

Tugas Akhir

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

**AHMAD RAMDHAN MUZAKKI Y**  
3612100066

Dosen Pembimbing:

Ketut Dewi Martha Erli Handayani, S.T., M.T.

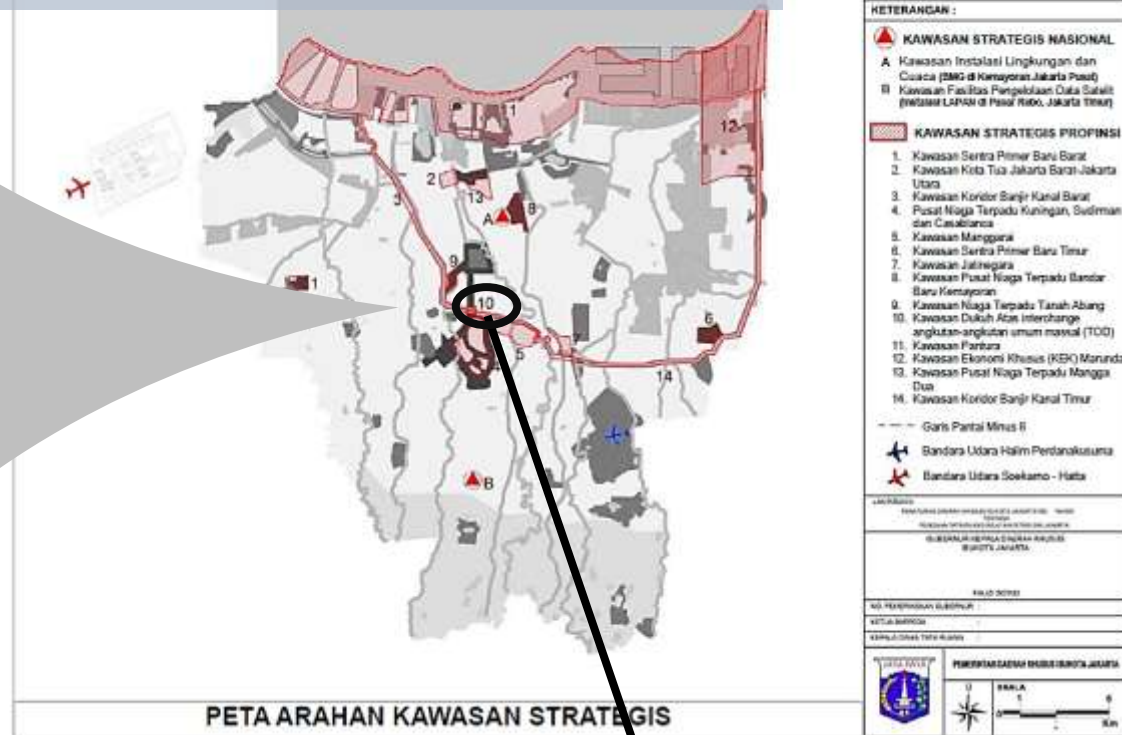


**Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)  
Surabaya**

# Latar Belakang

## RTRW DKI JAKARTA 2010-2030

**Kawasan Dukuh Atas Merupakan Kawasan Strategis Yang Terletak di Segitiga Emas Bisnis DKI Jakarta**



**PERDA NO. 1 TAHUN 2014**

**PASAL 423:**

Kawasan Dukuh Atas diarahkan sebagai pusat kegiatan primer dengan fungsi stasiun terpadu dan titik perpindahan antar moda transportasi dengan konsep Transit Oriented Development (TOD).

- 9. Kawasan Niaga Terpadu Tanah Abang
- 10. Kawasan Dukuh Atas interchange angkutan-angkutan umum massal (TOD)**
- 11. Kawasan Pantura
- 12. Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Marunda

## Penerapan Konsep TOD Pada Kawasan Dukuh Atas Masih Belum Optimal, Karena:



Tingginya  
Penggunaan  
Kendaraan  
Pribadi

**Level of Service  
(LoS) rata-rata =  
E (PAGI HARI)  
F (SORE HARI)**

*SUMBER: Dishub DKI Jakarta 2013*



Rendahnya  
Penggunaan  
Kendaraan Umum

*SUMBER: Transjakarta, 2013 dan  
KCJ Jabodetabek, 2013*

Transportasi  
Publik Masih  
Belum Mampu  
Menjadi Pilihan  
dan Solusi  
Kemacetan



## Rumusan Masalah

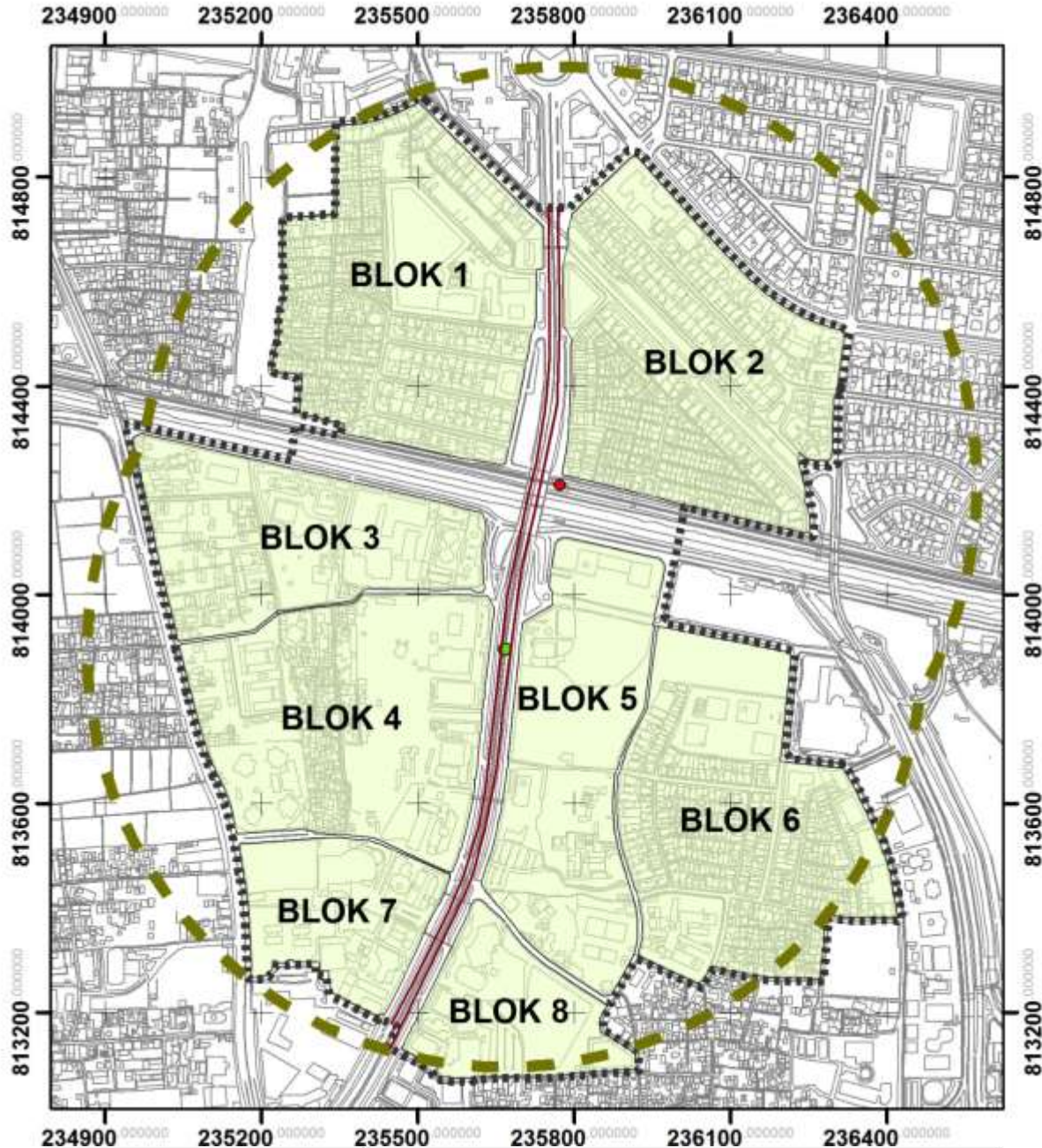
Bagaimana arahan penerapan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas

Merumuskan arahan peningkatan penerapan konsep TOD pada kawasan transit Dukuh Atas

## Tujuan Penelitian

- 1 Mengeksplorasi Kriteria-Kriteria Konsep TOD Yang Sesuai dengan Kawasan Transit Dukuh Atas
- 2 Mengidentifikasi karakteristik kawasan transit Dukuh Atas di sekitar *transit point* kawasan 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 TOD.

# Ruang Li ngkup



Wilayah:  
**800 Meter dari  
Masing-Masing  
Titik Transit**

Subtansi:  
***Development  
Transit Area***

## DEFINISI TOD

### **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.**

P. Calthrope, 1993

**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).

Dittmar & Ohland, 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.**

Robert Chervero, 2004

Menurut **Breakthrough Technologies Institute (2008)**, 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.

Indikator	Variabel	Sub Variabe	Parameter	
Kepadatan Kawasan (Density)	Kepadatan Penggunaan Lahan	Minimum kepadatan residential	> 110 unit/ha	
		Kepadatan pekerjaan (employment density)	> 400 jobs/ha	
		Total pekerjaan di sekitar stasiun	60.000 jobs	
	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	-	Minimal 70%	
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	-	Minimal 2.0	
Penggunaan lahan bercampur (Density)	Penggunaan lahan Residential	-	Presentase penggunaan lahan: <ul style="list-style-type: none"> <li>Residential 20%</li> <li>Non-residential 80%</li> </ul>	
	Penggunaan lahan non-residential	-		
Pedestrian Friendly (Design)	Ketersediaan jalur pejalan kaki	-	Ketersediaan jaringan pedestrian pada blok 100%	
	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"> <li>Lebar pada jalan utama main street minimal 3 meter</li> <li>Lebar pada residential street/mixed use street minimal 2 meter</li> </ul>	
	Kondisi Jalur Pejalan Kaki	Jalur Pejalan Kaki yang Aman		Penerangan yang memadai dan fasilitas penyebrangan jalan
		Jalur Pejalan Kaki yang Nyaman		Peneduhan : pepohonan, penghubung bangunan (arcade, 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"> <li>Terdapat Bollard</li> <li>Terdapat Paving tactile atau ubin penunjuk</li> </ul>	

# Metodologi Penelitian

## PENDEKATAN PENELITIAN

Rasionalistik

## JENIS PENELITIAN

*Deskriptif  
kuantitatif*

## METODE PENGUMPULAN DATA

Survei Primer & Sekunder

## TEKNIK SAMPLING

*Stakeholder  
Analysis*

*Purposive  
Sampling*

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	

## Lampiran C

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	Transport Associate, Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia

## Lampiran A



Sasaran 1

**DELPHI**

**Kriteria Ideal  
Konsep TOD**

Sasaran 2

**STATISTIK  
DESKRIPTIF**

**Karakteristik  
Eksisting Kawasan  
Transit Dukuh Atas**

Sasaran 3

**STATISTIK  
DESKRIPTIF**

**Tingkat Kesesuaian  
Masing-Masing Blok**

***SPATIAL  
QUERY***

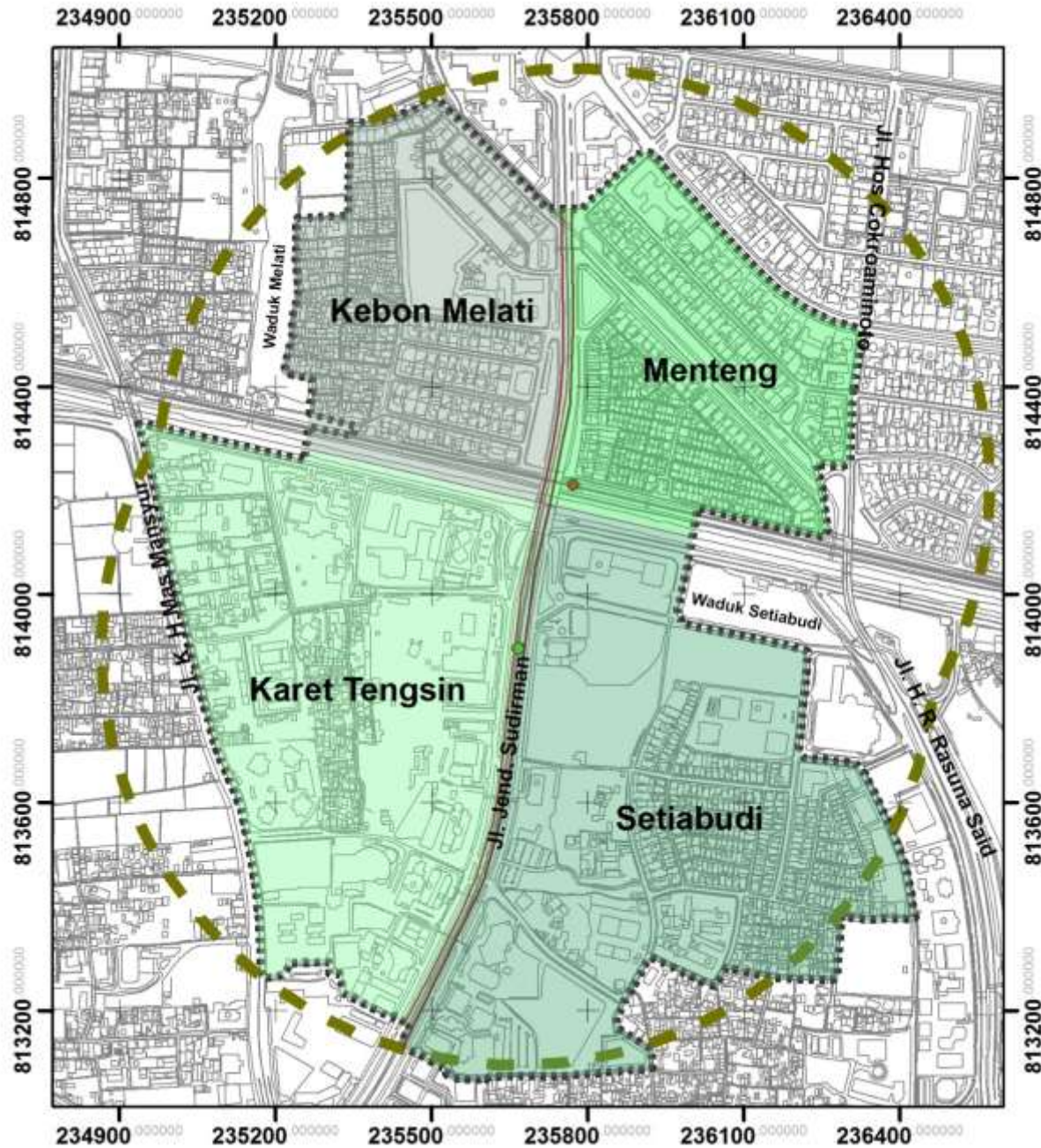
**Peta Koreksi  
kesesuaian Tiap  
Blok Per Indikator  
konsep TOD**

Sasaran 4

**DESKRIPTIF**

**Arahan Peningkatan  
Penerapan TOD**

# Gambaran Umum



## Wilayah:

- 2 KOTAMADYA
- 3 KECAMATAN
- 4 KELURAHAN

Luas wilayah radius  
800 m =

**254,011 Ha**

Luas wilayah  
deliniasi=

**178,28 Ha**

Eksplorasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas

## ANALISIS DELPHI

### RESPONDEN:

- 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*

MENENTUKAN RESPONDEN



MENYUSUN KUISIONER



WAWANCARA RESPONDEN



REKAPITULASI JAWABAN



TIDAK KONSENSUS



ITERASI



TERJADI KONSENSUS

## HASIL REKAPITULASI PUTARAN 1

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 Residential	S	S	S	S
5	Penggunaan lahan Non-Residential	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	S	S	TS
9	Dimensi jalur pejalan kaki	S	S	S	S
10	Kondisi jalur pejalan kaki	S	S	S	S

## ANALISIS DELPHI

Eksplorasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas

### HASIL REKAPITULASI PUTARAN 1

No	Aspek	Keterangan
2	<b>Koefisien Dasar Bangunan (KDB)</b>	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 <b>R1 menjelaskan bahwa KDB ini sudah diatur dan sudah ada standard yang telah dituangkan dalam RDTR sehingga tidak dapat diubah bagaimanapun juga.</b>
8	<b>Kondisi lalu lintas</b>	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 generalized cost dari kendaraan umum dan <b>konsep pengembangan pedestrian di kawasan transit Dukuh Atas itu sendiri nantinya akan mempengaruhi kondisi lalu lintas</b> pada kawasan tersebut.

Eksplorasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas

## ANALISIS DELPHI

### HASIL ITERASI PUTARAN 2

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 Residential	S	S	S	S
5	Penggunaan lahan Non-Residential	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

No	Aspek	Keterangan
8	Kondisi lalu lintas	Secara mayoritas responden memilih untuk tidak sepakat dengan variabel ini. R1 dan R4 menjelaskan <b>secara garis besar kondisi lalu lintas bukanlah poin utama yang akan dibahas dalam konsep TOD, karena memang TOD tidak memfokuskan ke kendaraan/vehicle</b> . 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.

Eksplorasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Dukuh Atas

## ANALISIS DELPHI

### VARIABEL DAN PARAMETER PENELITIAN

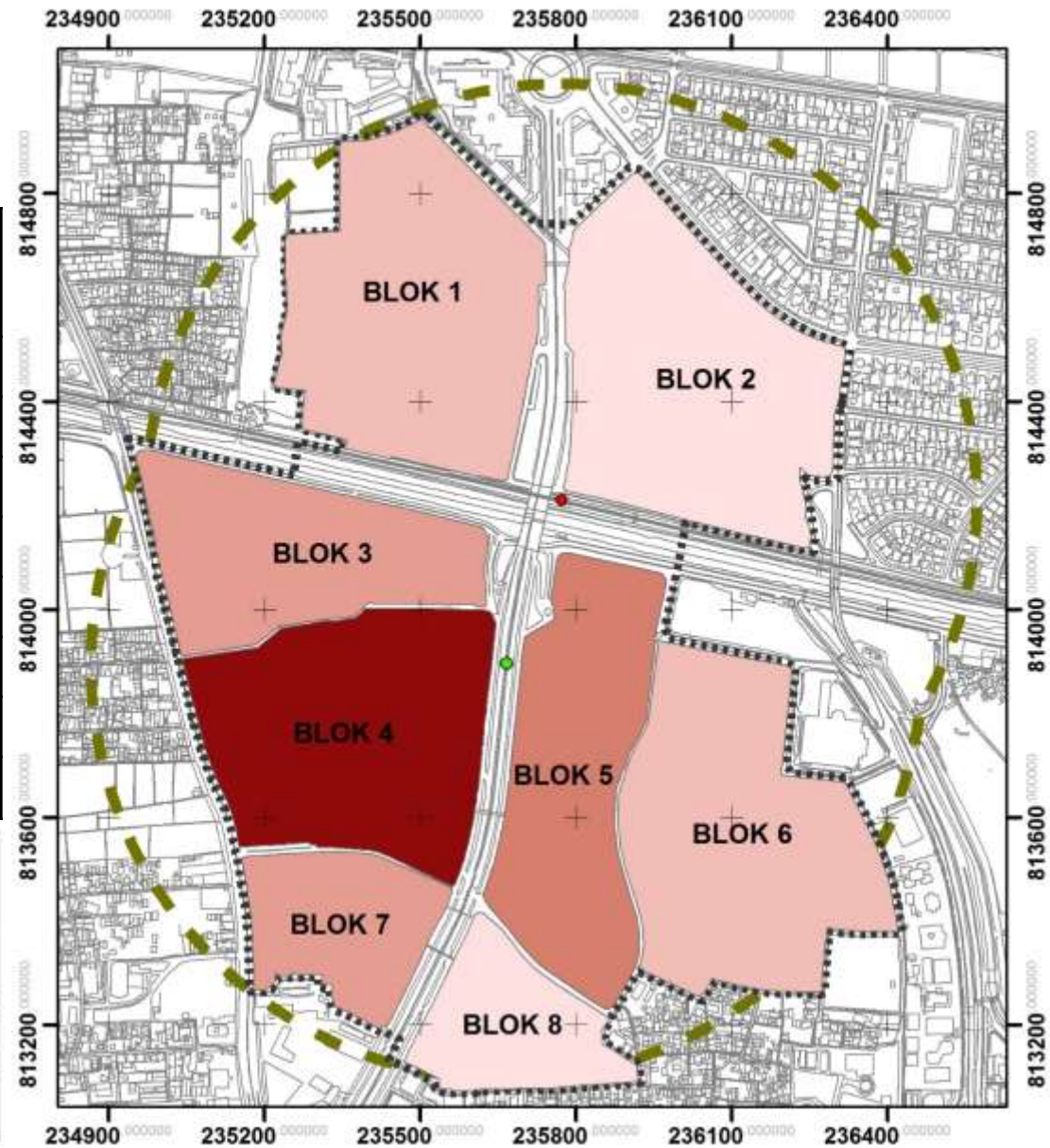
Indikator	Variabel	Parameter
<b>Kepadatan Penggunaan Lahan (Density)</b>	Kepadatan penggunaan lahan	Kepadatan bangunan residential pada blok: min. 110 unit/ha
		Total kepadatan pekerjaan minimal 400 jobs/ha
		Total pekerjaan yang terdapat pada kawasan transit minimal 60.000 pekerjaan atau 7.500 pekerjaan/blok
	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Min. 45% per blok
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Minimal 2.0
<b>Penggunaan Lahan Bercampur (diversity)</b>	Penggunaan lahan Residential	Presentase penggunaan lahan: <ul style="list-style-type: none"> <li>Residential 20%</li> <li>Non-residential 80%</li> </ul>
	Penggunaan lahan Non-Residential	
<b>Pedestrian Friendly</b>	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"> <li>Lebar pada jalan utama main street minimal 3 meter</li> <li>Lebar pada residential street/mixed use street minimal 2 meter</li> </ul>
	Kondisi jalur pejalan kaki	Terdapat Bollard dan Tactile Paving
		Terdapat Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) dan Penerangan Jalan Umum (PJU)
	Terdapat dan Pohon peneduh atau kanopy.	

## STATISTIK DESKRIPTIF

## KEPADATAN KAWASAN KEPADATAN PERUMAHAN

Identifikasi  
karakteristik  
kawasan transit  
Dukuh Atas

BLOK	KEPADATAN PERUMAHAN (UNIT/HA)
1	69
2	27
3	111
4	396
5	197
6	67
7	110
8	0

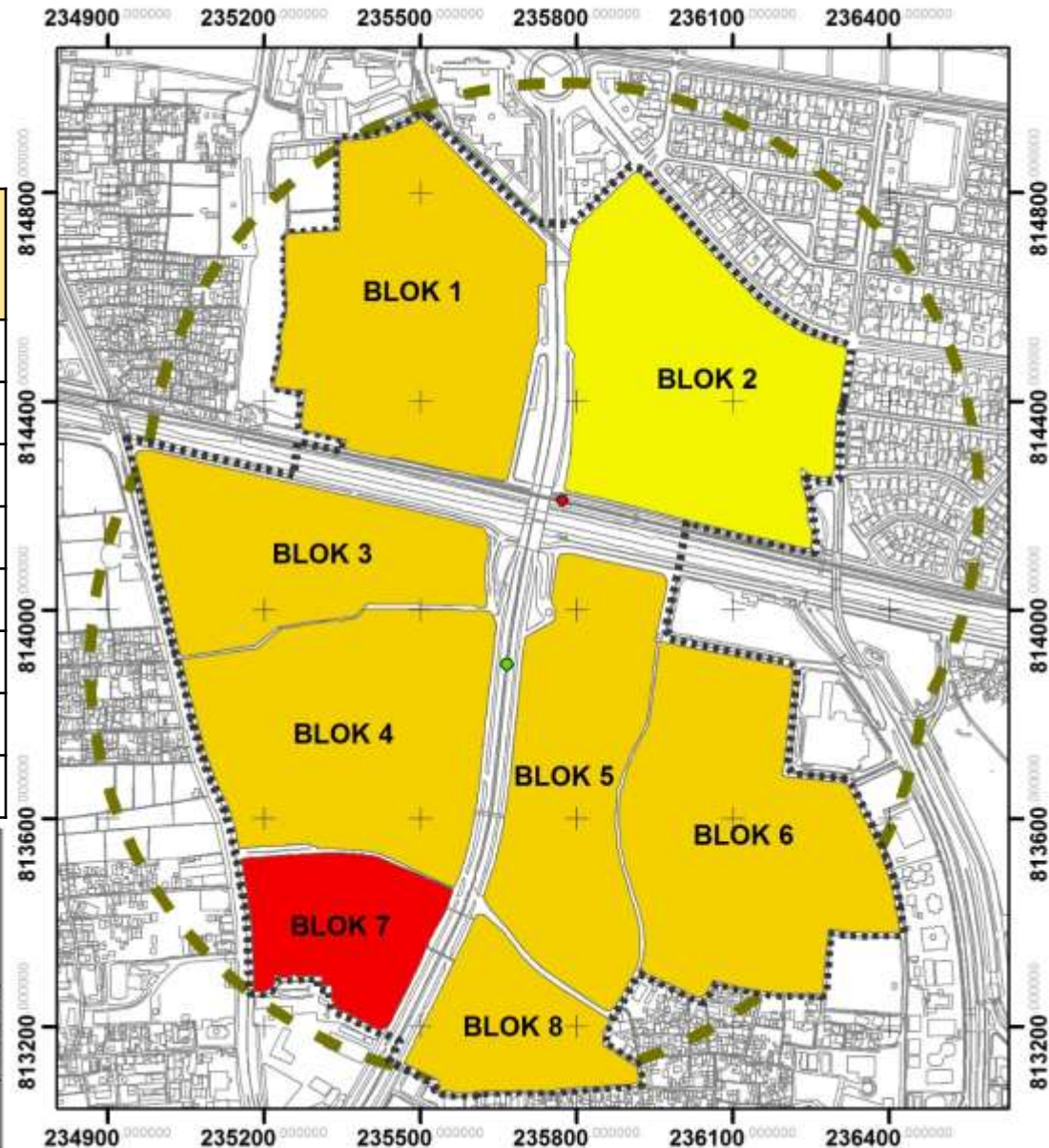


## STATISTIK DESKRIPTIF

## KEPADATAN KAWASAN KEPADATAN PEKERJA

Identifikasi karakteristik kawasan transit Dukuh Atas

BLOK	KEPADATAN PEKERJA (PEKERJA/HA)
1	1.738
2	1.071
3	1.718
4	1.696
5	1.648
6	2.092
7	6.612
8	1.865



Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota  
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Arahan Peningkatan Penerapan Konsep  
Transit Oriented Development (TOD)  
Pada Kawasan Dukuh Atas  
Jakarta

Peta 4.3 Kepadatan Pekerja  
Pada Wilayah Penelitian

**Legend**

- Batas Wilayah
- Definisi Kawasan Transit
- Stasiun Sudirman
- Halte Dukuh Atas

**Kepadatan Pekerja (pekerja/ha)**

800 - 1600	4001 - 4800
1601 - 2400	4801 - 5600
2401 - 3200	5601 - 6400
3201 - 4000	6401 - 7200

Skala: 1:15.000

Coordinate System: WGS 1984 UTM  
Zone 48S  
Projection: Transverse Mercator  
Datum: WGS 1984  
Units: Meter

Lambang Peta  
©2014 ITS, Jakarta 2013-2015  
Survei Peta-2015

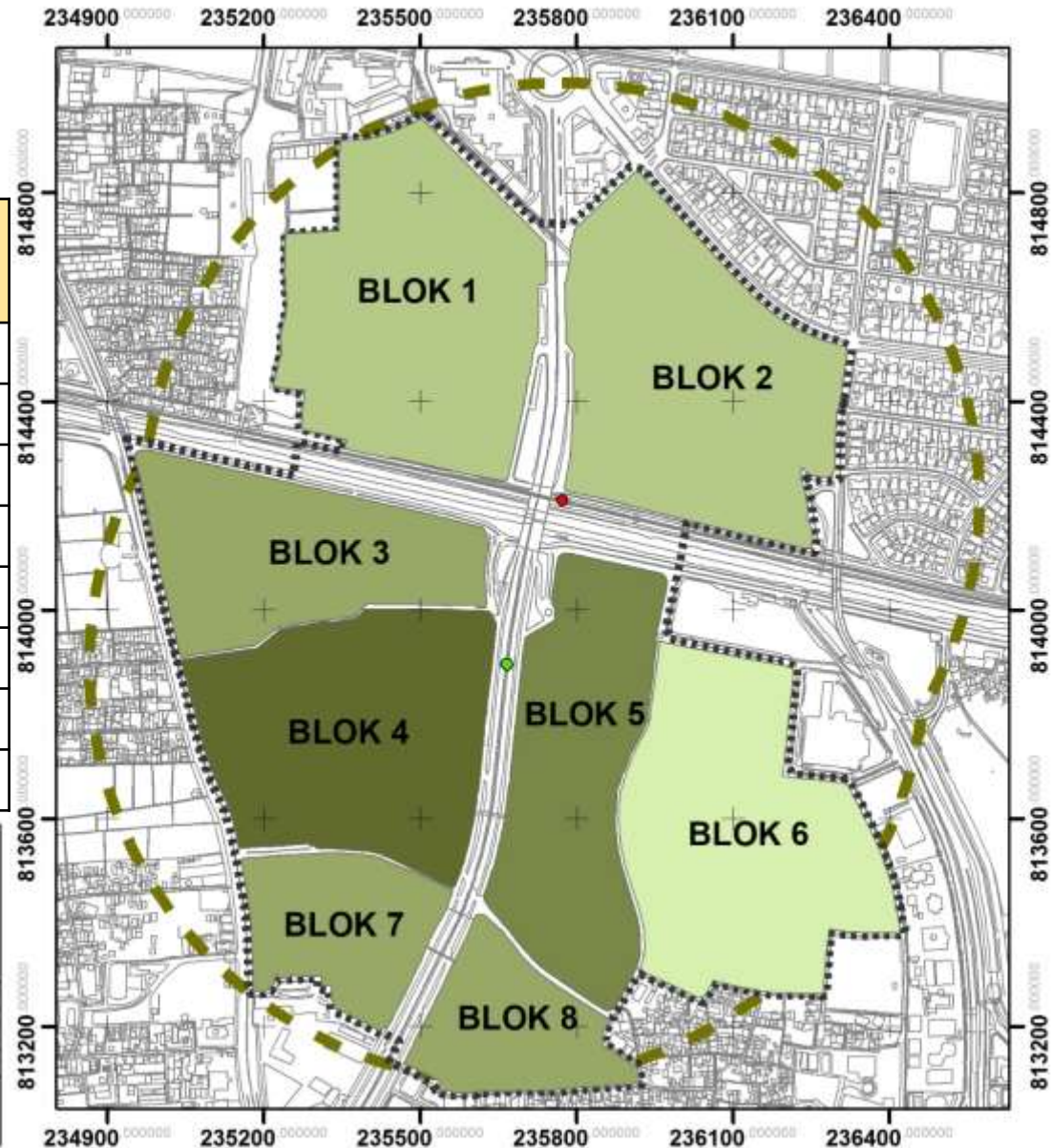


## STATISTIK DESKRIPTIF

## KEPADATAN KAWASAN JUMLAH PEKERJA

Identifikasi  
karakteristik  
kawasan transit  
Dukuh Atas

BLOK	JUMLAH PEKERJA (PEKERJA)
1	5.112
2	5.923
3	10.089
4	16.673
5	15.335
6	1.423
7	11.305
8	9.552



**Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota**  
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Arahan Peringkasan Penerapan Konsep  
Transit Oriented Development (TOD)  
Pada Kawasan Dukuh Atas  
Jakarta

Peta 4.4 Jumlah Pekerja  
Pada Wilayah Penelitian

**Legend**

- Batas Wilayah
- Deliniasi Kawasan Transit
- Stasiun Sudirman
- Halte Dukuh Atas

**Jumlah Pekerja (pekerja)**

- 0 - 4000
- 4001 - 8000
- 8001 - 12000
- 12001 - 18000
- 18001 - 20000

Skala: 1 : 15.000

Coordinate System: WGS 1984 UTM  
Zone 48S  
Pseudocylinder Transverse Mercator  
Datum: WGS 1984  
Units: Meter

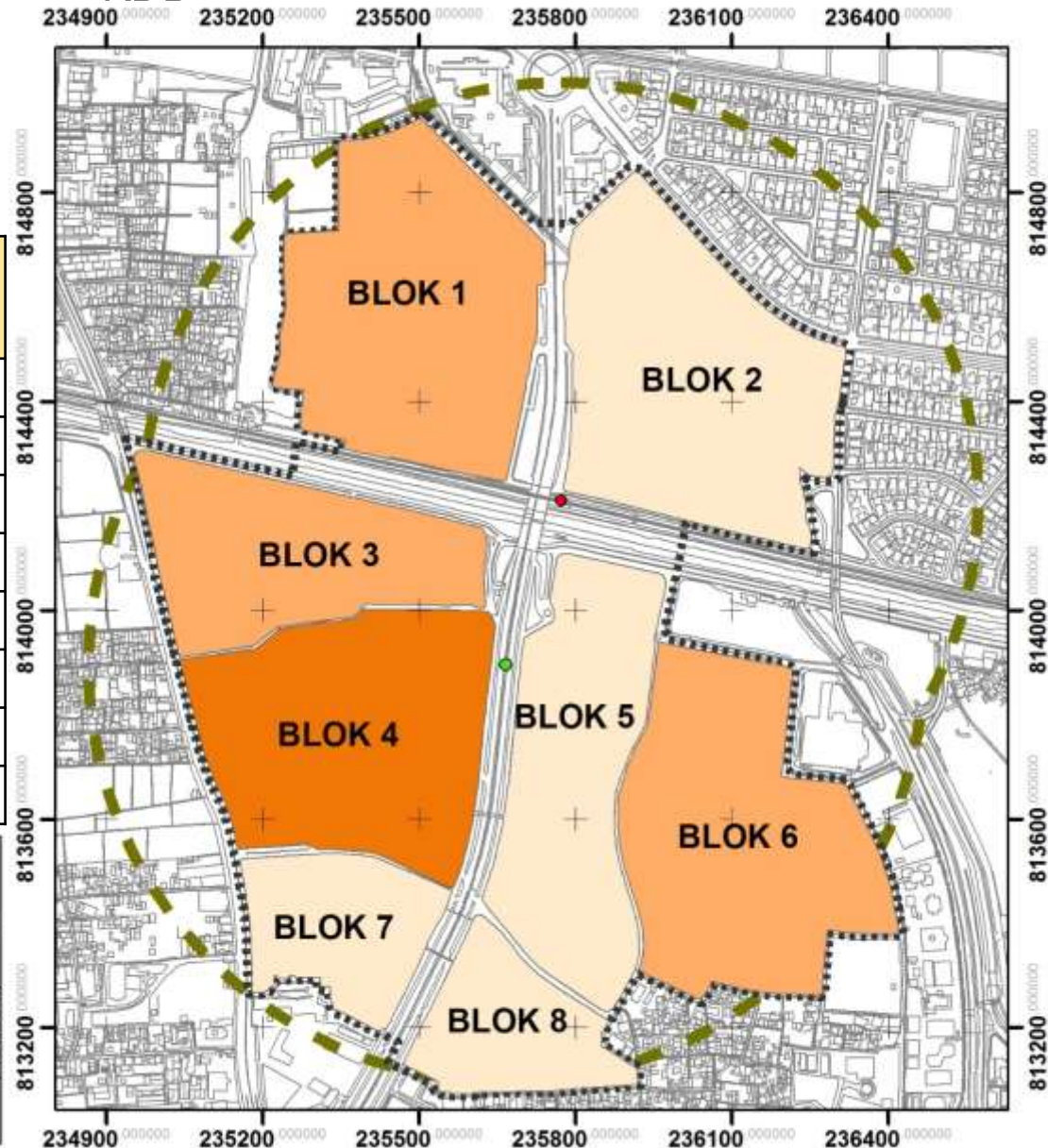
Source: Peta  
© 1984-2011, Jakarta 2010-2011  
Satmap Online 2011

Identifikasi karakteristik kawasan transit Dukuh Atas

## STATISTIK DESKRIPTIF

## KEPADATAN KAWASAN KDB

BLOK	KDB RATA-RATA (%)
1	51
2	50
3	54
4	58
5	50
6	53
7	45
8	45





Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota  
Fakultas Teknik Sipit & Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Arahan Peringatan Penerapan Konsep  
Transit Oriented Development (TOD)  
Pada Kawasan Dukuh Atas  
Jakarta

Peta 4.5 Koefisien Dasar Bangunan  
(KDB)  
Pada Wilayah Penelitian

**Legend**

- Batas Wilayah
- Deliniasi Kawasan Transit
- Stasiun Sudirman
- Halte Dukuh Atas

**KDB (%)**


- 45% - 50%
- 51% - 55%
- 56% - 60%

N

Skala: 1:15.000

0 150 300 450 600 750 900 1050 1200  
 Meter

Coordinate System: WGS 1984 UTM  
 Zone 48Q  
 Projection: Transverse Mercator  
 Datum: WGS 1984  
 Units: Meter



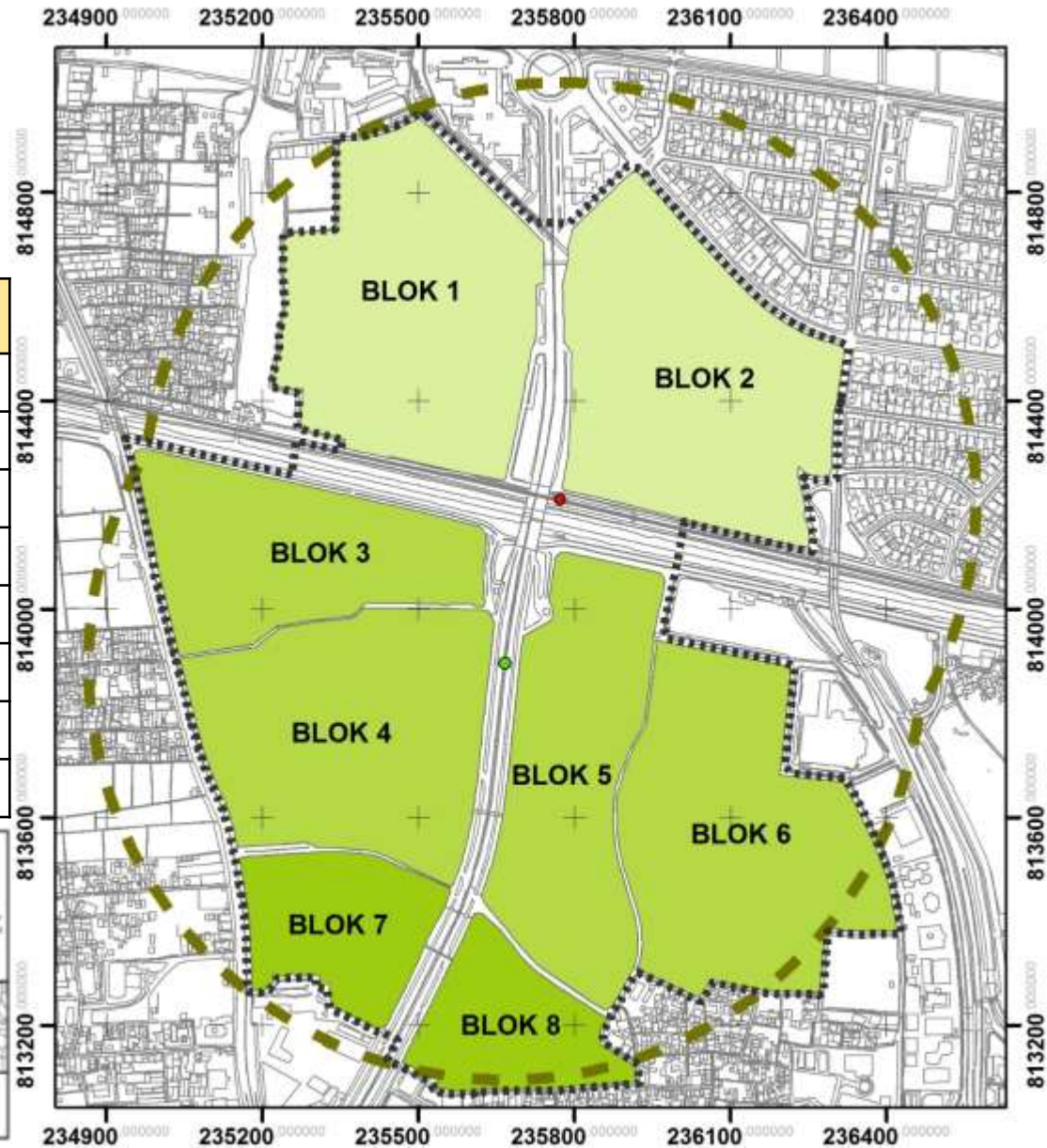
Sumber Peta:  
 BPNW DKI Jakarta 2010-2011  
 Survey Peta 2011

## STATISTIK DESKRIPTIF

## KEPADATAN KAWASAN KLB

Identifikasi  
karakteristik  
kawasan transit  
Dukuh Atas

BLOK	KLB RATA-RATA
1	1,8
2	1,3
3	3,4
4	3,1
5	3,3
6	2,6
7	4,9
8	4,5



Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota  
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Arahan Peningkatan Penerapan Konsep  
Transit Oriented Development (TOD)  
Pada Kawasan Dukuh Atas  
Jakarta

Peta 4.6 Koefisien Lantai Bangunan  
(KLB)  
Pada Wilayah Penelitian

**Legend**

- Batas Wilayah
- Deliniasi Kawasan Transit
- Stasiun Sudirman
- Halte Dukuh Atas

**KLB**

- 0.1 - 1.0
- 1.1 - 2.0
- 2.1 - 3.0
- 3.1 - 4.0
- 4.1 - 5.0

Skala 1:10.000

CoordBasis System: WGS 1984 UTM  
Zone 49J  
Projection: Transverse Mercator  
Datum: WGS 1984  
Units: Meter

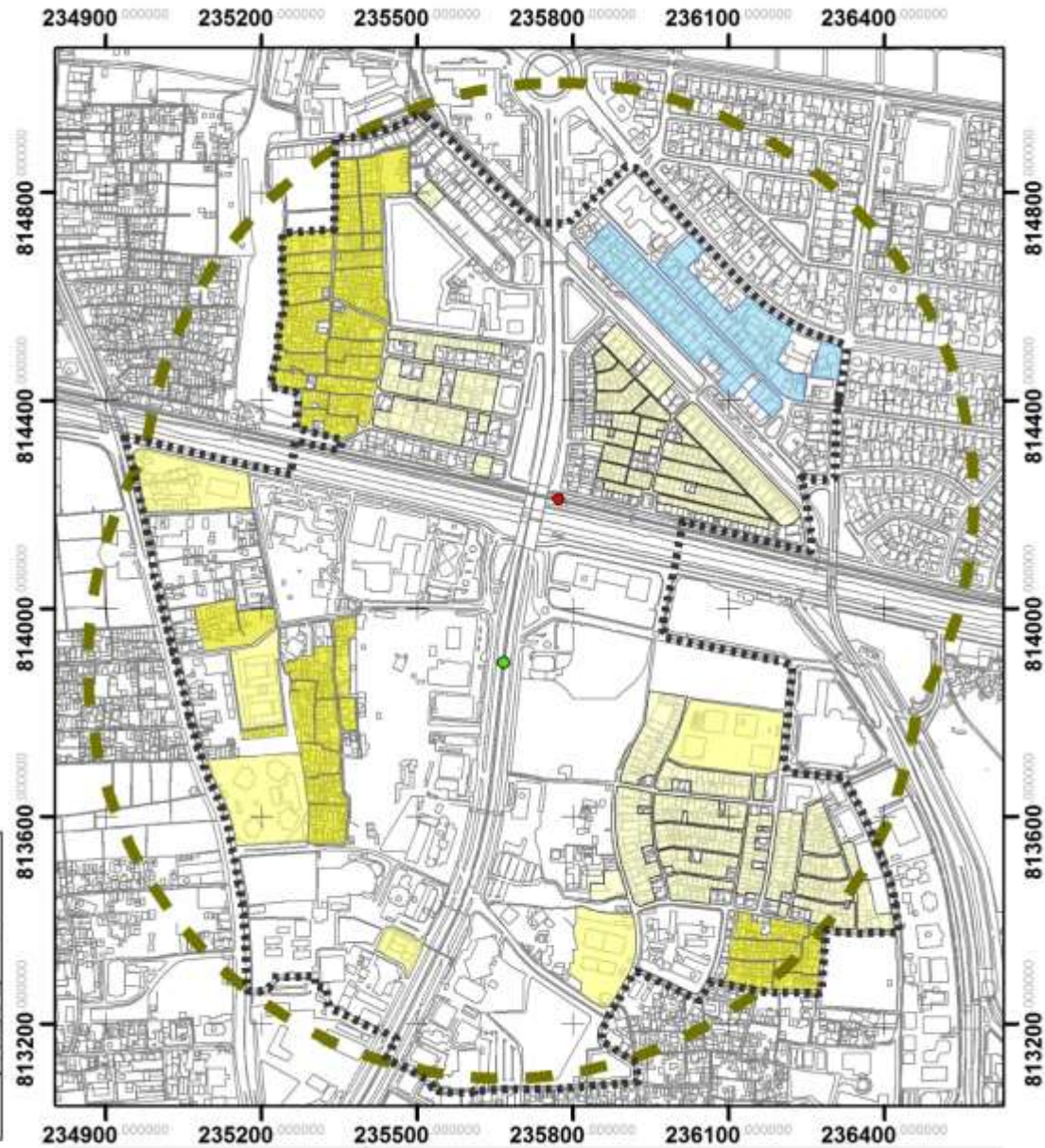
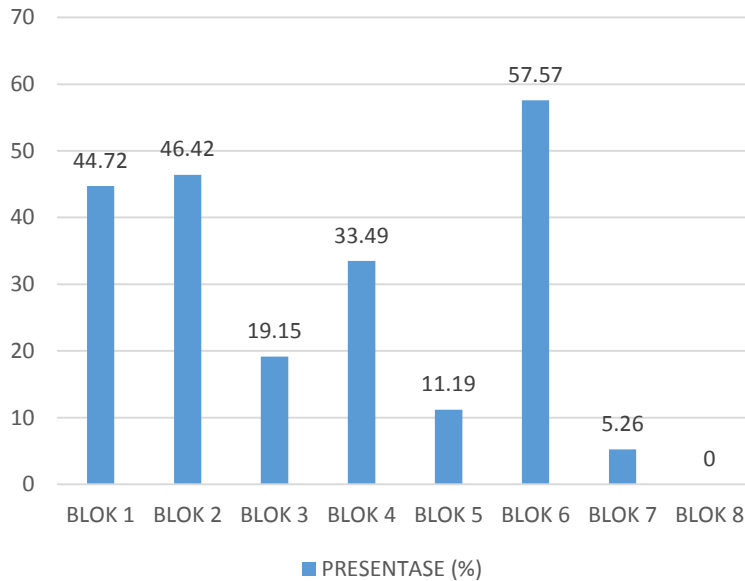
Source File  
D:\RA (2) Jenita\_2011\_0000  
Solusi\_Peta\_2011

Identifikasi karakteristik kawasan transit Dukuh Atas

## STATISTIK DESKRIPTIF

## PENGGUNAAN LAHAN BERCAMPUR RESIDENTIAL

PRESENTASE PENGGUNAAN LAHAN RESIDENTIAL(%)



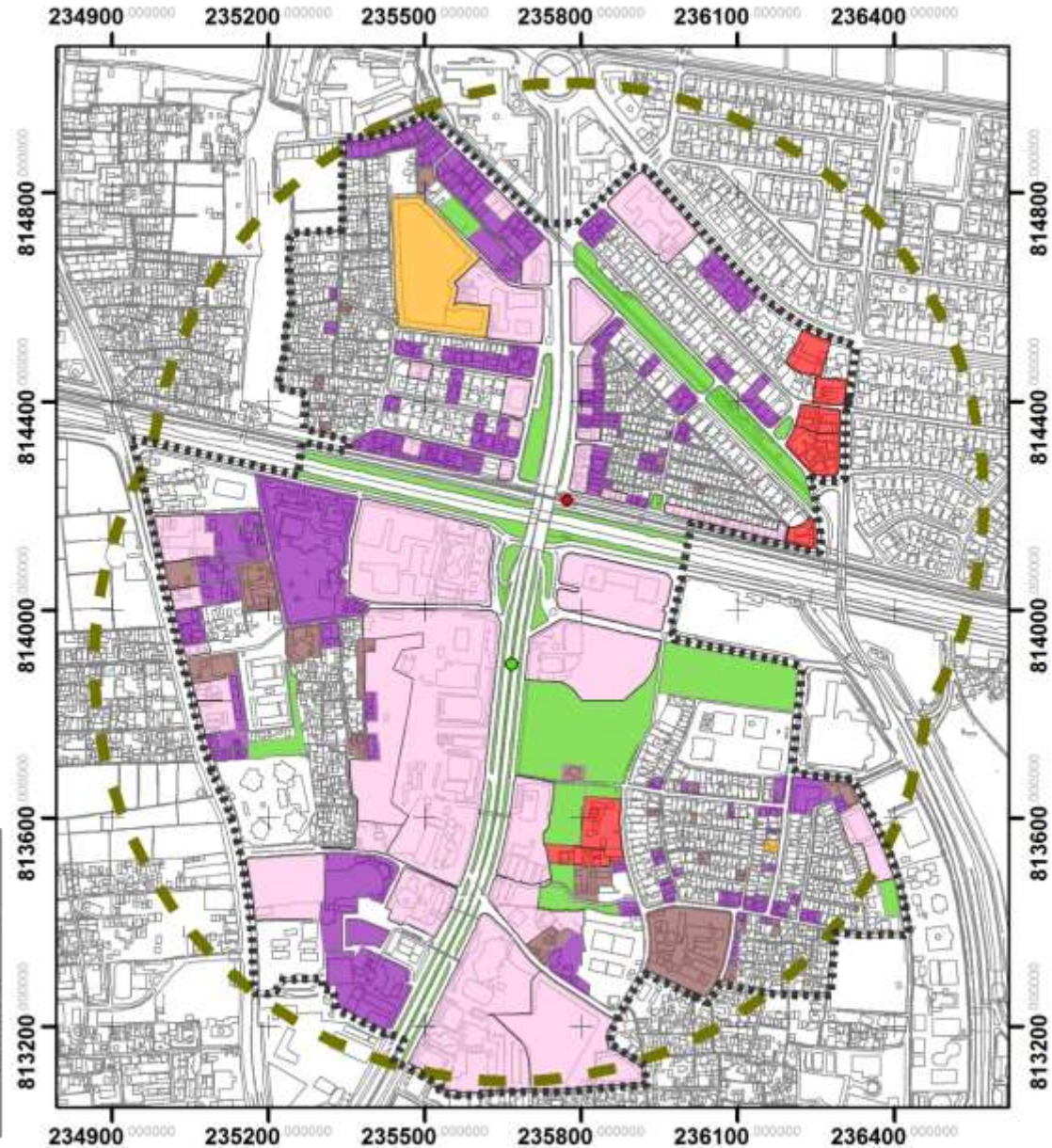
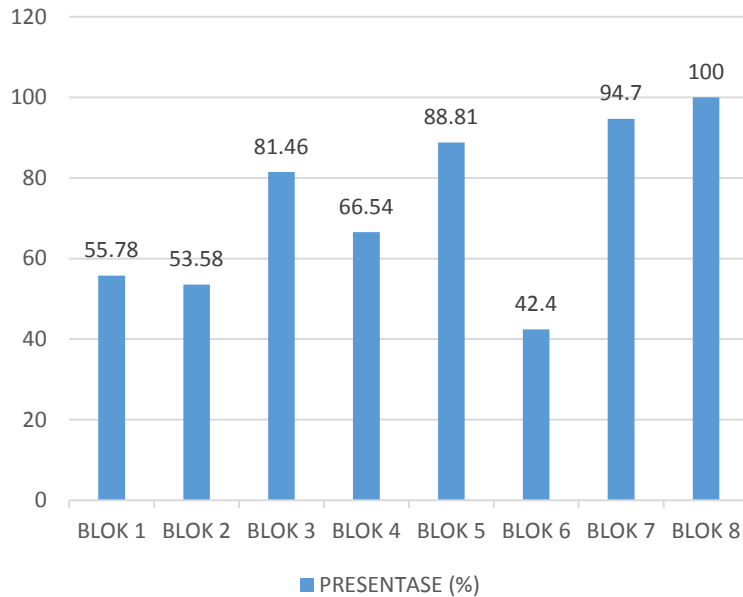
<p>Jurusan Perencanaan Wilayah &amp; Kota Fakultas Teknik Sipil &amp; Perencanaan Institut Teknologi Sepuluh Nopember</p>	<p><b>Legend</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Batas Wilayah</li> <li>Deliniasi Kawasan Transit</li> <li>Stasiun Sudirman</li> <li>Halte Dukuh Atas</li> </ul> <p><b>Penggunaan Lahan Residential</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>R.1</li> <li>R.2</li> <li>R.3</li> <li>R.4</li> </ul>	<p>Skala: 1:10,000</p> <p>Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49N Projection: Transverse Mercator Datum: WGS 1984 Units: Meter Scale: Meter</p>
<p>Arahan Peringkasan Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Dukuh Atas Jakarta</p>		<p>Source: Data: BAKOSURTANAL, Jakarta, 2010-2016 Survey: Pribadi, 2016</p>
<p>Peta 4.8 Penggunaan Lahan Residential Pada Wilayah Penelitian</p>		

Identifikasi karakteristik kawasan transit Dukuh Atas

## STATISTIK DESKRIPTIF

## PENGUNAAN LAHAN BERCAMPUR NON-RESIDENTIAL

PRESENTASE PENGGUNAAN LAHAN NON-RESIDENTIAL(%)



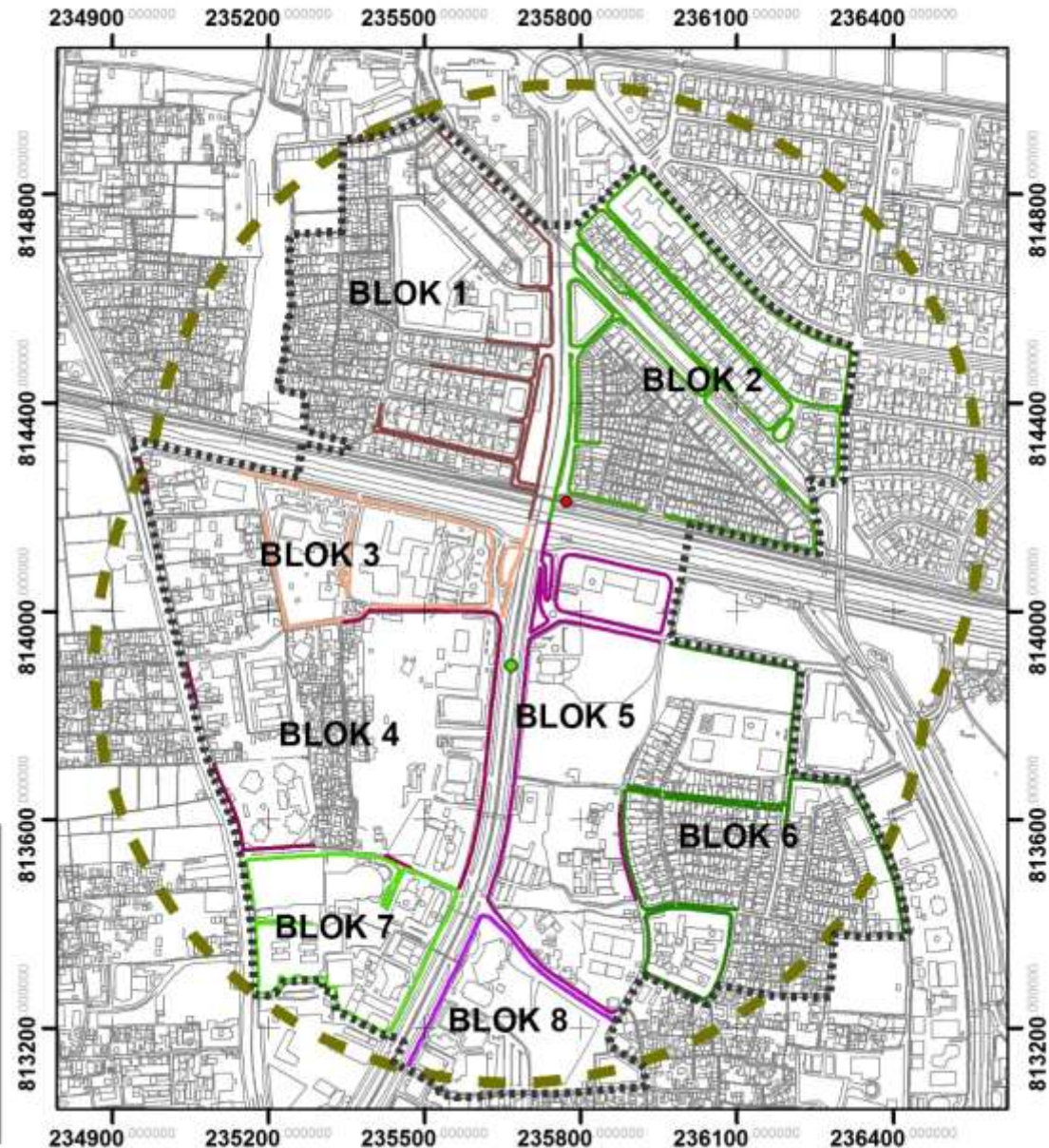
<p>Jurusan Perencanaan Wilayah &amp; Kota Fakultas Teknik Sipil &amp; Perencanaan Institut Teknologi Sepuluh Nopember</p>	<p><b>Legend</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Batas Wilayah</li> <li>Deliniasi Kawasan Transit</li> <li>Stasiun Sudirman</li> <li>Halte Dukuh Atas</li> </ul>	<p>Scale: 1:10,000</p> <p>Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 48N Projection: Transverse Mercator Datum: WGS 1984 Units: Meter</p>
<p>Arahan Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Dukuh Atas Jakarta</p>	<p><b>Penggunaan Lahan Non-Residential</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Perkantoran Pemerintah</li> <li>Perkantoran Swasta</li> <li>Perdagangan Jasa</li> <li>Campuran</li> <li>RTH</li> <li>Fasilitas Umum</li> </ul>	
<p>Peta 4.9 Penggunaan Lahan Non-Residential Pada Wilayah Penelitian</p>		<p>Sumber Peta: BTRW (2014) Jakarta 2012/2013 Survey Field 2010</p>

Identifikasi karakteristik kawasan transit Dukuh Atas

## STATISTIK DESKRIPTIF

## PEDESTRIAN FRIENDLY KETERSEDIAAN JALUR PEJALAN KAKI

Blok	Panjang (Meter)
1	2355,67
2	5418,8
3	1884,42
4	1336,13
5	1915,09
6	3084,79
7	1605,04
8	650,09



Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota  
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Arahan Peningkatan Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Dukuh Atas Jakarta

Peta 4.10 Ketersediaan Jalur Pejalan kaki Pada Wilayah Penelitian

**Legend**

- Batas Wilayah
- Deliniasi Kawasan Transit
- Stasiun Sudirman
- Halte Dukuh Atas

**Ketersediaan Jalur Pejalan kaki**

- blok 1
- blok 2
- blok 3
- blok 4
- blok 5
- blok 6
- blok 7
- blok 8

N

Skala: 1:10.000

Coordinate System: WGS 1984 UTM  
Zone: 48S  
Projection: Transverse Mercator  
Datum: WGS 1984  
Units: Meter

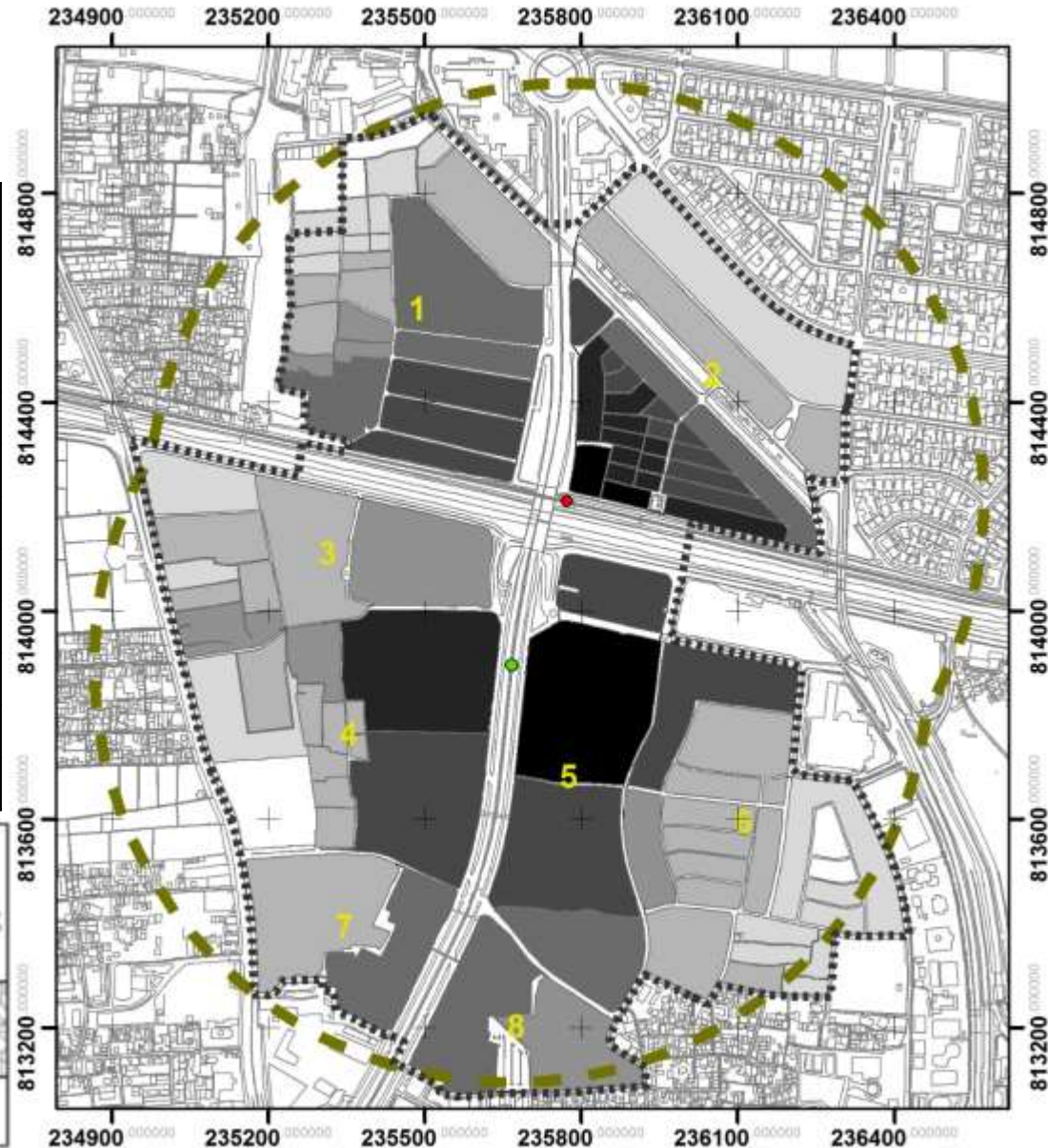
Sumber Peta: BSW UK Jakarta, BPA 2006  
Survei Peta 2011

## STATISTIK DESKRIPTIF

## PEDESTRIAN FRIENDLY KONEKTIFITAS JALUR PEJALAN KAKI

Identifikasi karakteristik 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
8	7	10	8,5



**Legend**

- Batas Wilayah
- Deliniasi Kawasan Transit
- Stasiun Sudirman
- Halte Dukuh Atas

**Konektifitas Jalur Pejalan kaki (menit)**

1 - 2	6.1 - 8
2.1 - 4	8.1 - 10
4.1 - 6	10.1 - 12
	12.1 - 14
	14.1 - 16

Scale: 1:15,000

Coordinate System: UTM, Zone 48Q  
Projection: Transverse Mercator  
Datum: WGS 1984  
Units: Meter

Source: Data: BPS, Jakarta 2018, 2019  
Copyright: 2019

Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota  
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

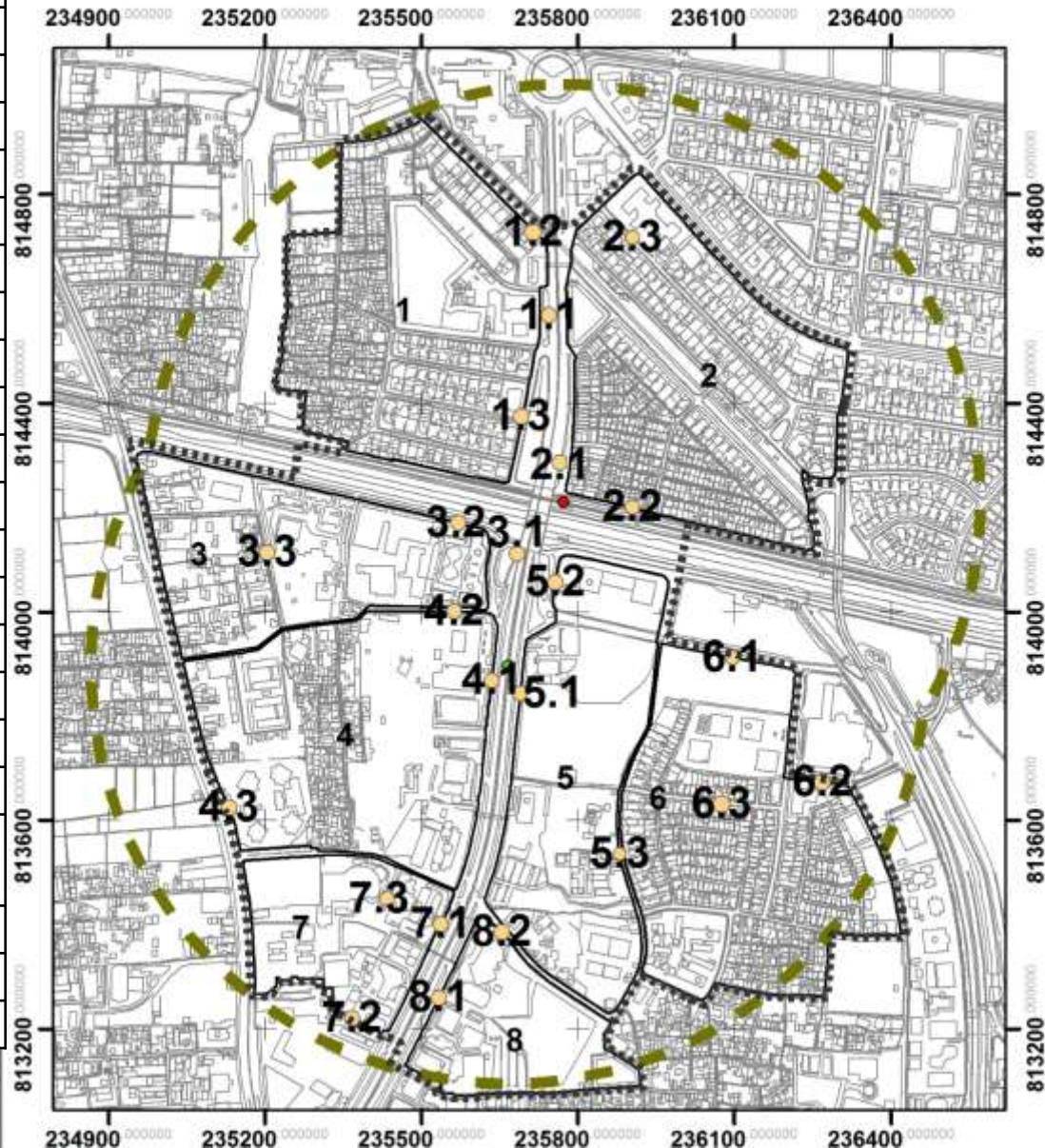
Arahan Peningkatan Penerapan Konsep  
Transit Oriented Development (TOD)  
Pada Kawasan Dukuh Atas  
Jakarta

Peta 4.11 Konektifitas Jalur  
Pejalan kaki  
Pada Wilayah Penelitian

# Hasi l dan Pembahasan

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

## PEDESTRIAN FRIENDLY DIMENSI JALUR PEJALAN KAKI





## STATISTIK DESKRIPTIF

## PEDESTRIAN FRIENDLY KONDISI JALUR PEJALAN KAKI

## LAMPIRAN F

Identifikasi  
karakteristik  
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
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
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

## STATISTIK DESKRIPTIF

## KEPADATAN KAWASAN KEPADATAN PENGGUNAAN LAHAN

### KEPADATAN PERUMAHAN

Blok	Kepadatan Perumahan (unit/ha)	Standard (Bangunan/ha)	Kesesuaian	Skor	Presentase Kesesuaian (%)
1	69	Minimal 110 unit / ha	Tidak sesuai	0	62,7
2	27		Tidak sesuai	0	24,5
3	111		Sesuai	1	100,9
4	396		Sesuai	1	360,0
5	197		Sesuai	1	179,1
6	67		Tidak sesuai	0	60,9
7	110		Sesuai	1	100,0
8	0		Tidak sesuai	0	0

Sumber: Hasil Analisis, 2016

## STATISTIK DESKRIPTIF

## KEPADATAN KAWASAN KEPADATAN PENGGUNAAN LAHAN

### KEPADATAN PEKERJA

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

Sumber: Hasil Analisis, 2016

## STATISTIK DESKRIPTIF

## KEPADATAN KAWASAN KEPADATAN PENGGUNAAN LAHAN

### JUMLAH PEKERJA

Blok	Jumlah Pekerja (Pekerja)	Standard (Pekerja)	Kesesuaian	Skor	Presentase Kesesuaian (%)
1	5.112	Minimal 7.500 pekerja / blok	Tidak Sesuai	0	68,2
2	5.923		Tidak Sesuai	0	79,0
3	10.089		Sesuai	1	134,5
4	16.673		Sesuai	1	222,3
5	15.335		Sesuai	1	204,5
6	1.423		Tidak Sesuai	0	19,0
7	11.305		Sesuai	1	150,7
8	9.552		Sesuai	1	127,4

Sumber: Hasil Analisis, 2016

## KEPADATAN KAWASAN

## STATISTIK DESKRIPTIF

Analisis Kesesuaian  
Karakteristik  
Kawasan Dukung  
Atas dengan  
Kriteria Konsep  
TOD

### Koefisien Dasar Bangunan (KDB)

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

Sumber: Hasil Analisis, 2016

## KEPADATAN KAWASAN

## STATISTIK DESKRIPTIF

Analisis Kesesuaian  
Karakteristik  
Kawasan Dukuh  
Atas dengan  
Kriteria Konsep  
TOD

### Koefisien Lantai Bangunan (KLB)

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

Sumber: Hasil Analisis, 2016

## PENGGUNAAN LAHAN BERCAMPUR

### STATISTIK DESKRIPTIF

Analisis Kesesuaian  
Karakteristik  
Kawasan Dukuh  
Atas dengan  
Kriteria Konsep  
TOD

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

### STATISTIK DESKRIPTIF

Analisis Kesesuaian  
Karakteristik  
Kawasan Dukuh  
Atas dengan  
Kriteria Konsep  
TOD

#### Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Blok	Presentase Jalur Pejalan Kaki Eksisting (%)	Standard (%)	Kesesuaian	Skor
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



## PEDESTRIAN FRIENDLY

### STATISTIK DESKRIPTIF

Analisis Kesesuaian  
Karakteristik  
Kawasan Dukuh  
Atas dengan  
Kriteria Konsep  
TOD

#### Konektifitas Jalur Pejalan Kaki

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

Sumber: Hasil Analisis, 2016

## Dimensi Jalur Pejalan Kaki

### STATISTIK DESKRIPSI

Blok	Kode	Lebar (meter)	Standard (meter)	Kesesuaian	Skor
1	1.1	6		Sesuai	1
	1.2	2			
	1.3	1			
2	2.1	2		Tidak Sesuai	0
	2.2	1,5			
	2.3	1			

## Kondisi Jalur Pejalan Kaki

Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan	Skor
1	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	2
2	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	2
3	Sesuai	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	1
4	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	2
5	Sesuai	Sesuai	Tidak Sesuai	2
6	Sesuai	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	1
7	Sesuai	Sesuai	Sesuai	3
8	Sesuai	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai	1

Sumber: Hasil Analisis, 2016

8	7.3	1,5			
	8.1	4,5		Tidak Sesuai	0
	8.2	1			

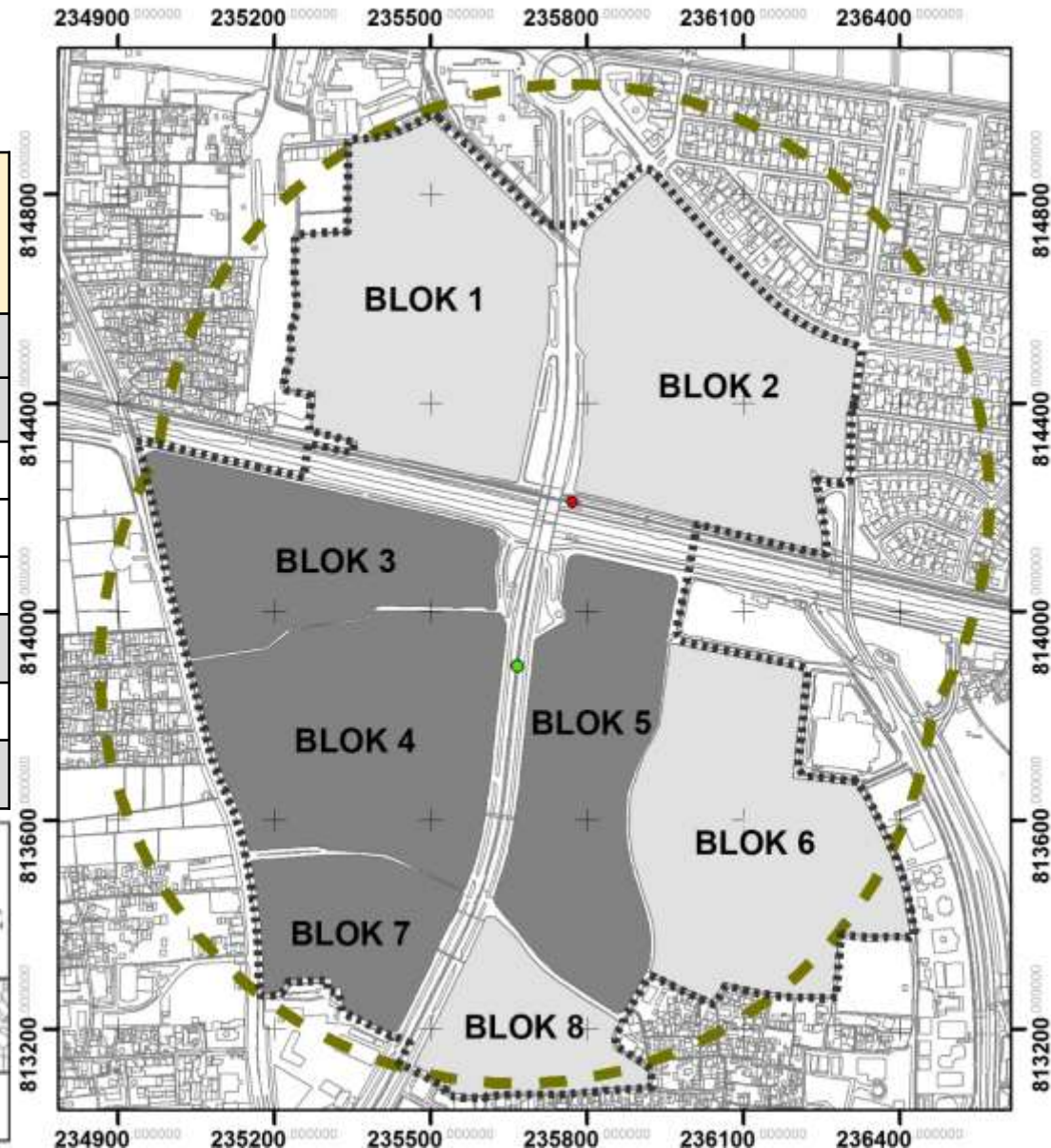
Analisis Kesesuaian Karakteristik Kawasan Dukuh Atas dengan Kriteria Konsep TOD

Analisis Kesesuaian Karakteristik Kawasan Dukuh Atas dengan Kriteria Konsep TOD

## SPATIAL QUERY

## PETA KESESUAIAN KEPADATAN KAWASAN

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



**Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota**  
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Arahan Peningkatan Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Dukuh Atas Jakarta

Peta 4.13 Kesesuaian Kepadatan Kawasan (Density) Pada Wilayah Penelitian

**Legend**

- Batas Wilayah
- Deliniasi Kawasan Transit
- Stasiun Sudirman
- Halte Dukuh Atas

**Kesesuaian Kepadatan Kawasan (Density)**

- Tidak Sesuai
- Sesuai

Scale: 1:10,000

Coordinate System: WGS 1984 UTM  
Zone 48S  
Projection: Transverse Mercator  
Datum: WGS 1984  
Units: Meter

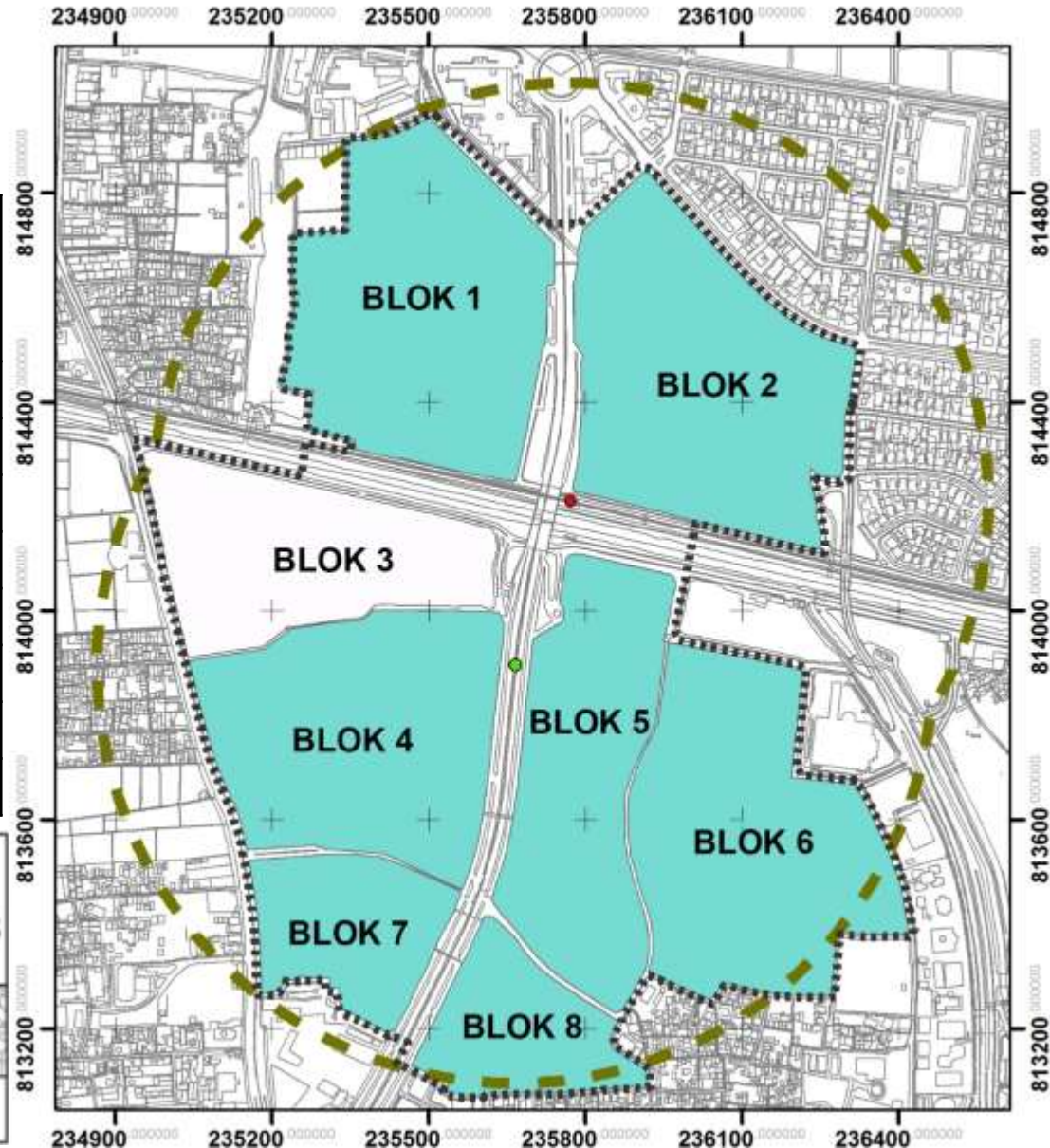
Source: Data: 2012

Analisis Kesesuaian Karakteristik Kawasan Dukuh Atas dengan Kriteria Konsep TOD

## SPATIAL QUERY

## PETA KESESUAIAN PENGGUNAAN LAHAN BERCAMPUR

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



Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota  
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Arahan Pengingat Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Dukuh Atas Jakarta

Peta 4.14 Kesesuaian Penggunaan Lahan Bercampur (Diversity) Pada Wilayah Penelitian

**Legend**

- Batas Wilayah
- Deliniasi Kawasan Transit
- Stasiun Sudirman
- Halte Dukuh Atas

**Kesesuaian Penggunaan Lahan Bercampur (Density)**

- Tidak Sesuai
- Sesuai

Skala: 1:15.000

Garis Lintang Selatan: 6°15' 00" LU  
Garis Bujur: 106°50' 00" BT  
Proyeksi: Transverse Mercator  
Datum: WGS 1984  
Units: Meter

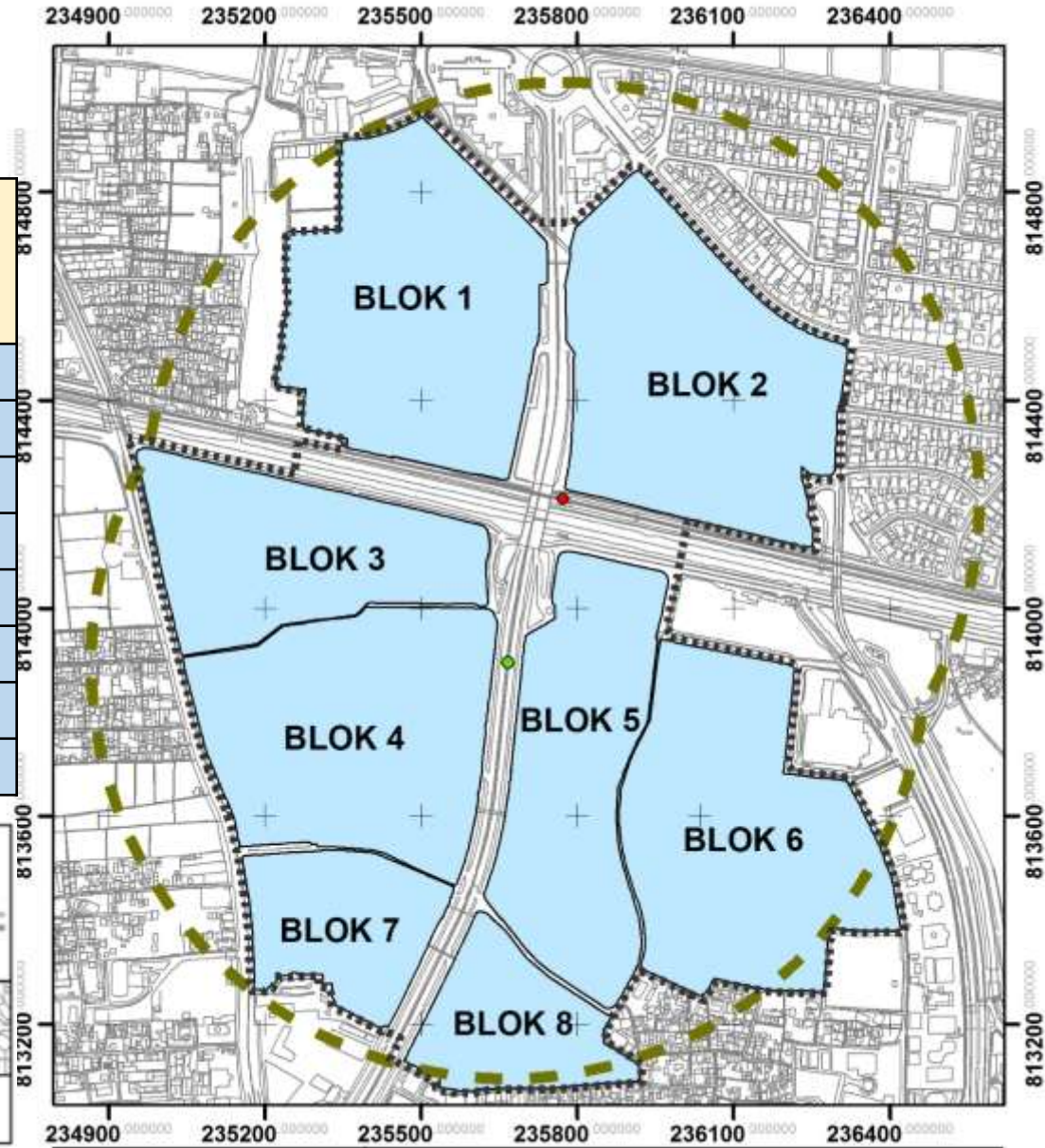
Sumber Peta: BPS (2010), Jakarta 2010  
Revisi: Februari 2016

Analisis Kesesuaian Karakteristik Kawasan Dukuh Atas dengan Kriteria Konsep TOD

## SPATIAL QUERY

## PETA KESESUAIAN PEDESTRIAN FRIENDLY

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



Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota  
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Arahan Peringatan Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Dukuh Atas Jakarta

Peta 4.15 Kesesuaian Pedestrian Friendly (Design) Pada Wilayah Penelitian

**Legend**

- Batas Wilayah
- Definisi Kawasan Transit
- Stasiun Sudirman
- Halte Dukuh Atas

**Kesesuaian Pedestrian Friendly (Design)**

- Tidak Sesuai

Scale: 1:15,000

North Arrow

Coordinate System: WGS 1984 UTM Zone 49Q  
Datum: WGS 1984  
Projection: Transverse Mercator  
Units: Meter

Source: Peta RENCANA Jabara 2010-2020  
Survey Tahun 2010

## KESESUAIAN PER INDIKATOR

Analisis Kesesuaian  
Karakteristik  
Kawasan Dukuh  
Atas dengan  
Kriteria Konsep  
TOD

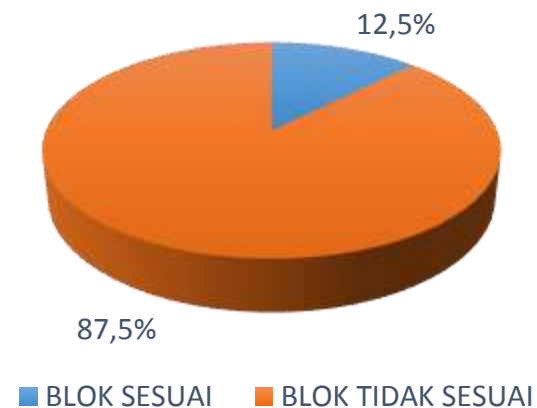
### KESESUAIAN KEPADATAN KAWASAN



### KESESUAIAN PEDESTRIAN FRIENDLY



### KESESUAIAN PENGGUNAAN LAHAN BERCAMPUR

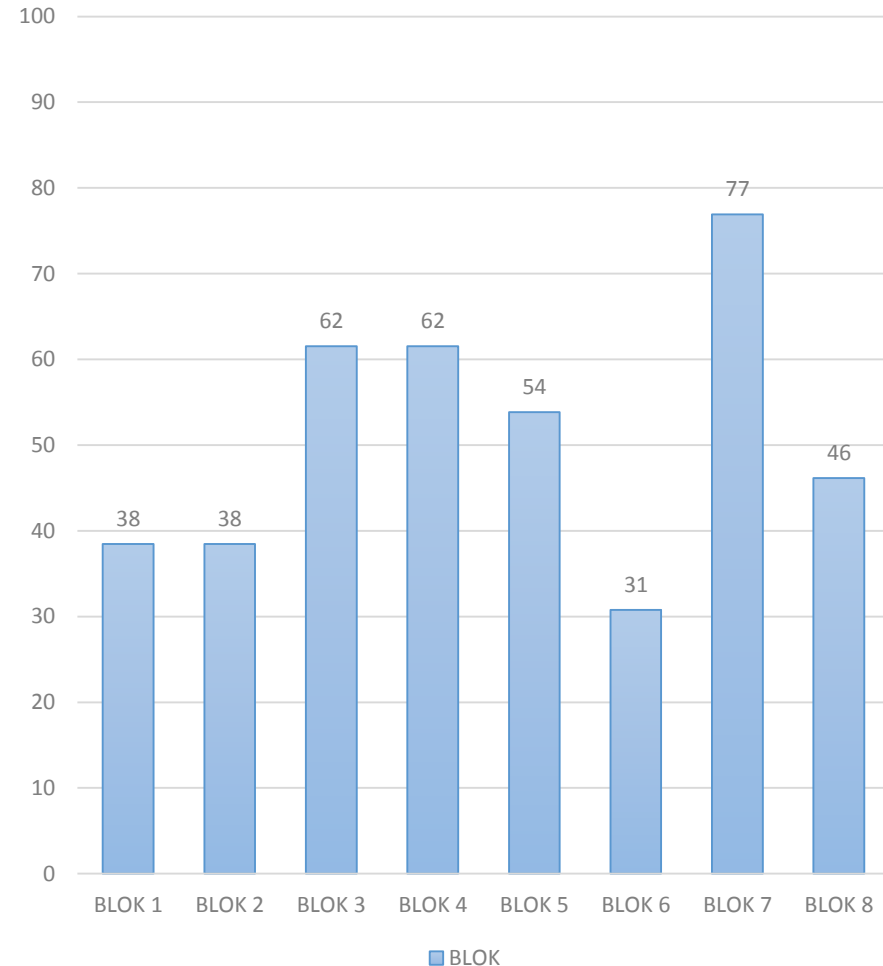


## KESESUAIAN PER INDIKATOR

Analisis Kesesuaian  
Karakteristik  
Kawasan Dukuh  
Atas dengan  
Kriteria Konsep  
TOD

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

PRESENTASE KESESUAIAN  
MASING-MASING BLOK TERHADAP  
KONSEP TOD (%)



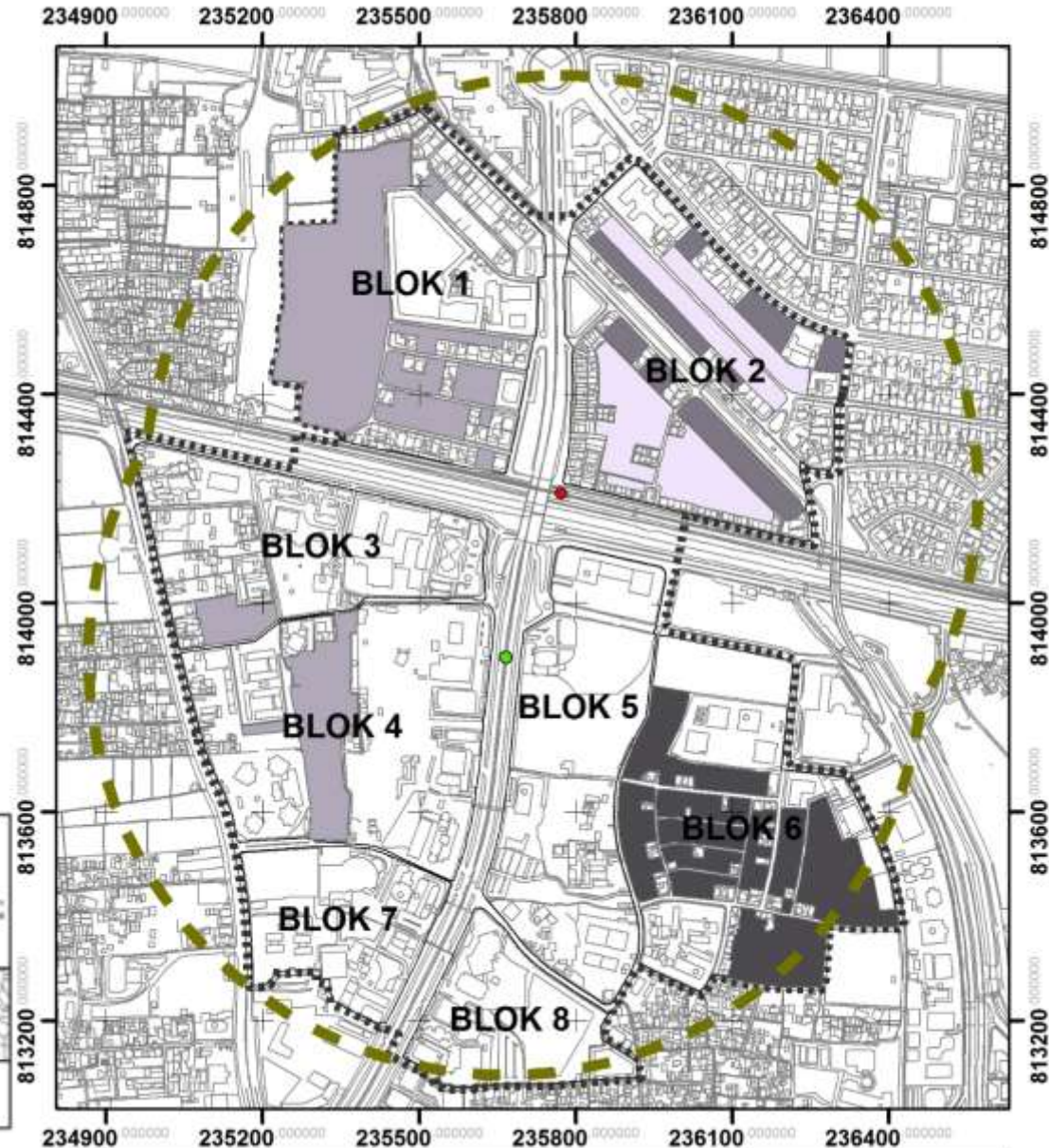
## DESKRIPTIF

## ARAHAN PENINGKATAN KEPADATAN KAWASAN (HAL. 198)

Arahan Peningkatan Pengembangan Konsep TOD Pada Kawasan Transit Dukuh Atas

1

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

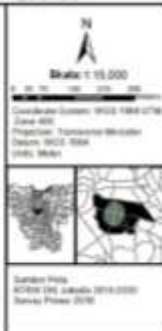


### Legend

- Batas Wilayah
- Deliniasi Kawasan Transit
- Stasiun Sudirman
- Halte Dukuh Atas

### Arahan 1 (Kepadatan Kawasan)

- Apartemen
- Dipertahankan
- Flat
- Rusunami



Sumber Peta: KIRDI (2010), Jakarta, 2010, 2010, 2010

Jurusan Perencanaan Wilayah & Kota  
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Arahan Peningkatan Penerapan Konsep  
Transit Oriented Development (TOD)  
Pada Kawasan Dukuh Atas  
Jakarta

Peta 4.16 Arahan 1  
Kepadatan Kawasan  
Pada Wilayah Penelitian

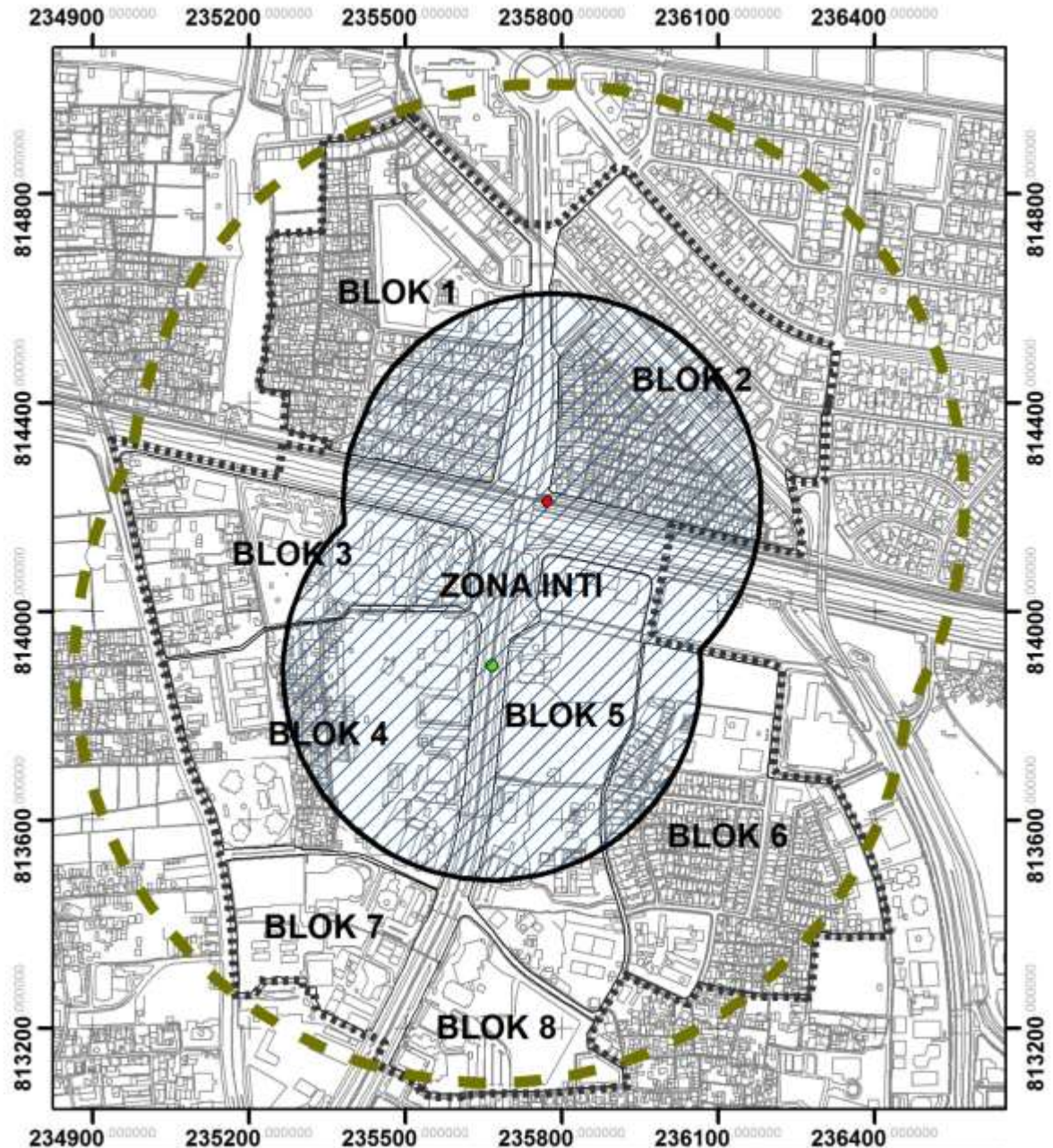


## DESKRIF

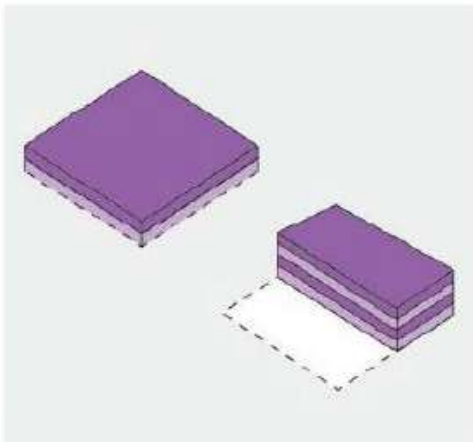
Arahan  
Peningkatan  
Pengembangan  
Konsep TOD Pada  
Kawasan Transit  
Dukuh Atas

2

Mengoptimalkan  
nilai KLB pada  
setiap blok



# Hasil dan Pembahasan



## DESKRIPTIF

## ARAHAN PENINGKATAN PENGUNAAN LAHAN BERCAMPUR (HAL.227)

Arahan  
Peningkatan  
Pengembangan  
Konsep TOD Pada  
Kawasan Transit  
Dukuh Atas

# 1

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

## Mengatur proporsi penggunaan lahan Blok 1, 3, 4, 5 dan blok 6

### *Mixed use building*

## Blok 1, 3, 4, 5, 6, 7 dan blok 8

Non-Residential >> Residential



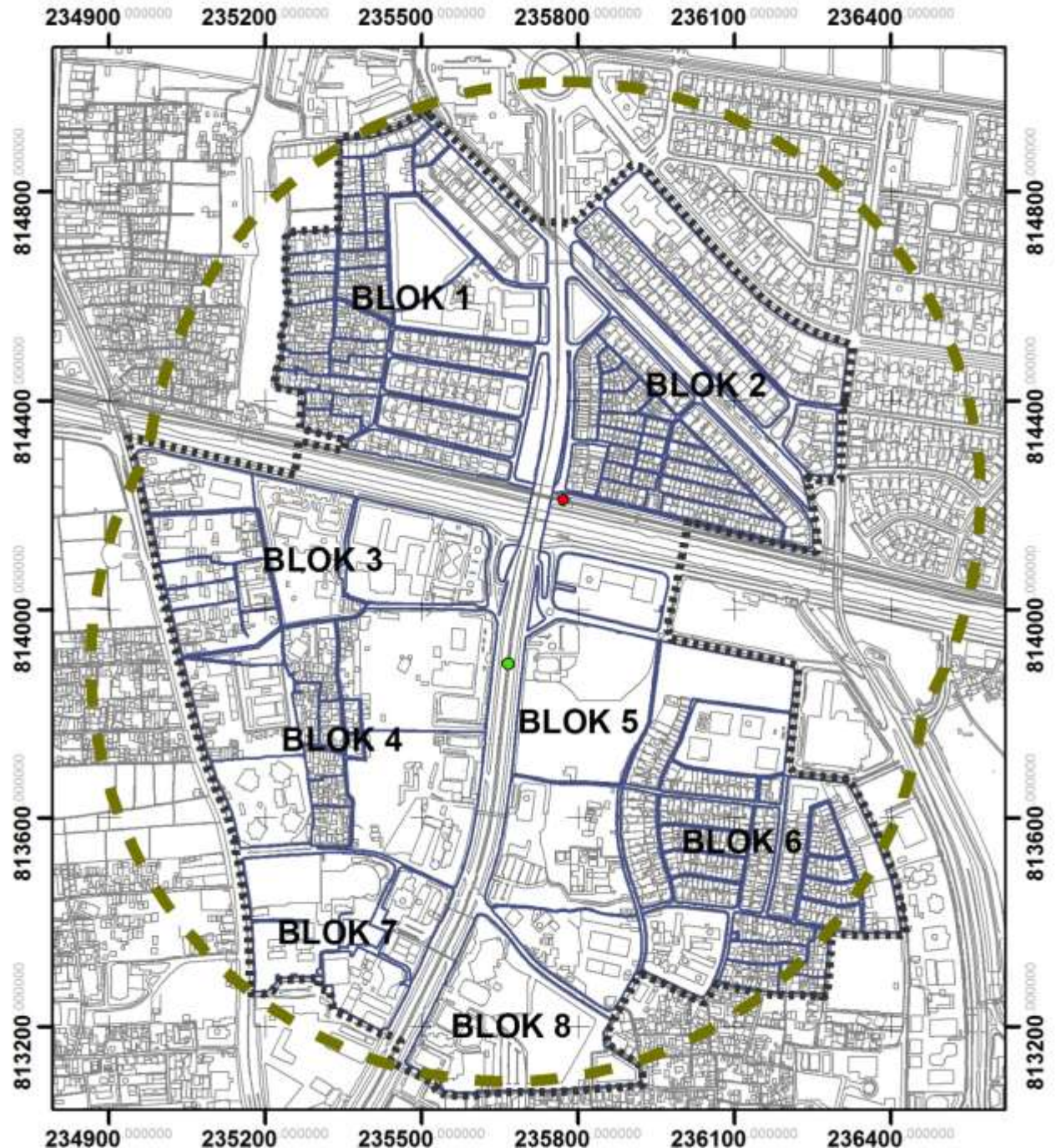
■ Residential ■ Non-residential



# DESK

1

Memfokuskan peningkatan panjang dan pengembangan jalur pedestrian yang menyeluruh di semua blok

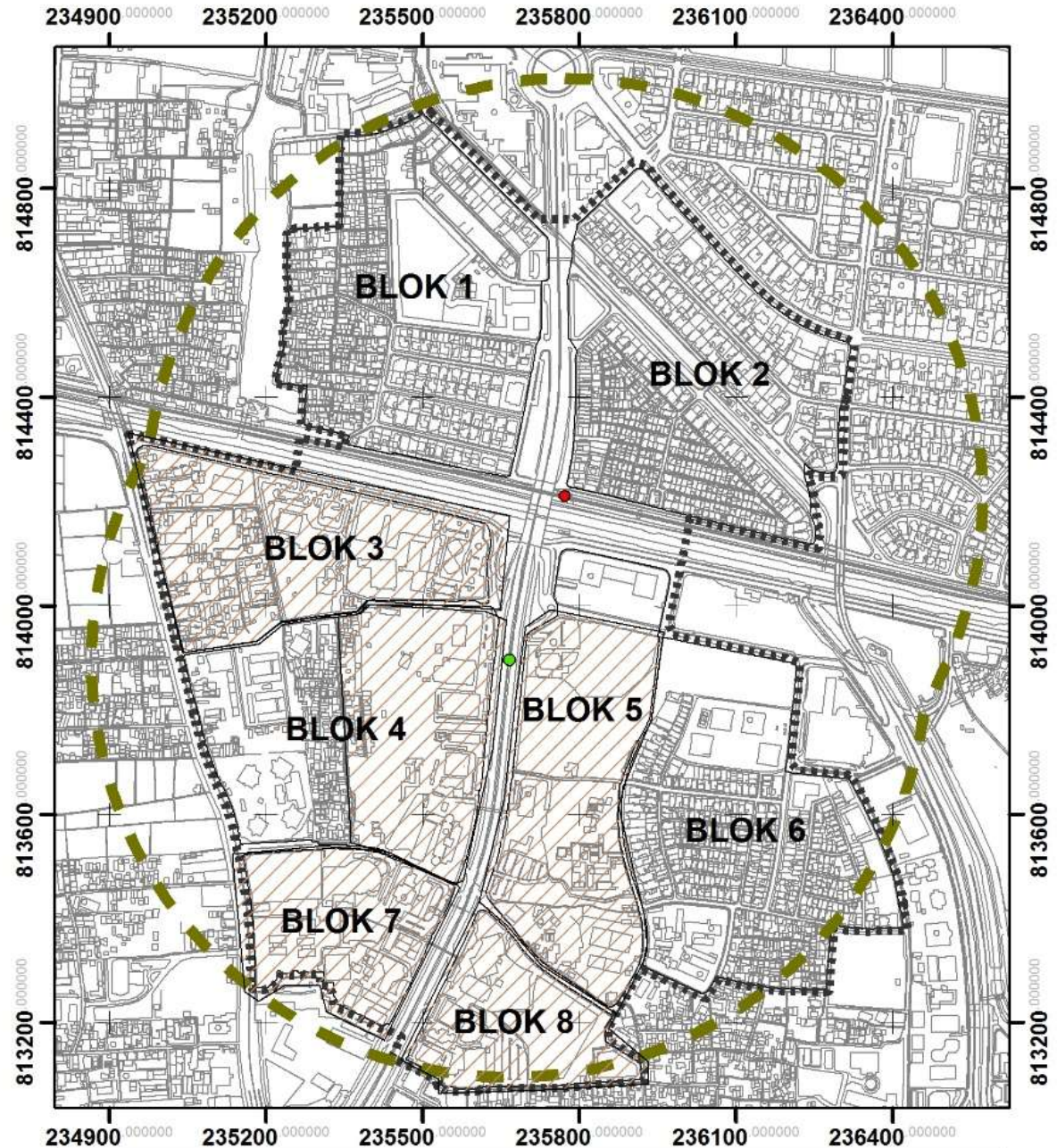


## DESKRIPSI

Arahan  
Peningkatan  
Pengembangan  
Konsep TOD Pada  
Kawasan Transit  
Dukuh Atas

2

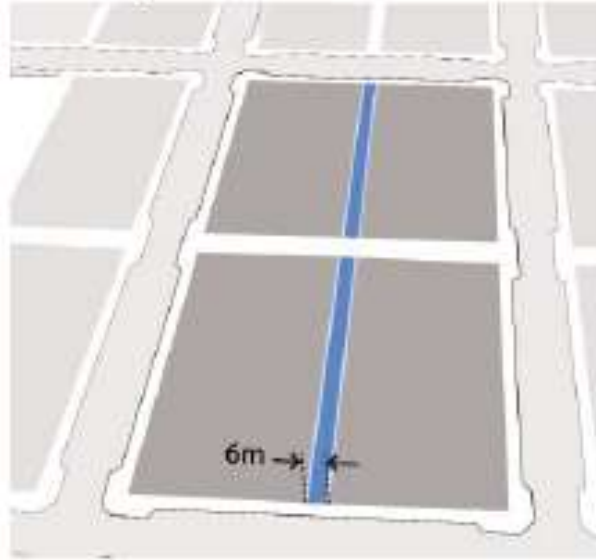
Menghilangkan pagar pembatas lahan yang terdapat pada setiap kavling dan membuat akses tembusan yang dikhususkan bagi pejalan kaki

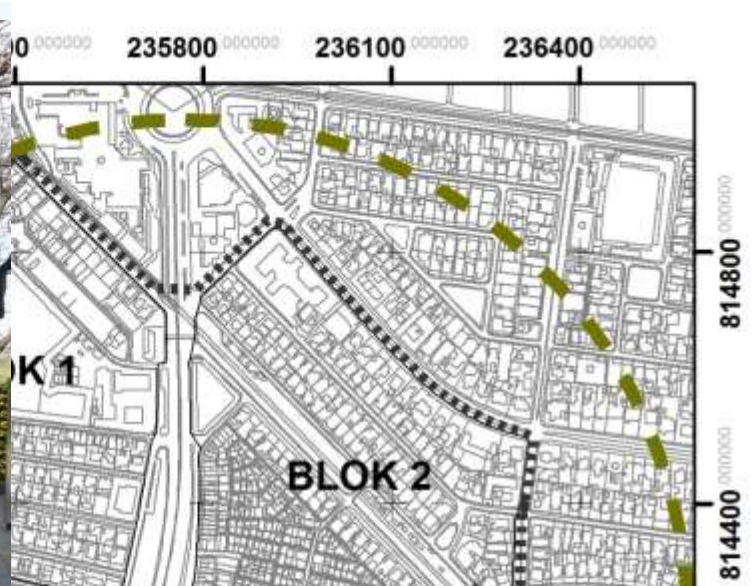


## DESKRIPTIF

## ARAHAN PENINGKATAN *PEDESTRIAN FRIENDLY*

Arahan  
Peningkatan  
Pengembangan  
Konsep TOD Pada  
Kawasan Transit  
Dukuh Atas





menyeragamkan  
dimensi jalur  
pejalan kaki  
berdasarkan  
jenis jalan dari  
konsep TOD

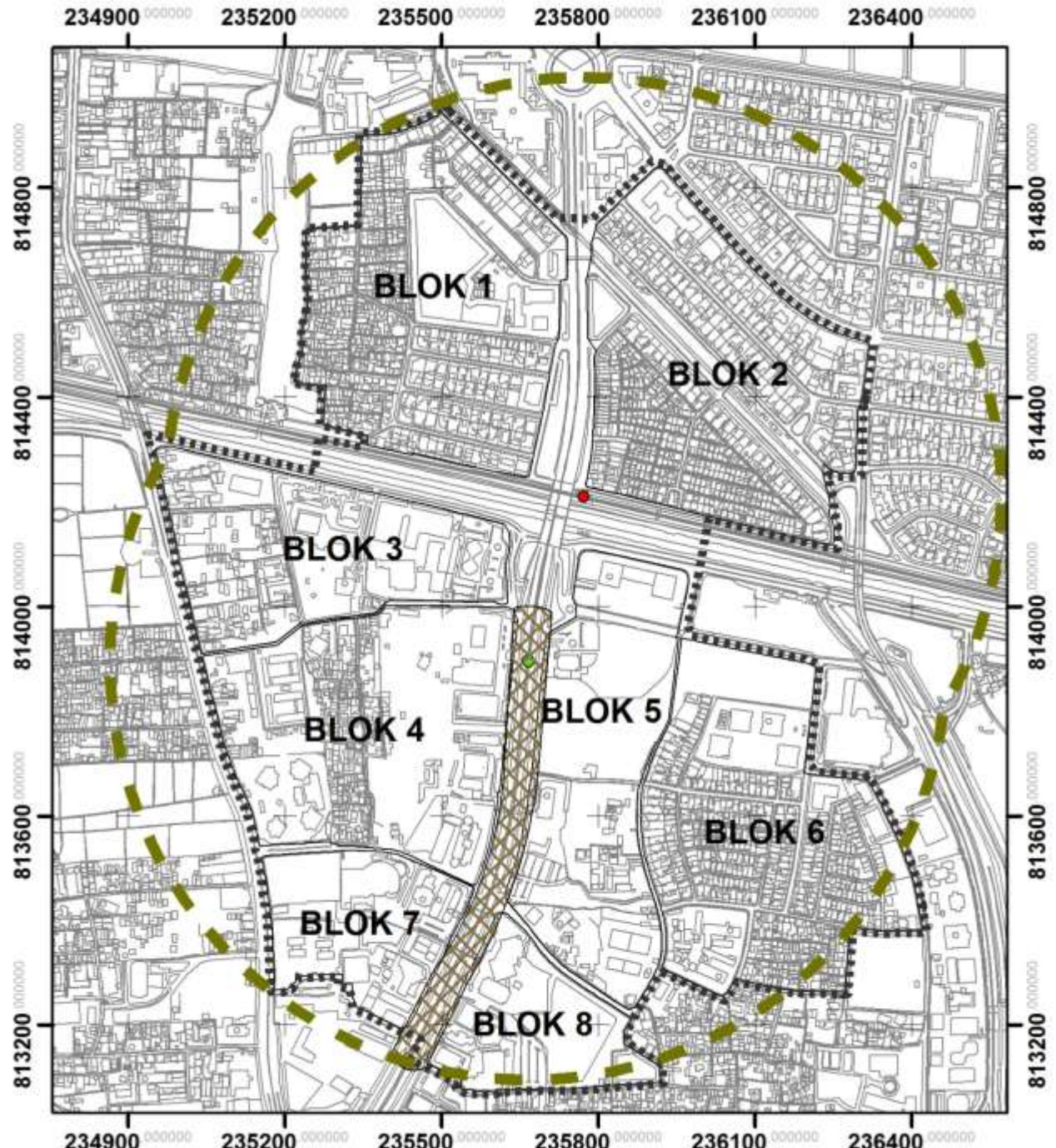


Karl Fjellstrom, itdp-china.org

# DESK

## 3

Mengoptimalkan dan menyeragamkan dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan jenis jalan dari konsep TOD





# Hasi I dan Pembahasan



**1. 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).**

**3.** 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.

**2. Tidak semua kriteria-kriteria konsep TOD dapat digunakan dan diterapkan** karena **ketidaksesuaiannya** dengan **karakteristik dan kondisi** dari kawasan transit Dukuh Atas

**Kepadatan Kawasan**

**50%**

**Penggunaan Lahan Bercampur**

**12,5%**

***Pedestrian Friendly***

**0%**

## 1. Arahkan Kepadatan Kawasan:

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

Pada **blok** yang masuk dalam zona inti (*core area*) akan diarahkan untuk menerapkan konsep **pelampauan nilai KLB**.

Sedangkan **blok** yang terletak **diluar zona inti** akan **diarahkan** untuk **meningkatkan nilai KLB** menjadi nilai **minimum KLB rata-rata**.

## 2. Arahan Penggunaan Lahan Bercampur:

Mendorong keragaman fungsi kawasan yang mendukung kegiatan pusat bisnis dengan mengintegrasikan dengan kawasan permukiman dengan mengatur kembali proporsi peruntukan lahan

Mengintegrasikan penggunaan-penggunaan lahan pada setiap bloknya dalam bentuk bangunan dengan penggunaan campuran (*mixed-use building*)

### **3. Arahannya Pedestrian Friendly: Pengembangan dan penambahan panjang jumlah jalur pejalan kaki**

**Menghilangkan pagar pembatas lahan yang terdapat pada setiap kavling dan membuat akses tembusan yang dikhususkan bagi pejalan kaki**

**Mengoptimalkan dan menyeragamkan dimensi jalur pejalan kaki berdasarkan konsep TOD dengan lebar yang seragam dan kontinu**

**Menyediakan fasilitas pejalan kaki yang dapat meningkatkan rasa aman, nyaman dan mudah untuk diakses**

**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.

**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.

**Peningkatan pelayanan baik dari frekuensi moda, sarana dan prasarana 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.

## **Diperlukan peninjauan kembali pada RDTRK DKI Jakarta**

penggunaan lahan disekitar kawasan yang diarahkan sebagai kawasan TOD. Hal tersebut supaya pengembangan kawasan transit berbass konsep TOD di Jakarta bisa sinkron dan terintegrasi dengan elemen regulasi yang mengatur tata ruang di kawasan tersebut.

## **Diperlukan peninjauan kembali pada RDTRK DKI Jakarta**

penggunaan lahan disekitar kawasan yang diarahkan sebagai kawasan TOD. Hal tersebut supaya pengembangan kawasan transit berbass konsep TOD di Jakarta bisa sinkron dan terintegrasi dengan elemen regulasi yang mengatur tata ruang di kawasan tersebut.

**Diperlukan studi lebih lanjut mengenai:** pengembangan kawasan transit di wilayah perkotaan yang termasuk dalam kategori kawasan cagar budaya.

**pengembangan kawasan transit di wilayah perkotaan yang termasuk dalam kategori kawasan cagar budaya.**

**konsep dari jaringan pedestrian pada kawasan transit Dukuh Atas kedepannya.**

**Kriteria Kepadatan Kawasan berdasarkan konsep TOD yang lebih menyeluruh untuk satu kawasan**

**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 Organization*. 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.

## **Buku, Jurnal, dan Artikel**

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

# DAFTAR PUSTAKA

## 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

## **Dokumen dan Standard**

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

ltdp-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.