

# Analisis Penerapan Konsep TOD pada Kawasan Dukuh Atas Jakarta

Nova Puspita Anggraini<sup>(1)\*</sup>, Zainul Anam At Tuqo <sup>(1)</sup>

\*nova@istn.ac.id

<sup>(1)</sup>Prodi Arsitektur, Institut Sains dan Teknologi Nasional

## Abstrak

Transit Oriented Development (TOD) merupakan konsep pengembangan kawasan perkotaan berbasis transportasi publik yang bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang lebih berkelanjutan dan terintegrasi. Kawasan Dukuh Atas, Jakarta Pusat, menjadi salah satu kawasan TOD yang dikembangkan dengan prinsip keterpaduan antar moda transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis efektivitas penerapan konsep TOD di Dukuh Atas dengan mengacu pada standar Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). Metode yang digunakan adalah pendekatan deskriptif kualitatif dengan analisis dan observasi lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun kawasan ini telah memiliki fasilitas transportasi publik yang cukup baik, masih terdapat beberapa aspek yang perlu diperbaiki, seperti infrastruktur pejalan kaki, pengelolaan parkir, dan konektivitas pesepeda.

**Kata-kunci:** keterhubungan, pejalan kaki, pesepeda, transit

## Pendahuluan

Perkembangan kota menghendaki adanya konektivitas yang tinggi antar bagian wilayah kotanya. Kemudahan dalam melakukan aktivitas perpindahan antar moda sudah menjadi umum di sebuah kota selayaknya pula Jakarta. Transit Oriented Development menjadi pilihan bagi pelayanan publik yang berkelanjutan. Fasilitas ini tidak hanya memadukan jaringan moda transportasi namun pula memberikan fasilitas pendukung bagi masyarakat kota dengan mobilitas tinggi. Salah satu fasilitas TOD yang dimiliki Jakarta adalah Kawasan Dukuh Atas. Tujuan pada penelitian ini adalah mengevaluasi kondisi TOD Dukuh Atas. Hal ini didasari oleh pertanyaan seperti apakah kondisi TOD Dukuh Atas? Sasaran pada penelitian ini adalah melakukan evaluasi terhadap kondisi TOD Dukuh Atas.

## Metode Penelitian

Pendekatan penelitian ini adalah Deskriptif kualitatif dengan metode observasi lapangan dan analisis data sekunder.

Data dikumpulkan melalui:

1. Observasi Langsung: Menganalisis infrastruktur pejalan kaki, fasilitas transportasi, dan pola pergerakan masyarakat.
2. Dokumentasi & Studi Literatur: Menggunakan data sekunder dari regulasi TOD, jurnal penelitian, dan kebijakan pemerintah.
3. Analisis Deskriptif: Membandingkan hasil observasi dengan standar ITDP yang digunakan. Lengkapi artikel dengan tabel, diagram, atau gambar yang diperlukan untuk penjelasan.

## Hasil dan Pembahasan

Evaluasi Berdasarkan Standar ITDP

**Tabel 1.** Kondisi Pejalan Kaki

| WALK   |   |
|--|---|
| Standar  | Kondisi   |
| Trotoar harus tersedia di kedua sisi jalan dengan lebar minimal 1,5-3 meter    | Pada kawasan penerapan TOD di dukuh atas terdapat banyak trotoar dengan luas yang cukup   |
| Penyeberangan pejalan kaki harus disediakan setiap 80-100 meter                | Di Jalan Tanjung Karang jarak antara penyeberangan sudah memenuhi kriteria, namun pada jalan blora tidak memenuhi kriteria  |
| Kecepatan kendaraan dibatasi 30 km/jam atau kurang                             | Kecepatan kendaraan di Kawasan dukuh atas tidak memiliki Batasan secara tertulis hanya ada batasan pada jalan Sudirman yang berhubungan langsung ke 2 jalan menuju Kawasan TOD, namun Kendaraanyang melewati 2 jalan tsb jalan di kecepatan 10-15km/jam di karenakan diameter jalan yang sempit |
| Tidak boleh ada hambatan (parkir liar, pedagang kaki lima) di jalur pedestrian | Terdapat banyak pedagang yang memenuhi trotoar dan Banyak pengendara motor  |
| Pencahayaan jalan dan fasilitas pendukung harus tersedia                       | Di kedua jalan memiliki fasilitas yang cukup baik seperti penerangan, disability path, dan halte untuk menunggu busway, namun minim fasilitas persampahan   |
| Setiap persimpangan ramah pejalan kaki dan pesepeda                            | Kondisi semua persimpangan ramah pejalan kaki dengan fasilitas penyeberangan namun tidak ada fasilitas pengguna sepeda  |
| Jalan buntu (dead-end streets) kecuali untuk pejalan kaki                      | Tidak terdapat jalan buntu, namun terdapat jalan tidak terdata di google maps yang merupakan jalan permukiman   |

| Connect   |   |
|---|---|
| Standar   | Kondisi   |
| Jalan-jalan dalam kawasan TOD harus membentuk jaringan yang padat ( <i>grid pattern</i> )       | Pada kawasan sudah memiliki jaringan grid yang cukup baik pada Kawasan yang berhubungan langsung dengan area TOD  |
| Tidak boleh ada blok atau kompleks dengan panjang lebih dari 150 meter tanpa akses pejalan kaki | Pada kawasan sekitar dan area TOD sudah cukup baik dalam implementasi akses pejalan kaki dari area komersial sampai ke area pemukiman sebagai jarak yang jauh untuk pedestrian dengan kontur dan kondisi pembangunan dan fasilitas yang ada |
| Transportasi umum harus memiliki headway (waktu tunggu) kurang dari 10 menit di jam sibuk       | Moda transportasi umum banyak pilihan seperti ojek online, busway dengan estimasi 20-30 menit   |
| Prioritas diberikan pada angkutan massal dibandingkan kendaraan pribadi                         | Akses angkutan massal banyak pilihan meskipun ada angkutan pribadi  |
| Desain halte / stasiun harus nyaman dan terintegrasi  | Kualitas dari stasiun KRL, LRT, busway cukup baik. Namun kurang diberikan tempat menunggu yang nyaman   |

**Tabel 3.** Kondisi Transit

| TRANSIT  |   |
|--|---|
| Standar  | Kondisi   |
| Masyarakat sekitar harus memiliki akses ke halte atau stasiun dalam jarak 400-800m | Akses menuju LRT dan KRL dan stasiun Sudirman sudah bisa memenuhi jarak 400-800m  |
| Waktu tunggu kendaraan umum kurang dari 10 menit di jam sibuk                      | Rata-rata waktu tunggu melebihi 10 menit di jam sibuk, hal ini bervariasi tergantung ketersediaan kendaraan umum dan kondisi jalan raya |

**Tabel 4.** Kondisi Pesepeda

| Cycle   |   |
|---|---|
| Standar   | Kondisi   |
| Jalur sepeda terproteksi dengan baik terutama pada jalan utama              | Akses menuju jalan sudirman sudah terdapat jalur sepeda dengan pembatas beton. Namun jalur sepeda dan motor hanya tersedia pada beberapa ruas jalan saja ditandai dengan cat hijau sehingga sering kali membahayakan pengguna sepeda dan sepeda motor |
| Jalur sepeda minimal lebar 2m dan dipisahkan dari kendaraan bermotor        | Jalur pesepeda memiliki lebar 2m dengan pembatas beton dan trotoar. Namun beberapa area banyak pengendara motor menggunakan jalur sepeda dan trotoar  |
| Fasilitas parker sepeda dekat TOD dan terintegrasi dengan transportasi umum | Terdapat bike lounge di Kawasan sekitar dukuh atas yang terintegrasi dengan stasiun Sudirman.   |
| Kecepatan kendaraan di Kawasan permukiman sekitar TOD dibatasi 20-30km/jam  | Terdapat kecepatan bervariasi hingga 30km/jam . kecepatan bisa melambat dikarenakan volume kendaraan yang tinggi.   |

Pada pengamatan lapangan ditemui adanya perhentian kendaraan umum terutama bus tidak memiliki halte. Memberikan peneduhan pada area tunggu busway untuk memberikan kenyamanan lebih pada penumpang, atau bisa dengan membuat halte busway.



**Gambar 1.** Contoh rekomendasi shelter bus  
 Sumber: Google

Dengan adanya pedagang kaki lima tentunya kita bisa dengan mudah mendapatkan akses makanan dan jajanan dengan mudah namun pedagang yang berjualan bebas di pinggir jalan juga bisa mengganggu aktifitas, maka dari itu pedagang kaki lima harus di tertibkan dengan memberikan area sendiri atau memberikan batasan berjualan.



**Gambar 2.** Kondisi PKL  
 Sumber: dok pribadi

Dengan banyaknya pedagang kaki 5 yang berada di sekitar kawasan mulai dari Jl. Blora sampai Jl. Tanjung Karang, ketersediaan tempat sampah umum tidak mencukupi sehingga bisa di lihat di dokumentasi di atas banyak sampah yang menumpuk di pinggir jalan yang mengganggu dari segi visual sampai kesehatan masyarakat sekitar.



**Gambar 3.** Kondisi PKL  
 Sumber: dok pribadi

Akses jalur sepeda bisa diperlebar untuk memfasilitasi pengendara sepeda untuk menjaga keamanan dan memberikan akses langsung ke tujuan yang lebih beragam. Pada pengembangan jalur sepeda akan bermula ke jalan Blora dan jalan Tanjung Karang.



**Gambar 4.** Analisa penerapan jalur sepeda  
Sumber : google.maps

Kawasan parkir memakan lahan yang tidak sedikit mengakibatkan berkurangnya efisiensi lahan di kawasan dengan membuat lahan tersebut menjadi gedung parkir dapat mengurangi luas area yang dibutuhkan untuk lahan parkir dengan kapasitas kendaraan yang sama bahkan lebih banyak, dan mengalih fungsikan lahan yang tersisa menjadi fasilitas pendukung lainnya.



**Gambar 5.** penerapan parkir  
Sumber : google

Optimalisasi fungsi parkir di kawasan bisa dengan pembangunan gedung parkir yang bisa menggabungkannya dengan parkir basement yang bisa menambah efisiensi lahan parkir dengan luas kawasan yang sama namun bisa menampung kendaraan yang jauh lebih banyak.

## Kesimpulan

Penerapan TOD di kawasan Dukuh Atas telah berjalan cukup baik, namun masih perlu dilakukan perbaikan dalam aspek konektivitas, pedestrian.

## Daftar Pustaka

- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press.
- Dittmar, H., & Ohland, G. (2004). *The New Transit Town: Best Practices in Transit-Oriented Development*. Island Press.
- Litman, T. (2021). *Evaluating Transportation Land Use Impacts*. Victoria Transport Policy Institute. Retrieved from [www.vtpi.org](http://www.vtpi.org)
- Nasution, A. D., & Zahrah, W. (2018). Walkability in the City Center of Medan Based on Pedestrian Perceptions. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 202, 214-223.
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2022). *Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) 2022-2042*. Dinas Perhubungan DKI Jakarta.
- PT MRT Jakarta. (2021). *Laporan Tahunan MRT Jakarta 2021*. Retrieved from [www.jakartamrt.co.id](http://www.jakartamrt.co.id)
- Transit Oriented Development Institute. (2020). *What is TOD?* Retrieved from [www.tod.org](http://www.tod.org) ITDP TOD Standard 2017. TOD Standard 3.0 Retrieved from <https://itdp-indonesia.org/>