

PENILAIAN PENERAPAN KONSEP TOD PADA KAWASAN TOD DUKUH ATAS JAKARTA

**Amar Fikri Sanubari ¹⁾, Agus Budi Purnomo ^{2)*}, Punto Wijayanto ³⁾,
Kasya Nasika Puspitahidayat ⁴⁾**

^{1,2,3,4)} Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Trisakti

**Corresponding Author*: agusbudi@dnet.net.id

Diterima: 20 September 2025	Revisi: 1 Oktober 2025	Disetujui: 1 Oktober 2025	Terbit: Oktober 2025
-----------------------------	------------------------	---------------------------	----------------------

ABSTRAK

Pertumbuhan jumlah penduduk di Indonesia, khususnya di Kota Jakarta, memberikan tekanan besar terhadap kebutuhan transportasi dan aksesibilitas yang mudah menuju berbagai lokasi. Tingginya kepadatan penduduk dan dominasi penggunaan kendaraan pribadi telah menimbulkan permasalahan kepadatan lalu lintas yang signifikan. Data menunjukkan bahwa dari 47,5 juta pergerakan orang di Jakarta, sekitar 39,16% merupakan pengguna kendaraan bermotor aktif, sedangkan hanya 24% masyarakat yang aktif menggunakan transportasi umum. Sebagai respons terhadap permasalahan ini, konsep Transit Oriented Development (TOD) hadir sebagai pendekatan perencanaan yang mengintegrasikan transportasi dan penggunaan lahan dengan tujuan memaksimalkan efisiensi angkutan umum serta mendukung mobilitas berjalan kaki dan bersepeda. TOD mengedepankan pembangunan kawasan di sekitar titik transit dengan meningkatkan aksesibilitas, konektivitas, dan kepadatan pemanfaatan lahan guna memperbaiki permukiman kota dan penggunaan moda transportasi massal. Penelitian ini mengevaluasi penerapan prinsip-prinsip TOD pada Kawasan Dukuh Atas di Jakarta berdasarkan standar 3.0 yang dikeluarkan oleh Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). Metode kuantitatif digunakan dengan penilaian terhadap 25 metrik yang mencakup 8 prinsip utama TOD. Berdasarkan hasil penilaian yang dilakukan kawasan TOD Dukuh Atas memiliki poin 73/100 yang mana sudah masuk dalam kategori kawasan tod dengan peringkat Silver.

Kata Kunci: *Transit Oriented Development, Transportasi, Kepadatan, Berjalan Kaki*

I. PENDAHULUAN

Peningkatan jumlah penduduk di Indonesia setiap tahunnya memberikan dampak langsung terhadap kebutuhan transportasi dan akses menuju lokasi tujuan yang mudah khususnya Kota yang memiliki tingkat kepadatan yang tinggi seperti Kota Jakarta. Dengan adanya kebutuhan tersebut banyak menimbulkan masalah, seperti banyaknya penggunaan kendaraan pribadi seperti motor, dan mobil yang menambah kepadatan di Kota Jakarta.

Menurut Jakartamrt.co.id dengan total 47,5 juta pergerakan orang di Kota Jakarta 39,16% dari data tersebut atau sekitar 18,6 juta Masyarakat kota Jakarta merupakan pengguna kendaraan bermotor aktif, sedangkan sumber data yang sama

menyatakan bahwa pengguna transportasi umum hanya sekitar 24% atau sekitar 11,42 juta orang saja yang secara aktif menggunakan transportasi umum.

Menurut Jakarta Property Institute (JPI) 2022 di Kota Jakarta pula persentase hunian terbangun 40% yang mayoritas merupakan rumah tapak, hal ini menandakan dan memperkuat terhadap pentingnya respon terhadap permasalahan kepadatan yang berlebih di Kota Jakarta ini.

Transi Oriented Development (TOD) merupakan langkah yang tepat terkait perencanaan lanjut kota, yang mana TOD merupakan pendekatan terhadap perencanaan transportasi dan penggunaan lahan yang membuat penggunaan jalan kaki, bersepeda, dan angkutan umum menjadi nyaman dan diinginkan, dan yang memaksimalkan efisiensi layanan angkutan umum yang ada dengan memfokuskan pembangunan di sekitar stasiun dan halte angkutan umum. (Hrelja 2020)

Sejalan dengan hal diatas PT. MRT sudah mengembangkan Kawasan berorientasi transit untuk merespon terhadap permasalahan yang ada serta mendukung terkait rancangan peremajaan kota oleh Pemprov DKI Jakarta. Terkait hal ini perencanaan pertama terkait konsep Kawasan berorientasi transit pertama yang dilakukan adalah Kawasan TOD Dukuh Atas yang dimulai pada tahun 2018.

Berkaitan dengan hal diatas, tentang rancangan Kawasan TOD Dukuh Atas yang sudah dibangun, penulis ingin mengevaluasi terkait penerapan prinsip TOD pada Kawasan Dukuh Atas dengan standart 3.0 yang dikeluarkan oleh Institute for Transportation & Development Policy (ITDP).

II. STUDI PUSTAKA

Berdasarkan pergub DKI no 107 tahun 2020 Pembangunan Berorientasi Transit adalah pengembangan Kawasan di sekitar titik transit yang berorientasi pada kemudahan pergerakan dan perpindahan orang, peningkatan aksesibilitas dan konektivitas kawasan, pembauran kegiatan, pemanfaatan lahan yang padat dalam rangka peremajaan kota dan peningkatan penggunaan angkutan umum massal.

Selanjutnya menurut Ayuningtias, 2019 (dalam Penerapan Berorientasi Transit di Kawasan Transit Blok M, Jakarta Selatan, Giffary 2022) mengatakan bahwa Pembangunan Berorientasi Transit adalah pengembangan Kawasan di sekitar titik transit yang berorientasi pada kemudahan pergerakan dan perpindahan orang, peningkatan aksesibilitas dan konektivitas kawasan, pembauran kegiatan, pemanfaatan lahan yang padat dalam rangka peremajaan kota dan peningkatan penggunaan angkutan umum massal.

Sedangkan menurut Ibrahim, 2022 (dalam Planning Transit-Oriented Development (TOD): A systematic literature review of measuring the Transit-Oriented Development levels) mengatakan bahwa TOD dianggap sebagai cara untuk memperpadatkan lingkungan, mengurangi kemacetan, dan meningkatkan aksesibilitas serta pilihan transportasi melalui pengelompokan dan pencampuran penggunaan lahan.

Dengan demikian, penulis menarik kesimpulan bahwa Transit-Oriented Development (TOD) adalah pembangunan kawasan di sekitar titik transit yang memudahkan pergerakan orang, meningkatkan akses dan konektivitas, serta memanfaatkan lahan secara padat untuk mendukung angkutan umum massal. TOD juga mengintegrasikan desain kota agar mudah dijangkau dengan berjalan kaki atau bersepeda, serta memastikan transportasi yang efisien, ramah lingkungan, inklusif, dan berkelanjutan demi kesejahteraan dan keamanan kota.

Dari pengertian tersebut penulis juga mendapati data terkait kawasan berorientasi transit, yaitu berupa prinsip-prinsip kawasan tod, yaitu:

- Berjalan kaki (*Walk*) membangun lingkungan yang mendukung kegiatan berjalan kaki.
- Bersepeda (*Cycle*) memberikan prioritas kepada jaringan transportasi tidak bermotor.
- Menghubungkan (*Connect*) menciptakan jaringan jalan dan jalur pejalan kaki yang padat.
- Angkutan umum (*Transit*) menempatkan pembangunan di dekat jaringan angkutan umum.
- Campuran (*Mix*) merencanakan pembangunan dengan tata guna lahan, pendapatan, dan demografi.
- Memadatkan (*Densify*) mengoptimalkan kepadatan dan menyesuaikan kapasitas angkutan.
- Merapatkan (*Compact*) membangun wilayah-wilayah dengan jarak kebutuhan perjalanan yang pendek.
- Beralih (*Shift*) meningkatkan mobilitas melalui penataan parkir dan kebijakan.

III. METODE

Metode yang digunakan oleh penulis adalah metode kuantitatif dengan penggunaan tabel nilai yang berisi 25 metrik yang berada didalam 8 prinsip tod yang dikeluarkan *Institute for Transportation and Department Policy* (ITDP) berupa standart 3.0. yang didalamnya terdapat butir yang disebar disetiap metrik dengan jumlah 100 seperti Tabel 1.

Tabel 1. Penilaian Metrik Berjalan Kaki (*Walk*) Kawasan TOD

Berjalan Kaki (<i>Walk</i>)		
Sasaran	Metrik	Poin
Sasaran 1. Jalur Pejalan Kaki yang nyaman dan aman dengan Infratuktur yang lengkap serta dapat diakses dengan mudah	1.A.1 Jalur pejalan kaki	3
	1.A.2 Penyebrangan pejalan kaki	3
Sasaran 2. Infrastruktur pejalan kaki aktif dan hidup.	1.B.1 Muka bangunan yang aktif	6

	1,B.2 Muka bangunan yang permerabel	2
Sasaran 3. Infrastruktur pejalan kaki nyaman dan terjaga temperaturnya.	1.C.1 Peneduh dan pelindung	1
Total poin		15

Tabel 2. Penilaian Metrik Berjalan Bersepedah (*Cycle*) kawasan TOD

Bersepedah (<i>Cycle</i>)		
Sasaran	Metrik	Poin
Sasaran 1. Jaringan infrastruktur bersepeda tersedia lengkap dan aman.	2.A.1 Akses menuju jaringan jalur sepeda yang aman.	2
Sasaran 2. Parkir sepeda dan lokasi penyimpanan tersedia dalam jumlah cukup dan aman.	2.B.1 Parkir Sepeda di Stasiun Angkutan Umum	1
	2.B.2 Parkir Sepeda pada Bangunan	1
	2.B.3 Akses Sepeda ke Dalam Gedung	1
Total poin		5

Tabel 3. Penilaian Metrik Berjalan Menghubukan (*Connect*) kawasan TOD

Menghubukan (<i>Connect</i>)		
Sasaran	Metrik	Poin
Sasaran 1. Rute berjalan kaki dan bersepeda pendek, langsung, dan bervariasi.	3.A.1 Blok-blok Kecil	10
Sasaran 2, Rute berjalan kaki dan bersepeda lebih pendek daripada rute kendaraan bermotor.	3.B.1 Memprioritaskan Konektivitas	5
Total poin		15

Tabel 4. Penilaian Metrik Berjalan Angkutan umum (*Transit*) kawasan TOD

Angkutan umum (<i>Transit</i>)		
Sasaran	Metrik	Poin
Sasaran 1. Angkutan umum berkualitas tinggi dapat diakses dengan berjalan kaki.	4.A.1 Jarak Berjalan Kaki menuju Angkutan Umum	0
Total poin		0

Tabel 5. Penilaian Metrik Berjalan Pembauran (*Mix*) kawasan TOD

Pembauran (<i>Mix</i>)		
Sasaran	Metrik	Poin
Sasaran 1. Kesempatan dan jasa berada pada jarak berjalan kaki yang pendek dari tempat dimana orang tinggal dan bekerja, dan ruang publik yang aktif untuk waktu yang lama.	5.A.1 Tata Guna Lahan Komplementer	8
	5.A.2 Akses Menuju Pelayanan Lokal	3
	5.A.3 Akses Menuju Taman dan Tempat Bermain	1
Sasaran 2. Demografi dan tingkat pendapatan yang beragam ada pada kalangan penduduk setempat.	5.B.1 Perumahan Terjangkau	8
	5.B.2 Preservasi Perumahan	3
	5.B.3 Preservasi Bisnis dan Jasa	2
Total poin		25

Tabel 6. Penilaian Metrik Berjalan Memadatkan (*Densify*) kawasan TOD

Memadatkan (<i>Densify</i>)		
Sasaran	Metrik	Poin
Sasaran 1. Kepadatan permukiman dan pekerjaan yang tinggi mendukung angkutan berkualitas tinggi, pelayanan lokal, dan aktivitas ruang publik.	6.A.1 Kepadatan Nonpermukiman	7
	6.A.2 Kepadatan Permukiman	8
Total poin		15

Tabel 7. Penilaian Metrik Berjalan Merapatkan (*Compact*) kawasan TOD

Merapatkan (<i>Compact</i>)		
Sasaran	Metrik	Poin
Sasaran 1. Pembangunan terjadi di dalam atau di sebelah area perkotaan yang sudah ada.	7.A.1 Area Perkotaan	8
Sasaran 2. Perjalanan di dalam kota nyaman.	7.B.1 Pilihan Angkutan Umum	2
Total poin		10

Tabel 7. Penilaian Metrik Berjalan Beralih (*Shift*) kawasan TOD

Beralih (<i>Shift</i>)		
Sasaran	Metrik	Poin
Sasaran 1. Pengurangan lahan yang digunakan untuk kendaraan bermotor.	8.A.1 Parkir <i>Off-Street</i>	8
	8.A.2 Tingkat Kepadatan Akses Kendaraan Bermotor (<i>Driveway</i>)	1
	8.A.3 Luasan Daerah Milik Jalan untuk Kendaraan Bermotor	6
Total poin		15
Total poin keseluruhan		100

Dari data tabel diatas nantinya total hasil keseluruhan poin dijumlah untuk menentukan ranking tod dari kawasan atau wilayah yang diamati. Yang mana terdapat 3 tingkatan peringkat didalam penilaian TOD ini, Yitu:

- Gold standart : 88-100 point*
- Silver standart : 70-84 point*
- Bronze stanart : 55-69 point*

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

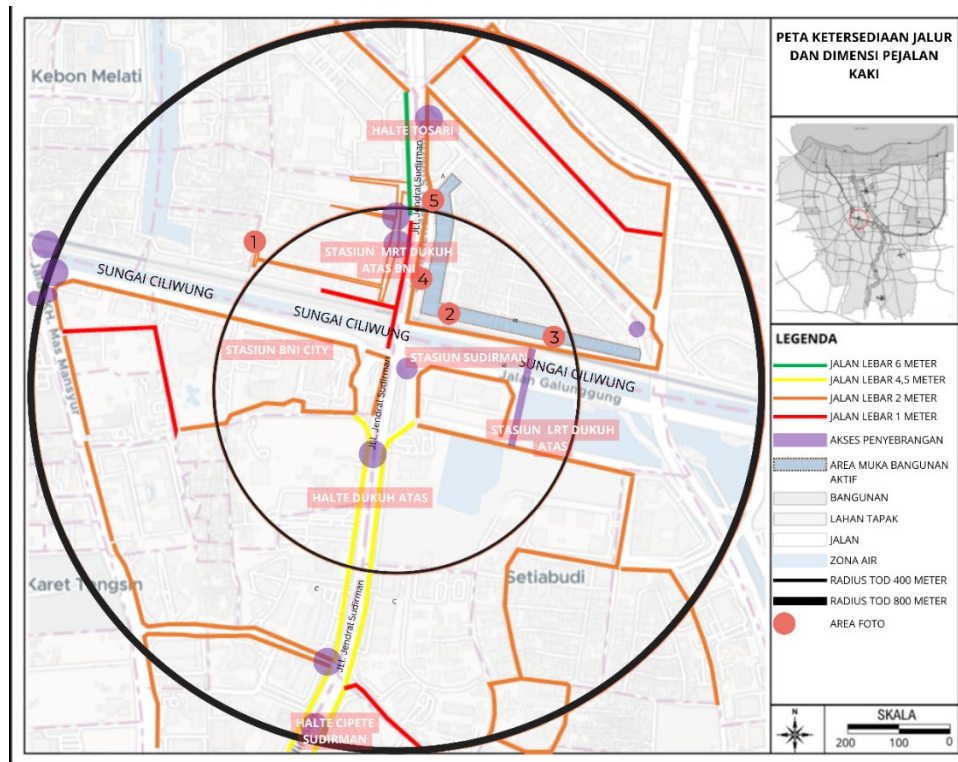
Kawasan TOD Dukuh Atas mempunyai tingkat kepadatan yang tinggi, terkait hal ini perancangan sekala makro dilakukan untuk merubah kawasan Dukuh Atas yang terkoneksi dengan prinsip TOD itu sendiri yang mana dari total luas 201 Ha kawasan ini didapati nilai pada setiap prinsip sebagai berikut:

4.1 Berjalan Kaki (*Walk*)

Berjalan kaki (*walk*) merupakan indikator penting dalam penilaian infrastruktur kawasan berorientasi transit, mencakup keamanan, kelengkapan, dan aksesibilitas bagi semua golongan masyarakat. Di kawasan Dukuh Atas, dari total panjang jalur pejalan kaki sepanjang 18.245 meter, sekitar 1.716 meter (9,4%) masih terhalang oleh pohon, rambu lalu lintas, dan hambatan lainnya, serta ± 125 meter tidak memiliki penerangan. Dari sekitar 35 simpang aktif, hanya 9 zebra cross dan 3 JPO yang tersedia, sehingga fasilitas penyeberangan hanya mencakup 31,43% area persimpangan. Meskipun proporsi jalur pejalan kaki mencapai 96%, kondisi ini belum memenuhi standar kelayakan yang ditetapkan, sehingga tidak mendapatkan poin penilaian.

Untuk aspek muka bangunan, hanya 2.841 meter (15,57%) jalur pejalan kaki yang memiliki tampilan aktif seperti etalase toko atau penggunaan material transparan, sementara tingkat permeabilitas mencapai 5,4 meter per 100 meter, yang memberikan 2 poin. Sementara itu, fasilitas peneduh tergolong baik dengan cakupan mencapai 16.850 meter atau 90,68% dari total jalur, memberikan tambahan 1 poin. Secara keseluruhan, aspek berjalan kaki di kawasan ini hanya memperoleh total 3 dari 15 poin,

yang menunjukkan perlunya peningkatan signifikan pada kualitas dan kelengkapan infrastruktur untuk mewujudkan kawasan pejalan kaki yang aman, nyaman, dan inklusif.

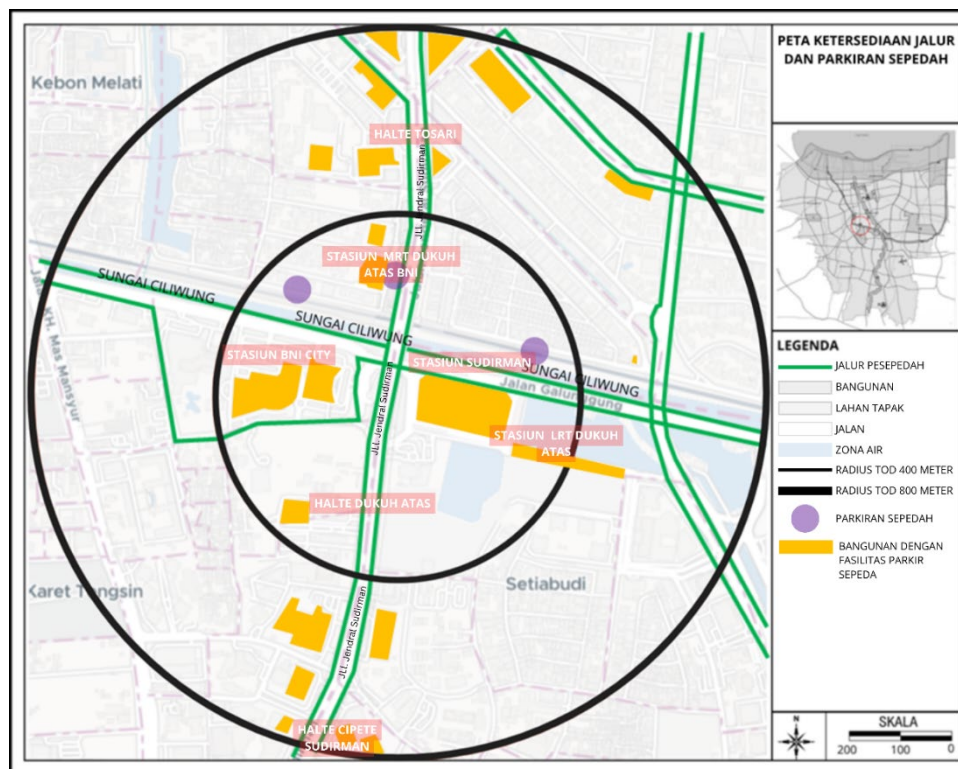


Gambar 4.1. Peta ketersediaan jalur dan dimensi pejalan kaki

4.2 Bersepedah (*Cycle*)

Bersepeda merupakan indikator penting dalam penilaian kawasan berorientasi transit, mencakup aspek kenyamanan, keamanan, dan ketersediaan fasilitas bagi pesepeda. Di kawasan Dukuh Atas, jalur pesepeda pada jalan dengan kecepatan kendaraan rata-rata 30 km/jam atau lebih lambat tidak memerlukan jalur eksklusif, namun telah diberikan simbol penanda serta pemisahan spasial melalui penggunaan warna berbeda atau pembatas beton, guna meningkatkan keamanan. Kondisi ini mendukung terciptanya lingkungan yang ramah bagi pesepeda, sejalan dengan prinsip transportasi berkelanjutan dalam TOD.

Selain jalur sepeda yang aman, fasilitas parkir sepeda juga telah tersedia dengan baik. Empat stasiun utama di kawasan ini Stasiun MRT Dukuh Atas BNI, Stasiun KRL Sudirman, Stasiun BNI City, dan Stasiun LRT Dukuh Atas semuanya menyediakan parkir sepeda di dalam bangunan. Berdasarkan survei dan mengacu pada Pergub No. 51 Tahun 2020, seluruh stasiun dan gedung dengan fungsi publik telah menyediakan ruang parkir sepeda sebesar 10% dari kapasitas parkir kendaraan bermotor. Dengan terpenuhinya infrastruktur jalur sepeda, parkir sepeda di stasiun dan gedung, serta akses sepeda ke dalam bangunan, aspek bersepeda di Dukuh Atas memperoleh skor maksimal 5 dari 5 poin, mencerminkan kesiapan kawasan dalam mendukung penggunaan sepeda sebagai moda transportasi alternatif yang ramah lingkungan.

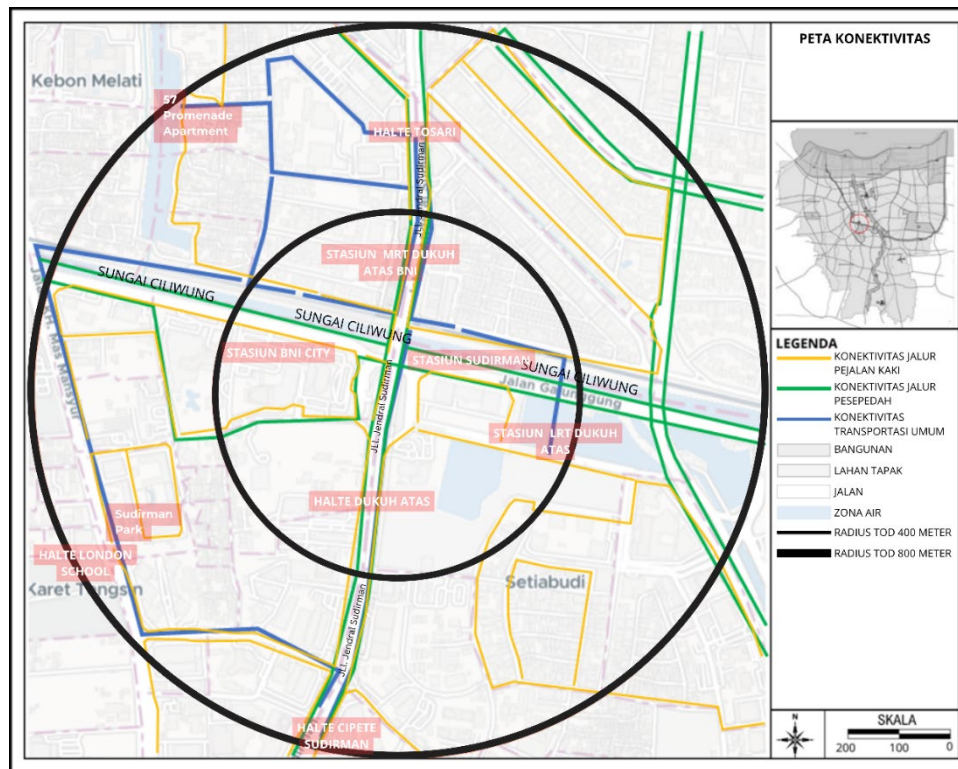


Gambar 4.2. Peta ketersediaan jalur dan parkir sepeda

4.3 Menghubukan (*Connect*)

Kawasan Dukuh Atas menunjukkan tingkat konektivitas yang sangat baik bagi pejalan kaki dan pesepeda, yang tercermin dari ukuran blok yang relatif kecil, yakni berkisar antara 40 hingga 108 meter. Ukuran blok yang pendek ini memudahkan akses jarak tempuh yang singkat dan langsung, sehingga meningkatkan kenyamanan serta efisiensi pergerakan non-motoris di dalam kawasan. Integrasi antara jaringan transportasi publik dengan jalur pejalan kaki dan pesepeda pun telah terwujud dengan baik, menciptakan lingkungan yang mendukung mobilitas aktif secara aman dan nyaman.

Lebih lanjut, rasio persimpangan pejalan kaki terhadap kendaraan bermotor di kawasan ini mencapai angka ideal sebesar 2,5. Artinya, rute yang tersedia bagi pejalan kaki dan pesepeda jauh lebih ringkas dibandingkan dengan rute kendaraan bermotor, memperkuat kemudahan akses dan efektivitas konektivitas. Berdasarkan kriteria penilaian yang digunakan, Dukuh Atas berhasil meraih skor penuh, yaitu 15 dari 15 poin pada aspek konektivitas. Capaian ini mencerminkan kualitas perencanaan yang unggul dalam mendukung sistem transportasi perkotaan yang terintegrasi dan berkelanjutan.

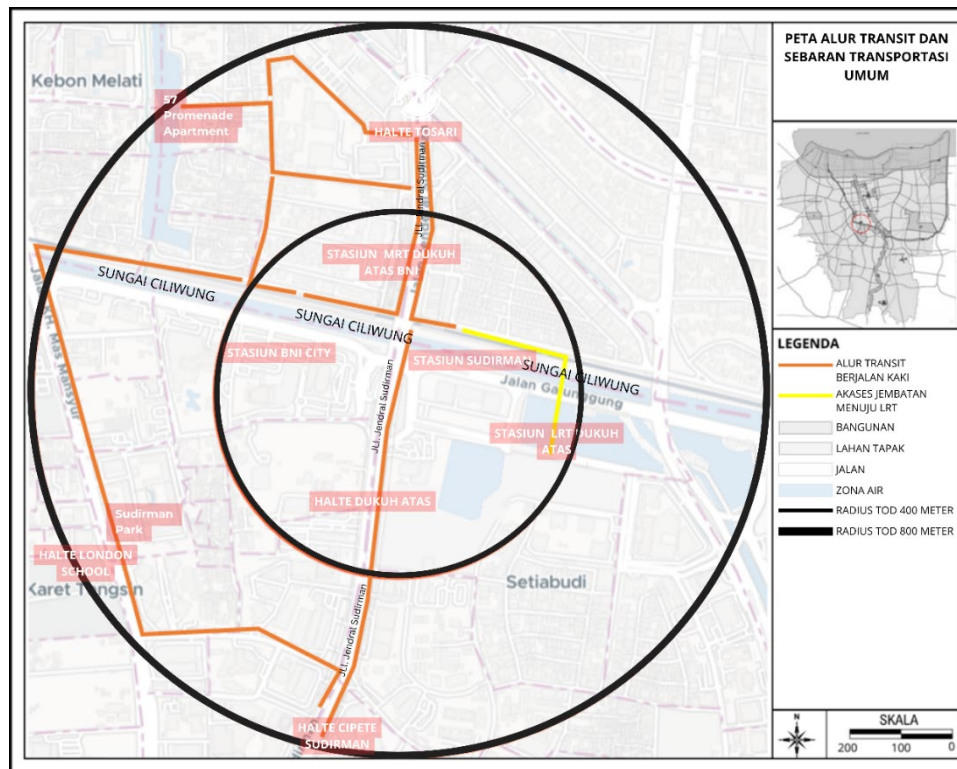


Gambar 4.3. Peta konektivitas Dukuh Atas

4.4 Angkutan umum (*Transit*)

Angkutan Umum (*Transit*) merupakan aspek penilaian penting dalam menilai kelayakan suatu wilayah berdasarkan kemudahan akses pejalan kaki terhadap moda transportasi massal. Kawasan Dukuh Atas memiliki tingkat aksesibilitas yang sangat baik terhadap berbagai moda transportasi umum seperti MRT Jakarta, BRT TransJakarta, KRL, LRT, hingga Kereta Bandara. Keberadaan beragam moda ini menjadikan Dukuh Atas sebagai pusat transit utama yang terintegrasi. Jarak tempuh menuju stasiun dan halte dari berbagai bangunan seperti 57 Promenade Apartment dan Sudirman Park cukup dekat, berkisar antara 1 hingga 12 menit berjalan kaki, sehingga mendorong peralihan dari penggunaan kendaraan pribadi ke angkutan umum.

Meskipun secara formal belum menghasilkan poin dalam penilaian kuantitatif, integrasi antara jalur pejalan kaki dengan akses ke transportasi publik telah berjalan dengan baik dan mendukung prinsip Transit-Oriented Development (TOD). Konektivitas ini tidak hanya mempermudah mobilitas harian warga, tetapi juga memperkuat orientasi kawasan terhadap sistem transportasi publik yang berkelanjutan. Dukuh Atas dengan demikian telah menunjukkan implementasi yang sesuai dengan konsep perencanaan berbasis transit, menjadikannya model kawasan yang ideal untuk mendorong mobilitas aktif dan efisien di tengah kota.

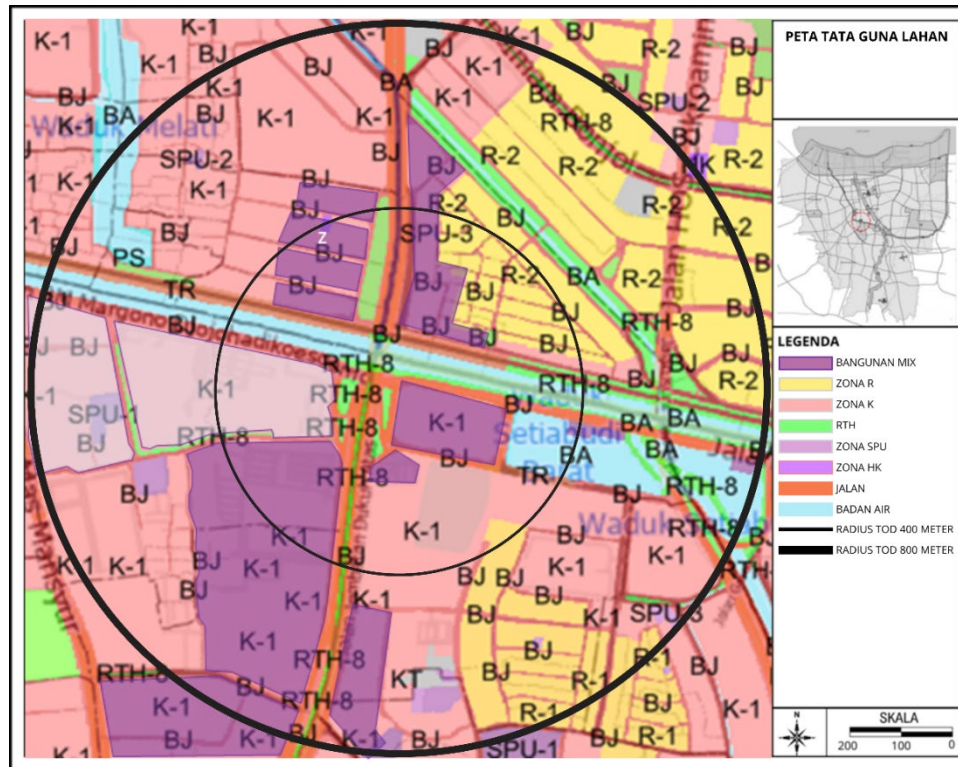


Gambar 4.4. Peta Transit Dukuh Atas

4.5 Pembauran (*Mix*)

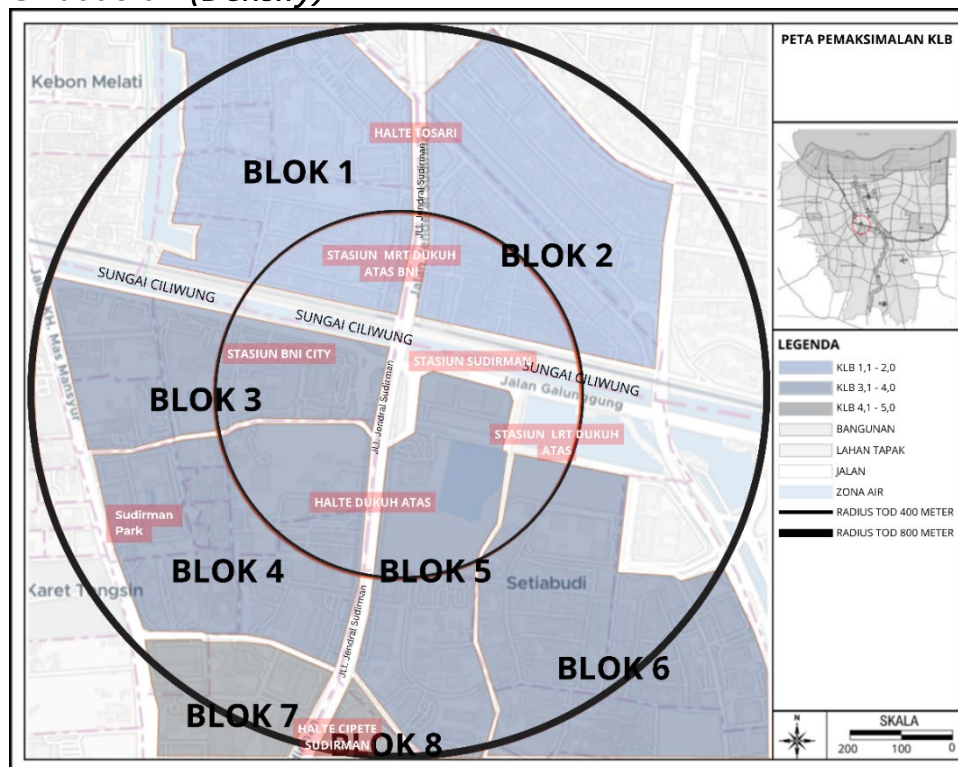
Pembauran (*Mix*) merupakan aspek penting dalam penilaian kawasan berorientasi transit yang menekankan integrasi fungsi hunian, layanan, dan ruang publik. Di kawasan Dukuh Atas, penggunaan lahan pada radius 800 meter menunjukkan distribusi yang seimbang, dengan 33,32% permukiman, 26,13% perkantoran, dan 40,55% fasilitas umum, sosial, serta ruang terbuka hijau. Sementara itu, pada radius 400 meter sekitar stasiun, komposisi penggunaan lahan terdiri dari 43% permukiman, 47% area mix-use (retail dan perkantoran), dan 10% ruang terbuka hijau. Akses terhadap fasilitas penting seperti enam sekolah dasar, pasar tradisional, toko bahan makanan, dan empat taman juga sangat memadai, menciptakan lingkungan yang nyaman dan mendukung prinsip TOD secara optimal.

Namun demikian, ketersediaan hunian terjangkau masih menjadi tantangan, dengan hanya sekitar enam apartemen dan rumah kos dalam radius 800 meter, serta satu rusunawa yang berada di luar radius TOD, yaitu di Pasar Rumput (± 2000 meter). Meski demikian, penilaian terhadap penggunaan lahan menunjukkan hasil positif, dengan 8 poin untuk integrasi lahan yang seimbang, 2 poin dari akses ke dua jenis layanan lokal, dan 1 poin dari akses ruang terbuka hijau. Dari sisi sosial, kawasan ini mencatat 8 poin dari ketersediaan perumahan terjangkau, serta mempertahankan 100% hunian dan bisnis eksisting yang masing-masing menyumbang 3 dan 2 poin. Total 24 dari 25 poin yang diraih mencerminkan kawasan yang inklusif, dinamis, dan mendukung keberlanjutan sosial-ekonomi.



Gambar 4.5. Peta Tata guna lahan kawasan Dukuh Atas

4.6 Memadatkan (*Densify*)

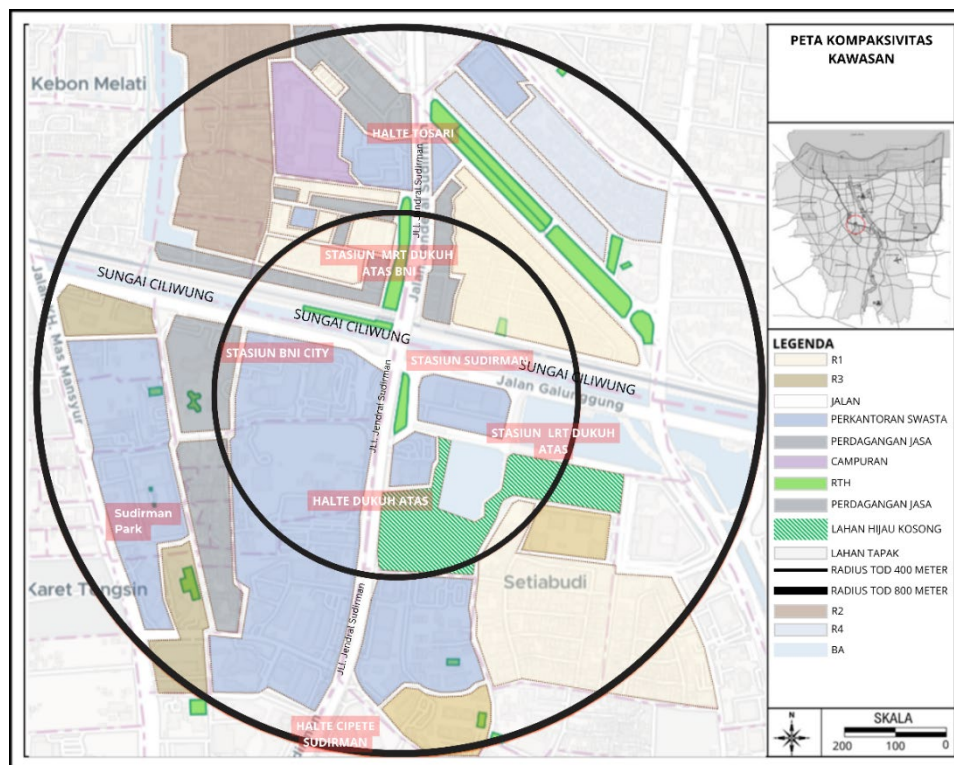


Gambar 4.6. Peta Pemaksimalan KLB Dukuh Atas

Memadatkan (Densify) merupakan poin penilaian tentang pembauran fungsi fasilitas umum dan fasilitas sosial yang berada di wilayah yang diamati dengan mengacu kepada Mix Use. Dengan Kawasan TOD Dukuh Atas memiliki tingkat kepadatan yang tinggi dengan rata-rata keterbangunan (KLB) yang maksimal. Berdasarkan hasil survei, persentase hunian di kawasan ini mencapai **33,32%**, melebihi standar minimum TOD sebesar **25%**, sementara penggunaan lahan non-permukiman tercatat sebesar **66,68%**. Proporsi ini menunjukkan keseimbangan yang baik antara fungsi hunian dan kegiatan non-permukiman dalam mendukung prinsip pengembangan kawasan berorientasi transit.

Dari data diatas didapati kepadatan permukiman dan non-permukiman di kawasan TOD Dukuh Atas cukup tinggi, dengan total jumlah unit rumah per hektar yang sesuai atau hanya 5% di bawah standar acuan, serta seluruh proyek berada dalam jarak 500 meter dari stasiun. Hal ini memberikan kontribusi 3 poin untuk kepadatan non-permukiman dan 4 poin untuk kepadatan permukiman, menghasilkan total 7 dari 15 poin. Kondisi ini mendukung tersedianya layanan angkutan umum berkualitas, pelayanan lokal, serta aktivitas ruang publik yang baik.

4.7 Merapatkan (*Compact*)



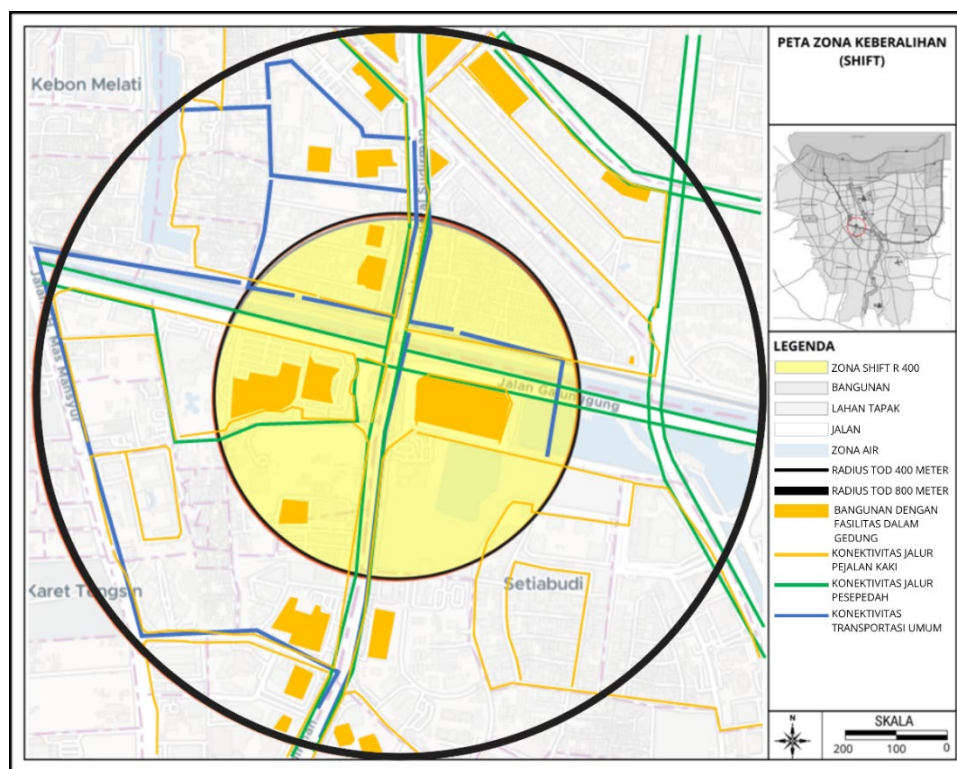
Gambar 4.7. Peta Kompaktivitas kawasan Dukuh Atas

Merapatkan (Compact) merupakan poin penilaian tentang menciptakan kawasan dengan akses menuju transit yang singkat. Dengan Tingkat kompaksi di kawasan Dukuh Atas tergolong sangat tinggi, ditandai dengan tercukupinya ruang

terbuka hijau, kepadatan optimal, dan campuran fungsi lahan yang baik. Kawasan ini telah terbangun secara berdekatan, mencakup bangunan eksisting, lahan bekas bangunan yang telah dibersihkan, serta area yang tengah dipersiapkan sesuai rencana induk. Infrastruktur seperti rel kereta, jalan raya, badan air, dan elemen topografi alam yang dilindungi juga dihitung sebagai bagian dari lahan terbangun. Kondisi ini mencerminkan pemanfaatan lahan yang efisien dan integrasi fisik yang harmonis, sejalan dengan prinsip pembangunan kota berbasis tata ruang berkelanjutan.

Dengan demikian pembangunan di kawasan TOD Dukuh Atas sepenuhnya berada di dalam atau bersebelahan dengan area perkotaan yang sudah ada, mencakup keempat sisi kawasan, sehingga memperoleh 8 poin. Selain itu, kawasan ini didukung oleh penambahan jalur angkutan umum berkapasitas tinggi, yang memperkuat pilihan moda transportasi dan memberikan tambahan 2 poin. Secara keseluruhan, prinsip pemadatan kawasan meraih 10 dari 10 poin, mencerminkan integrasi pembangunan yang optimal dengan struktur kota yang telah berkembang.

4.7 Beralih (*Shift*)



Gambar 4.8. Peta zona keberalihan Dukuh Atas

Beralih (*Shift*) merupakan indikator penilaian yang menekankan penciptaan kawasan yang mendorong peralihan kebiasaan dari penggunaan kendaraan pribadi menuju akses yang lebih ramah lingkungan seperti berjalan kaki, bersepeda, dan transportasi umum. Di kawasan Dukuh Atas, parkir dalam bangunan telah diterapkan

dengan baik dan tidak ditemukan parkir yang memakan badan jalan, serta akses kendaraan bermotor yang memotong jalur pejalan kaki sangat minim.

Namun demikian, penggunaan area jalan masih didominasi oleh kendaraan bermotor dengan luasan mencapai 45 hektar atau sekitar 20% dari total luas jalan. Berdasarkan analisis, pengurangan lahan untuk kendaraan bermotor dinilai melalui tiga metrik utama: parkir off-street sebesar 2% (8 poin), kepadatan akses kendaraan bermotor (driveway) sebesar 1,8 per 100 meter (1 poin), dan luas area jalan untuk kendaraan bermotor sebesar 20% (0 poin), sehingga total keseluruhan mencapai 9 dari 15

V. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil evaluasi penerapan konsep Transit Oriented Development (TOD) pada kawasan Dukuh Atas Jakarta, dapat disimpulkan bahwa kawasan ini telah menunjukkan penerapan prinsip-prinsip TOD yang cukup baik dengan skor total 73 dari 100 dan masuk dalam kategori Silver. Dukuh Atas memiliki keunggulan pada aspek konektivitas transportasi, fasilitas bersepeda, dan integrasi fungsi lahan yang mendukung mobilitas berkelanjutan. Namun, masih terdapat kekurangan pada penyediaan fasilitas pejalan kaki yang nyaman dan akses langsung ke moda transportasi umum yang perlu ditingkatkan untuk mendukung kenyamanan dan keamanan pengguna.

DAFTAR PUSTAKA

- Berawi, M. A., Wicaksono, P. L., Gunawan, Miraj, P., & Abdul Rahman, H. (2019). Life cycle cost analysis of the transit-oriented development concept in Indonesia. *International Journal of Technology*, 10(6), 1184–1193.
- Hrelja, R., Olsson, L., Pettersson-Löfstedt, F., & Rye, T. (2020). Transit oriented development (TOD): A literature review (K2 Research 2020:2). Media-Tryck.
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2020). *Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 51 Tahun 2020 tentang Pelaksanaan Pembatasan Sosial Berskala Besar pada Masa Transisi Menuju Masyarakat Sehat, Aman, dan Produktif*.
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2020). *Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 107 Tahun 2020 tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Dukuh Atas*.
- Humaira, D., Purnama Sari, D., & Agustin, I. M. (2020). Konsep Penataan Ruang Berorientasi Transit (Transit-Oriented Development) di Kawasan Dukuh Atas, Jakarta. *Planning for Urban Region and Environment Volume*, 10(2), 55-66.
- Ibrahim, S. M., Avad, H. M., & Saadallah, D. M. (2022). Planning transit-oriented development (TOD): A systematic literature review of measuring the transit-oriented development levels. *International Journal of Transportation*

- Pradanas Giffary, Isman Kim Dwi Ari, & Nailah Firdausiyah. (2022). Penerapan Kawasan Berorientasi Transit di Kawasan Transit Blok M, Jakarta Selatan. *Jurnal Tata Kota dan Daerah*, 14(2), 97–114. <https://doi.org/10.21776/ub.jtkd.2022.014.02.3>
- Dwiputra, R., Saraswati, R. A., & Marpaung, B. (n.d.). Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki dan Pesepeda pada Kawasan Pengembangan Berorientasi Transit Dukuh Atas. *Jurnal Arsitektur Terracotta*, 2(3), 1–13.
- Anggraini, N. P., & At Tuqo, Z. A. (n.d.). Analisis Penerapan Konsep TOD pada Kawasan Dukuh Atas Jakarta. *Krinok: Jurnal Arsitektur dan Lingkung Bina*, 4(1), 42–47.
- Butarabat, F. R., Sarwirini, T. F., Ningmas, T. A., Nurdiawan, R., Al-Fatih, S. M., & Swastoro, D. F. (2024). Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Dukuh Atas Terhadap Perubahan Harga Lahan di DKI Jakarta Berdasarkan Pendekatan Keuangan. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 20(4), 575–587. <https://doi.org/10.14710/pwk.v20i4.55922>.