umum	2,79	11,39	
		RTH Blok	2,68	10,94	
		Lainnya	2,35	9,61	
	7	Perdagangan dan Jasa	3,74	40,17	94,70
		Perkantoran	2,88	30,93	
		Lainnya	1,27	13,59	
	8	Perkantoran	8,56	100	100
RTH Non-Blok			7,17	-	4,03
Lainnya (jalan, sungai, dll)			24,71	-	13,88
Total			178,03		



Gambar 4.3 Presentase Penggunaan Lahan *Non-Residential* Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan grafik diatas, diketahui bahwa penggunaan lahan *non-residential* di kawasan transit Dukuh Atas yang tertinggi terdapat di blok 8, blok 7, blok 5 dan blok 3. Tipe bangunan yang banyak ditemui di kawasan ini ialah gedung perkantoran serta gedung perdagangan dan jasa.



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.3.3 Pedestrian Friendly (Design)

Kegiatan berjalan kaki merupakan moda transportasi yang paling alami, mudah, murah dan tidak menghasilkan emisi, serta merupakan komponen penting dari suatu perjalanan dengan moda transportasi umum pada suatu kota, terutama pada kawasan yang menerapkan pola transit. Kelengkapan jaringan infrastruktur pejalan kaki pada kawasan transit merupakan syarat mendasar dalam penerapan konsep TOD. Tujuannya ialah untuk membangun lingkungan yang ramah terhadap pejalan kaki. Pada penelitian ini, indikator *pedestrian friendly* dapat dilihat berdasarkan beberapa aspek, yaitu ketersediaan jalur pejalan kaki, konektifitas jalur pejalan kaki, dimensi jalur pejalan kaki dan kondisi dari jalur pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya mengenai karakteristik dari jalur pejalan kaki pada kawasan transit Dukuh Atas dapat dilihat pada penjelasan di bawah ini.

4.3.3.1 Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Jaringan pejalan kaki merupakan ruas yang didedikasikan bagi pejalan kaki, yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan fasilitas pergantian moda. Persyaratan paling dasar dari walkability pada perkotaan adalah adanya jaringan berjalan kaki yang aman, menghubungkan setiap bangunan dan tempat tujuan, dapat diakses oleh semua orang, dan terlindung dari kendaraan bermotor. (TOD Standard, 2014).

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 tahun 2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, menjelaskan bahwa jalur pejalan kaki haruslah menjadi jalur penghubung antarpusat kegiatan, blok ke blok, dan persil ke persil di kawasan perkotaan. Selain itu, dalam pengembangan kawasan transit berbasis TOD menurut peraturan tersebut sebaiknya diterapkan pada bahu jalan dan dapat diakses langsung oleh pejalan kaki yang melayani pejalan

kaki dari tempat perhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir berpergian.

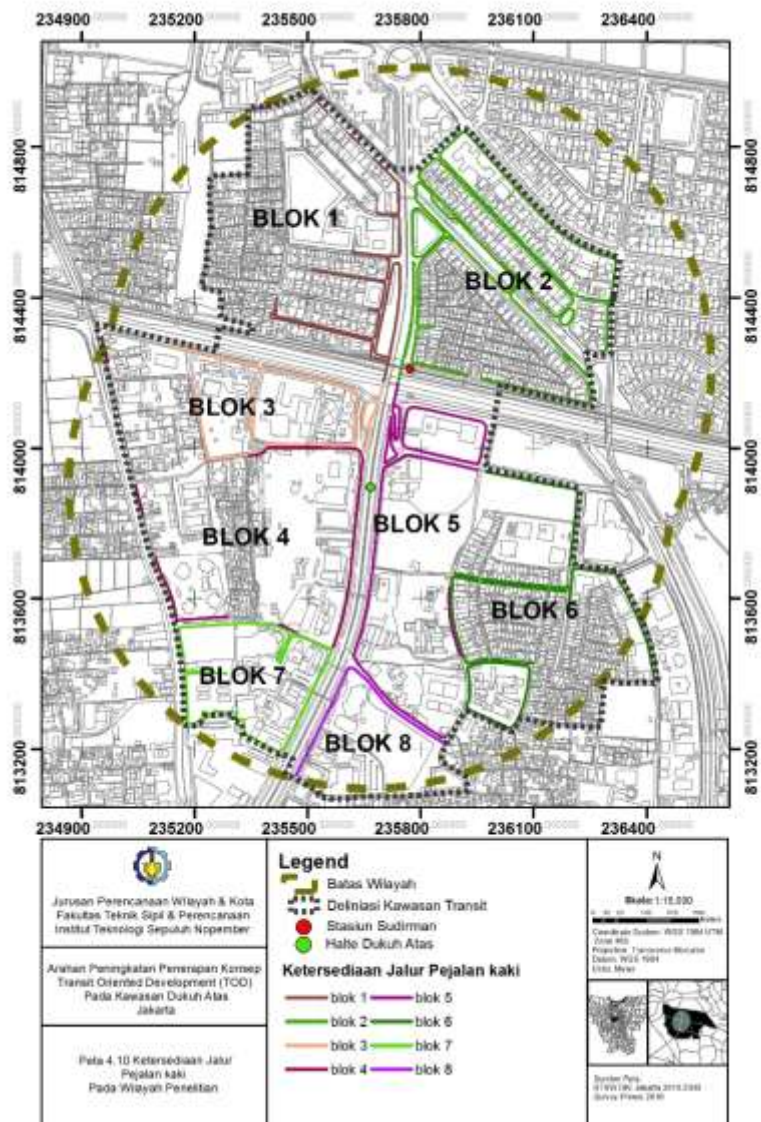
Dalam penelitian ini, untuk mengetahui presentase ketersediaan jalur pejalan kaki pada kawasan transit Dukuh Atas peneliti membandingkan panjang total jaringan jalur pejalan kaki eksisting pada setiap blok dengan jaringan jalan raya yang ada pada setiap blok tersebut. Untu lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.44 dan peta 4.10

Tabel 4.44 Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Panjang (meter)	Panjang Minimum (meter)	Presentase Ketersediaan (%)
1	2355,67	5909,04	39,9
2	5418,8	7388,95	73,3
3	1884,42	3550,05	53,1
4	1336,13	1969,76	67,8
5	1915,09	3011,84	63,6
6	3084,79	4752,54	64,9
7	1605,04	2304,83	69,6

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan tabel diatas, diketahui bahwa ketersediaan fasilitas jalur pejalan kaki di kawasan transit Dukuh Atas masih sangat rendah. Hal tersebut dapat dilihat dari presetase ketersediaan jalur pejalan kaki yang secara rata-rata dari kawasan transit Dukuh Atas saat ini dimana baru 60% jalur pejalan kaki yang tersedia di kawasan transit Dukuh Atas.



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.3.3.2 Konektifitas Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki yang singkat dan dapat langsung diakses merupakan hal yang penting dalam kemudahan berjalan kaki dan aksesibilitas dari stasiun transit karena dapat dengan mudah terdegradasi oleh rute yang memutar. Menurut Permen PU No. 3 Tahun 2014 menjelaskan bahwa prinsip dalam perencanaan jalur pejalan kaki ialah memudahkan pejalan kaki mencapai tempat tujuan dengan jarak sedekat mungkin.

Dalam melihat konektifitas dari jalur pejalan kaki pada kawasan transit Dukuh Atas dapat dilihat pada waktu tempuh rata-rata berjalan kaki dari titik transit menuju ke tempat tujuan pada masing-masing blok. Untuk detail mengenai konektifitas dari setiap subblok di kawasan transit Dukuh Atas dapat dilihat pada **Lampiran E**. Sedangkan untuk hasil olahan data tentang konektifitas setiap blok di kawasan Dukuh Atas dapat dilihat pada tabel 4.43 dibawah ini.

Tabel 4.43 Konektifitas Jalur Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

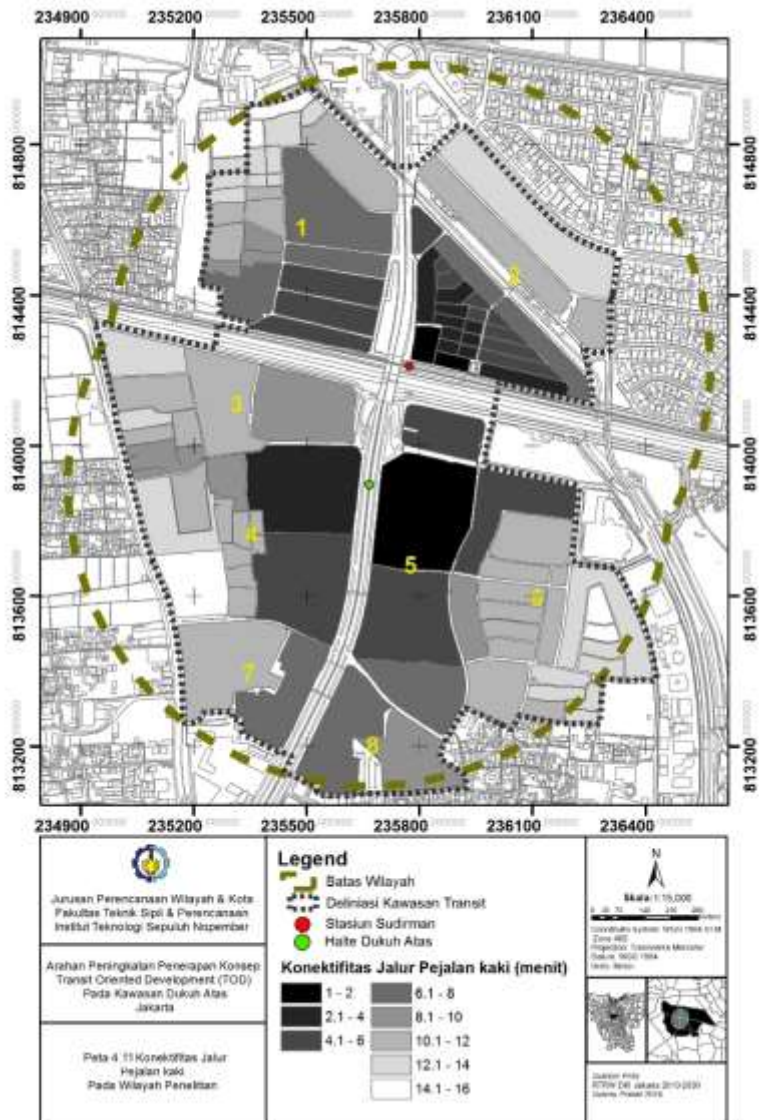
Blok	Minimal Waktu Tempuh (menit)	Maksimal Waktu Tempuh (menit)	Waktu Tempuh Rata-Rata (menit)
1	5	15	10,59
2	1	14	5,38
3	9	14	11,38
4	4	15	10,62
5	2	8	5
6	6	16	12
7	7	11	9

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan tabel diatas, diketahui bahwa aksesibilitas dari kawasan transit Dukuh Atas masih belum mendukung kegiatan transit yang mendorong masyarakat untuk berjalan

kaki di dalam kawasan transit dengan waktu tempuh maksimal 10 menit dari dan menuju titik transit. Hal tersebut dapat dilihat dari tingginya waktu tempuh rata-rata dari setiap blok di kawasan transit Dukuh Atas yang disebabkan minimnya akses yang di khususnya bagi pejalan kaki di kawasan.

Hanya pada blok 2 saja waktu tempuh berjalan kaki sangat baik yang dikarenakan ukuran dari setiap sub-blok di blok 2 ini tidak terlalu besar dan memiliki banyak akses bagi pejalan kaki. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 4.11 dibawah ini.



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.3.3.3 Dimensi Jalur Pejalan Kaki

Kapasitas dari jalur pejalan kaki memiliki peran yang penting dalam konteks menampung pengguna jalur pejalan kaki pada suatu jaringan yang berdasarkan pada lebar dari jalur pejalan kaki tersebut. Lebar dari jalur pejalan kaki pada suatu jaringan pejalan kaki akan merepresentasikan kebutuhan ruang jalur pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan berdasarkan dimensi dari tubuh manusia. Kebutuhan ruang gerak minimum tersebut harus disesuaikan dengan tipe jalan raya kendaraan. Lebar jalur pejalan kaki bergantung pada intensitas penggunaannya untuk perhitungan lebar efektifnya. Jalur pejalan kaki ini setidaknya berukuran lebar hingga 3,0 meter atau lebih untuk memenuhi tingkat pelayanan yang diinginkan dalam kawasan yang memiliki intensitas pejalan kaki yang tinggi. Lebar minimum untuk kawasan pertokoan dan perdagangan yaitu 2 meter. Kondisi ini dibuat untuk memberikan kesempatan bagi para pejalan kaki yang berjalan berdampingan atau bagi pejalan kaki yang berjalan berlawanan arah satu sama lain.

Pada konteks dimensi jalur pejalan kaki eksisting dalam konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Dukuh Atas peneliti membaginya berdasarkan hirarki jalan raya, yakni dimensi jalur pejalan kaki pada tipe *main street* atau jalan utama, dan *residential street/mixed use street* atau jalan kolektor/local dimana di data ukurannya pada setiap blok pada kawasan transit Dukuh Atas. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 4.44 dan peta 4.12 dibawah ini.

Tabel 4.45 Dimensi Jalur Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Kode	Nama Jalan	Lebar (m)
1	1.1	JL. Jendral Sudirman	6
	1.2	JL. Teluk Betung	2

Blok	Kode	Nama Jalan	Lebar (m)
	1.3	JL. Talang Betutu	1
2	2.1	JL. Jendral Surdirman	2
	2.2	JL. Kendal	1,5
	2.3	JL. DR. Kusuma Atamaja	1
3	3.1	JL. Jendral Surdirman	2
	3.2	JL. Karet Pasar Baru Timur	1,5
	3.3	JL. Karet Haji Abdul Jalil	1
4	4.1	JL. Jendral Surdirman	4,5
	4.2	JL. Karet Pasar Baru Timur	1,5
	4.3	JL. KH. Mas Mansyur	2
5	5.1	JL. Jendral Surdirman	4,5
	5.2	JL. Galunggung	1,5
	5.3	JL. Setiabudi Barat	1,5
6	6.1	JL. Setiabudi Tengah	1,5
	6.2	JL. Setiabudi Utara	1,5
	6.3	JL. Setiabudi 3	1
7	7.1	JL. Jendral Surdirman	4,5
	7.2	JL. Menuju KH. Mas Mansyur	2,5
	7.3	JL. Karet Pasar Baru 5	1,5
8	8.1	JL. Jendral Surdirman	4,5
	8.2	JL. Setiabudi	1

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan tabel diatas, diketahui bahwa lebar dari dimensi jalur pejalan kaki di kawasan transit Dukuh Atas masih belum seragam. Khususnya pada jalur pejalan kaki yang menghubungkan kawasan dengan titik transit moda transportasi umum yang ada di kawasan Dukuh Atas. Dimana hal tersebut menyebabkan belum optimalnya daya tampung dari jalur pejalan kaki yang ada saat ini dalam mengakomodir pergerakan masyarakat yang melakukan aktivitas berjalan kaki di kawasan transit Dukuh Atas.



Gambar. 4.5 Dimensi Pedestrian (Kode:1.2) Pada Blok 1 dan 4.6 Dimensi Pedestrian (Kode:1.3) Pada Blok 1

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar. 4.7 Dimensi Pedestrian (Kode:2.1) Pada Blok 2 dan 4.8 Dimensi Pedestrian (Kode:2.3) Pada Blok 2

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



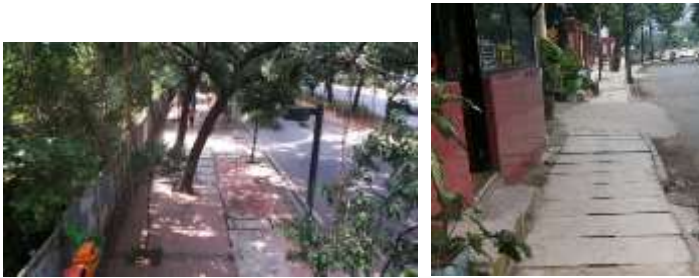
Gambar. 4.9 Dimensi Pedestrian (Kode:3.1) Pada Blok 3 dan 4.10 Dimensi Pedestrian (Kode:3.2) Pada Blok 3

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar. 4.11 Dimensi Pedestrian (Kode:4.1) Pada Blok 4 dan 4.12 Dimensi Pedestrian (Kode:4.3) Pada Blok 4

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar. 4.13 Dimensi Pedestrian (Kode:5.1) Pada Blok 5 dan 4.14 Dimensi Pedestrian (Kode:5.3) Pada Blok 5

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar. 4.15 Dimensi Pedestrian (Kode:6.2) Pada Blok 6 dan 4.16 Dimensi Pedestrian (Kode:6.3) Pada Blok 6

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



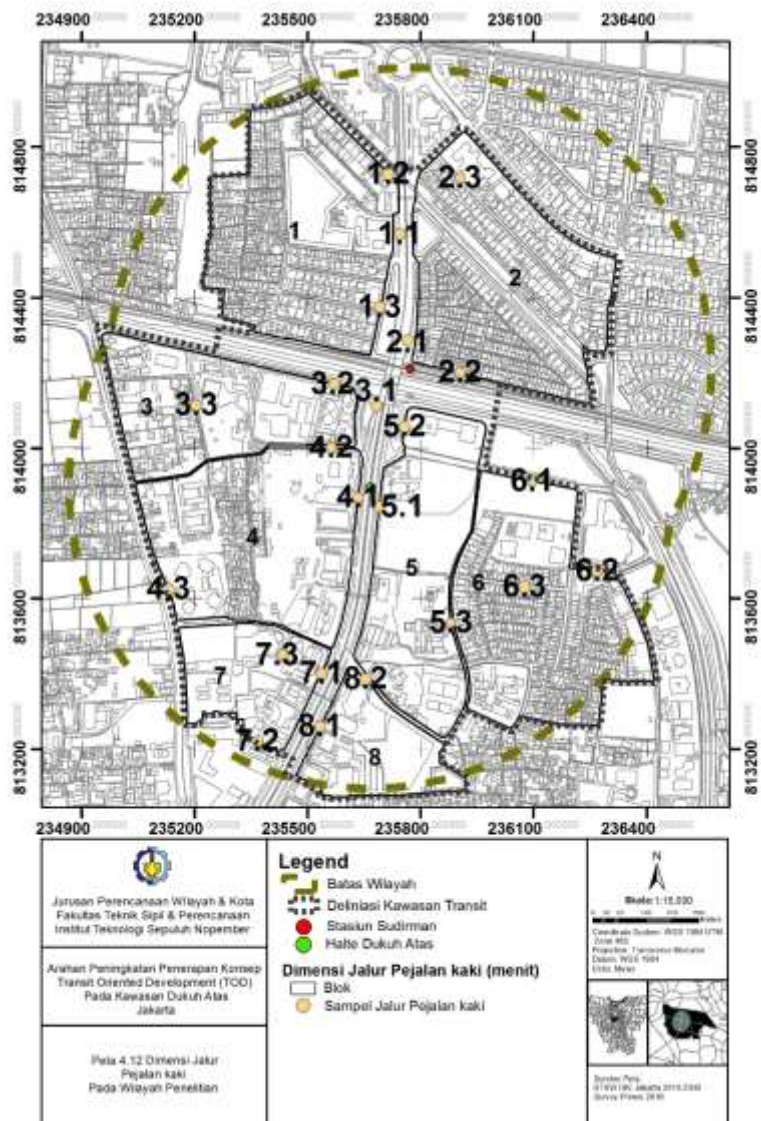
Gambar. 4.17 Dimensi Pedestrian (Kode:7.1) Pada Blok 7 dan 4.18 Dimensi Pedestrian (Kode:7.2) Pada Blok 7

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar. 4.19 Dimensi Pedestrian (Kode:8.1) Pada Blok 8 dan 4.20 Dimensi Pedestrian (Kode:8.2) Pada Blok 8

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.3.3.4 Kondisi Jalur Pejalan Kaki

Prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki secara umum berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, lancar aman, nyaman dan mandiri termasuk bagi pejalan kaki dengan keterbatasan fisik (Permen PU No. 3 Tahun 2014). Menurut peraturan tersebut yang menjelaskan tentang pengembangan prasarana jaringan pejalan kaki pada konsep TOD, menyebutkan bahwa dasar yang menjadi pertimbangan DAN penilaian dalam perencanaan prasarana jaringan pejalan kaki disekitar kawasan transit ialah sebagai berikut:

- a. Kenyamanan: seperti ketersediaan pelindung terhadap cuaca (terdapat pohon peneduh atau kanopy)
- b. Keamanan: seperti ketersediaan Penerangan Jalan Umum (PJU), dan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO).
- c. Kemudahan: seperti ketersediaan fasilitas pendukung bagi disabilitas seperti jalur pemandu atau *tactile path* dan keberadaan bollard.

Untuk mengetahui kondisi jalur pejalan kaki pada kawasan transit Dukuh Atas dapat dilihat pada tabel 4.45 dibawah ini dan **lampiran F** tentang hasil observasi kondisi jalur pejalan kaki yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas.

Tabel 4.47 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
1	Secara keseluruhan untuk konteks kenyamanan, blok 1 sudah cukup baik karena persebaran fasilitas peneduh sudah tersebar secara merata	Sebagian besar pada blok ini sudah terdapat Penerangan Jalan Umum yang tersebar di sepanjang jalur pejalan kaki dan juga terdapat fasilitas JPO pada blok ini	Untuk keseluruhan, keberadaan fasilitas pendukung bagi disabilitas pada blok ini masih cenderung terdapat pada jaringan pejalan kaki pada main street dan belum tersebar secara merata
2	Secara keseluruhan untuk konteks kenyamanan, blok 2 sudah cukup baik karena persebaran fasilitas peneduh sudah tersebar secara merata	Sebagian besar pada blok ini sudah terdapat Penerangan Jalan Umum yang tersebar di sepanjang jalur pejalan kaki dan juga terdapat fasilitas JPO pada blok ini	Untuk keseluruhan, keberadaan fasilitas pendukung bagi disabilitas pada blok ini masih minim
3	Secara keseluruhan untuk konteks kenyamanan, blok 3 sudah cukup baik karena persebaran fasilitas peneduh sudah tersebar secara merata	sebagian besar PJU masih belum tersebar secara merata	Untuk keseluruhan, keberadaan fasilitas pendukung bagi disabilitas pada blok ini masih cenderung terdapat pada jaringan pejalan kaki pada main street dan belum tersebar secara merata

Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
4	Secara keseluruhan untuk konteks kenyamanan, blok 4 sudah baik karena persebaran fasilitas peneduh seperti kanopy dan pohon sudah tersebar secara merata	sebagian besar PJU masih belum tersebar secara merata	Untuk keseluruhan, keberadaan fasilitas pendukung bagi disabilitas pada blok ini masih cenderung terdapat pada jaringan pejalan kaki pada main street dan belum tersebar secara merata
5	Secara keseluruhan untuk konteks kenyamanan, blok 5 sudah baik karena persebaran fasilitas peneduh seperti kanopy dan pohon sudah tersebar secara merata	sebagian besar PJU masih belum tersebar secara merata	Untuk keseluruhan, keberadaan fasilitas pendukung bagi disabilitas pada blok ini masih minim
6	Secara keseluruhan untuk konteks kenyamanan, blok 6 sudah cukup baik karena persebaran fasilitas peneduh sudah tersebar secara merata	sebagian besar PJU masih belum tersebar secara merata	Untuk keseluruhan, keberadaan fasilitas pendukung bagi disabilitas pada blok ini masih minim

Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
7	Secara keseluruhan untuk konteks kenyamanan, blok 7 sudah baik karena persebaran fasilitas peneduh sudah tersebar secara merata	Sebagian besar pada blok ini sudah terdapat Penerangan Jalan Umum yang tersebar di sepanjang jalur pejalan kaki pada blok ini	Untuk keseluruhan, keberadaan fasilitas pendukung bagi disabilitas pada blok ini sudah cukup baik
8	Secara keseluruhan untuk konteks kenyamanan, blok 8 cukup baik karena persebaran fasilitas peneduh sudah tersebar secara merata	sebagian besar PJU masih belum tersebar secara merata	Untuk keseluruhan, keberadaan fasilitas pendukung bagi disabilitas pada blok ini masih minim

Sumber: Hasil Analisis, 2016



Gambar. 4.21 dan 4.22
Kondisi Pedestrian Pada Blok 1
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar. 4.23 dan 4.24
Kondisi Pedestrian Pada Blok 2
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar. 4.25 dan 4.26
Kondisi Pedestrian Pada Blok 3
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar. 4.27 dan 4.28
Kondisi Pedestian Pada Blok 4
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar. 4.29 dan 4.30
Kondisi Pedestian Pada Blok 5
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar. 4.31 dan 4.32
Kondisi Pedestian Pada Blok 6
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar. 4.33 dan 4.34
Kondisi Pedestian Pada Blok 7
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar. 4.35 dan 4.36
Kondisi Pedestian Pada Blok 8
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

Berdasarkan dokumentasi diatas, diketahui bahwa kondisi dari jalur pejalan kaki di kawasan transit Dukuh Atas masih belum sepenuhnya *walkable* dilihat dari 3 kriteria yang digunakan dalam penelitian ini. Walaupun dari factor kenyamanan jalur pedestrian di kawasan transit sudah sebagian besar teduh dan rimbun, akan tetapi dilihat dari ketersediaan fasilitas untuk keamanan dan kemudahan mengakses jalur pejalan kaki masih belum tersedia dan tersebar merata.

4.4 Menganalisis Kesesuaian Karakteristik Kawasan Transit Dukuh Atas dengan Kriteria Kawasan Berbasis TOD

Dalam menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit Dukuh Atas terhadap kriteria kawasan berbasis konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dibutuhkan pedoman kriteria yang dapat menunjukkan sejauh mana kawasan tersebut termasuk dalam kriteria kawasan TOD. Parameter yang telah didapatkan dapat dilihat pada tabel 4.48 dibawah ini.

Tabel 4.48 Parameter Kriteria-Kriteria Yang Digunakan Pada Penelitian

Variabel	Parameter
Kepadatan penggunaan lahan	Kepadatan bangunan <i>residential</i> pada blok: min. 110 unit/ha
	Total kepadatan pekerjaan minimal 400 jobs/ha
	Total pekerjaan yang terdapat pada kawasan transit minimal 60.000 pekerjaan atau minimal 7.500 pekerjaan/blok
Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Min. 45% per blok
Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Minimal 2.0
Penggunaan lahan <i>Residential</i>	Presentase penggunaan lahan: <ul style="list-style-type: none"> • <i>Residential</i> 20% • <i>Non-residential</i> 80%
Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	
Ketersediaan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jaringan pedestrian pada jalan utama blok 100%
Konektifitas jalur pejalan kaki	Waktu tempuh dari transit stop max. 10 menit

Variabel	Parameter
Dimensi jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> Lebar pada jalan utama <i>main street</i> minimal 3 meter Lebar pada <i>residential street/mixed use street</i> minimal 2 meter
Kondisi jalur pejalan kaki	Terdapat Bollard dan <i>Tactile Paving</i>
	Terdapat Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) dan Penerangan Jalan Umum (PJU)
	Terdapat dan Pohon peneduh atau kanopy.

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Dari tabel parameter diatas, jika blok yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas memiliki ciri yang sesuai atau lebih dari standar minimum setiap variable parameter konsep TOD maka akan diberikan nilai 1 (satu) dan jika tidak sesuai akan di berikan nilai kesesuaian 0 (nol). Penilaian kesesuaian ini akan di total pada setiap indikator dari konsep TOD yang diterapkan pada kawasan Dukuh Atas. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan dibawah ini.

- a. Untuk penilaian kesesuaian kepadatan kawasan pada kawasan transit Dukuh Atas, nilai minimum yang harus dimiliki oleh masing-masing blok adalah berjumlah 5 (lima) untuk dapat dikatakan bahwa blok tersebut sudah memiliki ciri kepadatan kawasan dengan intensitas tinggi yang sesuai dengan konsep TOD.
- b. Untuk penilaian kesesuaian penggunaan lahan bercampur pada kawasan transit Dukuh Atas, nilai kesesuaian minimum yang harus dimiliki oleh masing-masing blok adalah berjumlah 2 (dua) untuk dapat dikatakan bahwa blok tersebut sudah memiliki ciri penggunaan lahan bercampur yang didominasi oleh penggunaan lahan *non-residential* sehingga memiliki kegiatan yang beragam yang sesuai dengan kaidah konsep TOD.

- c. Untuk penilaian kesesuaian *pedestrian friendly* pada kawasan transit Dukuh Atas, nilai kesesuaian minimum yang harus dimiliki oleh masing-masing blok adalah berjumlah 6 (enam) untuk dapat dikatakan bahwa blok tersebut sudah memiliki jaringan jalur pejalan kaki yang aman, nyaman dan mampu mengakomodir kegiatan berjalan kaki dari para *transit ridership* pada kawasan transit Dukuh Atas.

Tabel 4.49 Penilaian Kesesuaian Yang Digunakan Pada Penelitian

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Nilai Sesuai	Total Nilai
Kepadatan Penggunaan Lahan (<i>Density</i>)	Kepadatan penggunaan lahan	Kepadatan bangunan rumah	1	5
		Kepadatan pekerja	1	
		Jumlah pekerja	1	
	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	-	1	
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	-	1	
Penggunaan Lahan Bercampur (<i>diversity</i>)	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	-	1	2
	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	-	1	
<i>Pedestrian Friendly</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki	-	1	

Indikator	Variabel	Sub-Variabel	Nilai Sesuai	Total Nilai
	Konektifitas jalur pejalan kaki	-	1	6
	Dimensi jalur pejalan kaki	-	1	
	Kondisi jalur pejalan kaki	Keamanan jalur pejalan kaki	1	
		Kenyamanan jalur pejalan kaki	1	
		Kemudahan jalur pejalan kaki	1	

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.4.1 Kepadatan Kawasan Transit (Density)

4.4.1.1 Kepadatan Penggunaan Lahan

Dalam mengevaluasi kepadatan penggunaan lahan, point yang akan dibahas ialah mengenai kepadatan perumahan pada setiap hektar, kepadatan pekerja, dan jumlah pekerja yang ketiganya akan dinilai per satu luasan blok pada kawasan transit Dukuh Atas. Untuk lebih jelasnya mengenai hasil penilaian kesesuaian kepadatan penggunaan lahan pada setiap blok dapat dilihat pada tabel 4.50, tabel 4.51, dan tabel 4.52 dibawah ini.

Tabel 4.50 Kesesuaian Kepadatan Bangunan Perumahan Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Kepadatan Perumahan (unit/ha)	Standard (Bangunan/ha)	Kesesuaian	Presentase Kesesuaian (%)	Nilai Kesesuaian
1	69		Tidak sesuai	62,7	0
2	27		Tidak sesuai	24,5	0

Blok	Kepadatan Perumahan (unit/ha)	Standard (Bangunan/ha)	Kesesuaian	Presentase Kesesuaian (%)	Nilai Kesesuaian
3	111	Minimal 110 unit / ha	Sesuai	100,9	1
4	396		Sesuai	360,0	1
5	197		Sesuai	179,1	1
6	67		Tidak sesuai	60,9	0
7	110		Sesuai	100,0	1
8	0		Tidak sesuai	0	0

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tabel 4.51 Kesesuaian Kepadatan Pekerja Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Kepadatan Pekerja (pekerja/ha)	Standard (Pekerja/ha)	Kesesuaian	Presentase Kesesuaian (%)	Nilai Kesesuaian
1	1.738	Minimal 400 pekerja / ha	Sesuai	435	1
2	1.071		Sesuai	268	1
3	1.718		Sesuai	430	1
4	1.696		Sesuai	424	1
5	1.648		Sesuai	412	1
6	2.092		Sesuai	523	1
7	6.612		Sesuai	1653	1
8	1.865		Sesuai	466	1

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tabel 4.52 Kesesuaian Jumlah Pekerja Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Jumlah Pekerja	Standard (Pekerja)	Kesesuaian	Presentase Kesesuaian (%)	Nilai Kesesuaian
1	5.112	Minimal 7.500	Tidak Sesuai	68,2	0
2	5.923		Tidak Sesuai	79,0	0
3	10.089		Sesuai	134,5	1
4	16.673		Sesuai	222,3	1

Blok	Jumlah Pekerja	Standard (Pekerja)	Kesesuaian	Presentase Kesesuaian (%)	Nilai Kesesuaian
5	15.335	pekerja / blok	Sesuai	204,5	1
6	1.423		Tidak Sesuai	19,0	0
7	11.305		Sesuai	150,7	1
8	9.552		Sesuai	127,4	1

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.4.1.2 Koefisien Dasar Bangunan (KDB)

Dalam mengevaluasi KDB pada kawasan transit Dukuh Atas, point yang akan dibahas ialah mengenai perbandingan antara standard KDB per blok dengan KDB rata-rata dari setiap blok. Untuk lebih jelasnya mengenai hasil penilaian kesesuaian KDB pada setiap blok dapat dilihat pada tabel 4.53 dibawah ini.

Tabel 4.53 Kesesuaian KDB Rata-Rata Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	KDB Rata-Rata Per blok (%)	Standard KDB (%)	Kesesuaian	Presentase Kesesuaian (%)	Nilai Kesesuaian
1	51	Minimal 45% per blok	Sesuai	113	1
2	50		Sesuai	111	1
3	54		Sesuai	120	1
4	58		Sesuai	129	1
5	50		Sesuai	111	1
6	53		Sesuai	118	1
7	45		Sesuai	100	1
8	45		Sesuai	100	1

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.4.1.3 Koefisien Lantai Bangunan (KLB)

Dalam mengevaluasi KLB pada kawasan transit Dukuh Atas, point yang akan dibahas ialah mengenai perbandingan antara standard KLB per blok dengan KLB rata-

rata dari setiap blok. Untuk lebih jelasnya mengenai hasil penilaian kesesuaian KLB pada setiap blok dapat dilihat pada tabel 4.52 dibawah ini.

Tabel 4.54 Kesesuaian KLB Rata-Rata Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	KLB Rata-Rata Per blok (%)	Standard KLB	Kesesuaian	Presentase Kesesuaian (%)	Nilai Kesesuaian
1	1,8	Minimal 2,0 per blok	Tidak Sesuai	90	0
2	1,3		Tidak Sesuai	65	0
3	3,4		Sesuai	170	1
4	3,1		Sesuai	155	1
5	3,3		Sesuai	165	1
6	2,6		Sesuai	130	1
7	4,9		Sesuai	245	1
8	4,5		Sesuai	225	1

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.4.2 Penggunaan Lahan Bercampur (Diversity)

Pada indikator keberagaman penggunaan lahan bercampur (*diversity*) terdapat 2 variabel, yaitu penggunaan lahan *residential*, dan penggunaan lahan *non-residential*. Kriteria untuk masing-masing variabel ini adalah:

- a. Presentase penggunaan lahan *residential* 20%
- b. Presentase penggunaan lahan *non-residential* 80%

Penilaian kesesuaian ini akan dilihat dari proporsi penggunaan lahan pada setiap bloknya. Untuk lebih jelasnya mengenai kesesuaian penggunaan lahan campuran pada setiap blok di kawasan transit Dukuh Atas dapat dilihat pada tabel 4.55 dibawah ini.

Tabel 4.55 Kesesuaian Penggunaan Lahan Bercampur Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Penggunaan Lahan	Presentase (%)	Standard (%)	Kesesuaian	Nilai Kesesuaian
1	<i>Residential</i>	44,22	<i>residential</i> 20% dan <i>non-residential</i> 80%	Tidak sesuai	0
	<i>Non-residential</i>	55,78		Tidak sesuai	0
2	<i>Residential</i>	46,42		Tidak sesuai	0
	<i>Non-residential</i>	53,58		Tidak sesuai	0
3	<i>Residential</i>	18,54		Sesuai	1
	<i>Non-residential</i>	81,46		Sesuai	1
4	<i>Residential</i>	33,47		Tidak sesuai	0
	<i>Non-residential</i>	66,53		Tidak sesuai	0
5	<i>Residential</i>	11,19		Tidak Sesuai	0
	<i>Non-residential</i>	88,81		Tidak Sesuai	0
6	<i>Residential</i>	57,6		Tidak sesuai	0
	<i>Non-residential</i>	42,4		Tidak sesuai	0
7	<i>Residential</i>	5,3		Tidak Sesuai	0
	<i>Non-residential</i>	94,7		Tidak Sesuai	0
8	<i>Residential</i>	0		Tidak sesuai	0
	<i>Non-residential</i>	100		Tidak sesuai	0

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.4.3 Pedestrian Friendly (Design)

4.4.3.1 Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Dalam mengevaluasi ketersediaan jalur pejalan kaki, point yang akan dibahas ialah mengenai ketersediaan jaringan jalur pejalan kaki yang dinilai per satu luasan blok pada kawasan transit Dukuh Atas. Ketersediaan jalur pejalan kaki ini harus terdapat secara menyeluruh atau tersedia 100% pada setiap blok dimana menjadi jalur penghubung antarpusat kegiatan, blok ke blok, dan persil ke persil. Untuk lebih jelasnya mengenai hasil penilaian kesesuaian ketersediaan jalur pejalan kaki pada setiap blok dapat dilihat pada tabel 4.56 dibawah ini.

Tabel 4.56 Kesesuaian Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Presentase (%)	Standard (%)	Kesesuaian	Nilai Kesesuaian
1	39,9	100%	Tidak Sesuai	0
2	73,3		Tidak Sesuai	0
3	53,1		Tidak Sesuai	0
4	67,8		Tidak Sesuai	0
5	63,6		Tidak Sesuai	0
6	64,9		Tidak Sesuai	0
7	69,6		Tidak Sesuai	0
8	50,2		Tidak Sesuai	0

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.4.3.2 Konektifitas Jalur Pejalan Kaki

Dalam mengevaluasi konektifitas jalur pejalan kaki, point yang akan dibahas ialah mengenai konektifitas dan aksesibilitas dari masing-masing blok yang dinilai berdasarkan waktu tempuh dari titik transit menuju ke masing-masing blok maupun seblainya. Konektifitas jalur pejalan kaki ini harus sesuai dengan prinsip konsep TOD yang mendukung berjalan

kaki maksimal 10 menit dari dan menuju titik transit . Untuk lebih jelasnya mengenai hasil penilaian kesesuaian konektifitas jalur pejalan kaki pada setiap blok dapat dilihat pada tabel 4.57 dibawah ini.

Tabel 4.57 Kesesuaian Konektifitas Jalur Pejalan Kaki Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Waktu Tempuh Rata-Rata (menit)	Standard (menit)	Kesesuaian	Presentase Kesesuaian (%)	Nilai Kesesuaian
1	10,6	Maks. 10 menit	Tidak Sesuai	94,4	0
2	5,4		Sesuai	185,9	1
3	11,4		Tidak Sesuai	87,9	0
4	10,6		Tidak Sesuai	94,2	0
5	5		Sesuai	200,0	1
6	12		Tidak Sesuai	83,3	0
7	9		Sesuai	111,1	1
8	8,5		Sesuai	117,6	1

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.4.3.3 Dimensi Jalur Pejalan Kaki

Dalam mengevaluasi dimensi jalur pejalan kaki, point yang akan dibahas ialah mengenai lebar dari jalur pejalan kaki yang terdapat pada masing-masing blok pada kawasan transit Dukuh Atas. Dimensi jalur pejalan kaki ini harus sesuai dengan standard konsep TOD yang bertujuan untuk mendukung dan mengakomodir pergerakan dari para *transit ridership* di dalam kawasan transit. Untuk lebih jelasnya mengenai hasil penilaian

kesesuaian dimensi jalur pejalan kaki pada setiap blok dapat dilihat pada tabel 4.58 dibawah ini.

Tabel 4.58 Kesesuaian Dimensi Jalur Pejalan Kaki Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Kode	Lebar (meter)	Standard (meter)	Kesesuaian	Presentase Kesesuaian	Nilai Kesesuaian		
1	1.1	6	Minimal 2 meter untuk <i>residential street /mixed use street</i>	Sesuai	200	1		
	1.2	2			100			
	1.3	1			50			
2	2.1	2		Minimal 3 meter untuk <i>main street</i>	Tidak Sesuai	67	0	
	2.2	1,5				75		
	2.3	1				50		
3	3.1	2	Minimal 3 meter untuk <i>main street</i>		Tidak Sesuai	150	0	
	3.2	1,5				75		
	3.3	1				50		
4	4.1	4,5			Minimal 3 meter untuk <i>main street</i>	Sesuai	150	1
	4.2	1,5					75	
	4.3	2					100	
5	5.1	4,5		Minimal 3 meter untuk <i>main street</i>		Tidak Sesuai	150	0
	5.2	1,5					75	
	5.3	1,5					75	
6	6.1	1,5			Minimal 3 meter untuk <i>main street</i>	Tidak Sesuai	50	0
	6.2	1,5					75	
	6.3	1					50	

Blok	Kode	Lebar (meter)	Standard (meter)	Kesesuaian	Presentase Kesesuaian	Nilai Kesesuaian
7	7.1	4,5		Sesuai	150	1
	7.2	2,5			125	
	7.3	1,5			75	
8	8.1	4,5		Tidak Sesuai	150	0
	8.2	1			50	

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.4.3.4 Kondisi Jalur Pejalan Kaki

Dalam mengevaluasi kondisi jalur pejalan kaki, point yang akan dibahas ialah mengenai keamanan, kenyamanan dan kemudahan dari jalur pejalan kaki yang terdapat pada masing-masing blok pada kawasan transit Dukuh Atas. Kondisi jalur pejalan kaki ini harus mampu memberikan kesan yang aman, nyaman dan mudah diakses penyandang disabilitas. Untuk lebih jelasnya mengenai hasil penilaian kesesuaian kondisi jalur pejalan kaki pada setiap blok dapat dilihat pada tabel 4.59 dibawah ini.

Tabel 4.59 Kesesuaian Kondisi Jalur Pejalan Kaki Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan	Jumlah Nilai Kesesuaian
1	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	2
2	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	2
3	Sesuai	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	1
4	Sesuai	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	1

Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan	Jumlah Nilai Kesesuaian
5	Sesuai	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	1
6	Sesuai	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	1
7	Sesuai	Sesuai	Sesuai	3
8	Sesuai	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	1

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.4.4 Pengukuran Kesesuaian Terhadap Indikator Konsep TOD

Setelah mendapatkan data-data tentang kesesuaian masing-masing blok pada setiap variable, maka selanjutnya ialah menilai kesesuaian masing-masing blok tersebut pada tingkatan per indikator konsep TOD dimana metoda analisis yang digunakan ialah analisis *query table* pada software ArcGIS. Analisis ini akan menjumlahkan setiap nilai kesesuaian dari setiap variable dalam kontek indikator pada masing-masing blok. Untuk mengetahui hasil dari penilaian kesesuaian masing-masing blok terhadap indikator konsep TOD dapat dilihat pada penjelasan dibawah ini.

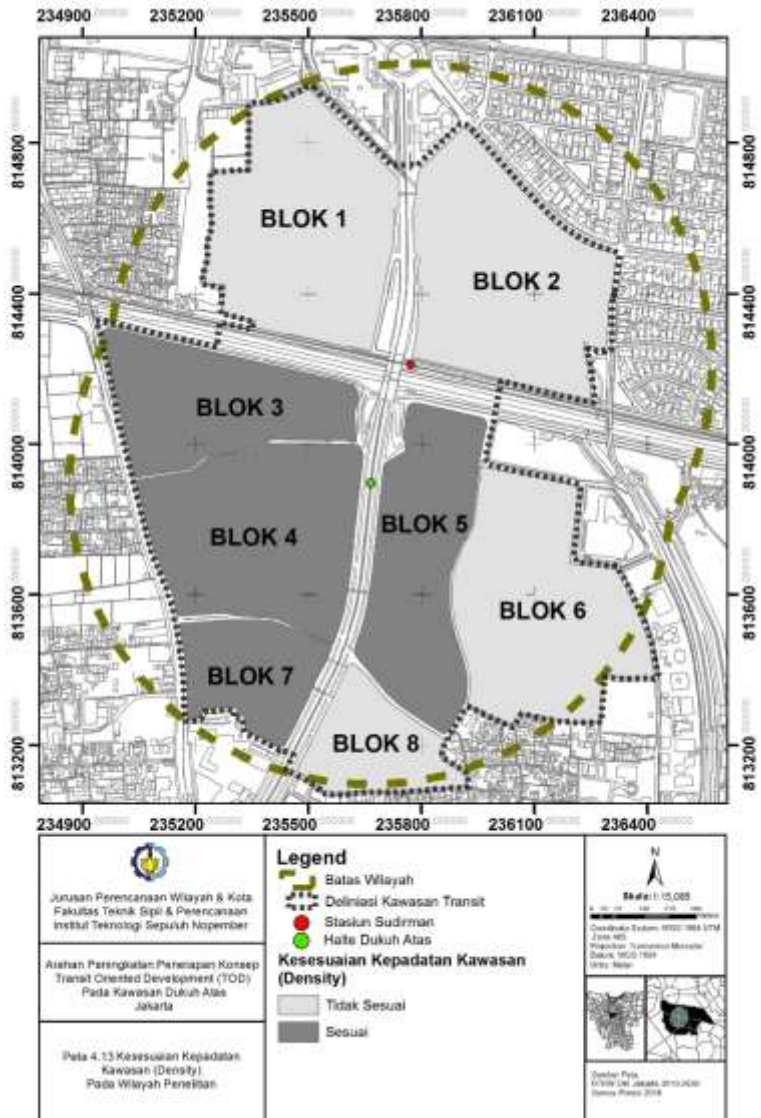
4.4.4.1 Kesesuaian Kriteria Kepadatan Kawasan (*Density*)

Untuk mengetahui tingkat kesesuaian masing-masing blok pada kawasan transit Dukuh Atas terhadap indikator kepadatan kawasan, maka dapat dilakukan dengan menjumlahkan nilai kesesuaian masing-masing blok berdasarkan pada variable kepadatan penggunaan lahan, Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dan Koefisien Lantai Bangunan (KLB). Berikut adalah hasil penilaian kesesuaian masing-masing blok terhadap indikator kepadatan kawasan.

Tabel 4.60 Kesesuaian Kriteria Kepadatan Kawasan Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Jumlah Nilai Kesesuaian	Standard Nilai Kesesuaian	Presentase Kesesuaian (%)	Kategori Kesesuaian
1	2	5	40	Tidak Sesuai TOD
2	2		40	Tidak Sesuai TOD
3	5		100	Sesuai TOD
4	5		100	Sesuai TOD
5	5		100	Sesuai TOD
6	3		60	Tidak Sesuai TOD
7	5		100	Sesuai TOD
8	4		80	Tidak Sesuai TOD

Sumber: Hasil Analisis, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

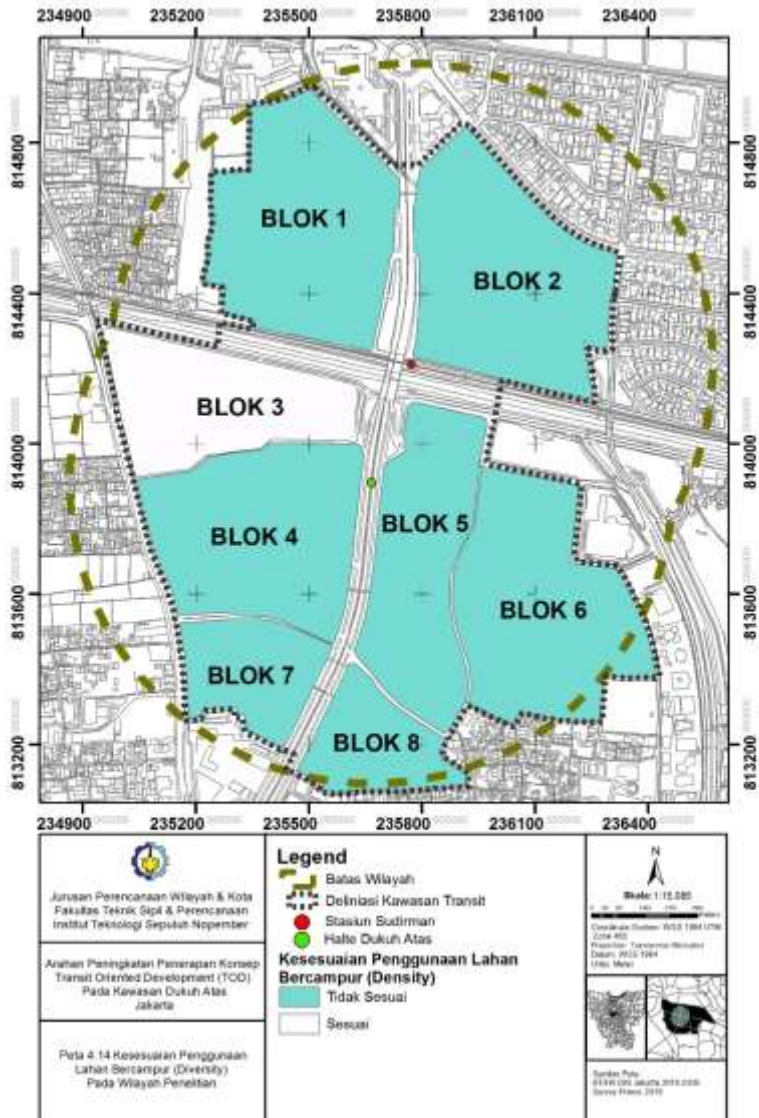
4.4.4.2 Kesesuaian Kriteria Penggunaan Lahan Bercampur (*Diversity*)

Untuk mengetahui tingkat kesesuaian masing-masing blok pada kawasan transit Dukuh Atas terhadap indikator penggunaan lahan bercampur, maka dapat dilakukan dengan menjumlahkan nilai kesesuaian masing-masing blok berdasarkan pada variable penggunaan lahan *residential* dan penggunaan lahan *non-residential*. Berikut adalah hasil penilaian kesesuaian masing-masing blok terhadap indikator penggunaan lahan bercampur.

Tabel 4.61 Kesesuaian Kriteria Penggunaan Lahan Bercampur Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Jumlah Nilai Kesesuaian	Standard Nilai Kesesuaian	Presentase Kesesuaian (%)	Kategori Kesesuaian
1	0	2	0	Tidak Sesuai TOD
2	0		0	Tidak Sesuai TOD
3	2		100	Sesuai TOD
4	0		0	Tidak Sesuai TOD
5	0		0	Tidak Sesuai TOD
6	0		0	Tidak Sesuai TOD
7	0		0	Tidak Sesuai TOD
8	0		0	Tidak Sesuai TOD

Sumber: Hasil Analisis, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

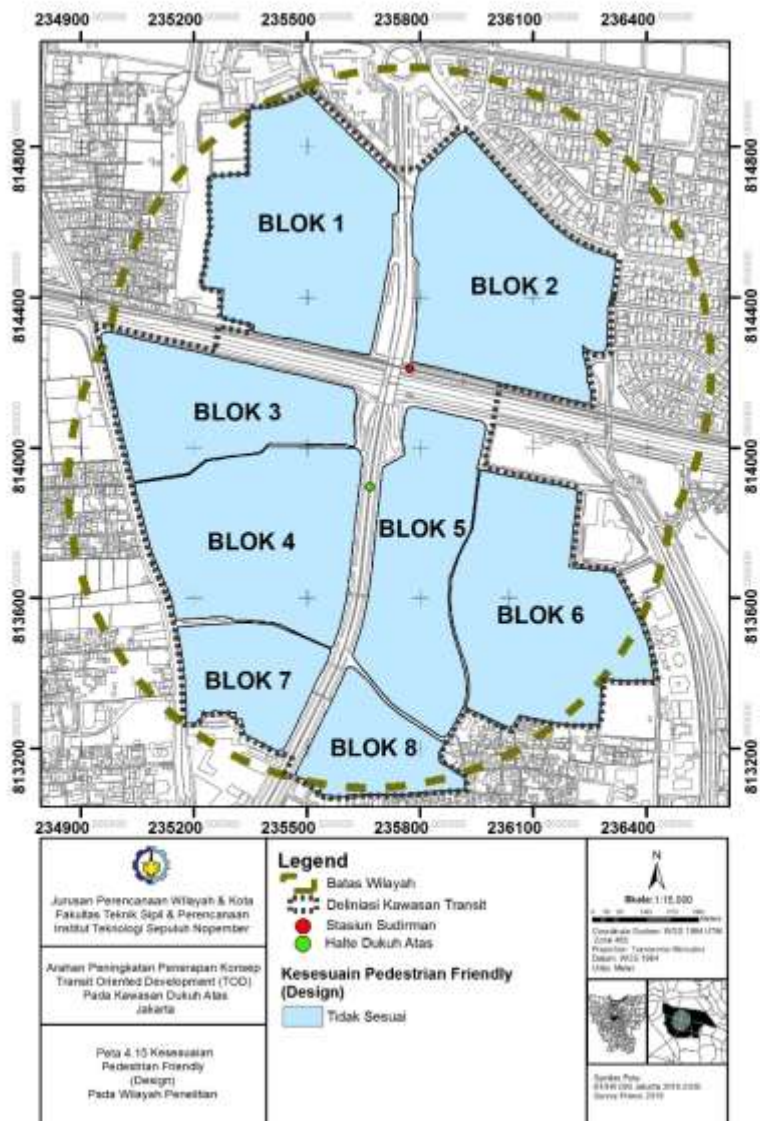
4.4.4.3 Kesesuaian Kriteria Pedestrian Friendly (Design)

Untuk mengetahui tingkat kesesuaian masing-masing blok pada kawasan transit Dukuh Atas terhadap indikator *pedestrian friendly*, maka dapat dilakukan dengan menjumlahkan nilai kesesuaian masing-masing blok berdasarkan pada variable ketersediaan jalur pejalan kaki, konektifitas jalur pejalan kaki, dimensi jalur pejalan kaki dan kondisi jalur pejalan kaki. Berikut adalah hasil penilaian kesesuaian masing-masing blok terhadap indikator *pedestrian friendly*.

Tabel 4.62 Kesesuaian Kriteria Pedestrian Friendly Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Jumlah Nilai Kesesuaian	Standard Nilai Kesesuaian	Presentase Kesesuaian (%)	Kategori Kesesuaian
1	3	6	50	Tidak Sesuai TOD
2	3		50	Tidak Sesuai TOD
3	1		17	Tidak Sesuai TOD
4	2		33	Tidak Sesuai TOD
5	2		33	Tidak Sesuai TOD
6	1		17	Tidak Sesuai TOD
7	5		83	Tidak Sesuai TOD
8	2		33	Tidak Sesuai TOD

Sumber: Hasil Analisis, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Dari hasil analisis tersebut diperoleh informasi sebagai berikut:

- a. Untuk indikator kepadatan kawasan (*density*) blok yang sudah sesuai dengan konsep TOD adalah blok 3, blok 4, blok 5 dan blok 7 atau baru sekitar 50% wilayah pada kawasan transit Dukuh Atas yang memiliki kategori kepadatan tinggi. Sedangkan blok yang belum sesuai dengan konsep TOD masing-masing adalah blok 1, blok 2, blok 6, dan blok 8 atau sebesar 50% wilayah pada kawasan transit Dukuh Atas yang masih belum termasuk dalam kategori kepadatan tinggi.
- b. Untuk indikator penggunaan lahan campuran (*diversity*) blok sudah sesuai dengan konsep TOD hanya blok 3 atau baru sekitar 12,5% wilayah pada kawasan transit TOD yang sudah memiliki penggunaan lahan bercampur pada kawasan. Sedangkan blok yang belum sesuai dengan konsep TOD masing-masing adalah blok 1, blok 2, blok 4, blok 5, blok 6, blok 7 dan blok 8 atau berkisar 87,5% wilayah pada kawasan transit Dukuh Atas yang masih belum menerapkan pola penggunaan lahan bercampur pada kawasan.
- c. Untuk indikator *pedestrian friendly (design)* semua blok yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas masih belum sesuai dengan konsep TOD yang diharapkan atau berkisar 100% pada kawasan transit Dukuh Atas masih belum menerapkan fasilitas pedestrian yang walkable yang mendukung kegiatan transit pada kawasan.

Setelah mengetahui kesesuaian masing-masing blok per indikator dari konsep TOD, kemudian ialah mengkategorikan setiap blok berdasarkan nilai kesesuaiannya. Teknik pengklasifikasi nilai kesesuaian yang digunakan ialah skala rasio. Menurut Sugiyono (2012) menjelaskan bahwa skala rasio adalah skala interval yang benar-benar memiliki nilai nol mutlak dimana skala ini menunjukkan jenis pengukuran yang

sangat jelas dan akurat. Untuk kategori yang digunakan dalam penelitian ini dibedakan menjadi 2 (dua), yaitu:

a. Belum Sesuai Konsep *Transit Oriented Development* (TOD)

Blok yang masuk dalam kategori ini ialah blok yang memiliki jumlah nilai kesesuaian dalam rentang 1-12. Kategori ini menjelaskan bahwa pada blok tersebut masih belum memfokuskan pengembangan kawasannya berdasarkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

b. Sudah Sesuai Konsep *Transit Oriented Development* (TOD)

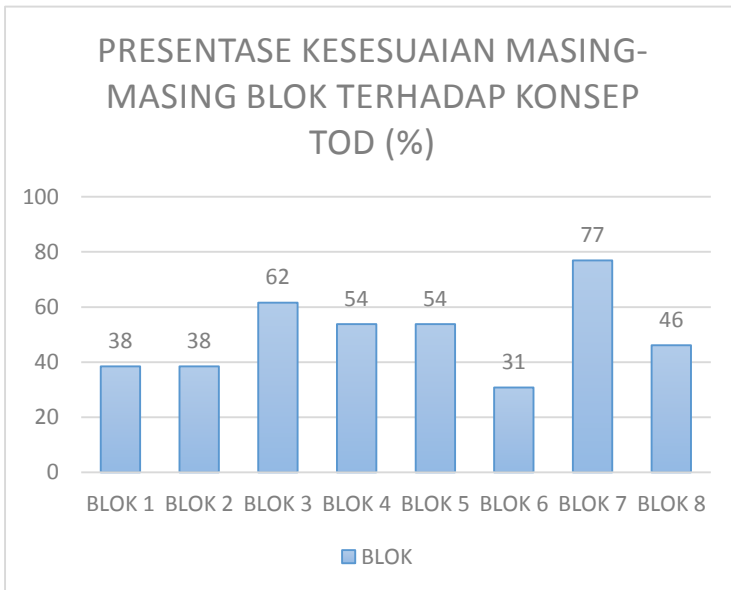
Blok yang masuk dalam kategori ini ialah blok yang jumlah nilai kesesuaian ialah 13. Kategori ini menjelaskan bahwa blok tersebut sudah memiliki ciri kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) dan sudah baik dalam menerapkan kriteria-kriteria utama dalam pengembangan kawasan berbasis konsep TOD.

Tabel 4.63 Kesesuaian Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Jumlah Nilai Kesesuaian	Kategori Kesesuaian	Kategori Kesesuaian
1	5	Belum TOD: 1-12	Belum Sesuai TOD
2	5		Belum Sesuai TOD
3	8		Belum Sesuai TOD
4	7		Belum Sesuai TOD
5	7		Belum Sesuai TOD
6	4	Sudah TOD: 13	Belum Sesuai TOD
7	10		Belum Sesuai TOD
8	6		Belum Sesuai TOD

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Berdasarkan penjelasan diatas dapat diketahui bahwa kawasan transit Dukuh Atas masih belum optimal dalam mendukung kegiatan transit yang berbasis konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasannya. Karena sebagian besar indikator yang dijadikan acuan dalam penelitian ini masih belum optimal diterapkan pada kawasan transit Dukuh Atas. Namun jika dilihat dari kesesuaian masing-masing blok terhadap konsep TOD, blok 3, blok 4, blok 5 dan blok 7 merupakan blok-blok yang sudah mengindikasikan kawasan yang sudah menerapkan dan pembangunan ke arah konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada wilayahnya meskipun masih terdapat beberapa kekurangan di dalamnya.



Gambar 4.45 Grafik Presentase Kesesuaian Masing-Masing Blok Terhadap Konsep TOD

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4.5 Merumuskan Arahan Peningkatan Penerapan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Pada Kawasan Dukuh Atas

Merumuskan arahan peningkatan penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Dukuh Atas dapat dilihat dari isu-isu yang didapatkan dari hasil analisis pada pembahasan sebelumnya. Isu-isu ini menunjukkan bagaimana kondisi eksisting dari kawasan transit Dukuh Atas dilihat dari kriteria konsep TOD yang digunakan. Setelah mengetahui isu-isu yang teridentifikasi pada kawasan transit Dukuh Atas barulah dapat merumuskan bagaimana arahan peningkatan pengembangan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas.

Untuk isu-isu dan arahan peningkatan penerapan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas ialah sebagai berikut:

- a. Kepadatan kawasan (*density*)
 - Kepadatan untuk hunian pada kawasan transit Dukuh Atas termasuk dalam kategori rendah, yang hal tersebut dikarenakan masih dominannya penggunaan lahan permukiman untuk tipe bangunan *landed house*. Blok-blok yang teridentifikasi masih dominan tipe bangunan rumah *landed house* ialah blok 1, blok 2, blok 3, blok 4, dan blok 6.
 - Kepadatan dan jumlah pekerja pada kawasan transit Dukuh Atas sudah sesuai dengan parameter konsep TOD yang digunakan pada kawasan Dukuh Atas. Namun dari persebaran pekerja pada setiap bloknya di kawasan transit Dukuh Atas masih belum merata khususnya pada blok 1, blok 2 dan blok 6.
 - Untuk indikator kepadatan kawasan pada blok 2 dimana termasuk dalam wilayah administratif

kecamatan Menteng, intensitas kepadatan pada sebagian besar bangunannya memang diarahkan rendah karena termasuk dalam kategori bangunan cagar budaya, sesuai dengan Perda No. 9 Tahun 1999 tentang ketentuan pelestarian dan pemanfaatan bangunan-bangunan cagar budaya di DKI Jakarta. Sehingga dalam merumuskan arahan peningkatan kepadatan kawasan pada blok 2 harus mengacu pada RDTR Kecamatan Menteng yang berisi tentang nilai KDB dan KLB yang diijinkan pada blok tersebut.

- Untuk penerapan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan transit Dukuh Atas sebagian besar sudah sesuai, yakni dengan presentase kesesuaian sebesar 75%. Hanya pada blok 1 dan blok 2 dimana rata-rata nilai KLB masih belum sesuai dengan standard TOD.
- Dilihat dari karakteristik penerapan KLB pada kawasan transit Dukuh Atas, ternyata kedekatan dengan titik transit dari moda transportasi umum pada kawasan tidak mempengaruhi penerapan KLB yang seharusnya semakin mendekati *transit point* KLB nya semakin tinggi.
- Pada kavling-kavling perkantoran, presentase luas lahan yang digunakan sebagai lahan parkir dengan jenis taman parkir masih sangat tinggi sehingga menyebabkan belum optimalnya pemanfaatan nilai KDB dan KLB pada beberapa kavling pada blok-blok tertentu. Dan juga sebagian besar fasilitas parkir hanya melayani kavling miliknya saja. Hal tersebut dapat dilihat pada blok 4 dimana presentase luasan lahan yang diperuntukan untuk parkir cukup besar dari luas kavling cukup dominan.

- b. Penggunaan lahan bercampur (*diversity*)
- Penggunaan lahan *residential* pada kawasan transit Dukuh Atas masih mendominasi dan tidak sesuai dengan proporsi penggunaan lahan pada kawasan transit berdasarkan konsep TOD, khususnya pada blok 6.
 - Masih tingginya penggunaan lahan untuk peruntukan tunggal dengan intensitas luasan lahan yang dominan pada kawasan transit Dukuh Atas, khususnya pada blok 4, blok 5 blok 7 dan blok 8. Hal tersebut dinilai berdasarkan rasio (1:4) antara penggunaan lahan *residential* (1) dengan *non-residential* (4).
 - Penggunaan lahan *residential* dan *non-residential* di kawasan transit Dukuh Atas masih belum terintegrasi satu-sama lain, khususnya dalam satu blok luasan lahan. Sehingga menyebabkan tingkat *mix* pada kawasan tidak sesuai dengan proporsi dari konsep TOD yang 20% *residential* dan 80% *non-residential*. Dan blok-blok yang belum sesuai ialah blok 1, blok 2, blok 4, blok 5, blok 6, blok 7 dan blok 8.
 - Berdasarkan Peraturan Daerah No. 9 Tahun 1999 tentang ketentuan pelestarian dan pemanfaatan bangunan-bangunan cagar budaya di DKI Jakarta, dijelaskan bahwa blok 2 dimana termasuk dalam kecamatan Menteng merupakan kawasan yang diarahkan sebagai wilayah cagar budaya. Dimana berdasarkan peraturan tersebut menyatakan bahwa tidak diijinkannya alih fungsi lahan dan mengubah rupa/wajah bangunan serta gaya arsitektur asli untuk beberapa bangunan yang terdapat pada blok 2. Sehingga dengan adanya perda tersebut mengakibatkan tingkat keberagaman penggunaan lahan di blok 2 menjadi

rendah untuk sebagian besar lahan di blok tersebut dan pengembangan kedepannya harus mengikuti arahan dari RDTR Kecamatan Menteng.

c. *Pedestrian friendly (design)*

- Jaringan jalur pejalan kaki masih belum sepenuhnya tersedia dengan presentase ketersediaanya rendah di setiap subblok kegiatan pada masing-masing blok yang ada pada kawasan transit Dukuh Atas.
- Fasilitas pedestrian masih belum menjadi fokus pengembangan infratraktur di kawasan transit Dukuh Atas sehingga belum mampu mendukung mobilitas pergerakan dari para pejalan kaki dari *transit stop* menuju ke tempat tujuan.
- Masih tingginya waktu tempuh dalam berjalan kaki dari titik transit menuju ke tempat tujuan dikarenakan oleh minimnya akses yang di khususkan untuk berjalan kaki. Dan blok-blok yang memiliki waktu tempuh paling tinggi atau lama ialah blok 1, blok 3, blok 4, dan blok 6.
- Terlalu besarnya kavling-kavling bangunan privat yang terdapat di blok 3, blok 4, blok 5, blok 7 dan blok 8 dimana tidak terbuka untuk umum dan sulit diakses bagi pejalan kaki.
- Masih belum seragamnya dimensi jalur pejalan kaki khususnya pada jalan-jalan utama, dari pintu keluar *transit stop* ke pedestrian jalan utama dan peralihan dari pedestrian jalan utama ke pedestrian jalan *residential/mixed use street*.
- Masih minimnya penyediaan fasilitas penyebrangan sebidang, jembatan penyebrangan maupun terowongan penyebrangan pada kawasan transit Dukuh Atas sehingga menyulitkan pejalan kaki yang ingin berpindah ke sisi lain dari blok

pada kawasan. Dan blok-blok yang masih belum sesuai dalam penerapan dimensi jalur pejalan kaki ialah blok 2, blok 3, blok 4, blok 5, blok 6, dan blok 8.

- Masih banyaknya hambatan-hambatan yang ditemukan pada jalur pejalan kaki pada kawasan transit Dukuh Atas seperti keberadaan tiang listrik, parkir kendaraan pribadi (motor dan mobil) dan lubang-lubang saluran air yang memutus jalur pejalan kaki.
- Penerapan *paving tactile* masih belum tersebar merata di seluruh jaringan jalur pejalan kaki di kawasan transit Dukuh Atas dengan kondisi yang saat ini sebagian besar sudah rusak dan pemasangannya kurang tepat.
- Persebaran fasilitas Penerangan Jalan Umum (PJU) masih belum tersebar merata sehingga belum dapat menciptakan rasa aman bagi pengguna jalur pejalan kaki ketika malam hari.

Setelah mengetahui isu-isu tentang *development transit area*, maka selanjutnya ialah mengetahui bagaimana arahan dari regulasi yang berlaku dalam pengembangan pada kawasan tersebut. Regulasi yang dijadikan acuan dalam merumuskan arahan ini ialah *Urban Design Guidelines* (UDGL) Dukuh Atas tahun 2008. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada penjelasan dibawah ini:

UDGL Dukuh Atas 2008

- a. Secara umum pengembangan kawasan di daerah ini akan dijadikan sebuah kawasan yang menerapkan konsep "*New Urbanism*" yakni sebuah sistem yang menciptakan kualitas lingkungan yang lebih baik dengan peningkatan nilai ekonomis suatu kawasan. Hal ini perlu didukung dengan penerapan sistem "TOD

(*Transit Oriented Development*)” yaitu Sebuah sistem yang menghubungkan antara pusat kota dengan tepi kota, yang menitik beratkan terhadap keterkaitan antara transportasi publik dengan fungsi kawasan (*land use*).

- b. Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. Re-zoning apabila perlu harus dilakukan agar rencana kota lebih tanggap terhadap desakan pembangunan, termasuk didalamnya *Transfer Right Development*.
- c. Rata-rata untuk keseluruhan lahan Kawasan dan bukan untuk masing-masing blok seperti pada pembangunan biasa (sistem Kavling). Oleh karena itu, pada kawasan dapat diterapkan sistem Deposit, dimana kelebihan lantai bangunan dapat disimpan untuk selanjutnya dialihkan (transfer) kepada blok lain. Pada Kawasan Dukuh Atas ditetapkan KLB rata-rata sebesar 4.0, sesuai dengan peraturan yang berlaku, tetapi pada simulasi yang dilakukan intensitas kawasan adalah 3,3 masih dibawah rata-rata yang diijinkan.
- d. Suatu jalur utama pejalan-kaki (pedestrian) yang terdiri atas rangkaian ruang-ruang terbuka hijau merupakan tulang punggung dari sistem sirkulasi internal pada kawasan Dukuh atas. Jalur pejalan-kaki ini mendorong terciptanya pergerakan manusia yang aman dari lalu-lintas kendaraan, melalui daerah-daerah hijau yang melintasi seluruh blok pada Koridor. Peruntukan lantai dasar yang menghadap ke koridor ini harus mampu merangsang tumbuhnya kegiatan-kegiatan bagi pejalan-kaki serta memberikan pengalaman ruang dan pemandangan yang menarik. Unsur-unsur perancangan yang dianjurkan harus berorientasi pada pejalan-kaki, seperti etalase toko (showcase windows), daerah masuk ke bangunan, cafe, arkade, dan kanopi-kanopi pelindung. Sistem sirkulasi ini juga perlu

mempertimbangkan jalur bagi pemakai kursi roda (wheel-chair).

- e. Pejalan kaki merupakan prioritas terpenting dalam proyek Panduan Rancang Kota kawasan Dukuh Atas.
- f. Fasilitas parkir dalam kawasan Dukuh Atas dapat disediakan dalam berbagai konfigurasi dan untuk pemakaian bersama beberapa blok..

Dari poin isu-isu eksisting dan regulasi yang mengatur pengembangan kawasan transit Dukuh Atas, maka dapat diketahui fokus mana saja yang perlu ditingkatkan penerapannya pada kawasan transit Dukuh Atas berdasarkan konsep TOD. Pembahasan mengenai arahan arahan peningkatan penerapan konsep TOD pada kawasan Dukuh Atas dapat dilihat dari ketiga (3) indikator yang digunakan pada penelitian ini, yaitu kepadatan kawasan (*density*), penggunaan lahan bercampur (*diversity*), dan pedestrian friendly (*design*) yang masing-masing penjelasannya ialah sebagai berikut.

4.5.1 Arahan Kepadatan Kawasan (*Density*)

Tabel 4.64. Arahan Peningkatan Indikator Kepadatan Kawasan Pada Setiap Blok di Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
1	Pada blok 1, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 40%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini masih belum mendukung pengembangan kawasan transit dengan densitas tinggi, dikarenakan masih belum optimalnya dalam menerapkan kepadatan bangunan rumah tinggi yang presentase kesesuaiannya hanya sebesar 62,5% dan juga belum mampu dalam menampung jumlah pekerja di wilayah ini sehingga presentase kesesuaiannya hanya sebesar 68,2%. Kedua factor tersebut juga disebabkan masih belum optimalnya penerapan Koefiesien	<ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan bangunan <i>residential</i> pada blok: min. 110 unit/ha • Total kepadatan pekerjaan minimal 400 jobs/ha • Total pekerjaan yang terdapat ialah 7.500 pekerjaan/blok • KDB min. 45% 	UDGL Dukuh Atas 2008: <ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. • Pada Kawasan Dukuh Atas ditetapkan KLB rata-rata sebesar 4,0, sesuai dengan peraturan yang berlaku, tetapi pada simulasi 	Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 1 sesuai dengan kriteria konsep TOD yang digunakan, maka perlu meningkatkan densitas pada kawasan ini hingga 60% supaya menjadi dengan menaikkan: <ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan rumah hingga 37,5% dari kondisi eksisting atau minimal menambah kepadatan 41,3 unit bangunan rumah/ha. • jumlah pekerja hingga menjadi 2.385 pekerja atau 31,8% dari kondisi eksisting.

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
	<p>Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan ini dimana presentase kesesuaiannya hanya sebesar 90% dari standard minimum KLB rata-rata yang telah disepakati pada penelitian ini.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • KLB rata-rata minimal 2.0 	<p>yang dilakukan intensitas kawasan adalah 3,3 masih dibawah rata-rata yang diijinkan.</p> <p>RDTR Kecamatan DKI Jakarta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kompensasi Pelampauan KLB bagi bangunan yang terletak di dekat tempat pemberhentian moda transportasi umum. 	<ul style="list-style-type: none"> • KLB rata-rata hingga 10% dari kondisi eksisting atau minimal 0,2 untuk rata-rata bangunan pada blok ini <p>Cara yang dapat dilakukan untuk meningkatkan presentase kepadatan kawasan pada blok 1 ialah dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan kembali peruntukan lahan perumahan dengan tipe bangunan <i>landed-house</i> menjadi rumah dengan pola bangunan vertical. Dimana blok 1 ini akan di prioritaskan untuk mengembangkan apartemen.

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
				<ul style="list-style-type: none">• Mengoptimalkan nilai intensitas bangunan pada peruntukan lahan <i>non-residential</i>, khususnya untuk bangunan <i>office & commercial</i> dengan menaikkan nilai minimum KLB rata-rata sehingga mampu meningkatkan daya tampung bagi pekerja di blok ini.

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
2	<p>Pada blok 2, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 40%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini masih belum mendukung pengembangan kawasan transit dengan densitas tinggi, dikarenakan masih belum optimalnya dalam menerapkan kepadatan bangunan rumah tinggi yang presentase kesesuaiannya hanya sebesar 24,5% dan juga belum mampu dalam menampung jumlah pekerja di wilayah ini sehingga presentase kesesuaiannya hanya sebesar 79%. Kedua factor tersebut juga disebabkan masih belum optimalnya penerapan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan ini dimana presentase kesesuaiannya hanya sebesar 65%</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. • Pada Kawasan Dukuh Atas ditetapkan KLB rata-rata sebesar 4.0, sesuai dengan peraturan yang berlaku, tetapi pada simulasi yang dilakukan intensitas kawasan adalah 3,3 masih dibawah 	<p>Untuk blok 2 dimana termasuk dalam kawasan cagar budaya DKI Jakarta dengan tipe bangunan cagar budaya tipe b dan c, maka arahnya ialah hanya mengoptimalkan densitas blok pada bangunan yang masuk dalam kategori bangunan tipe c dan mempertahankan densitas untuk bangunan untuk tipe b bangunan cagar budaya</p> <p>Cara yang dapat dilakukan untuk meningkatkan presentase kepadatan kawasan pada blok 2 ialah dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan kembali peruntukan lahan perumahan

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
	<p>dari standard minimum KLB rata-rata yang telah disepakati pada penelitian ini.</p>		<p>rata-rata yang diijinkan.</p>	<p>dengan tipe bangunan <i>landed-house</i> menjadi rumah dengan pola bangunan vertical dengan batas ketinggian 8 lantai. Dimana blok 2 ini akan di prioritaskan untuk mengembangkan bangunan <i>flat house</i> untuk banguna rumah yang masuk dalam kategori tipe c.</p>

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
3	<p>Pada blok 3, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan sudah mencapai 100%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini sudah menerapkan konsep kepadatan kawasan transit dengan ciri densitas tinggi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan bangunan <i>residential</i> pada blok: min. 110 unit/ha • Total kepadatan pekerjaan minimal 400 jobs/ha • Total pekerjaan yang terdapat ialah 7.500 pekerjaan/blok • KDB min. 45% • KLB rata-rata minimal 2.0 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. • Pada Kawasan Dukuh Atas ditetapkan KLB rata-rata sebesar 4.0, sesuai dengan peraturan yang berlaku, tetapi pada simulasi yang dilakukan intensitas kawasan 	<p>Karena blok 3 terletak pada zona inti (<i>core area</i>) maka arahan pengembangan terkait kepadatan kawasan akan di fokuskan pada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan kembali peruntukan lahan perumahan dengan tipe bangunan <i>landed-house</i> menjadi rumah dengan pola bangunan vertical. Dimana blok 3 ini akan di prioritaskan untuk mengembangkan apartemen. • Menerapkan konsep pelampauan nilai KLB untuk memaksimalkan densitas dari area inti sehingga dapat kawasan

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>adalah 3,3 masih dibawah rata-rata yang diijinkan.</p> <p>RDTR Kecamatan DKI Jakarta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kompensasi Pelampauan KLB bagi bangunan yang terletak di dekat tempat pemberhentian moda transportasi umum. 	<p>meningkatkan daya tampung pada blok 3.</p>

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
4	<p>Pada blok 4, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan sudah mencapai 100%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini sudah menerapkan konsep kepadatan kawasan transit dengan ciri densitas tinggi.</p>			<p>Karena blok 4 terletak pada zona inti (<i>core area</i>) maka arahan pengembangan terkait kepadatan kawasan akan di fokuskan pada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan kembali peruntukan lahan perumahan dengan tipe bangunan <i>landed-house</i> menjadi rumah dengan pola bangunan vertical. Dimana blok 4 ini akan di prioritaskan untuk mengembangkan apartemen. • Menerapkan konsep pelampauan nilai KLB untuk memaksimalkan densitas dari area inti sehingga dapat

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
				meningkatkan daya tampung pada blok 4.

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
5	<p>Pada blok 5, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan sudah mencapai 100%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini sudah menerapkan konsep kepadatan kawasan transit dengan ciri densitas tinggi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan bangunan <i>residential</i> pada blok: min. 110 unit/ha • Total kepadatan pekerjaan minimal 400 jobs/ha • Total pekerjaan yang terdapat ialah 7.500 pekerjaan/blok • KDB min. 45% • KLB rata-rata minimal 2.0 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. • Pada Kawasan Dukuh Atas ditetapkan KLB rata-rata sebesar 4.0, sesuai dengan peraturan yang berlaku, tetapi pada simulasi yang dilakukan intensitas kawasan 	<p>Karena blok 5 terletak pada zona inti (<i>core area</i>) maka arahan pengembangan terkait kepadatan kawasan akan di fokuskan pada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menerapkan konsep pelampauan nilai KLB untuk memaksimalkan densitas dari area inti sehingga dapat meningkatkan daya tampung pada blok 5.

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>adalah 3,3 masih dibawah rata-rata yang diijinkan.</p> <p>RDTR Kecamatan DKI Jakarta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kompensasi Pelampauan KLB bagi bangunan yang terletak di dekat tempat pemberhentian moda transportasi umum. 	

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
6	<p>Pada blok 6, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 60%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini masih belum mendukung pengembangan kawasan transit dengan densitas tinggi, dikarenakan masih belum optimalnya dalam menerapkan kepadatan bangunan rumah tinggi yang presentase kesesuaiannya hanya sebesar 60,9% dan juga belum mampu dalam menampung jumlah pekerja di wilayah ini sehingga presentase kesesuaiannya hanya sebesar 19%.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan bangunan <i>residential</i> pada blok: min. 110 unit/ha • Total kepadatan pekerjaan minimal 400 jobs/ha • Total pekerjaan yang terdapat ialah 7.500 pekerjaan/blok • KDB min. 45% • KLB rata-rata minimal 2.0 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. • Pada Kawasan Dukuh Atas ditetapkan KLB rata-rata sebesar 4.0, sesuai dengan peraturan yang berlaku, tetapi pada simulasi yang dilakukan intensitas kawasan 	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 6 sesuai dengan kriteria konsep TOD yang digunakan, maka perlu meningkatkan densitas pada kawasan ini hingga 40% supaya menjadi dengan menaikkan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan rumah hingga 37,5% dari kondisi eksisting atau minimal menambah kepadatan 43,01 unit bangunan rumah/ha. • Jumlah pekerja hingga menjadi 6.075 pekerja atau 81% dari kondisi eksisting. <p>Cara yang dapat dilakukan untuk meningkatkan</p>

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>adalah 3,3 masih dibawah rata-rata yang diijinkan.</p> <p>RDTR Kecamatan DKI Jakarta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kompensasi Pelampauan KLB bagi bangunan yang terletak di dekat tempat pemberhentian moda transportasi umum. 	<p>presentase kepadatan kawasan pada blok 6 ialah dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan kembali peruntukan lahan perumahan dengan tipe bangunan <i>landed-house</i> menjadi rumah dengan pola bangunan vertical. Dimana blok 1 ini akan di prioritaskan untuk mengembangkan <i>flat house</i> untuk mendukung penyediaan <i>affordable housing</i> bagi pekerja di kawasan transit Dukuh Atas. • Mengoptimalkan nilai intensitas bangunan pada peruntukan lahan <i>non-residential</i>,

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
				khususnya untuk bangunan <i>office & commercial</i> yang akan di kembangkan dengan menaikkan nilai minimum KLB rata-rata sehingga mampu meningkatkan daya tampung bagi pekerja di blok ini.

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
7	<p>Pada blok 7, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan sudah mencapai 100%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini sudah menerapkan konsep kepadatan kawasan transit dengan ciri densitas tinggi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan bangunan <i>residential</i> pada blok: min. 110 unit/ha • Total kepadatan pekerjaan minimal 400 jobs/ha • Total pekerjaan yang terdapat ialah 7.500 pekerjaan/blok • KDB min. 45% • KLB rata-rata minimal 2.0 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. • Pada Kawasan Dukuh Atas ditetapkan KLB rata-rata sebesar 4.0, sesuai dengan peraturan yang berlaku, tetapi pada simulasi yang dilakukan intensitas kawasan 	-

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>adalah 3,3 masih dibawah rata-rata yang diijinkan.</p> <p>RDTR Kecamatan DKI Jakarta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kompensasi Pelampauan KLB bagi bangunan yang terletak di dekat tempat pemberhentian moda transportasi umum. 	

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
8	<p>Pada blok 8, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 80%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini masih belum mendukung pengembangan kawasan transit dengan densitas tinggi, dikarenakan masih belum optimalnya dalam menerapkan kepadatan bangunan rumah tinggi yang presentase kesesuaiannya hanya sebesar 0%. Hal tersebut dikarenakan penggunaan lahan peruntukan tunggal (perkantoran) pada blok ini.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan bangunan <i>residential</i> pada blok: min. 110 unit/ha • Total kepadatan pekerjaan minimal 400 jobs/ha • Total pekerjaan yang terdapat ialah 7.500 pekerjaan/blok • KDB min. 45% • KLB rata-rata minimal 2.0 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. • Pada Kawasan Dukuh Atas ditetapkan KLB rata-rata sebesar 4.0, sesuai dengan peraturan yang berlaku, tetapi pada simulasi yang dilakukan intensitas kawasan 	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 8 sesuai dengan kriteria konsep TOD yang digunakan, maka perlu meningkatkan densitas pada kawasan ini hingga 20% dengan cara:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menerapkan konsep mixed-use building dengan komposisi penggunaan campuran pada setiap bangunan.

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>adalah 3,3 masih dibawah rata-rata yang diijinkan.</p> <p>RDTR Kecamatan DKI Jakarta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kompensasi Pelampauan KLB bagi bangunan yang terletak di dekat tempat pemberhentian moda transportasi umum. 	

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Kepadatan kawasan (*Density*)

1. Arahkan 1:

Pengembangan kembali peruntukan lahan perumahan dengan tipe bangunan *landed-house* menjadi rumah dengan pola bangunan vertical.



Gambar. 4.46 Ilustrasi Dari Klasifikasi Bangunan

Sumber: The City of Toronto, 2013

Tujuan:

Untuk meningkatkan kepadatan bangunan rumah pada setiap blok yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas.

Konsep:

- Untuk bangunan rumah pola vertical dengan kepadatan sangat tinggi akan diarahkan pengembangannya pada blok 1, blok 3, blok 4 dan blok 5. Tipe bangunan yang akan diarahkan ialah tipe *high-rise building* seperti apartemen.



Gambar. 4.47 Kawasan Apartemen di Singapura dan 4.48 Kawasan Apartemen di Kota Curitiba

Sumber: skyscrapercity.com, 2016

- Untuk blok 6 akan diarahkan sebagai bangunan rumah pola vertical dengan kepadatan tinggi yang bertipe *mid-rise building* seperti rusunami. Pada blok ini akan difokuskan pengembangan *affordable housing* yang diperuntukan bagi pekerja di dalam kawasan transit Dukuh Atas maupun sekitarnya

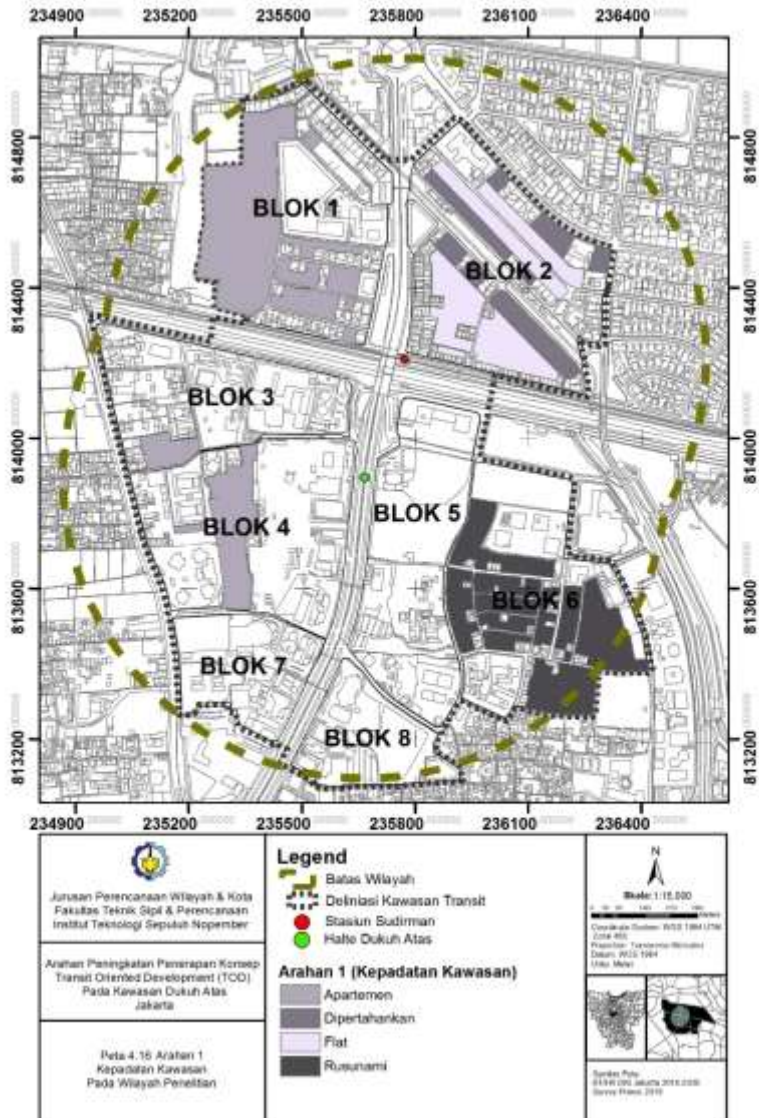


Gambar. 4.49 Flat House di Kota Utah, USA

Sumber: UTA: TOD Design Guidelines, 2014

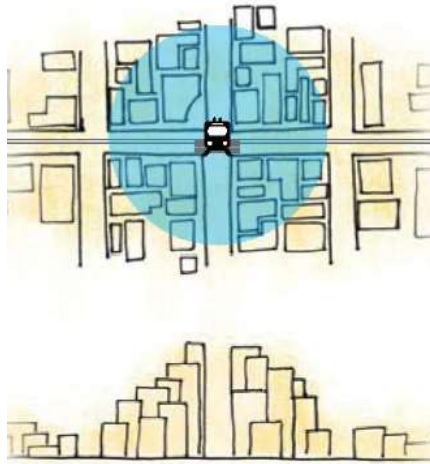
- Sedangkan untuk blok 2 dimana termasuk dalam kawasan cagar budaya, karena tipe bangunan cagar budaya yang terdapat pada blok 2 ialah tipe b dan c, maka arahnya ialah hanya mengoptimalkan tinggi bangunan dari beberapa bangunan yang masuk dalam kategori bangunan tipe c menjadi 8 lantai dan

mempertahankan ketinggian bangunan untuk tipe b bangunan cagar budaya sesuai arahan dari hasil “Kajian Evaluasi Lokasi Pemugaran Menteng” (2013) dari Dinas Pariwisata dan Budaya DKI Jakarta.



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

2. Arahannya 2:
Meningkatkan nilai intensitas bangunan pada peruntukan lahan *non-residential*, khususnya untuk bangunan *office & commercial* dengan menaikkan nilai minimum KLB rata-rata pada setiap bloknya dan juga menerapkan kompensasi pelampauan nilai KLB untuk bangunan-bangunan di sekitar area inti (*core*) titik transit.



Gambar. 4.50 Kluster Kepadatan Tertinggi Dekat Dengan *Transit Station*

Sumber: Calgary: Transit Oriented Development Policy Guidelines, 2005

Tujuan:

Untuk meningkatkan daya tampung jumlah pekerja pada kawasan transit Dukuh Atas dan juga meningkatkan intensitas kepadatan kawasan transit Dukuh Atas sesuai dengan tipologi kawasan TOD *urban core*.

Konsep:

- Meningkatkan nilai minimum KLB rata-rata pada daerah *outer area* atau area yang diluar zona inti. Arahan ini ditujukan untuk sebagian wilayah blok 1, sebagian wilayah blok 2, dan blok 6.



Gambar. 4.51 Konsep Peningkatan KLB
 Sumber: Sumber: Edmonton: TOD Guidelines, 2012

- Sedangkan untuk zona inti (*core area*) akan menerapkan konsep pelampauan nilai KLB untuk memaksimalkan densitas dari area inti sehingga dapat meningkatkan daya tampung dari kawasan inti tersebut. Konsep pelampauan nilai KLB ini sudah masuk dalam RDTRK DKI Jakarta yang di khususkan pada wilayah dekat *transit stop*. Blok yang masuk dalam zona inti (*core area*) adalah blok 1, blok 2, blok 3, blok 4, dan blok 5.



Gambar. 4.52 Ilustrasi Kepadatan Pada Zona Inti Kawasan TOD

Sumber: MRT Jakarta, 2015



Gambar. 4.53 Contoh Kepadatan Pada Kawasan Transit di Kota Rotterdam

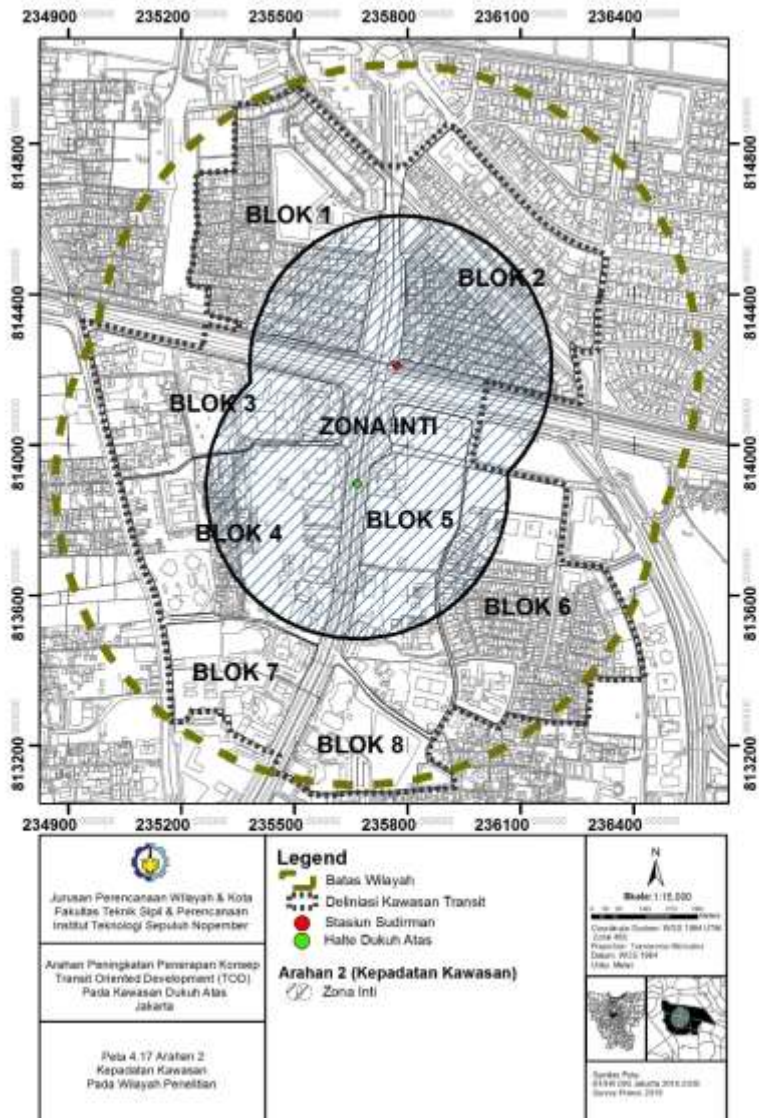
Sumber: Skyscrapercity.com, 2016

- Sehingga pengembangan pada zona inti ini dapat berkesinambungan dengan konsep pengembangan kawasan Dukuh Atas yang sudah tertuang dalam *Urban Design Guidelines* (UDGL) Dukuh Atas tahun 2008.



**Gambar. 4.54 Ilustrasi Skyline Pada Kawasan Transit
Dukuh Atas**

Sumber: UDGL Dukuh Atas, 2008



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.5.2 Arahan Penggunaan Lahan Bercampur (*Diversity*)

Tabel 4.65. Arahan Peningkatan Indikator Penggunaan Lahan Bercampur Pada Setiap Blok di Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
1	<p>Pada blok 1, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 0%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini belum menerapkan konsep proporsi penggunaan lahan bercampur yang sesuai dengan tipologi kawasan TOD <i>Urban Core</i>. Presentase penggunaan lahan yang dominan pada blok 1 ialah <i>non-residential</i> dengan presentase penggunaan sebesar 55,78%. Sedangkan untuk penggunaan lahan <i>residential</i> ialah sebesar 44,22%.</p>	<p>Presentase penggunaan lahan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Residential</i> 20% • <i>Non-residential</i> 80% 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secara umum pengembangan kawasan di daerah ini akan dijadikan sebuah kawasan yang menerapkan konsep "New Urbanism" yakni sebuah sistem yang menciptakan kualitas lingkungan yang lebih baik dengan peningkatan nilai ekonomis suatu kawasan. Hal ini perlu didukung 	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 1 sesuai dengan kriteria konsep TOD yang digunakan ialah sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengurangan penggunaan lahan bagi residential dengan mengganti bangunan rumah horizontal (<i>landed house</i>) menjadi bangunan vertical, sehingga dapat mengefisiensikan lahan pada blok 1 dan mengarahkannya menjadi peruntukan

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>dengan penerapan sistem "TOD (<i>Transit Oriented Development</i>)" yaitu Sebuah sistem yang menghubungkan antara pusat kota dengan tepi kota, yang menitik beratkan terhadap keterkaitan antara transportasi publik dengan fungsi kawasan (<i>land use</i>).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. Re- 	<p>lahan perkantoran serta perdagangan dan jasa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mendorong keragaman fungsi yang mendukung kegiatan pusat bisnis dengan mengintegrasikan dengan kawasan permukiman. <p>Cara yang dapat dilakukan dalam mengimplementasikan upaya diatas ialah dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 20% <i>residential</i> dan 80% <i>non-residential</i>. • Mengintegrasikan penggunaan-penggunaan lahan pada

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>zoning apabila perlu harus dilakukan agar rencana kota lebih tanggap terhadap desakan pembangunan, termasuk didalamnya <i>Transfer Right Development</i>.</p>	<p>setiap blok dalam bentuk bangunan dengan penggunaan campuran (<i>mixed-use building</i>).</p>

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
2	<p>Pada blok 2, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 0%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini belum menerapkan konsep proporsi penggunaan lahan bercampur yang sesuai dengan tipologi kawasan TOD <i>Urban Core</i>. Presentase penggunaan lahan yang dominan pada blok 2 ialah <i>non-residential</i> dengan presentase penggunaan sebesar 53,58%. Sedangkan untuk penggunaan lahan <i>residential</i> ialah sebesar 46,42%.</p>	<p>Presentase penggunaan lahan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Residential</i> 20% • <i>Non-residential</i> 80% 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secara umum pengembangan kawasan di daerah ini akan dijadikan sebuah kawasan yang menerapkan konsep "New Urbanism" yakni sebuah sistem yang menciptakan kualitas lingkungan yang lebih baik dengan peningkatan nilai ekonomis suatu kawasan. Hal ini perlu didukung dengan penerapan sistem "TOD (<i>Transit Oriented</i> 	<p>Untuk blok 2 dimana termasuk dalam kawasan cagar budaya DKI Jakarta, sehingga untuk penggunaan lahan akan tetap dipertahankan dan disesuaikan dengan arahan RDTRK DKI Jakarta.</p>

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p><i>Development)</i>” yaitu Sebuah sistem yang menghubungkan antara pusat kota dengan tepi kota, yang menitik beratkan terhadap keterkaitan antara transportasi publik dengan fungsi kawasan (<i>land use</i>).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. Re-zoning apabila perlu harus dilakukan agar 	

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			rencana kota lebih tanggap terhadap desakan pembangunan, termasuk didalamnya <i>Transfer Right Development</i> .	

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
3	<p>Pada blok 3, penerapan konsep penggunaan lahan bercampur sudah sesuai terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan dengan presentase kesesuaian sebesar 100%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini sudah menerapkan konsep proporsi penggunaan lahan bercampur yang sesuai dengan tipologi kawasan TOD <i>Urban Core</i>. Presentase penggunaan lahan yang dominan pada blok 3 ialah <i>non-residential</i> dengan presentase penggunaan sebesar 81,46%. Sedangkan untuk penggunaan lahan <i>residential</i> ialah sebesar 18,54%.</p>	<p>Presentase penggunaan lahan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Residential</i> 20% • <i>Non-residential</i> 80% 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secara umum pengembangan kawasan di daerah ini akan dijadikan sebuah kawasan yang menerapkan konsep "<i>New Urbanism</i>" yakni sebuah sistem yang menciptakan kualitas lingkungan yang lebih baik dengan peningkatan nilai ekonomis suatu kawasan. Hal ini perlu didukung dengan penerapan sistem "<i>TOD (Transit Oriented</i> 	<p>Walaupun sudah sesuai dari segi proporsi penggunaan lahan, namings untuk meningkatkan keberagaman penggunaan lahan pada blok 3 dapat dilakukan dengan upaya:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengintegrasikan penggunaan-lahan pada setiap blok dalam bentuk bangunan dengan penggunaan campuran (<i>mixed-use building</i>).

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p><i>Development)</i>” yaitu Sebuah sistem yang menghubungkan antara pusat kota dengan tepi kota, yang menitik beratkan terhadap keterkaitan antara transportasi publik dengan fungsi kawasan (<i>land use</i>).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. Re-zoning apabila perlu harus dilakukan agar 	

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			rencana kota lebih tanggap terhadap desakan pembangunan, termasuk didalamnya <i>Transfer Right Development</i> .	

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
4	<p>Pada blok 4, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 0%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini belum menerapkan konsep proporsi penggunaan lahan bercampur yang sesuai dengan tipologi kawasan TOD <i>Urban Core</i>. Presentase penggunaan lahan yang dominan pada blok 4 ialah <i>non-residential</i> dengan presentase penggunaan sebesar 66,53%. Sedangkan untuk penggunaan lahan <i>residential</i> ialah sebesar 33,47%.</p>	<p>Presentase penggunaan lahan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Residential</i> 20% • <i>Non-residential</i> 80% 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secara umum pengembangan kawasan di daerah ini akan dijadikan sebuah kawasan yang menerapkan konsep "New Urbanism" yakni sebuah sistem yang menciptakan kualitas lingkungan yang lebih baik dengan peningkatan nilai ekonomis suatu kawasan. Hal ini perlu didukung dengan penerapan sistem "TOD (<i>Transit Oriented</i> 	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 4 sesuai dengan kriteria konsep TOD yang digunakan ialah sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengurangan penggunaan lahan bagi residential dengan mengganti bangunan rumah horizontal (<i>landed house</i>) menjadi bangunan vertical, sehingga dapat mengefisienkan lahan pada blok 4 dan mengarahkannya menjadi peruntukan lahan perkantoran serta perdagangan dan jasa.

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p><i>Development)</i>” yaitu Sebuah sistem yang menghubungkan antara pusat kota dengan tepi kota, yang menitik beratkan terhadap keterkaitan antara transportasi publik dengan fungsi kawasan (<i>land use</i>).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. Re-zoning apabila perlu harus dilakukan agar 	<ul style="list-style-type: none"> • Mendorong keragaman fungsi yang mendukung kegiatan pusat bisnis dengan mengintegrasikan dengan kawasan permukiman. <p>Cara yang dapat dilakukan dalam mengimplementasikan upaya diatas ialah dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 20% <i>residential</i> dan 80% <i>non-residential</i>. • Mengintegrasikan penggunaan-penggunaan lahan pada setiap blok dalam bentuk bangunan

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			rencana kota lebih tanggap terhadap desakan pembangunan, termasuk didalamnya <i>Transfer Right Development</i> .	dengan penggunaan campuran (<i>mixed-use building</i>).

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
5	<p>Pada blok 5, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 0%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini belum menerapkan konsep proporsi penggunaan lahan bercampur yang sesuai dengan tipologi kawasan TOD <i>Urban Core</i>. Presentase penggunaan lahan yang dominan pada blok 5 ialah <i>non-residential</i> dengan presentase penggunaan sebesar 88,81%. Sedangkan untuk penggunaan lahan <i>residential</i> ialah sebesar 11,19%.</p>		<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> Secara umum pengembangan kawasan di daerah ini akan dijadikan sebuah kawasan yang menerapkan konsep "New Urbanism" yakni sebuah sistem yang menciptakan kualitas lingkungan yang lebih baik dengan peningkatan nilai ekonomis suatu kawasan. Hal ini perlu didukung dengan penerapan sistem "TOD (<i>Transit Oriented</i> 	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 5 sesuai dengan kriteria konsep TOD yang digunakan ialah sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> Pengurangan penggunaan lahan bagi residential dengan mengganti bangunan rumah horizontal (<i>landed house</i>) menjadi bangunan vertical, sehingga dapat mengefisienkan lahan pada blok 4 dan mengarahkannya menjadi peruntukan lahan perkantoran serta perdagangan dan jasa.

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p><i>Development</i>)” yaitu Sebuah sistem yang menghubungkan antara pusat kota dengan tepi kota, yang menitik beratkan terhadap keterkaitan antara transportasi publik dengan fungsi kawasan (<i>land use</i>). Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. Re-zoning apabila perlu harus dilakukan agar rencana kota lebih</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mendorong keragaman fungsi yang mendukung kegiatan pusat bisnis dengan mengintegrasikan dengan kawasan permukiman. <p>Cara yang dapat dilakukan dalam mengimplementasikan upaya diatas ialah dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 20% <i>residential</i> dan 80% <i>non-residential</i>. • Mengintegrasikan penggunaan-penggunaan lahan pada setiap blok dalam bentuk bangunan

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			tanggap terhadap desakan pembangunan, termasuk didalamnya <i>Transfer Right Development</i> .	dengan penggunaan campuran (<i>mixed-use building</i>).

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
6	<p>Pada blok 6, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 0%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini belum menerapkan konsep proporsi penggunaan lahan bercampur yang sesuai dengan tipologi kawasan TOD <i>Urban Core</i>. Presentase penggunaan lahan yang dominan pada blok 6 ialah penggunaan lahan <i>residential</i> ialah sebesar 57,6%. Sedangkan untuk <i>non-residential</i> dengan presentase penggunaan sebesar 42,4%.</p>	<p>Presentase penggunaan lahan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Residential</i> 20% • <i>Non-residential</i> 80% 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secara umum pengembangan kawasan di daerah ini akan dijadikan sebuah kawasan yang menerapkan konsep "New Urbanism" yakni sebuah sistem yang menciptakan kualitas lingkungan yang lebih baik dengan peningkatan nilai ekonomis suatu kawasan. Hal ini perlu didukung dengan penerapan sistem "TOD (<i>Transit Oriented</i> 	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 6 sesuai dengan kriteria konsep TOD yang digunakan ialah sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengurangan penggunaan lahan bagi residential dengan mengganti bangunan rumah horizontal (<i>landed house</i>) menjadi bangunan vertical, sehingga dapat mengefisienkan lahan pada blok 4 dan mengarahkannya menjadi peruntukan lahan perkantoran serta perdagangan dan jasa.

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p><i>Development)</i>” yaitu Sebuah sistem yang menghubungkan antara pusat kota dengan tepi kota, yang menitik beratkan terhadap keterkaitan antara transportasi publik dengan fungsi kawasan (<i>land use</i>). Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. Re-zoning apabila perlu harus dilakukan agar rencana kota lebih</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mendorong keragaman fungsi yang mendukung kegiatan pusat bisnis dengan mengintegrasikan dengan kawasan permukiman. <p>Cara yang dapat dilakukan dalam mengimplementasikan upaya diatas ialah dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 20% <i>residential</i> dan 80% <i>non-residential</i>. • Mengintegrasikan penggunaan-penggunaan lahan pada setiap blok dalam bentuk bangunan

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			tanggap terhadap desakan pembangunan, termasuk didalamnya <i>Transfer Right Development.</i>	dengan penggunaan campuran (<i>mixed-use building</i>).

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
7	<p>Pada blok 7, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 0%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini belum menerapkan konsep proporsi penggunaan lahan bercampur yang sesuai dengan tipologi kawasan TOD <i>Urban Core</i>. Presentase penggunaan lahan yang dominan pada blok 7 ialah <i>non-residential</i> dengan presentase penggunaan sebesar 94,7%. Sedangkan untuk penggunaan lahan <i>residential</i> ialah sebesar 5,3%.</p>	<p>Presentase penggunaan lahan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Residential</i> 20% • <i>Non-residential</i> 80% 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secara umum pengembangan kawasan di daerah ini akan dijadikan sebuah kawasan yang menerapkan konsep "<i>New Urbanism</i>" yakni sebuah sistem yang menciptakan kualitas lingkungan yang lebih baik dengan peningkatan nilai ekonomis suatu kawasan. Hal ini perlu didukung dengan penerapan sistem "<i>TOD (Transit Oriented</i> 	<p>Karena pada blok 7 sudah tidak memungkinkan lagi dalam melakukan pengaturan proporsi penggunaan lahan yang disebabkan hamper 100% lahan di blok ini terbangun gedung-gedung bertingkat, maka upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 7 sesuai dengan kriteria konsep TOD yang digunakan ialah sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mendorong keragaman fungsi yang mendukung kegiatan pusat bisnis dengan mengintegrasikan dengan kawasan permukiman.

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p><i>Development</i>)” yaitu Sebuah sistem yang menghubungkan antara pusat kota dengan tepi kota, yang menitik beratkan terhadap keterkaitan antara transportasi publik dengan fungsi kawasan (<i>land use</i>).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. Re-zoning apabila perlu harus dilakukan agar 	<p>Cara yang dapat dilakukan dalam mengimplementasikan upaya diatas ialah dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengintegrasikan penggunaan-penggunaan lahan pada setiap blok dalam bentuk bangunan dengan penggunaan campuran (<i>mixed-use building</i>).

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			rencana kota lebih tanggap terhadap desakan pembangunan, termasuk didalamnya <i>Transfer Right Development</i> .	

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
8	<p>Pada blok 8, presentase kesesuaian terhadap kriteria konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 0%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini belum menerapkan konsep proporsi penggunaan lahan bercampur yang sesuai dengan tipologi kawasan TOD <i>Urban Core</i>. Presentase penggunaan lahan yang dominan pada blok 8 ialah <i>non-residential</i> dengan presentase penggunaan sebesar 100%. Sedangkan untuk penggunaan lahan <i>residential</i> ialah sebesar 0%.</p>	<p>Presentase penggunaan lahan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Residential</i> 20% • <i>Non-residential</i> 80% 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secara umum pengembangan kawasan di daerah ini akan dijadikan sebuah kawasan yang menerapkan konsep "New Urbanism" yakni sebuah sistem yang menciptakan kualitas lingkungan yang lebih baik dengan peningkatan nilai ekonomis suatu kawasan. Hal ini perlu didukung dengan penerapan sistem "TOD (<i>Transit Oriented</i> 	<p>Karena pada blok 8 sudah tidak memungkinkan lagi dalam melakukan pengaturan proporsi penggunaan lahan yang disebabkan hamper 100% lahan di blok ini terbangun gedung-gedung bertingkat, maka upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 8 sesuai dengan kriteria konsep TOD yang digunakan ialah sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mendorong keragaman fungsi yang mendukung kegiatan pusat bisnis dengan mengintegrasikan dengan kawasan permukiman.

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p><i>Development)</i>” yaitu Sebuah sistem yang menghubungkan antara pusat kota dengan tepi kota, yang menitik beratkan terhadap keterkaitan antara transportasi publik dengan fungsi kawasan (<i>land use</i>).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peruntukan lahan tidak lagi hanya bersifat horizontal akan tetapi juga dapat kearah vertikal. Re-zoning apabila perlu harus dilakukan agar 	<p>Cara yang dapat dilakukan dalam mengimplementasikan upaya diatas ialah dengan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengintegrasikan penggunaan-penggunaan lahan pada setiap blok dalam bentuk bangunan dengan penggunaan campuran (<i>mixed-use building</i>).

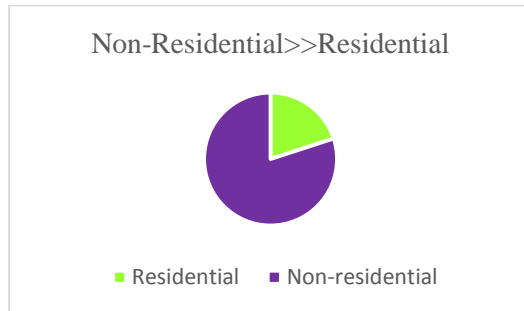
Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			rencana kota lebih tanggap terhadap desakan pembangunan, termasuk didalamnya <i>Transfer Right Development</i> .	

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Penggunaan Lahan Bercampur (*Diversity*)

1. Arahan 1:

Mendorong keragaman fungsi yang mendukung kegiatan pusat bisnis dengan mengintegrasikan dengan kawasan permukiman.



Gambar. 4.55 Proporsi Penggunaan Lahan Pada Kawasan TOD Dukuh Atas

Sumber: MRT Jakarta, 2015

Tujuan:

Untuk mengoptimalkan peran kawasan transit Dukuh Atas sebagai pusat interchange moda transportasi umum di Jakarta serta pusat kegiatan ekonomi regional dengan mengatur proporsi peruntukan lahannya sesuai dengan tipologi kawasan transit berdasarkan konsep TOD.

Konsep:

- Proporsi peruntukan lahan akan di atur kembali dengan rasio 20% *residential* dan 80% *non-residential* pada blok 1, blok 3, blok 4, blok 5, dan blok 6 yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas.



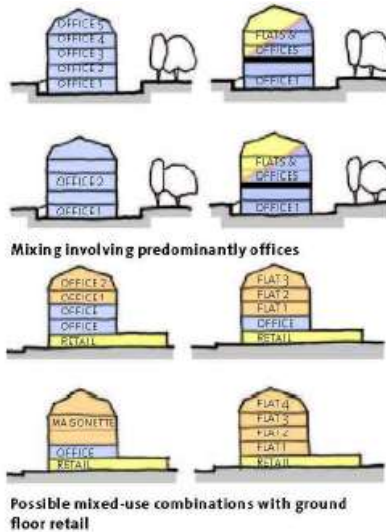
dominasi penggunaan fleksibel

mixed use

Gambar. 4.56 Contoh Konsep Mixed Use Pada Kawasan TOD Dukuh Atas

Sumber: MRT Jakarta, 2015

2. Arahan 2:
 Mengintegrasikan penggunaan-penggunaan lahan pada setiap blok dalam bentuk bangunan dengan penggunaan campuran (*mixed-use building*).



Gambar. 4.57 Konsep *Mixed Use Building*

Sumber: MRT Jakarta, 2015

Tujuan:

Untuk memunculkan jaringan-jaringan kegiatan yang terintegrasi satu sama lain dalam setiap blok sehingga aktivitas pada blok tersebut menjadi lebih hidup dan lebih *mix*.

Konsep:

- Integrasi antar peruntukan lahan yang terdapat dalam setiap blok akan diarahkan untuk dikembangkan pada semua blok yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas.
- Pengembangan bangunan campuran (*mixed-use building*) akan diarahkan untuk dikembangkan pada blok 1, blok 3, blok 4, blok 5, blok 6, blok 7 dan blok 8 yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas.



Gambar. 4.58 Ilustrasi Konsep Mixed Use Building

Sumber: TOD for Hamilton, 2010

4.5.3 Arahan *Pedestrian Friendly* (Design)

Tabel 4.66. Arahan Peningkatan Indikator *Pedestrian Friendly* Pada Setiap Blok di Kawasan Transit Dukuh Atas

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
1	<p>Pada blok 1, presentase kesesuaian terhadap kriteria pedestrian friendly dari konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 50%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini masih belum mendukung kegiatan transit yang dilakukan dengan berjalan kaki, dikarenakan masih belum optimalnya dalam penyediaan sarana dan prasarana jalur pejalan kaki. Dimana gambaran kesesuaian untuk masing-masing variable yang belum optimal ialah:</p> <p>a. ketersediaan jalur pejalan kaki hanya sebesar 39,9%,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan jaringan pedestrian pada setiap blok = 100% • Waktu tempuh berjalan kaki dari transit stop ke tempat kegiatan max. 10 menit • Lebar pada jalan utama <i>main street</i> minimal 3 meter • Lebar pada <i>residential</i> 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Secara umum Jalur pejalan kaki ini mendorong terciptanya pergerakan manusia yang aman dari lalu-lintas kendaraan, melalui daerah-daerah hijau yang melintasi seluruh blok pada Koridor. Peruntukan lantai dasar yang menghadap ke 	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 1 sesuai dengan kriteria konsep TOD ialah dengan meningkatkan presentase kesesuaian hingga 50% dari kondisi eksisting. Caranya adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Memfokuskan peningkatan panjang dan pengembangan jalur pedestrian yang menyeluruh dan tidak terputus di semua sub blok pada blok 1 hingga 60,1% dari ketersediaan jalur pejalan kaki saat ini. • Menambah akses tembusan yang

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
	<p>b. konektifitas jalur pejalan kaki hanya sebesar 94,4%</p> <p>c. kondisi jalur pejalan kaki sudah cukup nyaman dan aman, namun masih belum ramah bagi penyandang disabilitas</p>	<p><i>street/mixed use street</i></p> <p>minimal 2 meter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat Bollard dan <i>Tactile Paving</i> • Terdapat Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) dan Penerangan Jalan Umum (PJU) • Terdapat dan Pohon peneduh atau kanopy. 	<p>koridor ini harus mampu merangsang tumbuhnya kegiatan-kegiatan bagi pejalan-kaki serta memberikan pengalaman ruang dan pemandangan yang menarik. Unsur-unsur perancangan yang dianjurkan harus berorientasi pada pejalan-kaki, seperti etalase toko (showcase windows), daerah masuk ke</p>	<p>dikhususkan bagi pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan konektifitas yang baik.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengoptimalkan dan menyeragamkan dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan jenis jalan dari konsep TOD yang digunakan • Menerapkan konsep peneduhan yang dapat disediakan melalui: <ul style="list-style-type: none"> - penghubung bangunan (<i>arcade</i>, kanopi), - struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap halte angkutan umum),

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>bangunan, cafe, arkade, dan kanopi-kanopi pelindung. Sistem sirkulasi ini juga perlu mempertimbangan jalur bagi pemakai kursi roda (wheel-chair).</p>	<p>dan elemen vertikal lain (dinding, kisi-kisi).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menambah dan menyebarkan secara merata fasilitas-fasilitas pendukung keamanan dan kemudahan jalur pejalan kaki seperti: <ul style="list-style-type: none"> - Penerangan Jalan Umum (PJU) - Penyebrangan orang (JPO maupun <i>underground tunnel</i>) - <i>Tactile paving</i> atau ubin penunjuk - <i>Bollard</i>

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
2	<p>Pada blok 2, presentase kesesuaian terhadap kriteria pedestrian friendly dari konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 50%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini masih belum mendukung kegiatan transit yang dilakukan dengan berjalan kaki, dikarenakan masih belum optimalnya dalam penyediaan sarana dan prasaran jalur pejalan kaki. Dimana gambaran kesesuaian untuk masing-masing variable yang belum optimal ialah:</p> <ol style="list-style-type: none"> ketersediaan jalur pejalan kaki hanya sebesar 73,3%, dimensi jalur pejalan kaki hanya sebesar 67% untuk jalan utama dan 75% pada jalan <i>residential/mix-use</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Ketersediaan jaringan pedestrian pada setiap blok = 100% Waktu tempuh berjalan kaki dari transit stop ke tempat kegiatan max. 10 menit Lebar pada jalan utama <i>main street</i> minimal 3 meter Lebar pada <i>residential street/mixed use street</i> minimal 2 meter 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> Secara umum Jalur pejalan-kaki ini mendorong terciptanya pergerakan manusia yang aman dari lalu-lintas kendaraan, melalui daerah-daerah hijau yang melintasi seluruh blok pada Koridor. Peruntukan lantai dasar yang menghadap ke koridor ini harus mampu merangsang 	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 2 sesuai dengan kriteria konsep TOD ialah dengan meningkatkan presentase kesesuaian hingga 50% dari kondisi eksisting. Caranya adalah::</p> <ul style="list-style-type: none"> Memfokuskan peningkatan panjang dan pengembangan jalur pedestrian yang menyeluruh dan tidak terputus di semua sub blok pada blok 2 hingga 26,7% dari ketersediaan jalur pejalan kaki saat ini. Mengoptimalkan dan menyeragamkan dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan jenis jalan

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
	<p>c. kondisi jalur pejalan kaki sudah cukup nyaman dan aman, namun masih belum ramah bagi penyandang disabilitas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat Bollard dan <i>Tactile Paving</i> • Terdapat Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) dan Penerangan Jalan Umum (PJU) • Terdapat dan Pohon peneduh atau kanopy. 	<p>tumbuhnya kegiatan-kegiatan bagi pejalan-kaki serta memberikan pengalaman ruang dan pemandangan yang menarik. Unsur-unsur perancangan yang dianjurkan harus berorientasi pada pejalan-kaki, seperti etalase toko (showcase windows), daerah masuk ke bangunan, cafe, arkade, dan kanopi-kanopi</p>	<p>dari konsep TOD yang digunakan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menerapkan konsep peneduhan yang dapat disediakan melalui: <ul style="list-style-type: none"> - penghubung bangunan (<i>arcade</i>, kanopi), - struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap halte angkutan umum), dan elemen vertikal lain (dinding, kisi-kisi). • Menambah dan menyebarkan secara merata fasilitas-fasilitas pendukung keamanan dan

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>pelindung. Sistem sirkulasi ini juga perlu mempertimbangan jalur bagi pemakai kursi roda (wheel-chair).</p>	<p>kemudahan jalur pejalan kaki seperti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Penerangan Jalan Umum (PJU) - Penyebrangan orang (JPO maupun <i>underground tunnel</i>) - <i>Tactile paving</i> atau ubin penunjuk - <i>Bollard</i>

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
3	<p>Pada blok 3, presentase kesesuaian terhadap kriteria pedestrian friendly dari konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 17%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini masih belum mendukung kegiatan transit yang dilakukan dengan berjalan kaki, dikarenakan masih belum optimalnya dalam penyediaan sarana dan prasaran jalur pejalan kaki. Dimana gambaran kesesuaian untuk masing-masing variable yang belum optimal ialah:</p> <ol style="list-style-type: none"> ketersediaan jalur pejalan kaki hanya sebesar 53,1 %, konektifitas jalur pejalan kaki hanya sebesar 87,9% 	<ul style="list-style-type: none"> Ketersediaan jaringan pedestrian pada setiap blok = 100% Waktu tempuh berjalan kaki dari transit stop ke tempat kegiatan max. 10 menit Lebar pada jalan utama <i>main street</i> minimal 3 meter Lebar pada <i>residential street/mixed use street</i> minimal 2 meter 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> Secara umum Jalur pejalan-kaki ini mendorong terciptanya pergerakan manusia yang aman dari lalu-lintas kendaraan, melalui daerah-daerah hijau yang melintasi seluruh blok pada Koridor. Peruntukan lantai dasar yang menghadap ke koridor ini harus mampu merangsang 	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 3 sesuai dengan kriteria konsep TOD ialah dengan meningkatkan presentase kesesuaian hingga 83% dari kondisi eksisting. Caranya adalah::</p> <ul style="list-style-type: none"> Memfokuskan peningkatan panjang dan pengembangan jalur pedestrian yang menyeluruh dan tidak terputus di semua sub blok pada blok 3 hingga 60,1% dari ketersediaan jalur pejalan kaki saat ini. Meningkatkan lebar jalur pejalan kaki menjadi 10 meter pada jalan utama (Jend. Sudirman)

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
	<p>c. dimensi jalur pejalan kaki hanya sebesar 75% pada jalan <i>residential/mix-use</i></p> <p>d. kondisi jalur pejalan kaki sudah cukup nyaman, namun masih belum aman dan ramah bagi penyandang disabilitas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat Bollard dan <i>Tactile Paving</i> • Terdapat Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) dan Penerangan Jalan Umum (PJU) • Terdapat dan Pohon peneduh atau kanopy. 	<p>tumbuhnya kegiatan-kegiatan bagi pejalan-kaki serta memberikan pengalaman ruang dan pemandangan yang menarik. Unsur-unsur perancangan yang dianjurkan harus berorientasi pada pejalan-kaki, seperti etalase toko (<i>showcase windows</i>), daerah masuk ke bangunan, <i>cafe</i>, <i>arkade</i>, dan <i>kanopi-kanopi</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Menambah akses tembusan yang dikhususkan bagi pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan konektifitas yang baik. • Mengoptimalkan dan menyeragamkan dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan jenis jalan dari konsep TOD yang digunakan • Menerapkan konsep peneduhan yang dapat disediakan melalui: <ul style="list-style-type: none"> - penghubung bangunan (<i>arcade</i>, <i>kanopi</i>), - struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>pelindung. Sistem sirkulasi ini juga perlu mempertimbangan jalur bagi pemakai kursi roda (wheel-chair).</p>	<p>halte angkutan umum), dan elemen vertikal lain (dinding, kisi-kisi).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menambah dan menyebarkan secara merata fasilitas-fasilitas pendukung keamanan dan kemudahan jalur pejalan kaki seperti: <ul style="list-style-type: none"> - Penerangan Jalan Umum (PJU) - Penyebrangan orang (JPO maupun <i>underground tunnel</i>) - <i>Tactile paving</i> atau ubin penunjuk - <i>Bollard</i>

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
4	<p>Pada blok 4, presentase kesesuaian terhadap kriteria pedestrian friendly dari konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 33%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini masih belum mendukung kegiatan transit yang dilakukan dengan berjalan kaki, dikarenakan masih belum optimalnya dalam penyediaan sarana dan prasaran jalur pejalan kaki. Dimana gambaran kesesuaian untuk masing-masing variable yang belum optimal ialah:</p> <ol style="list-style-type: none"> ketersediaan jalur pejalan kaki hanya sebesar 67,8 %, konektifitas jalur pejalan kaki hanya sebesar 94,2% dimensi jalur pejalan kaki sudah sesuai, namun di 	<ul style="list-style-type: none"> Ketersediaan jaringan pedestrian pada setiap blok = 100% Waktu tempuh berjalan kaki dari transit stop ke tempat kegiatan max. 10 menit Lebar pada jalan utama <i>main street</i> minimal 3 meter Lebar pada <i>residential street/mixed use street</i> 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> Secara umum Jalur pejalan-kaki ini mendorong terciptanya pergerakan manusia yang aman dari lalu-lintas kendaraan, melalui daerah-daerah hijau yang melintasi seluruh blok pada Koridor. Peruntukan lantai dasar yang menghadap ke koridor ini harus mampu merangsang 	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 4 sesuai dengan kriteria konsep TOD ialah dengan meningkatkan presentase kesesuaian hingga 67% dari kondisi eksisting. Caranya adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> Memfokuskan peningkatan panjang dan pengembangan jalur pedestrian yang menyeluruh dan tidak terputus di semua sub blok pada blok 4 hingga 32,2% dari ketersediaan jalur pejalan kaki saat ini. Meningkatkan lebar jalur pejalan kaki menjadi 10 meter pada jalan utama (Jend. Sudirman)

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
	<p>beberapa sisi masih belum sesuai dimana presentasinya hanya sebesar 75% pada jalan <i>residential/mix-use</i></p> <p>d. kondisi jalur pejalan kaki sudah cukup nyaman, namun masih belum aman dan ramah bagi penyandang disabilitas</p>	<p>minimal 2 meter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat Bollard dan <i>Tactile Paving</i> • Terdapat Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) dan Penerangan Jalan Umum (PJU) • Terdapat dan Pohon peneduh atau kanopi. 	<p>tumbuhnya kegiatan-kegiatan bagi pejalan-kaki serta memberikan pengalaman ruang dan pemandangan yang menarik. Unsur-unsur perancangan yang dianjurkan harus berorientasi pada pejalan-kaki, seperti etalase toko (showcase windows), daerah masuk ke bangunan, cafe, arkade, dan kanopi-kanopi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Menambah akses tembusan yang dikhususkan bagi pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan konektivitas yang baik. • Mengoptimalkan dan menyeragamkan dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan jenis jalan dari konsep TOD yang digunakan • Menerapkan konsep peneduhan yang dapat disediakan melalui: <ul style="list-style-type: none"> - penghubung bangunan (<i>arcade</i>, kanopi), - struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>pelindung. Sistem sirkulasi ini juga perlu mempertimbangan jalur bagi pemakai kursi roda (wheel-chair).</p>	<p>halte angkutan umum), dan elemen vertikal lain (dinding, kisi-kisi).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menambah dan menyebarkan secara merata fasilitas-fasilitas pendukung keamanan dan kemudahan jalur pejalan kaki seperti: <ul style="list-style-type: none"> - Penerangan Jalan Umum (PJU) - Penyebrangan orang (JPO maupun <i>underground tunnel</i>) - <i>Tactile paving</i> atau ubin penunjuk - <i>Bollard</i>

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
5	<p>Pada blok 5, presentase kesesuaian terhadap kriteria pedestrian friendly dari konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 33%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini masih belum mendukung kegiatan transit yang dilakukan dengan berjalan kaki, dikarenakan masih belum optimalnya dalam penyediaan sarana dan prasaran jalur pejalan kaki. Dimana gambaran kesesuaian untuk masing-masing variable yang belum optimal ialah:</p> <ol style="list-style-type: none"> ketersediaan jalur pejalan kaki hanya sebesar 63,6 %, dimensi jalur pejalan kaki belum sesuai dimana presentasinya hanya 		<p>UDGL Dukung Atas 2008:</p> <p>Secara umum Jalur pejalan-kaki ini mendorong terciptanya pergerakan manusia yang aman dari lalu-lintas kendaraan, melalui daerah-daerah hijau yang melintasi seluruh blok pada Koridor. Peruntukan lantai dasar yang menghadap ke koridor ini harus mampu merangsang tumbuhnya</p>	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 5 sesuai dengan kriteria konsep TOD ialah dengan meningkatkan presentase kesesuaian hingga 67% dari kondisi eksisting. Caranya adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> Memfokuskan peningkatan panjang dan pengembangan jalur pedestrian yang menyeluruh dan tidak terputus di semua sub blok pada blok 5 hingga 36,4% dari ketersediaan jalur pejalan kaki saat ini. Meningkatkan lebar jalur pejalan kaki menjadi 10 meter pada jalan utama (Jend. Sudirman)

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
	<p>sebesar 75% pada jalan <i>residential/mix-use</i></p> <p>c. kondisi jalur pejalan kaki sudah cukup nyaman, namun masih belum aman dan ramah bagi penyandang disabilitas</p>		<p>kegiatan-kegiatan bagi pejalan-kaki serta memberikan pengalaman ruang dan pemandangan yang menarik. Unsur-unsur perancangan yang dianjurkan harus berorientasi pada pejalan-kaki, seperti etalase toko (showcase windows), daerah masuk ke bangunan, cafe, arkade, dan kanopi-kanopi pelindung. Sistem sirkulasi ini juga</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Menambah akses tembusan yang dikhususkan bagi pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan konektifitas yang baik. • Mengoptimalkan dan menyeragamkan dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan jenis jalan dari konsep TOD yang digunakan • Menerapkan konsep peneduhan yang dapat disediakan melalui: <ul style="list-style-type: none"> - penghubung bangunan (<i>arcade</i>, kanopi), - struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>perlu mempertimbangkan jalur bagi pemakai kursi roda (wheel-chair).</p>	<p>halte angkutan umum), dan elemen vertikal lain (dinding, kisi-kisi).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menambah dan menyebarkan secara merata fasilitas-fasilitas pendukung keamanan dan kemudahan jalur pejalan kaki seperti: <ul style="list-style-type: none"> - Penerangan Jalan Umum (PJU) - Penyebrangan orang (JPO maupun <i>underground tunnel</i>) - <i>Tactile paving</i> atau ubin penunjuk - <i>Bollard</i>

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
6	<p>Pada blok 6, presentase kesesuaian terhadap kriteria pedestrian friendly dari konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 17%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini masih belum mendukung kegiatan transit yang dilakukan dengan berjalan kaki, dikarenakan masih belum optimalnya dalam penyediaan sarana dan prasaran jalur pejalan kaki. Dimana gambaran kesesuaian untuk masing-masing variable yang belum optimal ialah:</p> <ol style="list-style-type: none"> ketersediaan jalur pejalan kaki hanya sebesar 64,9 %, konektifitas jalur pejalan kaki hanya sebesar 83,3% dimensi jalur pejalan kaki belum sesuai dimana 	<ul style="list-style-type: none"> jaringan pedestrian pada setiap blok = 100% Waktu tempuh berjalan kaki dari transit stop ke tempat kegiatan max. 10 menit Lebar pada jalan utama <i>main street</i> minimal 3 meter Lebar pada <i>residential street/mixed use street</i> 	<p>UDGL Dukuh Atas 2008:</p> <p>Secara umum Jalur pejalan-kaki ini mendorong terciptanya pergerakan manusia yang aman dari lalu-lintas kendaraan, melalui daerah-daerah hijau yang melintasi seluruh blok pada Koridor. Peruntukan lantai dasar yang menghadap ke koridor ini harus mampu merangsang tumbuhnya</p>	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 6 sesuai dengan kriteria konsep TOD ialah dengan meningkatkan presentase kesesuaian hingga 82% dari kondisi eksisting. Caranya adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> Memfokuskan peningkatan panjang dan pengembangan jalur pedestrian yang menyeluruh dan tidak terputus di semua sub blok pada blok 6 hingga 35,1% dari ketersediaan jalur pejalan kaki saat ini. Menambah akses tembusan yang dikhususkan bagi pejalan kaki sehingga dapat

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
	<p>presentasinya hanya sebesar 50% pada jalan utama dan 75% pada jalan <i>residential/mix-use</i></p> <p>d. kondisi jalur pejalan kaki sudah cukup nyaman, namun masih belum aman dan ramah bagi penyandang disabilitas</p>	<p>minimal 2 meter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat Bollard dan <i>Tactile Paving</i> • Terdapat Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) dan Penerangan Jalan Umum (PJU) Terdapat dan Pohon peneduh atau kanopy. 	<p>kegiatan-kegiatan bagi pejalan-kaki serta memberikan pengalaman ruang dan pemandangan yang menarik. Unsur-unsur perancangan yang dianjurkan harus berorientasi pada pejalan-kaki, seperti etalase toko (showcase windows), daerah masuk ke bangunan, cafe, arkade, dan kanopi-kanopi pelindung. Sistem sirkulasi ini juga</p>	<p>meningkatkan konektivitas yang baik.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mengoptimalkan dan menyeragamkan dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan jenis jalan dari konsep TOD yang digunakan • Menerapkan konsep peneduhan yang dapat disediakan melalui: <ul style="list-style-type: none"> - penghubung bangunan (<i>arcade</i>, kanopi), - struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap halte angkutan umum),

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>perlu mempertimbangkan jalur bagi pemakai kursi roda (wheel-chair).</p>	<p>dan elemen vertikal lain (dinding, kisi-kisi).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menambah dan menyebarkan secara merata fasilitas-fasilitas pendukung keamanan dan kemudahan jalur pejalan kaki seperti: <ul style="list-style-type: none"> - Penerangan Jalan Umum (PJU) - Penyebrangan orang (JPO maupun <i>underground tunnel</i>) - <i>Tactile paving</i> atau ubin penunjuk - <i>Bollard</i>

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
7	<p>Pada blok 7, presentase kesesuaian terhadap kriteria pedestrian friendly dari konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 83%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini masih belum mendukung kegiatan transit yang dilakukan dengan berjalan kaki, dikarenakan masih belum optimalnya dalam penyediaan sarana dan prasaran jalur pejalan kaki. Dimana gambaran kesesuaian untuk variable yang belum optimal ialah:</p> <p>a. ketersediaan jalur pejalan kaki hanya sebesar 69,6 %,</p>		<p>UDGL Dukung Atas 2008:</p> <p>Secara umum Jalur pejalan-kaki ini mendorong terciptanya pergerakan manusia yang aman dari lalu-lintas kendaraan, melalui daerah-daerah hijau yang melintasi seluruh blok pada Koridor. Peruntukan lantai dasar yang menghadap ke koridor ini harus mampu merangsang tumbuhnya</p>	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 7 sesuai dengan kriteria konsep TOD ialah dengan meningkatkan presentase kesesuaian hingga 17% dari kondisi eksisting. Caranya adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Memfokuskan peningkatan panjang dan pengembangan jalur pedestrian yang menyeluruh dan tidak terputus di semua sub blok pada blok 7 hingga 30,4% dari ketersediaan jalur pejalan kaki saat ini. • Meningkatkan lebar jalur pejalan kaki menjadi 10 meter pada jalan utama (Jend. Sudirman)

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>kegiatan-kegiatan bagi pejalan-kaki serta memberikan pengalaman ruang dan pemandangan yang menarik. Unsur-unsur perancangan yang dianjurkan harus berorientasi pada pejalan-kaki, seperti etalase toko (showcase windows), daerah masuk ke bangunan, cafe, arkade, dan kanopi-kanopi pelindung. Sistem sirkulasi ini juga</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Menambah akses tembusan yang dikhususkan bagi pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan konektivitas yang baik. • Mengoptimalkan dan menyeragamkan dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan jenis jalan dari konsep TOD yang digunakan • Menerapkan konsep peneduhan yang dapat disediakan melalui: <ul style="list-style-type: none"> - penghubung bangunan (<i>arcade</i>, kanopi), - struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>perlu mempertimbangkan jalur bagi pemakai kursi roda (wheel-chair).</p>	<p>halte angkutan umum), dan elemen vertikal lain (dinding, kisi-kisi).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menambah dan menyebarkan secara merata fasilitas-fasilitas pendukung keamanan dan kemudahan jalur pejalan kaki seperti: <ul style="list-style-type: none"> - Penerangan Jalan Umum (PJU) - Penyebrangan orang (JPO maupun <i>underground tunnel</i>) - <i>Tactile paving</i> atau ubin penunjuk - <i>Bollard</i>

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
8	<p>Pada blok 8, presentase kesesuaian terhadap kriteria pedestrian friendly dari konsep TOD yang digunakan hanya sebesar 33%. Hal tersebut menunjukkan bahwa blok ini masih belum mendukung kegiatan transit yang dilakukan dengan berjalan kaki, dikarenakan masih belum optimalnya dalam penyediaan sarana dan prasaran jalur pejalan kaki. Dimana gambaran kesesuaian untuk masing-masing variable yang belum optimal ialah:</p> <ol style="list-style-type: none"> ketersediaan jalur pejalan kaki hanya sebesar 50,2 %, dimensi jalur pejalan kaki belum sesuai dimana presentasinya hanya 		<p>UDGL Dukung Atas 2008:</p> <p>Secara umum Jalur pejalan-kaki ini mendorong terciptanya pergerakan manusia yang aman dari lalu-lintas kendaraan, melalui daerah-daerah hijau yang melintasi seluruh blok pada Koridor. Peruntukan lantai dasar yang menghadap ke koridor ini harus mampu merangsang tumbuhnya</p>	<p>Upaya yang perlu dilakukan untuk menjadikan blok 8 sesuai dengan kriteria konsep TOD ialah dengan meningkatkan presentase kesesuaian hingga 67% dari kondisi eksisting. Caranya adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> Memfokuskan peningkatan panjang dan pengembangan jalur pedestrian yang menyeluruh dan tidak terputus di semua sub blok pada blok 8 hingga 49,8% dari ketersediaan jalur pejalan kaki saat ini. Meningkatkan lebar jalur pejalan kaki menjadi 10 meter pada jalan utama (Jend. Sudirman)

Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
	<p>sebesar 75% pada jalan <i>residential/mix-use</i></p> <p>c. kondisi jalur pejalan kaki sudah cukup nyaman, namun masih belum aman dan ramah bagi penyandang disabilitas</p>		<p>kegiatan-kegiatan bagi pejalan-kaki serta memberikan pengalaman ruang dan pemandangan yang menarik. Unsur-unsur perancangan yang dianjurkan harus berorientasi pada pejalan-kaki, seperti etalase toko (showcase windows), daerah masuk ke bangunan, cafe, arkade, dan kanopi-kanopi pelindung. Sistem sirkulasi ini juga</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Menambah akses tembusan yang dikhususkan bagi pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan konektivitas yang baik. • Mengoptimalkan dan menyeragamkan dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan jenis jalan dari konsep TOD yang digunakan • Menerapkan konsep peneduhan yang dapat disediakan melalui: <ul style="list-style-type: none"> - penghubung bangunan (<i>arcade</i>, kanopi), - struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap

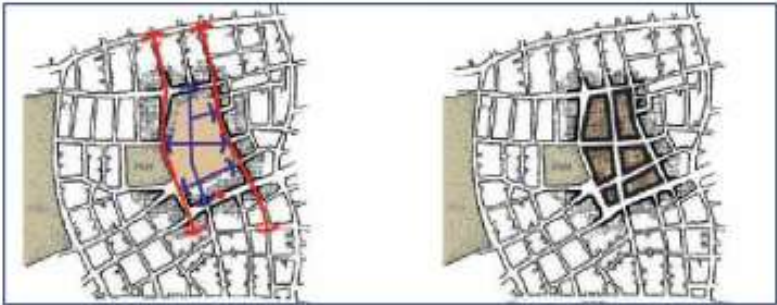
Blok	Hasil Kesesuaian	Standard TOD	Regulasi	Arahan Peningkatan
			<p>perlu mempertimbangkan jalur bagi pemakai kursi roda (wheel-chair).</p>	<p>halte angkutan umum), dan elemen vertikal lain (dinding, kisi-kisi).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menambah dan menyebarkan secara merata fasilitas-fasilitas pendukung keamanan dan kemudahan jalur pejalan kaki seperti: <ul style="list-style-type: none"> - Penerangan Jalan Umum (PJU) - Penyebrangan orang (JPO maupun <i>underground tunnel</i>) - <i>Tactile paving</i> atau ubin penunjuk - <i>Bollard</i>

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Pedestrian Friendly (Design)

1. Arahan 1:

Memfokuskan peningkatan panjang dan pengembangan jalur pedestrian yang menyeluruh di semua blok dan tidak sehingga mampu mengakomodir pergerakan para *transit rider* di dalam kawasan transit.



Gambar. 4.59 Ilustrasi Jaringan Jalur Pejalan Kaki Yang Tidak Terputus Pada Kawasan TOD

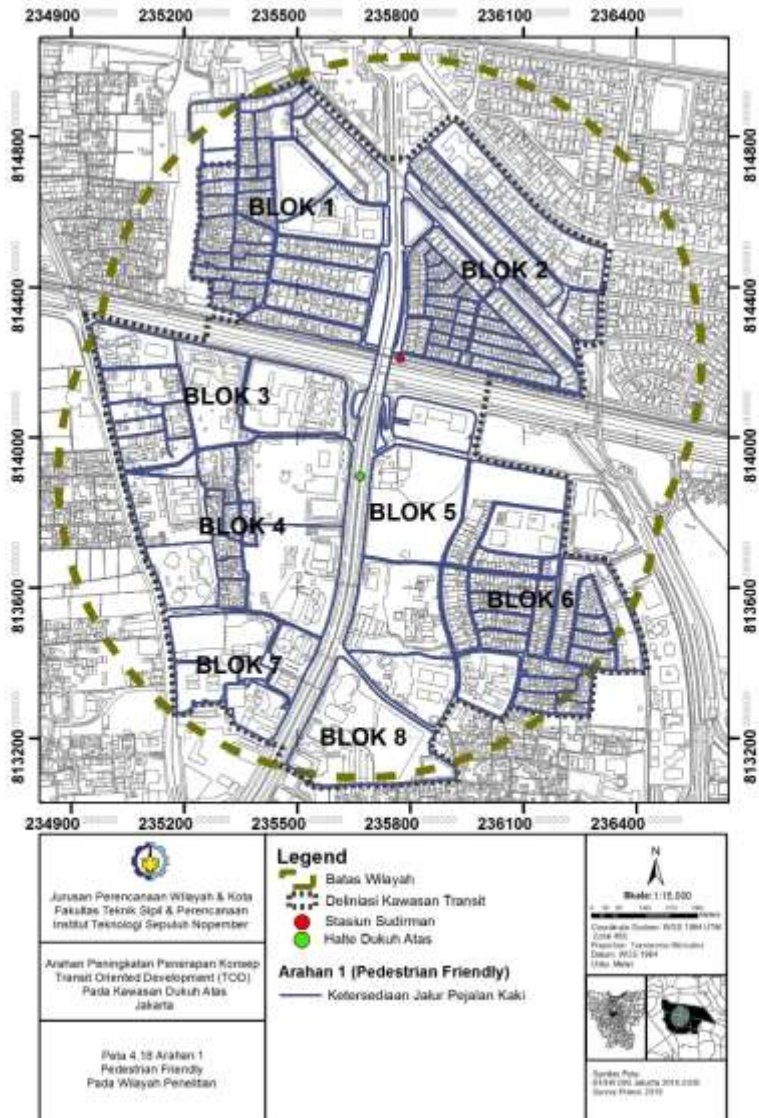
Sumber: MRT Jakarta, 2015

Tujuan:

Untuk mengoptimalkan *walkability* dari kawasan transit Dukuh Atas sehingga mampu mendukung kegiatan transit yang terjadi di dalam kawasan.

Konsep:

- Pengembangan dan penambahan panjang jumlah jalur pejalan kaki ini akan diarahkan di semua blok pada kawasan transit Dukuh Atas supaya dapat mendukung kegiatan berjalan kaki di kawasan transit.



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

2. Arahan 2:
Menghilangkan pagar pembatas lahan yang terdapat pada setiap kavling dan membuat akses tembusan yang dikhususkan bagi pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan konektifitas yang baik.

Figura 80: Fine-Grained Street Grid

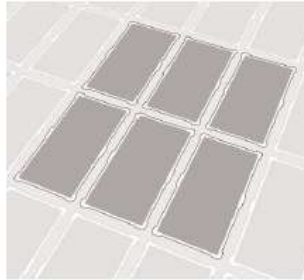
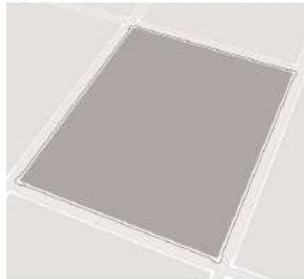


Figura 81: NOT Fine-Grained Street Grid



Gambar. 4.60 Ilustrasi Konsep Blok dan Sirkulasi Permeabel Pada Kawasan TOD
Edmonton: TOD Guidelines, 2012

Tujuan:

Untuk mengefisienkan jarak dan waktu tempuh dan kemudahan pencapaian tempat tujuan dengan berjalan kaki dalam kawasan.



Gambar. 4.61 Ilustrasi Jalur Pedestrian Yang Tembus Pada Kavling Privat Pada Konsep TOD

Sumber: Edmonton: TOD Guidelines, 2012

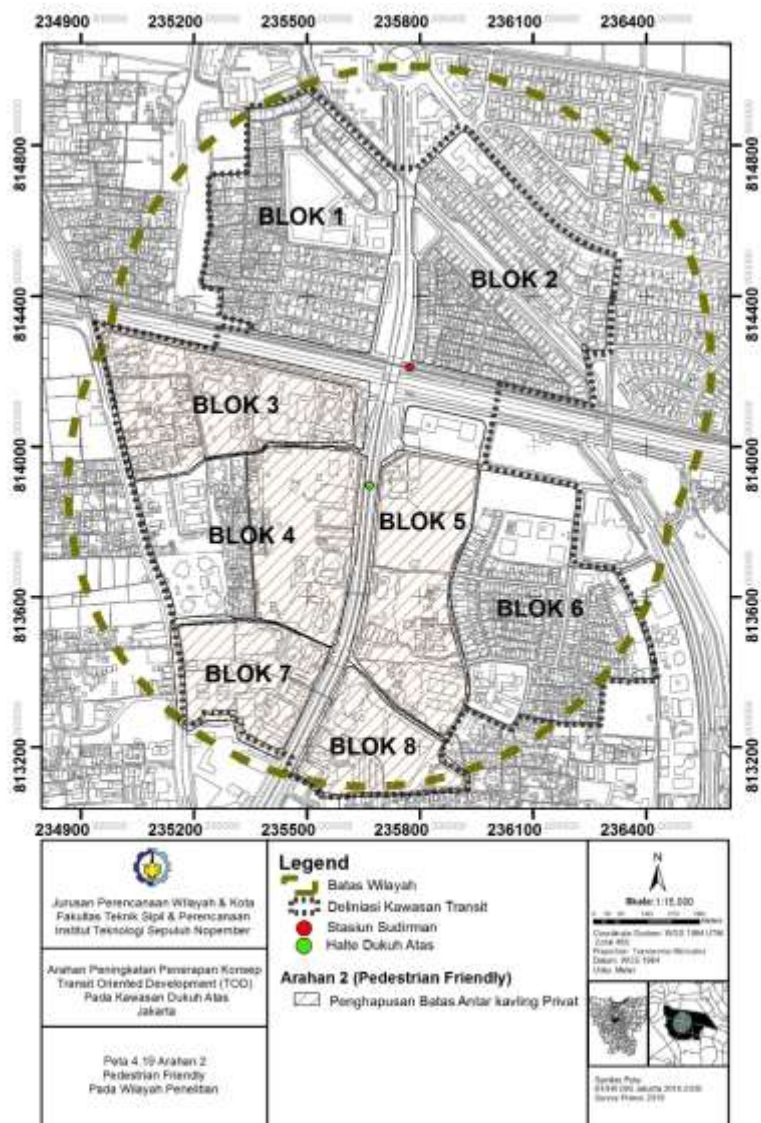
Konsep:

- Penghapusan batas antara kavling-kavling privat akan diarahkan pada blok-blok yang memiliki ukuran kavling yang besar dan tertutup. Blok-blok tersebut ialah blok 3, blok 4, blok 5, blok 7 dan blok 8.



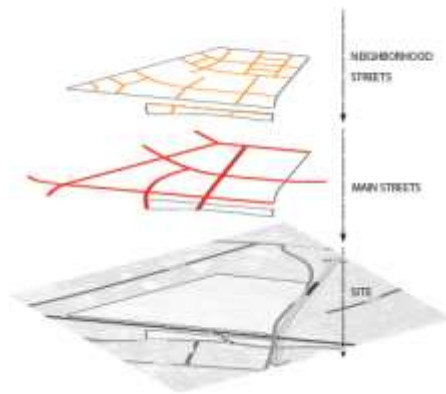
**Gambar. 4.62 dan Gambar 4.63
Pedestrian Yang Menembus Kavling Privat di Kota
London dan Kota Curitiba**

Sumber: Skyscrapercity.com



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

3. **Arahan 3:**
 Mengoptimalkan dan menyeragamkan dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan jenis jalan dari konsep TOD yang digunakan. Khusus untuk jenis main street, berdasarkan rencana dari Dinas Bina Marga DKI Jakarta, sepanjang koridor jalan Jendral Sudirman akan dilebarkan pedestrian menjadi 10 meter.



Gambar. 4.64 Pengembangan Dimensi Jalur Pejalan Kaki yang Komprehensif Berdasarkan Hirarki Jalan Pada Konsep TOD

Sumber: TOD Policy Guidelines, 2005

Tujuan:

Untuk dapat mengakomodir jumlah pergerakan dari transit rider di dalam kawasan dan juga menciptakan lingkungan jalur pejalan kaki yang aktif dan aksesible.

Konsep:

- Optimalisasi dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan konsep TOD dengan lebar yang seragam dan kontinu

akan diarahkan ke semua blok yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas.

- Untuk pelebaran dimensi jalur pejalan kaki menjadi 10 meter, berdasarkan rencana dari Dinas Bina Marga DKI Jakarta akan di fokuskan pada *main street* atau jalan Jendral Sudirman yang terdapat di blok 3, blok 4, blok 5, blok 7, dan blok 8.



Gambar. 4.65 Ilustrasi Pelebaran Dimensi Jalur Pejalan Kaki Pada *Main Street* Kawasan Transit Dukuh Atas

Sumber: TOD Standard, 2013



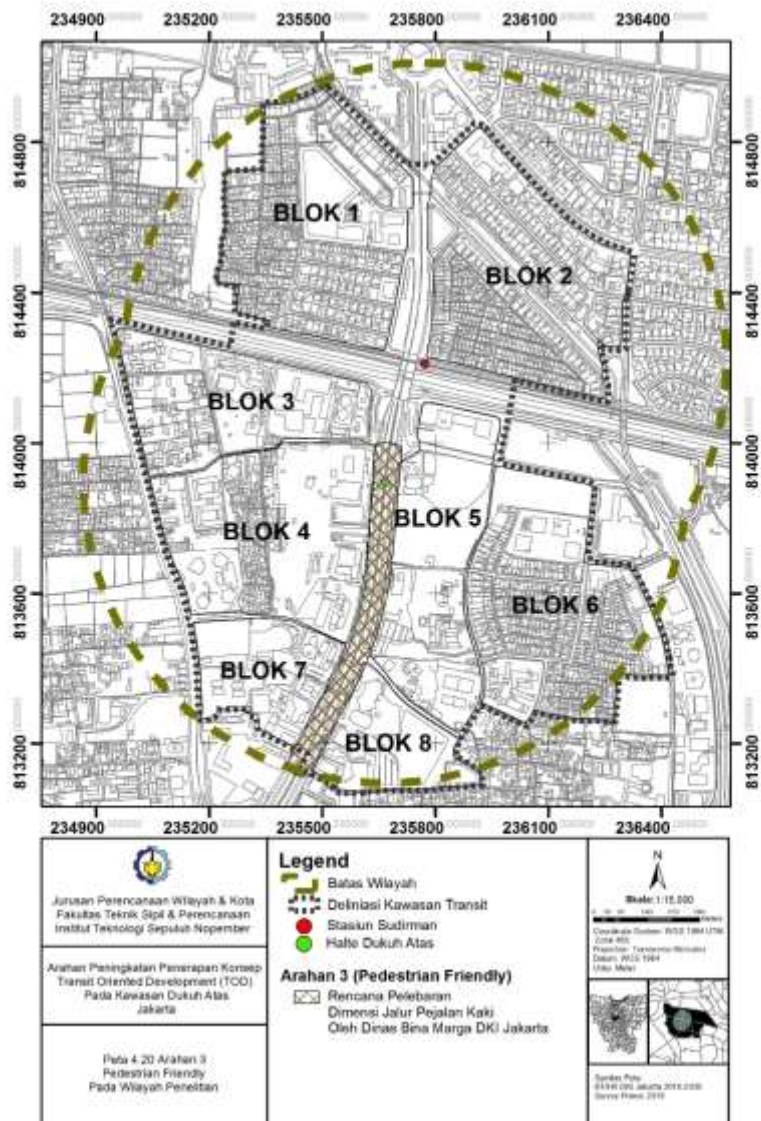
Gambar. 4.66 Contoh Dimensi Jalur Pejalan Kaki Yang Lebar dan Seragam di Melbourn

Sumber: Skyscrapercity.com, 2016



Gambar. 4.67 Contoh Dimensi Jalur Pejalan Kaki Yang Lebar dan Seragam di Singapura

Sumber: itdp-china.com, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4. Arahannya:

Mendorong penyediaan sarana dan prasarana pendukung jalur pejalan kaki yang lengkap dan tersebar merata di seluruh blok pada kawasan transit Dukuh Atas.

Tujuan:

Untuk dapat menciptakan lingkungan jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman serta ramah untuk penyandang disabilitas.

Konsep:

- Menyediakan fasilitas pendukung pada jalur pejalan kaki yang dapat meningkatkan rasa nyaman ketika menggunakannya dan tersebar secara merata dalam setiap blok. Fasilitas tersebut ialah terdapatnya pohon-pohon peneduh atau kanopy peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki dimana akan diarahkan untuk dikembangkan pada blok 1, blok 2, blok 3, blok 4, blok 6, blok 7 dan blok 8.



Gambar. 4.68 dan 4.69 Contoh Kondisi Jalur Pejalan Kaki Yang Nyaman di Kuala Lumpur dan Singapura

Sumber: itdp-china.com, 2016

- Menyediakan fasilitas pendukung pada jalur pejalan kaki yang dapat meningkatkan rasa aman ketika menggunakannya dan tersebar secara merata dalam setiap blok. Fasilitas tersebut ialah terdapatnya

Penerangan Jalan Umum (PJU) di sepanjang jalur pejalan kaki dan fasilitas JPO di beberapa titik yang tinggi pergerakannya. Dimana fasilitas tersebut akan diarahkan untuk dikembangkan pada blok 3, blok 4, blok 5, blok 6, blok 7 dan blok 8.



Gambar. 4.70 dan 4.71 Kondisi Jalur Pejalan Kaki Yang Aman di Kuala Lumpur dan Tokyo

Sumber: itdp-china.com, 2016

- Menyediakan fasilitas pendukung yang diperuntukan bagi penyandang disabilitas yang tersebar secara merata dalam setiap blok dan dapat diakses dengan mudah oleh penyandang disabilitas ketika digunakan. Fasilitas tersebut ialah terdapatnya *paving tactile* atau ubin penunjuk dan *bollard* dimana akan diarahkan untuk dikembangkan pada semua blok yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas.



**Gambar. 4.72 dan 4.73 Kondisi Jalur Pejalan Kaki
Yang Ramah Bagi Disabilitas di Singapura dan
Tokyo**

Sumber: itdp-china.com, 2016

LAMPIRAN

Lampiran A. Stakeholder Analysis

Tabel A1. Identifikasi Kelompok Stakeholder, Kepentingan, Pengaruh, dan Dampak dalam Kebijakan

Stakeholder	Kepentingan Stakeholder	Pengaruh Stakeholder Terhadap penentuan Kriteria TOD	Dampak Program Terhadap Kepentingan (+) (-)	Kepentingan (1-5)	Pengaruh Stakeholder Terhadap Program (1-5)
Dinas Penataan Kota Provinsi DKI Jakarta	Pihak yang menyusun rencana kerja sub bidang tata ruang pada wilayah Provinsi DKI Jakarta	Pihak yang memiliki kepentingan dalam melakukan evaluasi, koordinasi dan pengembangan program pembangunan urusan penataan ruang di propinsi Jakarta yang dimana memiliki keterkaitan dengan indikator penggunaan	+	5	5

Stakeholder	Kepentingan Stakeholder	Pengaruh Stakeholder Terhadap penentuan Kriteria TOD	Dampak Program Terhadap Kepentingan (+) (-)	Kepentingan (1-5)	Pengaruh Stakeholder Terhadap Program (1-5)
		lahan dalam konsep TOD			
Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta	Perumusan kebijakan umum dan teknis operasional bidang lalu lintas dan angkutan	Pihak yang berperan dalam menyusun dan penetapan rencana umum transportasi kota dan fasilitas pendukung yang dimana memiliki keterkaitan dengan pengembangan TOD dengan memperhatikan pengembangan stasiun/ <i>transit stop</i> dengan kawasan disekitarnya.	+	5	5
Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta	Pihak yang merumuskan kebijakan	Pihak yang menyusun bahan kebijakan, pedoman dan standar			

Stakeholder	Kepentingan Stakeholder	Pengaruh Stakeholder Terhadap penentuan Kriteria TOD	Dampak Program Terhadap Kepentingan (+) (-)	Kepentingan (1-5)	Pengaruh Stakeholder Terhadap Program (1-5)
	umum dan teknis operasional bidang infrastruktur kota	teknis perencanaan kelengkapan prasarana jalan, pedestrian dan jaringan utilitas, jembatan penyeberangan orang, dan sejenisnya bersama SKPD dan instansi Pemerintah Pusat terkait;	+	5	5
<i>Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia</i>		Pihak yang mengetahui dan memahami konsep Transit Oriented Develoment (TOD) yang dilandasi dari penelitian-penelitian yang sudah dilakukan	+	5	4

Sumber: Hasil Analisis 2016

Keterangan

Tabel A.2 Keterangan Kolom Berdasarkan Kepentingan Stakeholder dan Pengaruhnya

Keterangan Kolom Kepentingan (Importance) Stakeholders:	Keterangan Kolom Pengaruh (Influence) Stakeholders:	Keterangan kolom dampak:
Little/no importance	Little/no influence	(+) Berdampak positif
Some importance	Some influence	(-) Berdampak Negatif
Moderate importance	Moderate influence	(0) Tidak Berdampak
Very importance	significance influence	
Critical player	Critical player	

Sumber: Penulis, 2016

Dari identifikasi tersebut, selanjutnya dilakukan pemetaan stakeholder berdasarkan pengaruh dan kepentingan. Sehingga diketahui stakeholder terpilih dalam menjawab tujuan penelitian ini. Berikut tabel pemetaan stakeholder.

Tabel A.3. Pemetaan Stakeholders Berdasarkan Interest, Kepentingan (Importance), dan Pengaruh (Influence) dalam penerapan konsep *Transit Oriented Development (TOD)* pada kawasan transit Dukuh Atas

<i>Importance of stakeholders</i>	<i>Importance of Activity to stakeholder</i>				
	<i>Little/not importance</i>	<i>Some importance</i>	<i>Moderate importance</i>	<i>Very importance</i>	<i>Critical player</i>
<i>Little/not influence</i>					
<i>Some influence</i>					
<i>Moderate influence</i>					
<i>Significance influence</i>					
				<ul style="list-style-type: none"> <i>Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta Dinas Perhubungan dan Transportasi

<i>Importance of stakeholders</i>	<i>Importance of Activity to stakeholder</i>				
	<i>Little/not importance</i>	<i>Some importance</i>	<i>Moderate importance</i>	<i>Very importance</i>	<i>Critical player</i>
<i>Critical player</i>					Provinsi DKI Jakarta • Dinas Penataan Kota Provinsi DKI Jakarta

Sumber: Penulis, 2016

: Informan wawancara/narasumber kunci

Lampiran B. Desain Survei Penelitian

Tabel B.1. Desain Survei Penelitian

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Sumber Data	Metode Pengambilan Data	Alat Analisis	Output
1	Mengidentifikasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas	<p>Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)</p> <p>Penggunaan Lahan Bercampur (<i>Diversity</i>)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan Penggunaan Lahan • KDB • KLB • Penggunaan Lahan <i>Residential</i> • Penggunaan Lahan <i>Non-Residential</i> 	Data Primer	Wawancara	Delphi	Kriteria ideal yang menjadi dasar pengembangan pada kawasan transit Dukuh Atas yang berbasis TOD

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Sumber Data	Metode Pengambilan Data	Alat Analisis	Output
		Pedestrian Friendly (<i>Design</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki • Konektifitas Jalur Pejalan Kaki • Dimensi Jalur Pejalan kaki • Kondisi Jalur Pejalan Kaki 				
2	Mengidentifikasi karakteristik kawasan transit Dukuh Atas	Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan Penggunaan Lahan • KDB • KLB 				

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Sumber Data	Metode Pengambilan Data	Alat Analisis	Output
		Penggunaan Lahan Bercampur (<i>Diversity</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan Lahan <i>Residential</i> • Penggunaan Lahan <i>Non-Residential</i> 	Data Primer dan Data Sekunder	Survei Instansi Survei literature Observasi	Statistik Deskriptif	Karakteristik eksisting dari kawasan transit
Pedestrian Friendly (<i>Design</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki • Konektifitas Jalur Pejalan Kaki • Dimensi Jalur Pejalan kaki • Kondisi Jalur Pejalan Kaki 						

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Sumber Data	Metode Pengambilan Data	Alat Analisis	Output
3	Menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit Dukuh Atas dengan kriteria kawasan berbasis TOD.	Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan Penggunaan Lahan • KDB • KLB 	Ouput sasaran 1 dan sasaran 2	-	Statistik Deskriptif	Evaluasi dari kondisi eksisting kawasan dengan kriteria konsep TOD, di kawasan transit.
		Penggunaan Lahan Bercampur (<i>Diversity</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan Lahan <i>Residential</i> • Penggunaan Lahan <i>Non-Residential</i> 			Query ArcGIS	Peta koreksi tentang kesesuaian karakteristik eksisting pada blok-blok pada kawasan transit Dukuh Atas

No	Sasaran	Indikator	Variabel	Sumber Data	Metode Pengambilan Data	Alat Analisis	Output
		Pedestrian Friendly (<i>Design</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki • Konektifitas Jalur Pejalan Kaki • Dimensi Jalur Pejalan kaki • Kondisi Jalur Pejalan Kaki 				dengan kriteria konsep TOD
4	Merumuskan arahan peningkatan pengembangan kawasan transit Dukuh Atas berbasis konsep TOD.	-	-	Output sasaran 3	-	Deskriptif	Arahan pengembangan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas

Sumber: Penulis, 2016

Lampiran C. Proses pengambilan sampel penelitian

Dalam menentukan sampel yang akan diambil dalam penelitian, pertama yang perlu dilakukan ialah mengidentifikasi jenis bangunan yang ada di kawasan transit Dukuh Atas. Pada kawasan transit Dukuh Atas terdapat beberapa tipe bangunan dari setiap fungsi lahan yang teridentifikasi pada penelitian ini. Untuk lebih detailnya dapat dilihat pada penjelasan dibawah ini.

- a. Perumahan (R)
 - Rumah kepadatan rendah (R-4) adalah peruntukan ruang yang merupakan bagian dari kawasan budi daya difungsikan untuk tempat tinggal atau hunian dengan perbandingan yang kecil antara jumlah bangunan rumah dengan luas lahan.



Gambar. C.1 Rumah Kepadatan Rendah (R-4)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

- Rumah Kepadatan Sedang (R.3) adalah peruntukan ruang yang merupakan bagian dari kawasan budi daya difungsikan untuk tempat tinggal atau hunian dengan perbandingan yang hampir seimbang antara jumlah bangunan rumah dengan luas lahan.



Gambar. C.2 Rumah Kepadatan Sedang (R-3)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

- Rumah kepadatan tinggi (R-2) adalah peruntukan ruang yang merupakan bagian dari kawasan budi daya difungsikan untuk tempat tinggal atau hunian dengan perbandingan yang besar antara jumlah bangunan rumah dengan luas lahan



Gambar. C.3 Rumah Kepadatan Tinggi (R-2)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

- Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1) adalah peruntukan ruang yang merupakan bagian dari

kawasan budi daya difungsikan untuk tempat tinggal atau hunian dengan perbandingan yang sangat besar antara jumlah bangunan rumah dengan luas lahan



Gambar. C.4 Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

- b. Perdagangan dan Jasa (K)
- Toko adalah sebuah tempat tertutup yang di dalamnya terjadi kegiatan perdagangan dengan jenis benda atau barang yang khusus, misalnya toko buku, toko buah, dan sebagainya. Secara fungsi ekonomi, istilah "toko" sesungguhnya hampir sama dengan "kedai" atau "warung" dimana cenderung bersifat tradisional dan sederhana, dan warung umumnya dikaitkan dengan tempat penjualan makanan dan minuman.



Gambar. C.5 Bangunan Toko
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

- c. Fasilitas Umum (SPU)
- Pendidikan adalah peruntukan ruang yang merupakan bagian dari kawasan budi daya yang dikembangkan untuk sarana pendidikan dasar sampai dengan pendidikan tinggi, pendidikan formal dan informal, serta dikembangkan secara horizontal dan vertikal



Gambar. C.6 Fasilitas Pendidikan
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

- Kesehatan (adalah peruntukan ruang yang merupakan bagian dari kawasan budi daya yang dikembangkan untuk pengembangan sarana kesehatan dengan hierarki dan skala pelayanan

yang disesuaikan dengan jumlah penduduk yang akan dilayani yang dikembangkan secara horizontal dan vertical



Gambar.C.7 Fasilitas Kesehatan

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

- Peribadatan adalah peruntukan ruang yang merupakan bagian dari kawasan budi daya yang dikembangkan untuk menampung sarana ibadah dengan hierarki dan skala pelayanan yang disesuaikan dengan jumlah penduduk



Gambar. 4C.8 Fasilitas Peribadatan

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

d. Perkantoran (KT)

- Perkantoran pemerintah adalah peruntukan ruang yang merupakan bagian dari kawasan budi daya difungsikan untuk pengembangan kegiatan pemerintahan dan pelayanan masyarakat



Gambar. C.9 Perkantoran Pemerintah

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

- Perkantoran Swasta adalah peruntukan ruang yang merupakan bagian dari kawasan budi daya difungsikan untuk pengembangan kelompok kegiatan perkantoran swasta, jasa, tempat bekerja, tempat berusaha dengan fasilitasnya yang dikembangkan dengan bentuk tunggal /renggang secara horizontal maupun vertikal



Gambar. C.10 Perkantoran Swasta

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

e. Campuran (C)

- Perumahan dan perkantoran adalah peruntukan lahan budi daya yang terdiri atas daratan dengan batas tertentu yang berfungsi campuran antara perumahan dan perkantoran



Gambar. C.11 Bangunan Campuran

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

Setelah mengetahui jenis dan tipe bangunan yang terdapat pada wilayah studi, maka selanjutnya ialah proses pengambilan sampel pada setiap blok di kawasan transit Dukuh Atas ialah sebagai berikut:

Blok 1

Pada blok 1, total luas kawasan blok adalah 25,74 ha dimana sekitar 97% lahannya merupakan kawasan terbangun. Kawasan terbangun yang teridentifikasi terdiri dari penggunaan lahan perumahan, perdagangan dan jasa, perkantoran, fasilitas umum, dan campuran.

Sampel yang diambil pada blok 1 adalah 2 bangunan untuk perumahan (R), 1 bangunan untuk perdagangan dan jasa (K), 1 bangunan untuk perkantoran (KT), 1 bangunan untuk

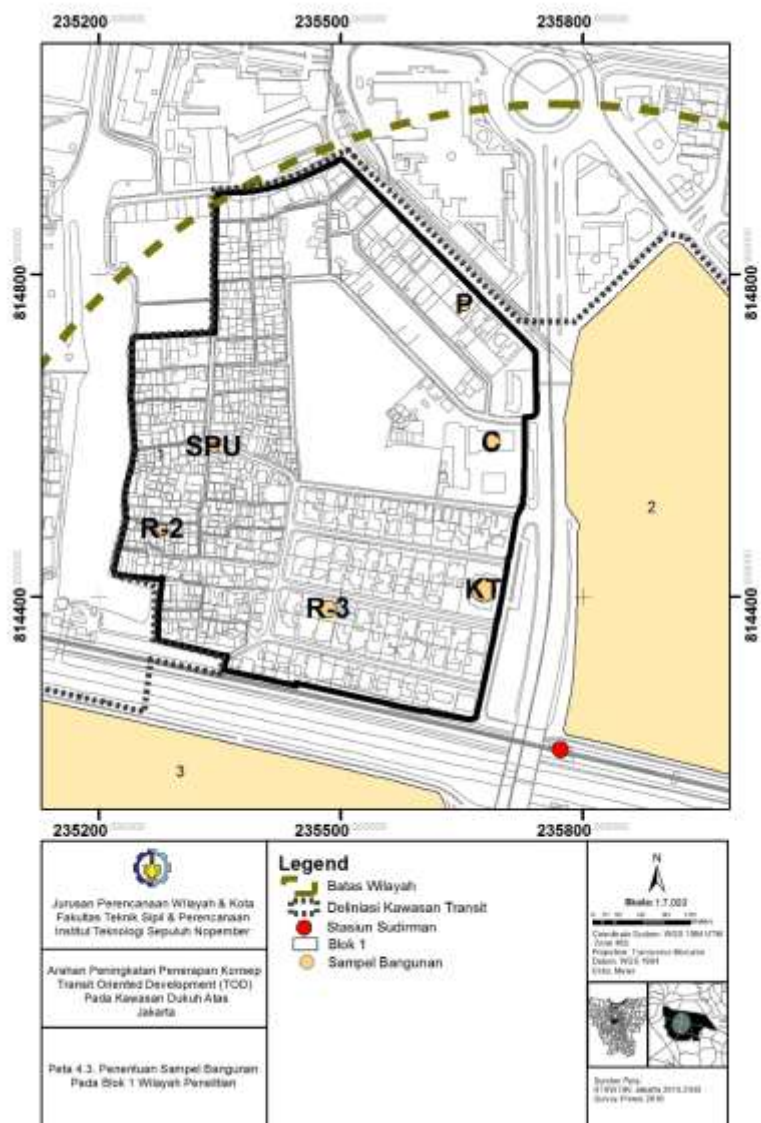
fasilitas umum (SPU) dan 1 bangunan untuk campuran (C). Sehingga total sampel bangunan yang digunakan pada blok 1 berjumlah 6 bangunan.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel C.1 dan peta C.1

Tabel C.1 Penentuan Sampel Bangunan Pada Blok 1

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	Ciri Bangunan
R	Perumahan	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	1-2 lantai, berada di jalan gang kecil.
R	Perumahan	Rumah kepadatan sedang (R-3)	1-2 lantai, berada di dekat jalan besar.
K	Perdagangan dan Jasa	toko	1-2 lantai, dekat jalan besar
KT	Perkantoran	Kantor Swasta	6-8 lantai, berada di jalan besar
SPU	Fasilitas Umum	Peribadatan	1-2 lantai, berada di jalan gang kecil.
C	Campuran	Perumahan dan Perkantoran	30-45 lantai, berada di jalan utama.

Sumber: RDTR Kecamatan Tanah Abang dan Survey Primer, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Blok 2

Pada blok 2, total luas kawasan blok adalah 25,81 ha dimana sekitar 89% lahannya merupakan kawasan terbangun. Kawasan terbangun yang teridentifikasi terdiri dari penggunaan lahan perumahan, perdagangan dan jasa, perkantoran, serta fasilitas umum.

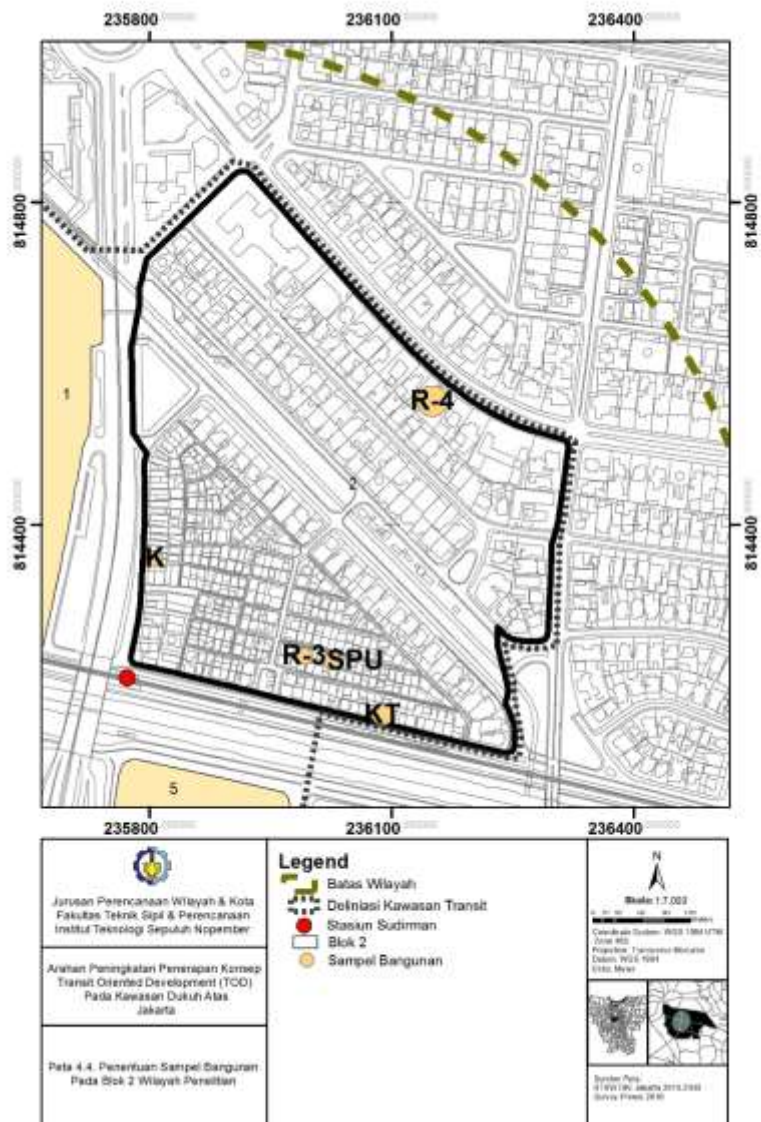
Sampel yang diambil pada blok 2 adalah 2 bangunan untuk perumahan (R), 1 bangunan untuk perdagangan dan jasa (K), 1 untuk bangunan perkantoran (KT), dan 1 bangunan untuk fasilitas umum (SPU). Sehingga total sampel bangunan yang digunakan pada blok 2 berjumlah 5 bangunan.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel C.2 dan peta C.2

Tabel C.2 Penentuan Sampel Bangunan Pada Blok 2

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe bangunan	Ciri Bangunan
R	Perumahan	Rumah Kepadatan Sedang (R-3)	1-2 lantai, berada di dekat jalan besar
R	Perumahan	Rumah Kepadatan Rendah (R-4)	1-2 lantai, berada di jalan besar
K	Perdagangan dan Jasa	Toko	4-6 lantai, dekat dengan jalan besar
KT	Perkantoran	Kantor Swasta	4-6 lantai, berada di jalan besar
SPU	Fasilitas Umum	Peribadatan	1-2 lantai, berada di jalan gang kecil.

Sumber: RDTR Kecamatan Menteng dan Survey Primer, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Blok 3

Pada blok 3, total luas kawasan blok adalah 16,45 ha dimana sekitar 98% lahannya merupakan kawasan terbangun. Kawasan terbangun yang terindetifikasi terdiri dari penggunaan lahan perumahan (R), perdagangan dan jasa (K), perkantoran (KT), dan fasilitas umum (SPU).

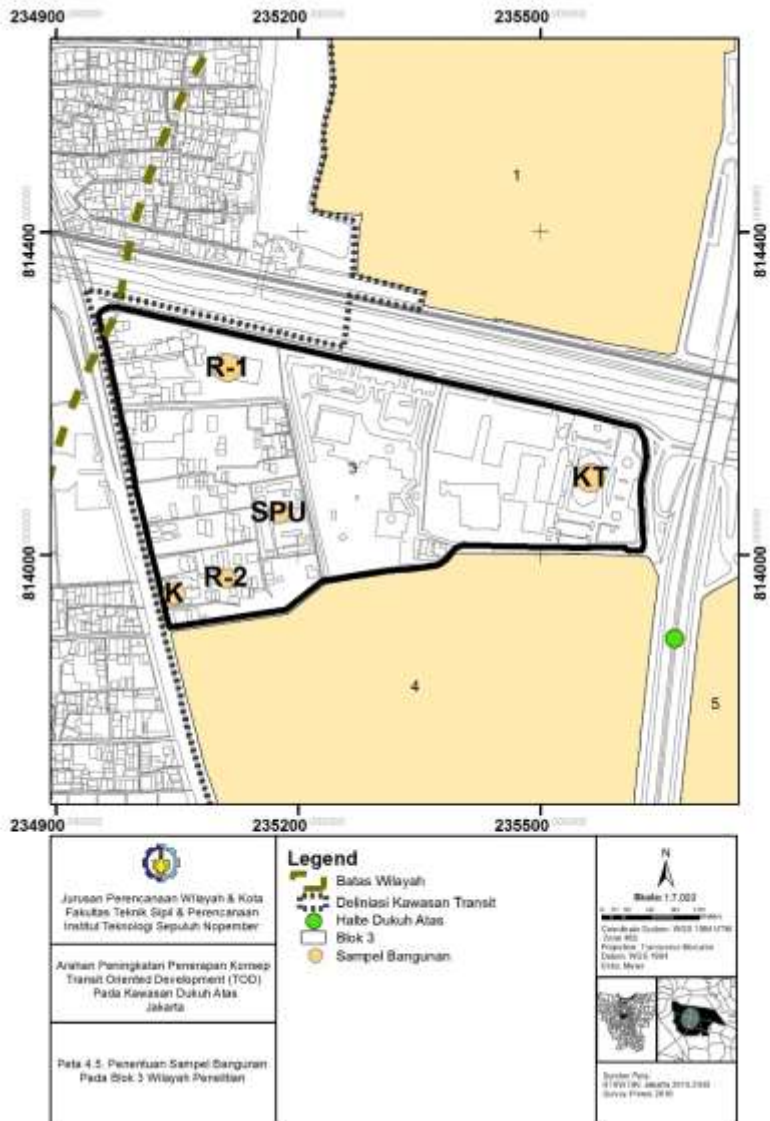
Sampel yang diambil pada blok 3 adalah 2 bangunan untuk perumahan, 1 bangunan untuk perdagangan dan jasa, 1 bangunan untuk perkantoran, 1 bangunan untuk fasilitas umum. Sehingga total sampel bangunan yang digunakan pada blok 3 berjumlah 5 bangunan.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel C.3 dan peta C.3

Tabel C.3 Penentuan Sampel Bangunan Pada Blok 3

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	Ciri Bangunan
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	50 lantai, berada di jalan besar.
R	Perumahan	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	Rumah tinggal, 1-2 lantai, berada di jalan gang kecil
K	Perdagangan dan Jasa	Toko	1-2 lantai, berada di jalan besar
KT	Perkantoran	Kantor swasta	34 lantai, berada di jalan besar
SPU	Fasilitas Umum	Pendidikan	1-2 lantai, berada di jalan gang kecil.

Sumber: RDTR Kecamatan Karet Tengsin dan Survey Primer, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Blok 4

Pada blok 4, total luas kawasan blok adalah 23,60 ha dimana sekitar 97% lahannya merupakan kawasan terbangun. Kawasan terbangun yang terindetifikasi terdiri dari penggunaan lahan perumahan (R), perdagangan dan jasa (K), perkantoran (KT), dan fasilitas umum (SPU).

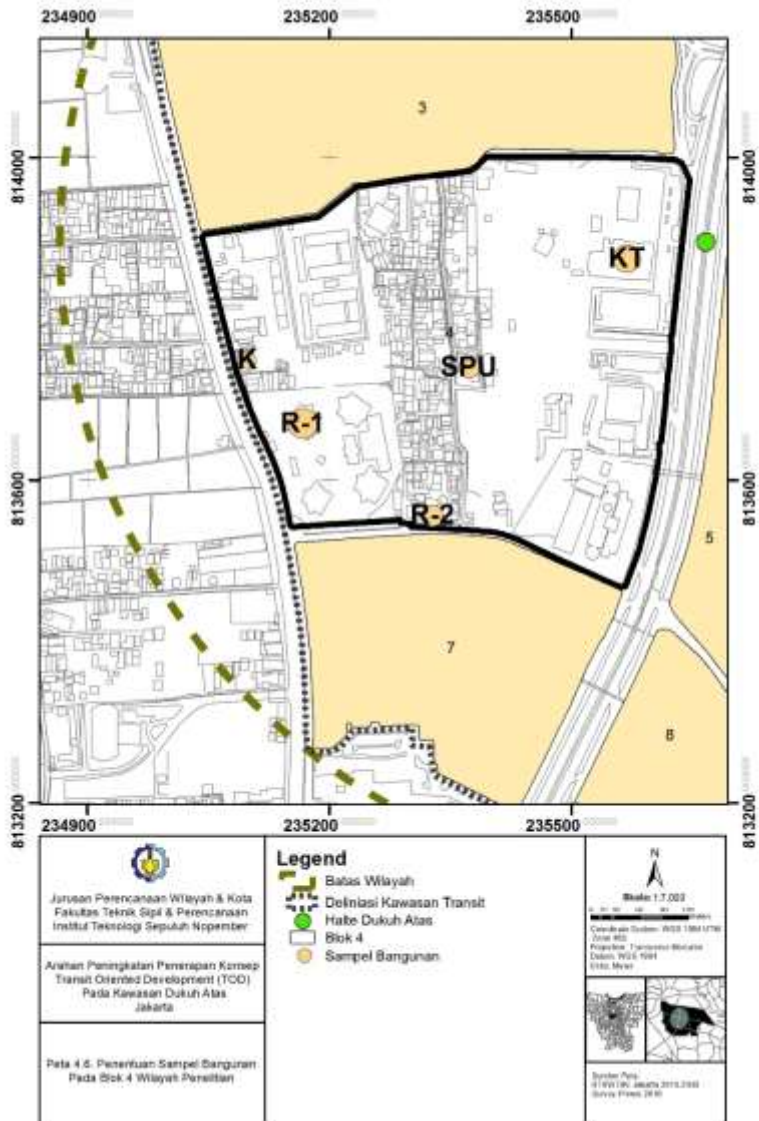
Sampel yang diambil pada blok 4 adalah 2 bangunan untuk perumahan, 1 bangunan untuk perdagangan dan jasa, 1 bangunan untuk perkantoran dan 1 bangunan untuk fasilitas umum. Sehingga total sampel bangunan yang digunakan pada blok 4 berjumlah 5 bangunan.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel C.4 dan peta C.4

Tabel C.4 Penentuan Sampel Bangunan Pada Blok 4

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	Ciri Bangunan
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	25 lantai, berada di dekat jalan besar
R	Perumahan	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	1-2 lantai, berada di jalan gang kecil.
K	Pedagangan dan Jasa	toko	1-2 lantai, dekat dengan jalan besar
KT	Perkantoran	Kantor swasta	20-25 lantai, berada di jalan utama
SPU	Fasilitas Umum	Pendidikan	1-2 lantai, berada di jalan gang kecil.

Sumber: RDTR Kecamatan Karet Tengsin dan Survey Primer, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Blok 5

Pada blok 5, total luas kawasan blok adalah 19,12 ha dimana sekitar 78% lahannya merupakan kawasan terbangun. Kawasan terbangun yang terindetifikasi terdiri dari penggunaan lahan perumahan (R), perdagangan dan jasa (K), perkantoran (K), dan fasilitas umum (SPU).

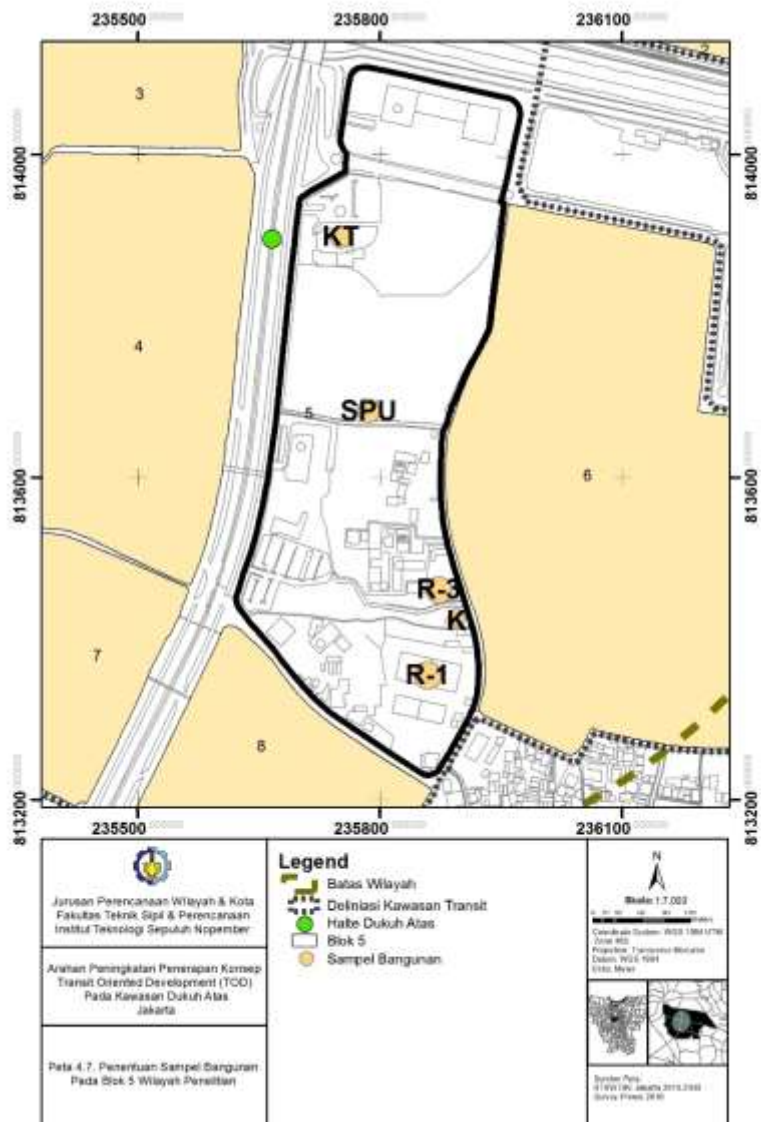
Sampel yang diambil pada blok 5 adalah 2 bangunan untuk perumahan, 1 bangunan untuk perdagangan dan jasa, 1 bangunan untuk perkantoran, 1 bangunan untuk fasilitas umum. Sehingga total sampel bangunan yang digunakan pada blok 5 berjumlah 5 bangunan.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel C.5 dan peta C.5

Tabel C.5 Penentuan Sampel Bangunan Pada Blok 5

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	Ciri Bangunan
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	50-55 lantai, berada di dekat jalan besar
R	Perumahan	Rumah kepadatan sedang (R-3)	2-4 lantai, berada di dekat jalan besar
K	Perdagangan dan jasa	Toko	1-2 lantai, berada di dekat jalan besar
KT	Perkantoran	Kantor swasta	20-25 lantai, berada di jalan utama
SPU	Fasilitas Umum	Peribadatan	1-2 lantai, berada di jalan gang kecil

Sumber: RDTR Kecamatan Setiabudi dan Survey Primer, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Blok 6

Pada blok 6, total luas kawasan blok adalah 24,49 ha dimana sekitar 72% lahannya merupakan kawasan terbangun. Kawasan terbangun yang teridentifikasi terdiri dari penggunaan lahan perumahan (R), perdagangan dan jasa (K), perkantoran (KT), dan fasilitas umum (SPU) dan campuran (C).

Sampel yang diambil pada blok 6 adalah 3 bangunan untuk perumahan, 1 bangunan untuk perdagangan dan jasa, 1 bangunan untuk perkantoran, 1 bangunan untuk fasilitas umum dan 1 bangunan untuk campuran. Sehingga total sampel bangunan yang digunakan pada blok 6 berjumlah 7 bangunan.

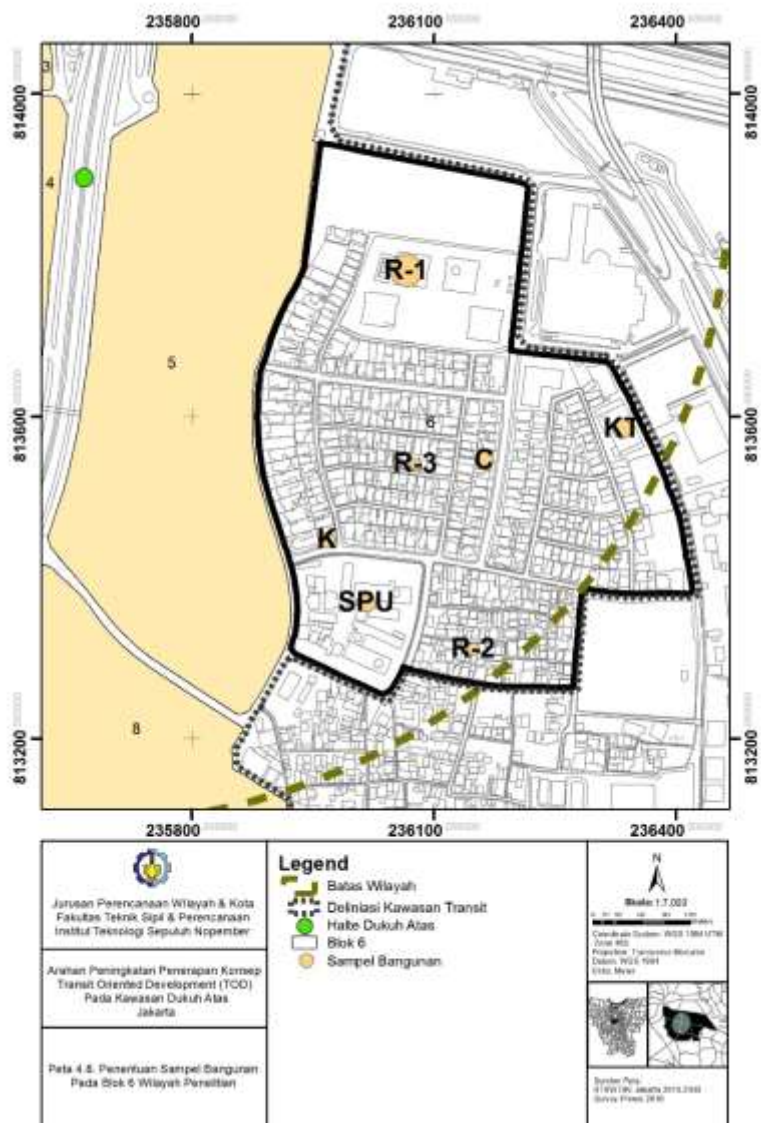
Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel C.6 dan peta C.6

Tabel C.6 Penentuan Sampel Bangunan Pada Blok 6

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	Ciri Bangunan
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	35-40 lantai, berada di dekat jalan besar
R	Perumahan	Rumah kepadatan tinggi (R-2)	2-4 lantai, berada di jalan gang kecil
R	Perumahan	Rumah kepadatan sedang (R-3)	1-2 lantai, berada dekat dengan jalan besar
K	Perdagangan dan jasa	Toko	1-2 lantai, berada dekat dengan jalan besar
KT	Perkantoran	Kantor swasta	10-15 lantai, berada dekat

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	Ciri Bangunan
			dekat jalan besar
SPU	Fasilitas Umum	Pendidikan	2-3 lantai, berada dekat dengan jalan besar
C	Campuran	Perkantoran dan perumahan	5-7 lantai, berada di dekat jalan besar

Sumber: RDTR Kecamatan Setiabudi dan Survey Primer, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Blok 7

Pada blok 7, total luas kawasan blok adalah 9,31 ha dimana sekitar 98% lahannya merupakan kawasan terbangun. Kawasan terbangun yang teridentifikasi terdiri dari penggunaan lahan perumahan (R), perdagangan dan jasa (K), serta perkantoran (KT).

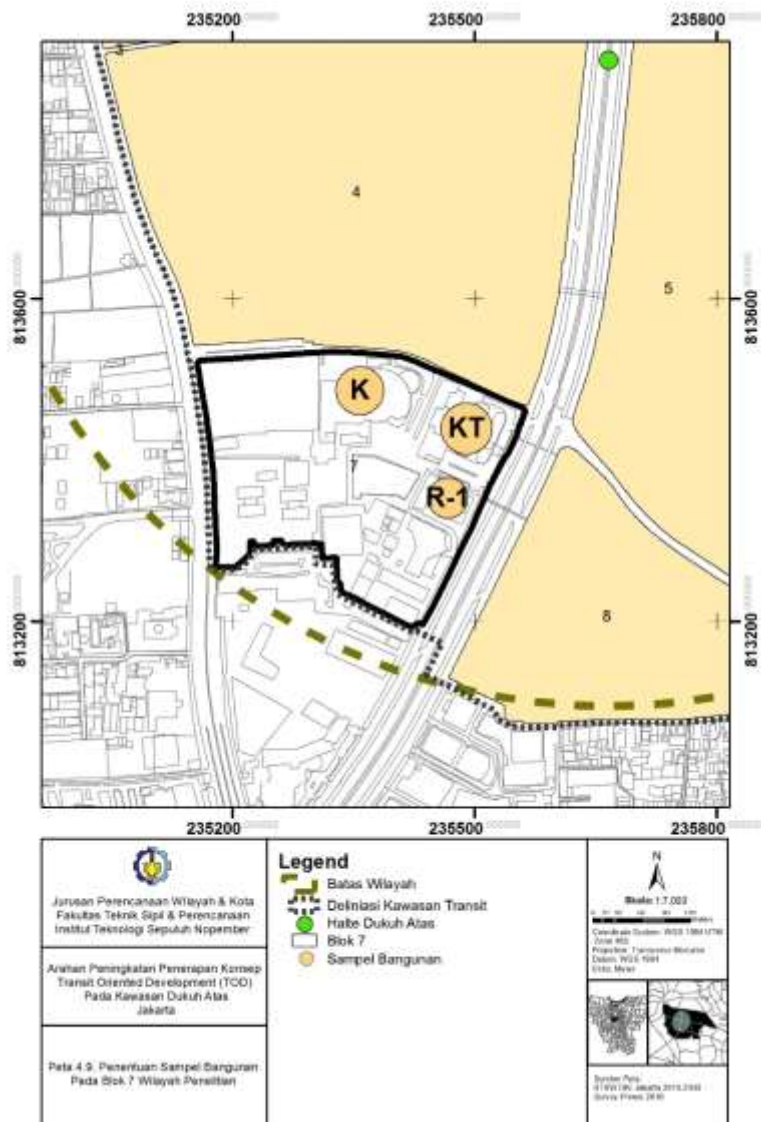
Sampel yang diambil pada blok 7 adalah 1 bangunan untuk perumahan, 1 bangunan untuk perdagangan dan jasa, dan 1 bangunan untuk perkantoran. Sehingga total sampel bangunan yang digunakan pada blok 7 berjumlah 3 bangunan.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel C.7 dan peta C.7

Tabel C.7 Penentuan Sampel Bangunan Pada Blok 7

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	Ciri Bangunan
R	Perumahan	Rumah kepadatan sangat tinggi (R-1)	34-36 lantai, berada di jalan besar
K	Perdagangan dan Jasa	Hotel	38-40 lantai, berada di dekat jalan besar
KT	Perkantoran	Kantor swasta	25-27 lantai, berada di jalan besar

Sumber: RDTR Kecamatan Karet Tengsin dan Survey Primer, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Blok 8

Pada blok 8, total luas kawasan blok adalah 8,56 ha dimana sekitar 94% lahannya merupakan kawasan terbangun. Kawasan terbangun yang teridentifikasi adalah perkantoran.

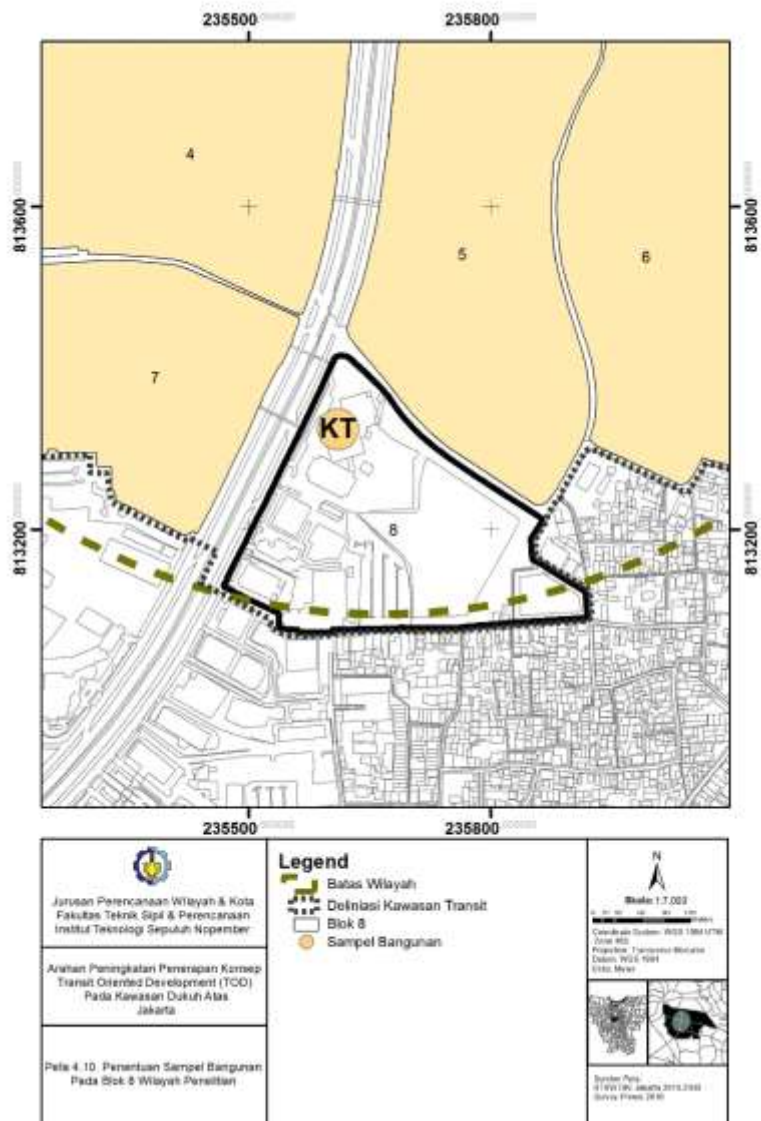
Sampel yang diambil pada blok 8 adalah 1 bangunan untuk perkantoran (KT). Sehingga total sampel bangunan yang digunakan pada blok 8 berjumlah 1 bangunan.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel C.8 dan peta C.8

Tabel C.8 Penentuan Sampel Bangunan Pada Blok 8

Kode Sampel	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	Ciri Bangunan
KT	Perkantoran	Kantor Swasta	25-30 lantai, berada di jalan besar

Sumber: RDTR Kecamatan Setiabudi dan Survey Primer, 2016



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

Lampiran D. Transkrip Wawancara Kuesioner Delphi

- a. Kriteria Responden
1. Laki-laki atau Wanita.
 2. Usia 25-60 tahun.
 3. Pendidikan Minimal Sarjana (S1).
 4. Telah bekerja pada instansi yang terpilih minimal 5 tahun.
 5. Merupakan perwakilan dari pemerintah atau akademisi yang terlibat dalam proyek pengembangan kawasan *Transit Oriented Development (TOD)* di DKI Jakarta.
 6. Mengetahui konsep pengembangan kawasan berbasis teori *Transit Oriented Development (TOD)*.
 7. Mengetahui lokasi dan kondisi dari kawasan transit Dukuh Atas, Jakarta.
- b. Buku Kode/list of code
Buku kode merupakan kumpulan kode untuk menunjukkan suatu unit baik unit analisis ataupun unit data yang berfungsi untuk mempermudah memperoleh inisiasi dan penginterpretasian hasil wawancara.
- c. Kode stakeholder
Kode untuk menunjukkan *stakeholder* (Instansi/Lembaga/Badan/Organisasi)

Tabel D1. Stakeholder pada penelitian

Huruf	Angka	Stakeholder	
		Nama	Jabatan & Instansi
R	1	Ari Budi	Staff Seksi Rencana Pola Ruang Dinas Penataan Kota Provinsi DKI Jakarta
R	2	Ferdinand Ginting	Kepala Seksi Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan

Huruf	Angka	Stakeholder	
		Nama	Jabatan & Instansi
			Transportasi Provinsi DKI Jakarta
R	3	Riri Asnita	Kepala Seksi kelengkapan Prasarana Jalan dan Jaringan Utilitas Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
R	4	Udayanalaksana Halim	<i>Senior Transport Analysis Institute for Transportation Development and Policy (ITDP) Indonesia</i>

Contoh : R.3 = Riri Asnita

d. Variabel Konsep TOD Yang Digunakan dalam Penelitian

Menunjukkan variabel konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas.

Tabel D2. Variabel yang digunakan pada penelitian

Indikator	Variabel
Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	Kepadatan Penggunaan Lahan
	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)
Penggunaan Lahan Bercampur (<i>diversity</i>)	Penggunaan lahan <i>Residential</i>
	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>

Indikator	Variabel
<i>Pedestrian Friendly</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki
	Konektifitas jalur pejalan kaki
	Kondisi lalu lintas
	Dimensi jalur pejalan kaki
	Kondisi jalur pejalan kaki

Sumber: Sintesa Pustaka, 2016

e. Naskah Pertanyaan

(Catatan: interviewer boleh melakukan improvisasi pada bahasa dengan syarat substansi dan tahapan pertanyaan harus tetap sesuai pedoman naskah)

“Selamat (pagi/siang/sore/malam), nama saya Ahmad Ramdhan Muzakkiy dari ITS Surabaya. Dalam waktu dekat saya akan mewawancarai Bapak/Ibu/Saudara mengenai pendapat anda untuk suatu topik dan sekarang saya sedang mencari responden yang sekiranya bersedia untuk terlibat dalam diskusi tersebut. Mohon diingat bahwa kami tidak berniat menjual apapun dan setiap informasi yang kami kumpulkan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian saja”.

Q1a. Jenis Kelamin (Observasi)

Jenis Kelamin	Kode (Q1a)	KETERANGAN
Laki-laki	1	LANJUTKAN
Perempuan	2	LANJUTKAN

Q1b. Hanya untuk tujuan klasifikasi, tolong sebutkan umur anda

Umur	Kode (Q1b)	KETERANGAN
15 – 17 tahun	1	STOP & TK
18 – 24 tahun	2	STOP & TK
25 – 35 tahun	3	LANJUTKAN
36 – 45 tahun	4	LANJUTKAN
46 – 55 tahun	5	LANJUTKAN
Di atas 55 tahun	6	LANJUTKAN
Tidak tahu/tidak mau menjawab	7	STOP & TK

Q1c. Apakah pendidikan terakhir yang anda selesaikan?

Pendidikan Terakhir	Kode (Q1c)	KETERANGAN
Tidak tamat SD	1	STOP & TK
SD	2	STOP & TK
SMP	3	STOP & TK
SMA	4	STOP & TK
Diploma	5	STOP & TK
Sarjana atau Pasca Sarjana	6	LANJUTKAN

Q2a. Sudah berapa lama anda bekerja di instansi/organisasi tempat anda bekerja sekarang?

Area Tinggal	Kode (Q2a)	KETERANGAN
< 1 tahun	1	STOP & TK
1-4 tahun	2	STOP & TK
Lebih dari 5 tahun	3	LANJUTKAN

Q2b. Manakah dari pernyataan di bawah ini yang paling sesuai dengan anda?

	Kode (Q2b)	KETERANGAN
Saya merupakan perwakilan dari instansi pemerintah yang terlibat dalam proyek pengembangan kawasan <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> di DKI Jakarta.	1	LANJUTKAN
Saya merupakan perwakilan dari akademisi yang terlibat dalam proyek pengembangan kawasan <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> di DKI Jakarta.	2	LANJUTKAN
Saya merupakan perwakilan dari instansi pemerintah/akademisi namun tidak terlibat	3	STOP & TK

dalam proyek pengembangan kawasan <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) di DKI Jakarta		
--	--	--

Q2c. Manakah dari pernyataan di bawah ini yang paling sesuai dengan anda?

	Kode (Q2c)	KETERANGAN
Saya tidak pernah dengar sama sekali tentang konsep <i>Transit oriented Development</i> (TOD) dan tidak tahu apa-apa tentang proyek pengembangannya di DKI Jakarta	1	STOP & TK
Saya pernah dengar mengenai kesenian tradisional di kota Surabaya tetapi tidak mengetahui apa saja jenis kesenian tradisional yang ada serta sejarah dan persebarannya	2	STOP & TK
Saya pernah dengar tentang konsep <i>Transit oriented Development</i> (TOD) namun tidak tahu apa-apa tentang proyek pengembangan kawasan TOD di DKI Jakarta	3	LANJUTKAN

	Kode (Q2c)	KETERANGAN
Saya pernah dengar tentang konsep <i>Transit oriented Development</i> (TOD) dan mengetahui tentang proyek pengembangan kawasan TOD di DKI Jakarta	4	LANJUTKAN
Tidak tahu/tidak mau menjawab	5	STOP & TK

Q2d. Manakah dari pernyataan di bawah ini yang paling sesuai dengan anda?

	Kode (Q2d)	KETERANGAN
Saya tidak tahu lokasi kawasan Dukuh Atas dan bagaimana kondisi dari kawasannya.	1	STOP & TK
Saya tahu lokasi kawasan Dukuh Atas namun tidak tahu bagaimana kondisi dari kawasan Dukuh Atas, Jakarta	2	STOP & TK
Saya tahu lokasi kawasan Dukuh Atas dan tahu bagaimana kondisi dari kawasan Dukuh Atas, Jakarta	3	LANJUTKAN

	Kode (Q2d)	KETERANGAN
Tidak tahu/tidak mau menjawab	4	STOP & TK

Q3a. Sekarang saya akan membacakan beberapa pernyataan. Tolong Anda beritahu saya pernyataan mana yang paling sesuai dalam menggambarkan diri Anda. Sekali lagi, tidak ada jawaban benar atau salah. **(BACAKAN PERNYATAAN DI BAWAH)**

Di dalam sebuah pesta, saya biasanya	
Berkumpul dengan beberapa orang yang saya kenal	1
Berkumpul dengan sejumlah orang, termasuk orang yang saya tidak kenal	2*
Saat saya berada di dalam suatu kelompok, saya biasanya	
Memulai pembicaraan	1*
Menunggu untuk didekati dulu	2
Saat berbicara dengan orang-orang yang saya tidak kenal,	
Saya tidak mengalami kesulitan dalam meneruskan pembicaraan	1*
Saya hanya mempunyai sedikit topik pembicaraan	2
Saya merasa bertemu dengan orang-orang yang saya tidak kenal	
Membuat saya tegang dan gugup sampai saya mengenal mereka	1
Membuat saya merasa senang	2*

INTERVIEWER: RESPONDEN HARUS MEMILIH PALING SEDIKIT TIGA PERNYATAAN DARI EMPAT PERNYATAAN DENGAN TANDA (*). JIKA TIDAK → STOP & TK

Q3b. Seberapa setujujnya Anda dengan pernyataan-pernyataan dibawah ini?

	Sangat tidak setuju	Tidak setuju	Antara setuju dan tidak setuju	Setuju	Sangat setuju
Saya suka berbincang dengan teman baru dan membagi pendapat saya dengan mereka	1	2	3	4*	5*
Teman-teman saya merasa saya adalah seseorang yang ramah	1	2	3	4*	5*
Saya tidak suka bertemu dengan orang-orang baru atau orang asing	1*	2*	3	4	5
Walaupun saya mempunyai pendapat saya sendiri, saya menghargai pendapat orang lain	1	2	3	4*	5*

INTERVIEWER: Semua responden HARUS memilih kode-kode yang ada di kotak abu-abu dengan tanda (*), bila tidak, STOP & TK

Q3c. Bila Anda ada di dalam satu kelompok diskusi bersama-sama dengan orang lain yang tidak dikenal, apa yang anda pikirkan? (**BACAKAN PERNYATAAN DI BAWAH**)

	Ya	Tidak
Saya akan merasa tegang dan kemungkinan tidak berkata apa-apa	1*	2
Saya senang bertemu dengan orang baru dan akan ikut berpartisipasi dalam pertemuan tersebut	1	2
Saya bukan seorang pemalu di antara orang banyak dan akan banyak berbicara serta berusaha untuk berpartisipasi	1	2
Apabila saya merasa bosan saya tidak akan ikut berpartisipasi lagi	1*	2
Saya akan merasa sedikit cemas tapi akan mencoba untuk terlibat dalam diskusi	1	2

PASTIKAN BAHWA SEMUA RESPONDEN DAPAT MENGEKSPRESIKAN DIRINYA SENDIRI

KHUSUS UNTUK INTERVIEWER

- Q4a.** Jika responden telah melewati screening kuesioner, kemudian adalah tugas Anda sebagai interviewer untuk menentukan apakah orang tersebut bisa menjadi responden yang dinamis. Pikirkan apakah dia:

	YA	TIDAK
Tersenyum		
Kelihatan bersahabat		
Terlihat tertarik dengan pertanyaan2 anda		
Kelihatan percaya diri		
Ketika berbicara, memandang mata lawan bicaranya		

Jika ada yang dijawab **TIDAK** dari kelima pertanyaan tersebut , maka tolong carikan responden lain yang lebih dinamis

- Q4b.** Saya mencari orang seperti Anda untuk suatu sesi obrolan non formal tentang lingkungan anda. Sesi ini akan berlangsung selama kurang lebih 1 jam dan Anda kami undang untuk mengikuti sesi obrolan ini. Apakah Anda bersedia?

YAKINKAN KEMBALI BAHWA KITA TIDAK BERNIAT MENJUAL APAPUN DAN HASIL DARI SESI INI AKAN KAMI JAGA KERAHASIAANNYA

Ya	1	LANJUTKAN
Tidak	2	STOP & TK

PUTARAN I WAWANCARA KUESIONER DELPHI

- a. Nama : Ari Budi
 b. Instansi : Dinas Penataan Kota Provinsi DKI Jakarta
 c. Jabatan : Staff Seksi Rencana Pola Ruang
 d. Tanggal Wawancara: 17 Ferbruari 2016

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	Kepadatan Penggunaan Lahan	V		Pasti, karena aktivitas yang semakin banyak dan tinggi akan menimbulkan penggunaan bangunan yang tinggi dan padat, apalagi disitu adalah kawasan tempat perpindahan moda.
	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)		V	KDB sudah ditetapkan dalam RDTR, jadi tidak bisa di rubah
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	V		Pasti, karena memang poin utama yang menjadi salah satu concern dalam pengembangan TOD pada kawasan transit di Jakarta

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
Penggunaan lahan bercampur (<i>Diversity</i>)	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	V		Bisa, karena seperti yang kita ketahui bahwa aktivitas-aktivitas pada kawasan transit itu setiap watu pasti berubah dan pasti cenderung ke arah komersial dan perkantoran untuk kawasan seperti Dukuh Atas ini.
	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	V		
<i>Pedestrian Friendly (Design)</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki	V		Pasti berpengaruh, karena konsep TOD itu kan perpindahan moda yang mendukung kegiatan berjalan kaki.
	Konektifitas jalur pejalan kaki	V		Sama pasti berpengaruh, karena memang point penting yang harus ada dalam penerapan konsep TOD.
	Kondisi lalu lintas		V	Kalau itu saya kurang setuju mas, karena kita ngga bisa mengatur karena belum ada jaminan ketika TOD

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
				sudah diterapkan akan membuat masyarakat akan beralih semua ke moda transportasi umum yang ada pada kawasan tersebut.
	Dimensi jalur pejalan kaki	V		Mempengaruhi, karena kalau dimensinya sempit akan membuat orang ga nyaman ketika keluar stasiun/masuk stasiun yang ramai.
	Kondisi jalur pejalan kaki	V		Pastinya, karena kalau pedestrian becek dan bolong-bolong kan membuat orang ga nyaman berjalan kaki.

- a. Nama : Ferdinand Ginting
 b. Instansi : Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta
 c. Jabatan : Kepala Seksi Manajemen Lalu Lintas
 d. Tanggal Wawancara: 18 Ferbruari 2016

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	Kepadatan Penggunaan Lahan	V		Setuju, karena kepadatan bangunan ini akan merepresentasikan kepadatan penduduk pada kawasan itu. Dan terlebih kawasan Dukuh Atas itu merupakan pusat tarikan sehingga penduduk siang (pekerja) lebih banyak dari penduduk malam.
	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	V		Saya setuju KDB itu diatur, karena sebenarnya KDB bergantung dari penentuan kawasan, apalagi untuk kawasan Dukuh Atas, karena ini akan menentukan intensitas bangunan.
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	V		KLB saya setuju sekali. Ini poin utama yang harus menjadi pertimbangan pada

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
				kawasan transit seperti Dukuh Atas.
Penggunaan lahan bercampur (<i>Diversity</i>)	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	V		Saya setuju penggunaan lahan campuran sebagai poin pertimbangan dalam implementasi konsep TOD, khususnya pada kawasan Dukuh Atas.
	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	V		
<i>Pedestrian Friendly (Design)</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki	V		Harus ada pastinya. Karena yang menjadi salah satu alasan orang mau menggunakan transportasi umum
	Konektifitas jalur pejalan kaki	V		Harus, dan tidak boleh terputus.
	Kondisi lalu lintas	V		Pasti, karena kalau dilihat dari <i>generalized cost</i> kondisi lalu lintas berpengaruh ketika berjalan kaki.
	Dimensi jalur pejalan kaki	V		Pasti, karena berpengaruh dalam poin kenyamanan orang berjalan kaki.

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
	Kondisi jalur pejalan kaki	V		Iya dong pasti, karena sebenarnya kondisi pedestrian ini merupakan poin utama karena pangsa utamanya adalah pejalan kaki

- a. Nama : Riri Asnita
 b. Instansi : Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
 c. Jabatan : Kepala Seksi Perencanaan Kelengkapan Prasarana Jalan dan Utilitas
 d. Tanggal Wawancara: 19 Ferbruari 2016

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	Kepadatan Penggunaan Lahan	V		Pasti Mas, karena kondisi pada kawasan Dukuh Atas itu merupakan kegiatan primer, lalu dari intensitas pergerakan orang dan lalu lintas itu membuat intensitas penggunaan lahannya pada kawasan itu harus tinggi dan padat.
	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	V		Pasti, Karena disana intensitas kegiatannya tinggi, otomatis kriteria KDB pun juga mempengaruhi dalam mengkonsep TOD pada kawasan tersebut.
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	V		Pasti, karena dengan KLB itu akan mempengaruhi berapa kapasitas dari gedung-gedung dikawasan

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
				tersebut, apalagi kawasan Dukuh Atas yang memang intensitasnya tinggi.
Penggunaan lahan bercampur (<i>Diversity</i>)	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	V		Oh iya pasti, karena kalau dilihat dari proporsi dan jenis penggunaan lahannya sangat berpengaruh dalam perumusan konsep TOD.
	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	V		
<i>Pedestrian Friendly (Design)</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki	V		Pasti kalau kawasan yang sudah TOD, ketersediaan jalur pejalan kaki merupakan salah satu factor yang utama yang harus ada di kawasan tersebut.
	Konektifitas jalur pejalan kaki	V		Pastilah, itu sudah pasti konektifitas. Kalau bisa kan pada pedestrian itu tidak ada halangan.dan tidak terputus.

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
	Kondisi lalu lintas	V		Bisa jadi mas, karena kalau dilihat dari konsep TOD yang akan diterapkan di Jakarta, pedestrian nantinya akan dilebarkan dan mamemakan beberapa lajur jalan kendaraan, sehingga kendaraan tersebut akan melaju tidak terlalu cepat dan antri tidak padat merayap tapi teratur.
	Dimensi jalur pejalan kaki	V		Pasti, karena akan mempengaruhi beberapa banyak orang yang akan berjalan.
	Kondisi jalur pejalan kaki	V		Pasti banget mas, karena factor pedestrian yang aman, nyaman, dan indah itu menjadi alasan orang mau berjalan kaki.

- a. Nama : Udayalaksana Halim
 b. Instansi : *Institute for Transportation & Development Policy (ITDP Indonesia)*
 c. Jabatan : *Senior Transport Associate*
 d. Tanggal Wawancara: 19 Ferbruari 2016

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	Kepadatan Penggunaan Lahan	V		Pasti Mas, karena kondisi pada kawasan Dukuh Atas itu merupakan kegiatan primer, lalu dari intensitas pergerakan orang dan lalu lintas itu membuat intensitas penggunaan lahannya pada kawasan itu harus tinggi dan padat.
	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	V		Pasti, Karena disana intensitas kegiatannya tinggi, otomatis kriteria KDB pun juga mempengaruhi dalam mengkonsep TOD pada kawasan tersebut.
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	V		Pasti, karena dengan KLB itu akan mempengaruhi berapa kapasitas dari gedung-gedung dikawasan tersebut, apalagi kawasan Dukuh Atas

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
				yang memang intensitasnya tinggi.
Penggunaan lahan bercampur (<i>Diversity</i>)	Penggunaan lahan <i>Residential</i>	V		Wah pasti, karena masih berhubungan dengan densitas dan juga menentukan kegiatan ideal yang seharusnya ada pada kawasan TOD Dukuh Atas.
	Penggunaan lahan <i>Non-Residential</i>	V		
<i>Pedestrian Friendly (Design)</i>	Ketersediaan jalur pejalan kaki	V		Pasti, karena <i>basic needs</i>
	Konektifitas jalur pejalan kaki	V		Pastilah, itu fokus yang perlu diperhatikan pada kawasan transit TOD.
	Kondisi lalu lintas		V	Kalau itu saya kurang setuju. Karena memang TOD tidak memfokuskan disitu, dan justru malah membuat kendaraan pribadi masih perlu digunakan.
	Dimensi jalur pejalan kaki	V		Bisa sih ini, karena akan berpengaruh juga ke kapasitas dari pedestriannya.
	Kondisi jalur pejalan kaki	V		Sangat penting, karena factor yang membuat orang mau menggunakan

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
				pedestrian ya dilihat dari bagaimana kondisi pedestriannya.

PUTARAN II WAWANCARA KUESIONER DELPHI

- a. Nama : Ari Budi
 b. Instansi : Dinas Penataan Kota Provinsi DKI Jakarta
 c. Jabatan : Staff Seksi Rencana Pola Ruang
 d. Tanggal Wawancara: 03 Maret 2016

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	V		Sebenarnya, kalau nilai KDB yang digunakan dalam konsep TOD pada kawasan Dukuh Atas sesuai dengan nilai KDB yang telah dirumuskan dalam RDTR, ya saya setuju-setuju saja.
<i>Pedestrian Friendly Design</i>	Kondisi lalu lintas		V	Kalau kondisi lalu lintas, saya masih tetap pada opini saya yang awal, kalau memang TOD itu bukan melihat lalu lintas jalan raya bagi kendaraan lagi, tapi sudah memfokuskan ke penyediaan pedestriannya.

- a. Nama : Ferdinand Ginting
 b. Instansi : Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta
 c. Jabatan : Kepala Seksi Manajemen Lalu Lintas
 d. Tanggal Wawancara: 03 Maret 2016

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	V		Mungkin untuk KDB saya masih cenderung tetap dengan opini saya, dimana KDB ini perlu di atur dalam kawasan TOD, terutama pada kawasan Dukuh Atas. Karena akan merepresentasikan kondisi dari densitas bangunannya.
<i>Pedestrian Friendly (Design)</i>	Kondisi lalu lintas		V	Sebenarnya bukan masalah kondisi lalu lintasnya, tapi lebih ke prasarananya seperti pedestrian tersebut. Jadi balik lagi, ada apa tidak sih fasilitas pedestrian di kawasan TOD tersebut.

- a. Nama : Riri Asnita
 b. Instansi : Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta
 c. Jabatan : Kepala Seksi Perencanaan Kelengkapan Prasarana Jalan dan Utilitas
 d. Tanggal Wawancara: 03 Maret 2016

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	V		Wah KDB itu pasti mas. Harus menjadi elemen yang perlu diperhatikan pada kawasan TOD. Karena kan berhubungan juga tuh sama GSB dari bangunan di kawasan tersebut.
<i>Pedestrian Friendly Design</i>	Kondisi lalu lintas		V	Kalau menurut saya sih bukan ke lalu lintasnya, tapi lebih ke pedestrian dimana fokusnya ke pembenahan pedestrian tersebut mas.

- a. Nama : Udayalaksana Halim
 b. Instansi : *Institute for Transportation & Development Policy (ITDP Indonesia)*
 c. Jabatan : *Senior Transport Associate*
 d. Tanggal Wawancara: 07 Maret 2016

Kriteria	Variabel	Jawaban		Alasan
		Setuju	Tidak Setuju	
Kepadatan Kawasan (<i>Density</i>)	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	V		Ini pasti mas, tapi perlu diingat KDB perlu diatur dan juga kalau mengukur densitas harus juga dilihat bagaimana KLB nya pada kawasan tersebut.
<i>Pedestrian Friendly (Design)</i>	Kondisi lalu lintas		V	Kalau saya tetap ga setuju dengan kondisi lalu lintas, karna balik lagi, TOD itu kan focus untuk memfasilitasi pengguna pedestrian

Lampiran E. Lembar Hasil Observasi Konektifitas Jalur Pejalan Kaki

1. Topik: Konektifitas jalur pejalan kaki yang terdapat di kawasan transit Dukuh Atas.
2. Tujuan: Mengetahui bagaimana konektifitas dari jalur pejalan kaki yang terdapat di setiap subblok kawasan transit Dukuh Atas dilihat dari aksesibilitas waktu tempuh berjalan kaki.
3. Tempat: kedelapan (8) blok yang ada pada kawasan transit Dukuh Atas

Tabel. E.1 Hasil Observasi Konektifitas Jalur Pejalan Kaki di Setiap Sub Blok Kawasan Transit Dukuh Atas

BLOK	KODE SUB-BLOK	WAKTU TEMPUH (MENIT)
BLOK 1	1.01	12
BLOK 1	1.02	14
BLOK 1	1.03	15
BLOK 1	1.04	14
BLOK 1	1.05	15
BLOK 1	1.06	7
BLOK 1	1.07	13
BLOK 1	1.08	14
BLOK 1	1.09	13
BLOK 1	1.10	13
BLOK 1	1.11	12
BLOK 1	1.12	11
BLOK 1	1.13	14

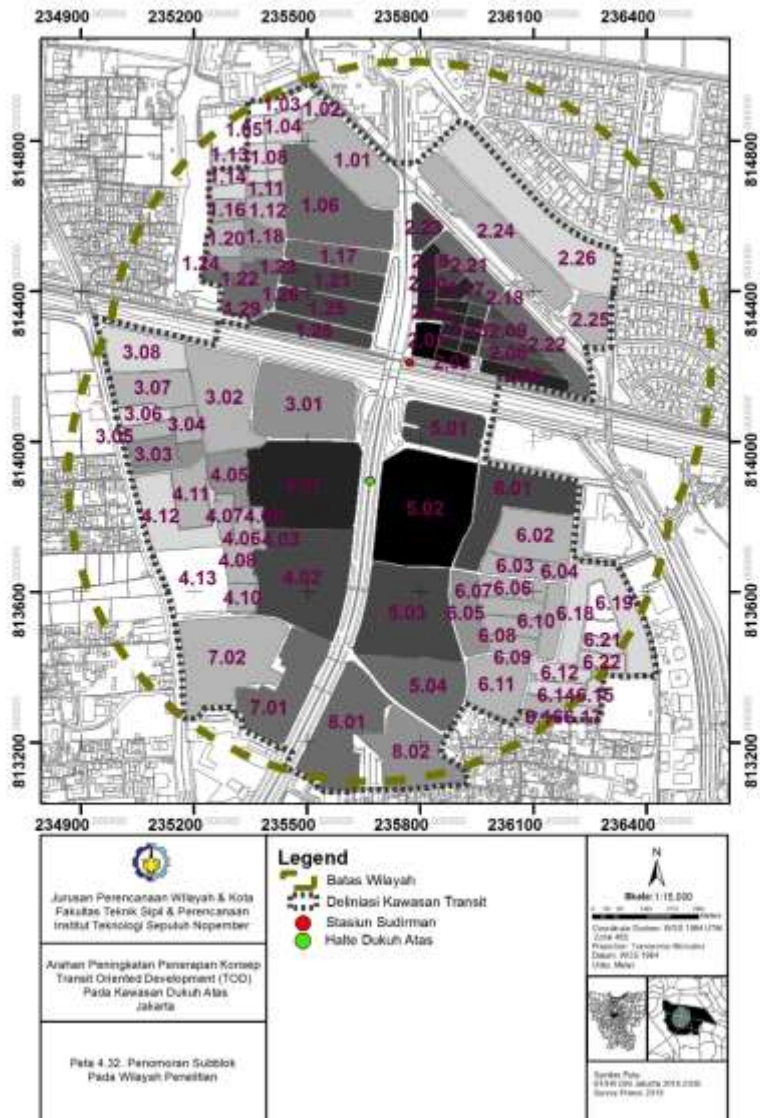
BLOK	KODE SUB-BLOK	WAKTU TEMPUH (MENIT)
BLOK 1	1.14	14
BLOK 1	1.15	13
BLOK 1	1.16	12
BLOK 1	1.17	7
BLOK 1	1.18	10
BLOK 1	1.19	9
BLOK 1	1.20	11
BLOK 1	1.21	6
BLOK 1	1.22	8
BLOK 1	1.23	8
BLOK 1	1.24	10
BLOK 1	1.25	5
BLOK 1	1.26	7
BLOK 1	1.27	8
BLOK 1	1.28	5
BLOK 1	1.29	7
BLOK 2	2.01	1
BLOK 2	2.02	2
BLOK 2	2.03	4
BLOK 2	2.04	3
BLOK 2	2.05	3
BLOK 2	2.06	5
BLOK 2	2.07	3

BLOK	KODE SUB-BLOK	WAKTU TEMPUH (MENIT)
BLOK 2	2.08	4
BLOK 2	2.09	6
BLOK 2	2.10	4
BLOK 2	2.11	3
BLOK 2	2.12	4
BLOK 2	2.13	6
BLOK 2	2.14	4
BLOK 2	2.15	5
BLOK 2	2.16	6
BLOK 2	2.17	4
BLOK 2	2.18	6
BLOK 2	2.19	5
BLOK 2	2.20	5
BLOK 2	2.21	7
BLOK 2	2.22	7
BLOK 2	2.23	5
BLOK 2	2.24	12
BLOK 2	2.25	12
BLOK 2	2.26	14
BLOK 3	3.01	9
BLOK 3	3.02	11
BLOK 3	3.03	10
BLOK 3	3.04	11

BLOK	KODE SUB-BLOK	WAKTU TEMPUH (MENIT)
BLOK 3	3.05	12
BLOK 3	3.06	13
BLOK 3	3.07	11
BLOK 3	3.08	14
BLOK 4	4.01	4
BLOK 4	4.02	5
BLOK 4	4.03	11
BLOK 4	4.04	11
BLOK 4	4.05	9
BLOK 4	4.06	11
BLOK 4	4.07	12
BLOK 4	4.08	12
BLOK 4	4.09	12
BLOK 4	4.10	11
BLOK 4	4.11	12
BLOK 4	4.12	13
BLOK 4	4.13	15
BLOK 5	5.01	5
BLOK 5	5.02	2
BLOK 5	5.03	5
BLOK 5	5.04	8
BLOK 6	6.01	6
BLOK 6	6.02	12

BLOK	KODE SUB-BLOK	WAKTU TEMPUH (MENIT)
BLOK 6	6.03	11
BLOK 6	6.04	12
BLOK 6	6.05	9
BLOK 6	6.06	11
BLOK 6	6.07	11
BLOK 6	6.08	12
BLOK 6	6.09	12
BLOK 6	6.10	12
BLOK 6	6.11	12
BLOK 6	6.12	13
BLOK 6	6.13	13
BLOK 6	6.14	13
BLOK 6	6.15	14
BLOK 6	6.16	12
BLOK 6	6.17	13
BLOK 6	6.18	14
BLOK 6	6.19	16
BLOK 6	6.20	15
BLOK 6	6.21	14
BLOK 6	6.22	13
BLOK 7	7.01	7
BLOK 7	7.02	11
BLOK 8	8.01	7

BLOK	KODE SUB-BLOK	WAKTU TEMPUH (MENIT)
BLOK 8	8.02	10



Lampiran F. Lembar Hasil Observasi Kondisi Jalur Pejalan Kaki

1. Topik: Kondisi jalur pejalan kaki yang terdapat di kawasan transit Dukuh Atas.
2. Tujuan: Mengetahui bagaimana kondisi dari jalur pejalan kaki yang terdapat di kawasan transit Dukuh Atas dilihat dari factor keamanan, kenyamanan, dan kemudahan.
3. Tempat: kedelapan (8) blok yang ada pada kawasan transit Dukuh Atas

a. Hasil Observasi Pada Blok 1

- Tanggal: 17 Februari 2016
- Waktu mulai observasi: 16.06 WIB

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
Kenyamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan pohon-pohon peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki	V			Walaupun pada blok I belum tersedia fasilitas kanopy peneduh, akan tetapi persebaran pohon peneduh disepanjang jalur pejalan kaki sudah tersebar secara merata.
	Ketersediaan kanopy peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki			V	
Keamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan Penerangan Jalan Umum (PJU) di sepanjang jalur pejalan kaki	V			Pada blok ini fasilitas Penerangan jalan Umum (PJU) sudah tersebar merata di sepanjang jalur pejalan kaki,

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
	Ketersediaan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki	V			dan juga di blok I ini terdapat fasilitas Jembatan Penyebrangan Orang (JPO).
Kemudahan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) di sepanjang jalur pejalan kaki		V		Pada blok ini fasilitas jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) dan <i>bollard</i> sudah tersedia namun belum tersebar secara merata di sepanjang jalur pejalan kaki.
	Ketersediaan <i>bollard</i> di sepanjang jalur pejalan kaki		V		

b. Hasil Observasi Pada Blok II

- Tanggal: 17 Februari 2016
- Waktu mulai observasi: 17.16 WIB

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
Kenyamanan jalur	Ketersediaan pohon-pohon peneduh di	V			Walaupun pada blok II belum tersedia fasilitas kanopy

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
pejalan kaki	sepanjang jalur pejalan kaki				peneduh, akan tetapi persebaran pohon peneduh disepanjang jalur pejalan kaki sudah tersebar secara merata.
	Ketersediaan kanopy peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki			V	
Keamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan Penerangan Jalan Umum (PJU) di sepanjang jalur pejalan kaki	V			Pada blok ini fasilitas Penerangan jalan Umum (PJU) sudah tersebar merata di sepanjang jalur pejalan kaki, dan juga di blok II ini terdapat fasilitas Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki.
	Ketersediaan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki	V			
Kemudahan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) di sepanjang jalur pejalan kaki		V		Pada blok ini fasilitas jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) sangat jarang ditemukan pada blok ini, terutama pada blok yang memiliki intensitas pergerakan yang tinggi. Sedangkan untuk fasilitas
	Ketersediaan <i>bollard</i> di sepanjang jalur pejalan kaki			V	

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
					<i>bollard</i> masih belum tersedia

c. Hasil Observasi Pada Blok III

- Tanggal: 18 Februari 2016
- Waktu mulai observasi: 09.50 WIB

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
Kenyamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan pohon-pohon peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki	V			Pada blok III belum tersedia fasilitas kanopy peneduh, akan tetapi persebaran pohon peneduh sepanjang jalur pejalan kaki sudah tersebar secara merata.
	Ketersediaan kanopy peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki			V	
Keamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan Penerangan Jalan Umum (PJU) di sepanjang jalur pejalan kaki		V		Pada blok ini fasilitas Penerangan jalan Umum (PJU) sudah tersedia namun belum tersebar secara

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
	Ketersediaan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki			V	merata di sepanjang jalur pejalan kaki, dan juga di blok III ini tidak terdapat fasilitas Jembatan Penyebrangan Orang (JPO).
Kemudahan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) di sepanjang jalur pejalan kaki		V		Pada blok ini fasilitas jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) sangat jarang ditemukan pada blok ini, terutama pada blok yang memiliki intensitas pergerakan yang tinggi. Sedangkan untuk fasilitas <i>bollard</i> masih belum tersedia
	Ketersediaan <i>bollard</i> di sepanjang jalur pejalan kaki			V	

d. Hasil Observasi Pada Blok 1V

- Tanggal: 18 Februari 2016
- Waktu mulai observasi: 08.27 WIB

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
Kenyamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan pohon-pohon peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki	V			Pada blok IV sudah tersedia kanopy, namun belum tersebar secara merata. Sedangkan untuk persebaran pohon peneduh disepanjang jalur pejalan kaki sudah tersebar secara merata.
	Ketersediaan kanopy peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki		V		
Keamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan Penerangan Jalan Umum (PJU) di sepanjang jalur pejalan kaki		V		Pada blok ini fasilitas Penerangan jalan Umum (PJU) sudah tersedia namun belum tersebar secara merata di sepanjang jalur pejalan kaki, dan juga di blok IV ini terdapat fasilitas Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki
	Ketersediaan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki	V			
Kemudahan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) di		V		Pada blok ini fasilitas jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) dan <i>bollard</i>

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
	sepanjang jalur pejalan kaki				sudah tersedia namun belum tersebar secara merata di sepanjang jalur pejalan kaki.
	Ketersediaan <i>bollard</i> di sepanjang jalur pejalan kaki		V		

e. Hasil Observasi Pada Blok V

- Tanggal: 6 Maret 2016
- Waktu mulai observasi: 9.45 WIB

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
Kenyamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan pohon-pohon peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki	V			Pada blok V sudah tersedia kanopy, namun belum tersebar secara merata. Sedangkan untuk persebaran pohon peneduh disepanjang jalur pejalan kaki sudah tersebar secara merata.
	Ketersediaan kanopy peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki		V		

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
Keamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan Penerangan Jalan Umum (PJU) di sepanjang jalur pejalan kaki		V		Pada blok ini fasilitas Penerangan jalan Umum (PJU) sudah tersedia namun belum tersebar secara merata di sepanjang jalur pejalan kaki, dan juga di blok V ini tidak terdapat fasilitas Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki.
	Ketersediaan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki	V			
Kemudahan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) di sepanjang jalur pejalan kaki		V		Pada blok ini fasilitas jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) dan <i>bollard</i> sudah tersedia namun belum tersebar secara merata di sepanjang jalur pejalan kaki.
	Ketersediaan <i>bollard</i> di sepanjang jalur pejalan kaki		V		

f. Hasil Observasi Pada Blok VI

- Tanggal: 6 Maret 2016
- Waktu mulai observasi: 08.27 WIB

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
Kenyamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan pohon-pohon peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki	V			Pada blok VI belum tersedia kanopy. Sedangkan untuk persebaran pohon peneduh disepanjang jalur pejalan kaki sudah tersebar secara merata.
	Ketersediaan kanopy peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki			V	
Keamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan Penerangan Jalan Umum (PJU) di sepanjang jalur pejalan kaki		V		Pada blok ini fasilitas Penerangan jalan Umum (PJU) sudah tersedia namun belum tersebar secara merata di sepanjang jalur pejalan kaki, dan juga di blok VI ini tidak terdapat fasilitas Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki.
	Ketersediaan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki			V	
Kemudahan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) di		V		Pada blok ini fasilitas jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) sangat

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
	sepanjang jalur pejalan kaki				jarang ditemukan pada blok ini, terutama pada blok yang memiliki intensitas pergerakan yang tinggi. Sedangkan untuk fasilitas <i>bollard</i> masih belum tersedia
	Ketersediaan <i>bollard</i> di sepanjang jalur pejalan kaki			V	

g. Hasil Observasi Pada Blok VII

- Tanggal: 6 Maret 2016
- Waktu mulai observasi: 09.58 WIB

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
Kenyamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan pohon-pohon peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki	V			Pada blok VII belum tersedia kanopy. Sedangkan untuk persebaran pohon peneduh disepanjang jalur pejalan kaki sudah tersebar secara merata.
	Ketersediaan kanopy peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki			V	

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
Keamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan Penerangan Jalan Umum (PJU) di sepanjang jalur pejalan kaki	V			Pada blok ini fasilitas Penerangan jalan Umum (PJU) sudah tersedia dan telah tersebar secara merata di sepanjang jalur pejalan kaki, dan juga di blok VII ini tidak terdapat fasilitas Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki.
	Ketersediaan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki			V	
Kemudahan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) di sepanjang jalur pejalan kaki	V			Pada blok ini fasilitas jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) sudah tersedia dan tersebar merata, terutama pada blok yang memiliki intensitas pergerakan yang tinggi. Sedangkan untuk fasilitas <i>bollard</i> masih belum tersebar secara merata
	Ketersediaan <i>bollard</i> di sepanjang jalur pejalan kaki		V		

h. Hasil Observasi Pada Blok VIII

- Tanggal: 6 Maret 2016
- Waktu mulai observasi: 10.47 WIB

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
Kenyamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan pohon-pohon peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki	V			Pada blok VIII belum tersedia kanopy. Sedangkan untuk persebaran pohon peneduh disepanjang jalur pejalan kaki sudah tersebar secara merata.
	Ketersediaan kanopy peneduh di sepanjang jalur pejalan kaki			V	
Keamanan jalur pejalan kaki	Ketersediaan Penerangan Jalan Umum (PJU) di sepanjang jalur pejalan kaki		V		Pada blok ini fasilitas Penerangan jalan Umum (PJU) sudah tersedia namun belum tersebar secara merata di sepanjang jalur pejalan kaki, dan juga di blok VIII ini tidak terdapat fasilitas Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki.
	Ketersediaan Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) di sepanjang jalur pejalan kaki			V	
Kemudahan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) di		V		Pada blok ini fasilitas jalur pemandu (<i>tactile paving</i>) sudah

Variabel	Sub Variabel	Kondisi			Keterangan
		Ada & Tersebar merata	Ada, Tapi Tidak Tersebar merata	Tidak Ada	
	sepanjang jalur pejalan kaki				tersedia namun belum tersebar merata. Sedangkan untuk fasilitas <i>bollard</i> masih belum tersebar secara merata.
	Ketersediaan <i>bollard</i> di sepanjang jalur pejalan kaki		V		

