

# Arahan Pengembangan Densitas Pada Kawasan Dukuh Atas, Jakarta berdasarkan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD)

Ahmad Ramdhan Muzakkiy dan Ketut Dewi Martha Erli Handayeni, ST., MT  
Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)  
Jl. Arief Rahman Hakim, Surabaya 60111 Indonesia  
e-mail: [ahmadramdhan.muzakkiy@gmail.com](mailto:ahmadramdhan.muzakkiy@gmail.com) & [erli.martha@gmail.com](mailto:erli.martha@gmail.com)

**Abstrak**—Kawasan Dukuh Atas merupakan kawasan yang diarahkan dalam RTRW DKI Jakarta tahun 2010-2030 sebagai kawasan TOD untuk skala pelayanan regional dan sebagai *transit hub* untuk moda transportasi yang akan dibangun di DKI Jakarta. Namun penerapan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas dilihat dari aspek densitas masih belum sesuai. Hal ini dapat disebabkan masih rendahnya kepadatan bangunan permukiman karena masih didominasi oleh bangunan *landed-house*, masih belum merata persebaran jumlah dan kepadatan pekerja di kawasan, serta masih belum optimal dalam menerapkan nilai minimum KLB rata-rata pada kawasan transit sehingga menyebabkan presentase kesesuaian total dari aspek densitas konsep TOD hanya sebesar 50%. Oleh karena itu, arahan pengembangan yang akan diprioritaskan pada kawasan transit Dukuh Atas kedepannya ialah mengembangkan kembali (*redevelopment*) bangunan rumah *landed-house* menjadi bangunan vertical dengan intensitas tinggi, dan menerapkan konsep pelampauan nilai KLB pada bangunan-bangunan yang masuk dalam zona inti (*core area*) serta menerapkan nilai KLB minimum rata-rata untuk bangunan yang terletak diluar zona inti.

**Kata Kunci**—Transit Oriented Development, Densitas, Dukuh Atas

## I. PENDAHULUAN

**K**AWASAN 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 menurut RTRW DKI Jakarta 2010-2030 telah diarahkan sebagai kawasan strategis propinsi yang menjadi pusat interchange moda transportasi massal dengan menerapkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) [1]. Dimana 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 [2]. 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, sehingga kawasan ini diharapkan akan memiliki

intensitas pergerakan yang tinggi dengan intensitas kegiatan kawasan yang akan semakin tinggi.

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 dimana seseorang dapat berjalan kaki atau bersepeda untuk pergerakan di sekitar lingkungannya sementara untuk pergerakan ke tempat lain yang relatif jauh dengan menggunakan angkutan umum [3]. Dalam penelitian ini peneliti hanya akan focus pada 1 (satu) indikator saja dari beberapa indikator dalam konsep TOD, yakni densitas kawasan dimana peneliti ingin mengetahui bagaimana karakteristik dan kesesuaian dari densitas kawasan Dukuh Atas dilihat dari konsep TOD.

Dilihat dari aspek densitas kawasan, penerapan konsep TOD pada kawasan Dukuh Atas masih belum sesuai. Hal ini disebabkan masih belum optimal dan meratanya penerapan nilai Koefisien Lantai Bangunan (KLB) rata-rata pada seluruh kawasan Dukuh Atas, sehingga mempengaruhi rendahnya intensitas kepadatan perumahan yang dikarenakan masih tingginya penggunaan lahan permukiman untuk bangunan *landed house*, serta timpangnya intensitas jumlah dan kepadatan pekerja di kawasan Dukuh Atas [4]. Padahal karakteristik yang seharusnya dimiliki oleh tipe kawasan TOD *urban core* ialah mendominasinya intensitas kegiatan perkantoran yang diwujudkan dengan densitas bangunan yang sangat tinggi dan rapat sebagai kawasan pusat bisnis perkotaan yang didukung oleh penggunaan lahan permukiman vertical dengan menerapkan nilai KLB optimum [5].

Sebagai upaya untuk mendorong peningkatan pengembangan densitas kawasan pada kawasan Dukuh Atas berdasarkan konsep TOD, maka perlu dilakukan studi untuk merumuskan arahan dalam pengembangan densitas kawasan Dukuh Atas yang dapat meningkatkan intensitas dan densitas dari kegiatan transit pada kawasan pusat kota yang sesuai dengan tipe kawasan TOD *urban core*.

## II. METODE PENELITIAN

### A. Variabel Penelitian

Variabel penelitian pada penelitian ini merupakan aspek-aspek yang telah disintesa dari literatur dan pendapat para ahli mengenai aspek densitas kawasan dari konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas Jakarta. Variabel-variabel penelitiannya ialah sebagai berikut: kepadatan bangunan perumahan, kepadatan pekerja, jumlah pekerja, Koefisien Lantai Bangunan (KLB) dan Koefisien Dasar Bangunan (KDB).

### B. Metode Pengumpulan Data

Dalam melakukan pengumpulan data, dilakukan melalui survey primer dan survei sekunder. Untuk mendapatkan data-data terkait aspek-aspek konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas dan karakteristik eksisting kawasan transit Dukuh Atas dilakukan melalui survei primer menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi lapangan, wawancara stakeholder dan pengamatan citra satelit. Selain itu peneliti juga mengambil 37 sampel bangunan untuk mengidentifikasi karakteristik densitas kawasan transit Dukuh Atas. Sedangkan survei sekunder dilakukan untuk menunjang data-data hasil survei primer dengan menggunakan teknik pengumpulan data melalui survei instansional ke beberapa badan terkait.

### C. Metode Analisis

Dalam merumuskan arahan pengembangan densitas kawasan transit Dukuh Atas berdasarkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD), dilakukan melalui 4 (empat) tahapan analisis. Berikut tahapan analisis yang dilakukan:

#### 1. Mengidentifikasi aspek-aspek densitas kawasan dari konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas

Untuk mengetahui standar kriteria TOD mana saja yang dapat digunakan dalam menganalisis kesesuaian densitas kawasan transit Dukuh Atas dengan konsep TOD, maka diperlukan kegiatan analisis Delphi terlebih dahulu. Analisa Delphi merupakan alat komunikasi yang sangat berguna diantara kelompok para ahli dan juga memfasilitasi formasi penentuan atau keputusan kelompok [6]. Objek yang diteliti pada tahap ini ialah kesepakatan antar stakeholder yang telah terpilih dalam merumuskan kriteria densitas yang ideal dari konsep TOD yang akan diterapkan pada kawasan transit Dukuh Atas.

#### 2. Mengidentifikasi karakteristik densitas eksisting kawasan transit Dukuh Atas berdasarkan prinsip TOD

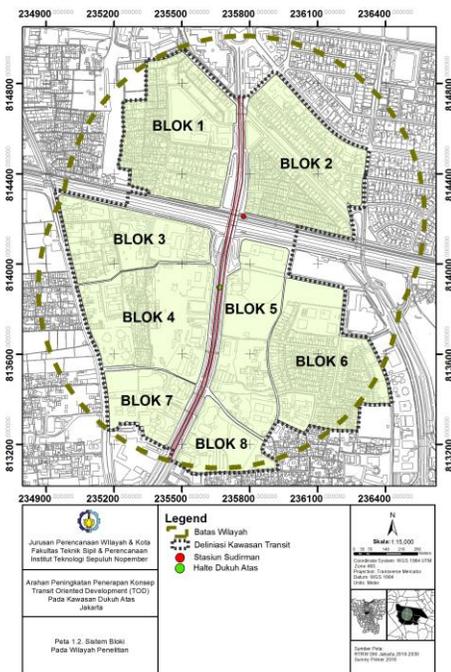
Dalam mengidentifikasi karakteristik densitas dari kawasan transit Dukuh Atas digunakan analisa statistik deskriptif. Statistik deskriptif adalah bagian dari statistika yang mempelajari cara pengumpulan data dan penyajian data sehingga mudah dipahami [7]. Variabel yang ditinjau untuk mengetahui karakteristik densitas kawasan transit Dukuh Atas merupakan variabel dari densitas konsep TOD yang telah

mencapai kesepakatan dari para stakeholder pada tahap sebelumnya.

Untuk kawasan transit Dukuh Atas yang dimaksud ditinjau pada radius delapan ratus meter (800 meter) dari titik transit moda transportasi yang terdapat pada kawasan Dukuh Atas sesuai dengan prinsip kawasan *urban core* dari konsep TOD [8].

#### 3. Menganalisis kesesuaian karakteristik densitas kawasan transit Dukuh Atas berdasarkan konsep TOD.

Dalam menganalisis kesesuaian densitas dari kawasan transit Dukuh Atas, maka wilayah penelitian radius 800 meter dari titik transit dibagi menjadi 8 (delapan) blok yang mempertimbangkan sistem blok dari RDTRK DKI Jakarta dan TOD MRT Jakarta Tahap I [9]. Untuk pembagian blok yang dimaksud tersaji dalam Gambar 1 berikut.



Gambar 1. Pembagian Blok Wilayah Penelitian

Untuk mengetahui tingkat kesesuaian densitas dari blok-blok yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas, maka dipilihlah teknik analisa statistik deskriptif. Proses penentuan kesesuaian kawasan transit tersebut dilakukan dengan mentabulasikan dan membandingkan antara karakteristik densitas eksisting kawasan yang telah didapatkan dengan parameter kriteria densitas kawasan yang ideal dari konsep TOD.

Tahap selanjutnya ialah melakukan evaluasi keseluruhan dari setiap variabel densitas kawasan menjadi evaluasi keseluruhan dari konsep densitas kawasan dari konsep TOD. Teknik analisis yang digunakan adalah analisis *Spatial Query* pada software ArcGIS.

#### 4. Merumuskan arahan pengembangan densitas kawasan Dukuh Atas berdasarkan konsep TOD

Untuk merumuskan arahan peningkatan pengembangan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas, maka

digunakan alat analisis deskripsi yang didasarkan pada hasil penelitian yang telah didapatkan berdasarkan kesesuaian kawasan dan prioritas pengembangan kawasan yang seharusnya diterapkan pada kawasan transit Dukuh Atas.

III. HASIL DAN DISKUSI

A. Mengidentifikasi aspek-aspek densitas kawasan dari konsep Transit Oriented Development (TOD) yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas

Dari hasil analisis Delphi pada putaran I, diketahui bahwa terdapat 1 (satu) variabel yang belum mencapai konsensus yakni variabel KDB. Hal tersebut dikarenakan parameter yang digunakan dari konsep TOD tidak bisa digunakan karena berbenturan dengan regulasi KDB dari RDTRK DKI Jakarta yang telah berlaku.

Tabel 1. Rekapitulasi Hasil Jawaban Pada Putaran I Analisis Delphi

| Aspek                           | R1 | R2 | R3 | R4 |
|---------------------------------|----|----|----|----|
| Kepadatan bangunan perumahan    | S  | S  | S  | S  |
| Kepadatan pekerja               | S  | S  | S  | S  |
| Jumlah pekerja                  | S  | S  | S  | S  |
| Koefisien Dasar Bangunan (KDB)  | TS | S  | S  | S  |
| Koefisien Lantai Bangunan (KLB) | S  | S  | S  | S  |

Sumber: Hasil Analisis, 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
- TS : Tidak Setuju S: Setuju

Oleh karena itu, dilakukan proses iterasi (pengulangan) dengan memperbaiki kuosioner dan mewawancara kembali para stakeholder pada penelitian ini. Hasil dari proses kegiatan eksplorasi pada putaran II didapatkan hasil bahwa semua variabel telah mencapai konsensus dan dapat digunakan untuk tahap selanjutnya.

Tabel 2. Rekapitulasi Hasil Jawaban Pada Putaran II Analisis Delphi

| Aspek                           | R1 | R2 | R3 | R4 |
|---------------------------------|----|----|----|----|
| Kepadatan bangunan perumahan    | S  | S  | S  | S  |
| Kepadatan pekerja               | S  | S  | S  | S  |
| Jumlah pekerja                  | S  | S  | S  | S  |
| Koefisien Dasar Bangunan (KDB)  | S  | S  | S  | S  |
| Koefisien Lantai Bangunan (KLB) | S  | S  | S  | S  |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

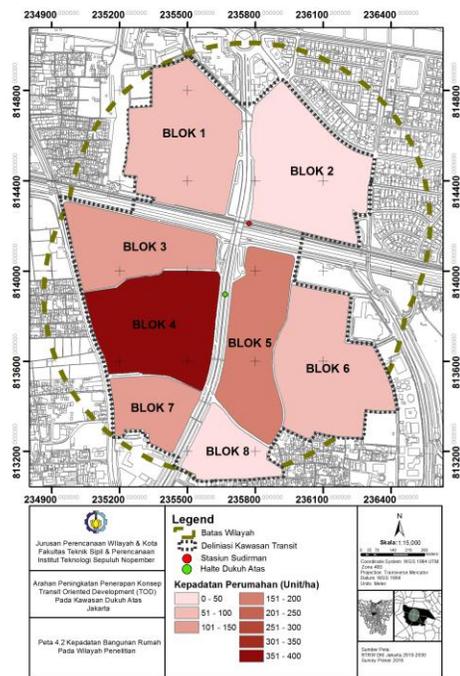
Keterangan:

- 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
- TS : Tidak Setuju S: Setuju

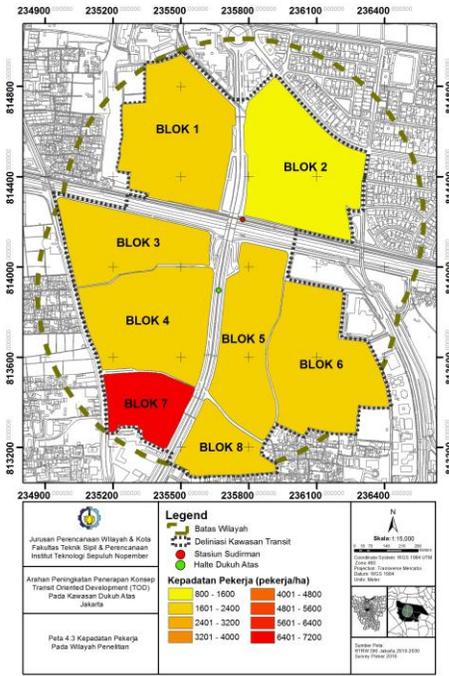
B. Mengidentifikasi karakteristik eksisting kawasan transit Dukuh Atas berdasarkan prinsip TOD

Karakteristik densitas kawasan transit Dukuh Atas ditinjau dari kepadatan bangunan perumahan, kepadatan pekerja, jumlah pekerja, Koefisien Lantai Bangunan (KLB) dan Koefisien Dasar Bangunan (KDB). Untuk variabel kepadatan bangunan rumah, diketahui bahwa blok dengan kepadatan bangunan rumah terendah terdapat pada blok 2 dan blok 8 dengan intensitas kepadatan <60 unit/ha. Sedangkan untuk kepadatan tertinggi terdapat pada blok 4 dengan intensitas kepadatan sebesar >351 unit/ha.



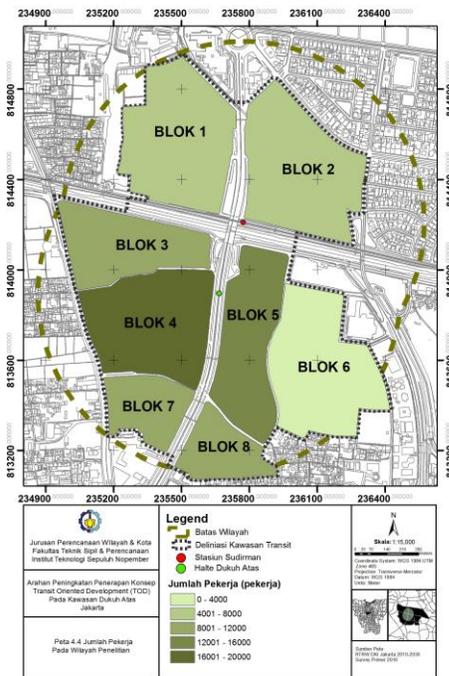
Gambar 2. Kepadatan Bangunan Perumahan Pada Wilayah Penelitian

Untuk variabel kepadatan pekerja, diketahui bahwa blok dengan kepadatan pekerja terendah terdapat pada blok 2 dengan intensitas kepadatan sebesar <1.600 pekerja/ha. Sedangkan untuk kepadatan pekerja tertinggi terdapat pada blok 7 dengan intensitas kepadatan sebesar >6.000 pekerja/ha.



Gambar 3. Kepadatan Pekerja Pada Wilayah Penelitian

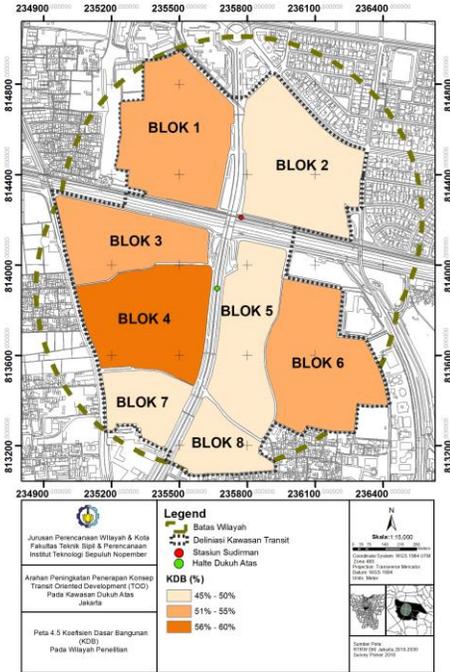
Untuk variabel jumlah pekerja, diketahui bahwa blok dengan jumlah pekerja terendah terdapat pada blok 6 dengan jumlah pekerja sebesar <4.000 pekerja/ha. Sedangkan untuk jumlah pekerja sebesar tertinggi terdapat pada blok 4 dengan jumlah pekerja sebesar >16.000 pekerja/ha.



Gambar 4. Jumlah Pekerja Pada Wilayah Penelitian

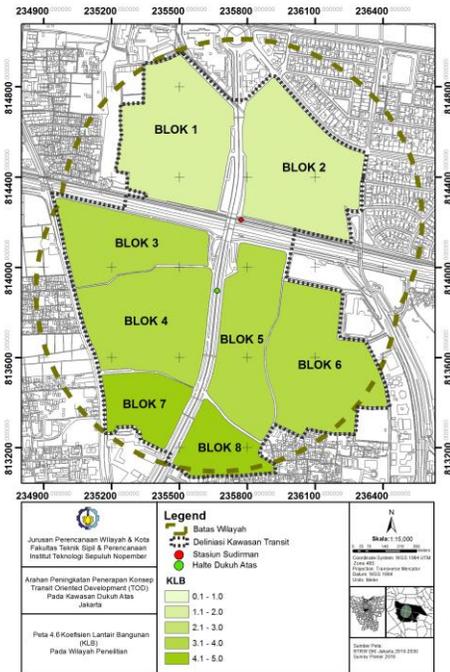
Untuk variabel KDB, diketahui bahwa blok dengan nilai KDB rata-rata terendah terdapat pada blok 7 dan blok 8 dengan nilai KDB rata-rata sebesar 45%. Sedangkan untuk blok dengan

nilai KDB rata-rata tertinggi terdapat pada blok 4 dengan nilai 58%.



Gambar 5. Nilai KDB Rata-rata Pada Wilayah Penelitian

Sedangkan untuk variabel KLB, diketahui bahwa blok dengan nilai KLB rata-rata terendah terdapat pada blok 7 dan blok 1 dan blok 2 dengan nilai KLB rata-rata sebesar <1.0. Sedangkan untuk blok dengan nilai KLB rata-rata tertinggi terdapat pada blok 7 dengan nilai >4.1.



Gambar 6. Nilai KLB Rata-rata Pada Wilayah Penelitian

C. Menganalisis kesesuaian karakteristik kepadatan kawasan transit Dukuh Atas berdasarkan konsep 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 3 dibawah ini.

**Tabel 3. Variabel dan Parameter Yang Digunakan Pada Penelitian**

| Variabel                     | Parameter   |
|------------------------------|---|
| Kepadatan bangunan perumahan | Kepadatan bangunan <i>residential</i> pada blok: min. 110 unit/ha               |
| Kepadatan pekerja            | Total kepadatan pekerjaan minimal 400 jobs/ha                                   |
| Jumlah Pekerja               | Total pekerjaan yang terdapat pada kawasan transit minimal 7.500 pekerjaan/blok |

| Variabel                        | Parameter         |
|---------------------------------|-------------------|
| Koefisien Dasar Bangunan (KDB)  | Min. 45% per blok |
| Koefisien Lantai Bangunan (KLB) | Minimal 2.0       |

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Dari tabel parameter diatas, jika blok yang terdapat pada kawasan transit Dukuh Atas memiliki ciri densitas kawasan yang sesuai atau lebih dari standar minimum setiap variable parameter konsep TOD maka presentase kesesuaiannya akan  $\geq 100\%$ . Sedangkan untuk blok yang memiliki karakteristik yang tidak sesuai, maka presentase kesesuaiannya akan  $< 100\%$ . Untuk hasil kesesuaiannya tiap blok berdasarkan variable-variabel dari densitas kawasan dapat dilihat pada tabel 4 dibawah ini.

**Tabel 4. Kesesuaian Variabel-Variabel Densitas Kawasan Per Blok Pada Kawasan Transit Dukuh Atas**

| Blok | Presentase kesesuaian Kepadatan Bangunan Rumah (%) | Presentase kesesuaian Kepadatan Pekerja (%) | Presentase kesesuaian Jumlah Pekerja (%) | Presentase kesesuaian KDB (%) | Presentase kesesuaian KLB (%) |
|------|--|---|--|-------------------------------|-------------------------------|
| 1    | 63   | 435   | 68                                       | 113                           | 90                            |
| 2    | 24   | 268   | 79                                       | 111                           | 65                            |
| 3    | 101  | 430   | 134                                      | 120                           | 170                           |
| 4    | 360  | 424   | 222                                      | 129                           | 155                           |
| 5    | 179  | 412   | 204                                      | 111                           | 165                           |
| 6    | 61   | 523   | 19                                       | 118                           | 130                           |
| 7    | 100  | 1653  | 151                                      | 100                           | 245                           |
| 8    | 0  | 466   | 127                                      | 100                           | 225                           |

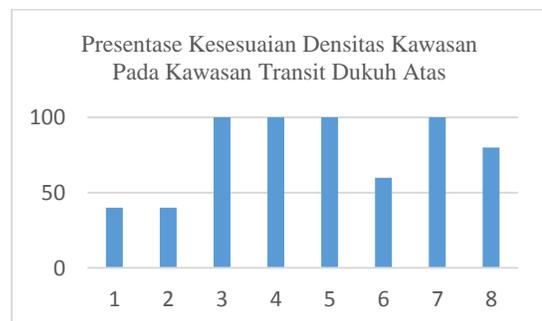
Sumber: Hasil Analisis, 2016

Untuk hasil kesesuaian pada variable kepadatan bangunan rumah, diketahui bahwa baru 50% kawasan transit Dukuh Atas yang sudah sesuai atau baru 4 (empat) blok yang terdapat pada kawasan Dukuh Atas yang telah menerapkan konsep kepadatan bangunan rumah dengan intensitas tinggi. Untuk hasil kesesuaian pada variable kepadatan pekerja, diketahui bahwa 100% kawasan transit Dukuh Atas yang sudah sesuai atau semua blok yang terdapat pada kawasan Dukuh Atas yang telah memiliki karakteristik kepadatan pekerja tinggi. Untuk hasil kesesuaian pada variable jumlah pekerja, diketahui bahwa 63,5% kawasan transit Dukuh Atas yang sudah sesuai atau baru 5 blok yang terdapat pada kawasan Dukuh Atas yang telah memiliki jumlah pekerja yang tinggi.

Sedangkan untuk hasil kesesuaian pada variable KDB, diketahui bahwa 100% kawasan transit Dukuh Atas yang sudah sesuai atau semua blok yang terdapat pada kawasan Dukuh Atas yang telah menerapkan KDB rata-rata yang sesuai dengan konsep TOD yang digunakan. Dan untuk hasil kesesuaian pada variable KLB, diketahui bahwa 75% kawasan transit Dukuh Atas yang sudah sesuai atau 6 blok yang terdapat pada kawasan

Dukuh Atas yang telah menerapkan KLB rata-rata minimal yang sesuai dengan konsep TOD.

Sehingga evaluasi kesesuaian densitas kawasan pada kawasan Dukuh Atas berdasarkan pada konsep TOD dapat diketahui bahwa baru 50% dari kawasan transit Dukuh Atas yang telah sesuai dalam menerapkan konsep densitas kawasan tinggi dengan pendekatan konsep TOD. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 7 dibawah ini.



Gambar 7. Presentase Kesesuaian Densitas Kawasan Per Blok

#### D. Merumuskan arahan pengembangan densitas kawasan Dukuh Atas berdasarkan konsep TOD

Sebagai upaya dalam meningkatkan pengembangan densitas kawasan pada kawasan Dukuh Atas berdasarkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD), maka diperlukan arahan pengembangan pada kawasan transit yang diharapkan dapat meningkatkan intensitas densitas dari kawasan transit Dukuh Atas. Dalam perumusan arahan pengembangan ini, selain mengacu pada hasil kesesuaian dari kawasan transit Dukuh Atas, peneliti juga mempertimbangkan regulasi-regulasi yang berlaku pada kawasan transit Dukuh Atas. Untuk arahan-arahan densitas kawasan pada kawasan transit Dukuh Atas ialah sebagai berikut:

1. Pengembangan kembali peruntukan lahan perumahan dengan tipe bangunan *landed-house* menjadi rumah dengan pola bangunan vertikal. Dimana untuk pengembangan pola hunian vertikal 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 densitas 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.
2. 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.

#### IV. KESIMPULAN

Hasil pada penelitian ini menunjukkan bahwa tingkat kesesuaian densitas pada kawasan transit Dukuh Atas ditinjau dari 5 (lima) variabel konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yakni kepadatan bangunan perumahan, kepadatan pekerja, jumlah pekerja, Koefisien Lantai Bangunan (KLB) dan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) hanya sebesar 50%. Hal ini dikarenakan masih belum optimalnya penerapan bangunan perumahan vertikal dengan intensitas tinggi, masih belum meratanya persebaran pekerja di kawasan serta masih belum

optimalnya penerapan nilai KDB pada kawasan transit Dukuh Atas. Sehingga pengembangan densitas pada kawasan transit Dukuh Atas akan lebih difokuskan pada pengembangan kembali bangunan rumah *landed-house* menjadi bangunan vertikal, menerapkan konsep pelampauan nilai KLB pada bangunan yang terletak pada kawasan inti dan KLB rata-rata minimum pada kawasan luar inti. Dengan rumusan arahan-arahan diatas diharapkan mampu meningkatkan densitas pada kawasan Transit Dukuh Atas menjadi lebih *compact* dan rapat sesuai dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang digunakan.

#### UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas berkah, karunia dan tuntunan-Nya sehingga jurnal dengan judul “Arahan Pengembangan Densitas Pada Kawasan Dukuh Atas, Jakarta berdasarkan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD)” ini dapat terselesaikan. Dengan terselesainya laporan ini, penulis mengucapkan terima kasih kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, Dinas Penataan Kota DKI Jakarta, Dinas Bina Marga DKI Jakarta, dan *Institute for Transportation & Development Policies* (ITDP Indonesia) yang telah memberikan bantuan dalam proses penyelesaian Tugas Akhir.

#### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. 2009. *Rencana Tata Ruang DKI Jakarta 2030*. Jakarta
- [2] Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. 2014. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi.
- [3] Calthorpe, Peter. 1993. *The Next American Metropolis*. London: Princetin Architectural Press
- [4] Dinas Penataan Kota DKI Jakarta. 2016. *Data Ijin Mendirikan Bangunan (IMB)*. Jakarta. Marta
- [5] MARTA (Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority) 2011. *TOD Design Guidelins 2010-2011*. USA
- [6] Dakley, Norman dan Olah Helmer. 1963. *An Experimental Application of Ther Delphi Method to the use of Experts*. California, Santa Monica. The Rand Corporation.
- [7] Hasan, M. Iqbal. 2002. *Pokok-pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*. Ghalia Indonesia. Bogor.
- [8] Florida Department of Transportation. 2011. *Transit Oriented Development Design Guidelines*. Florida
- [9] Panduan Rancang Kota (PRK) Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahun 1. 2012. MRT Jakarta.