

*Penerapan*

# **TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)**

*Kawasan Senen Jakarta Pusat*

**Penulis : Herlin Sukmarini**

**PENGEMBANGAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)*  
KAWASAN SENEN JAKARTA PUSAT**

Tim Penulis:  
**HERLIN SUKMARINI**

Desain Cover:  
**Helmaria Ulfa**

Tata Letak:  
**Handarini Rohana**

Editor:  
**Evi Damayanti**

ISBN:  
**978-623-459-092-0**

Cetakan Pertama:  
**Mei, 2022**

Hak Cipta 2022, Pada Penulis

---

Hak Cipta Dilindungi Oleh Undang-Undang

**Copyright © 2022**

**by Penerbit Widina Bhakti Persada Bandung**

All Right Reserved

Dilarang keras menerjemahkan, memfotokopi, atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini tanpa izin tertulis dari Penerbit.

**PENERBIT:**

**WIDINA BHAKTI PERSADA BANDUNG**

**(Grup CV. Widina Media Utama)**

Komplek Puri Melia Asri Blok C3 No. 17 Desa Bojong Emas  
Kec. Solokan Jeruk Kabupaten Bandung, Provinsi Jawa Barat

**Anggota IKAPI No. 360/JBA/2022**

Website: [www.penerbitwidina.com](http://www.penerbitwidina.com)

Instagram: [@penerbitwidina](https://www.instagram.com/penerbitwidina)

# KATA PENGANTAR

*Assalamu'alaikum, Wr, Wb.*

Syukur Alhamdulillah atas segala nikmat dan karunia Allah SWT. Atas izin-Nya lah buku berjudul Pengembangan *Transit Oriented Development (TOD)* Kawasan Senen Jakarta Pusat terselesaikan.

Shalawat serta salam kepada junjungan Nabi Besar Muhammad SAW, beserta keluarganya, para sahabatnya, dan seluruh ummatnya yang senantiasa istiqomah hingga akhir zaman.

Penulis tak lupa mengucapkan terima kasih Pula kepada:

1. Kedua orang Tua Penulis, yang telah memberikan limpahan kasih sayang sehingga penulis dapat berkarya sampai saat ini.
2. Kepada Keluarga Besar dan kakak kakak yang telah mendukung, dan memberikan semangat.
3. Ir. Budi Listiyanto, *my husband* yang selalu mendukung dalam doa dan kasih sayangnya selalu menemani dalam suka maupun duka.
4. Dr. Harjono Padmono P, ST, M.Kom Selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Krisnadwipayana yang selalu memberikan arahan dan bimbingan
5. Rekan-rekan Dosen di Fakultas Teknik Universitas Krisnadwipayana
6. Dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Semoga buku ini bermanfaat, akhirnya saya menyampaikan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan memfasilitasi, sehingga buku ini dapat di terbitkan dan kepada Allah saya serahkan segalanya semoga kita semua senantiasa dalam keridhaan-Nya.

*Wassalamu'alaikum, Wr, Wb.*

Mei, 2022

Herlin Sukmarini, ST, MSi

# DAFTAR ISI

|   |            |
|---|------------|
| <b>KATA PENGANTAR</b> .....   | <b>iii</b> |
| <b>DAFTAR ISI</b> .....   | <b>iv</b>  |
| <b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....  | <b>1</b>   |
| A. Latar Belakang .....   | 2          |
| B. Metode Penelitian .....  | 5          |
| <b>BAB 2 TINAJAUNAN TEORITIS PENGEMBANGAN <i>TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT</i></b> .....   | <b>7</b>   |
| A. <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> .....  | 8          |
| B. Pedoman Pengembangan Kawasan TOD Berdasarkan<br>Kementerian ATR/BPN .....  | 22         |
| <b>BAB 3 KEBIJAKAN TOD DAN GAMBARAN UMUM WILAYAH<br/>KECAMATAN SENEN JAKARTA PUSAT</b> .....  | <b>41</b>  |
| A. Arahan Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DKI Jakarta ..  | 42         |
| B. Gambaran Umum Wilayah Kecamatan Senen .....  | 48         |
| <b>BAB 4 KAJIAN PENGEMBANGAN <i>TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)</i><br/>KAWASAN SENEN JAKARTA PUSAT</b> .....  | <b>57</b>  |
| A. Kondisi Eksisting Dan Karakteristik Kawasan .....  | 58         |
| B. Pengembangan Kawasan Campuran dan Kompak .....   | 58         |
| C. Penggunaan Lahan Kawasan TOD Senen .....   | 62         |
| D. Fasilitas Penunjang Kehidupan Kawasan TOD/Publik .....   | 75         |
| E. Taman Kota dan Ruang Terbuka .....   | 78         |
| F. Moda Transit .....   | 81         |
| G. Evaluasi Kriteria TOD Terhadap Kondisi/Karakteristik Kawasan<br>Senen Kondisi Eksisting dan Karakteristik Kawasan Senen<br>Dengan Kriteria TOD ..... | 83         |
| <b>BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN PANDANG</b> .....   | <b>97</b>  |
| A. Kesimpulan .....   | 98         |
| B. Saran .....  | 99         |
| <b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....   | <b>101</b> |
| <b>GLOSARIUM</b> .....  | <b>103</b> |
| <b>INDEKS</b> .....   | <b>107</b> |
| <b>PROFIL PENULIS</b> .....   | <b>108</b> |



# PENGEMBANGAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) KAWASAN SENEN JAKARTA PUSAT

---

BAB 1  
PENDAHULUAN

# BAB 1

## PENDAHULUAN

---

### A. LATAR BELAKANG

*Transit Oriented Development* (TOD) merupakan salah satu konsep pengembangan kawasan perkotaan yang mengutamakan pemanfaatan transportasi publik daripada kendaraan pribadi.

Konsep TOD di tuju sebagai solusi pembangunan kawasan perkotaan melalui pengembangan yang berorientasi pada *system* transit sehingga memiliki potensi mengurangi biaya transportasi rumah tangga dan meningkatkan kualitas hidup. Di sisi lain pembangunan kawasan dengan pola *mixed-use* diharapkan dapat meningkatkan aksesibilitas kawasan dan mengurangi kebutuhan perjalanan yang pada akhirnya mengurangi dampak lingkungan dan memberikan alternatif solusi menghindari kemacetan lalu lintas. (Ditmar dan Ohland; 2004).

Curtis (*dalam Bishop 2015*) mengemukakan tujuan pengembangan kawasan dengan konsep TOD yaitu guna mengurangi ketergantungan penggunaan kendaraan pribadi dengan meningkatkan penggunaan transportasi umum massal dan mempromosikan pembangunan tanpa menciptakan *sprawl*. Penerapan konsep TOD pada kawasan perkotaan sejatinya merupakan ciri dari penerapan *smart growth*<sup>1</sup>. Sesuai dengan penerapan *smart growth*, pengembangan lahan pada kawasan transit TOD harus mempromosikan efisiensi pengembangan lahan. Fungsi komersial, permukiman, perkantoran, perparkiran, dan fasilitas umum yang dikembangkan dalam jangkauan pejalan kaki dimaksudkan untuk membentuk jarak tempuh yang minimal<sup>2</sup> (*Dittmar et al, 2003*). Fungsi-fungsi strategis tersebut kemudian diakomodir oleh transportasi publik yang dihubungkan dengan titik transit. Perencanaan kota yang matang dan menyeluruh mutlak di perhitungkan, mengingat konsep TOD tidak dapat terwujud tanpa mengaitkan pengembangan transportasi dengan pengembangan tata ruang titik transit.

---

<sup>1</sup> Bishop, Zane. (2015). *Transit-Oriented Development: Benefits and Studies*. Virginia: Ball State University

<sup>2</sup> Dittmar, A., J. Mahrt-Smith, H. Servaes (2003). "International corporate governance and corporate cash holdings." *Journal of Financial and Quantitative Analysis* 38(1): 111-134

Pengembangan konsep TOD diharapkan dapat membuat penggunaan system transit menjadi lebih efektif dan efisien. Hal ini didukung dengan sistem pergantian antar moda yang terpadu dan tersinergi dengan baik. Adanya system transit yang efisien dan efektif, serta peningkatan aksesibilitas masyarakat terhadap beragam fungsi tata guna lahan pada akhirnya akan nilai guna lahan di sekitarnya.

Jakarta sebagai ibukota Negara Indonesia dan sebagai pusat pertumbuhan menyebabkan timbulnya daya tarik yang tinggi. Kondisi ini diperkuat dengan keadaan DKI Jakarta saat ini yaitu sebagai pusat perekonomian yang menawarkan banyak lahan pekerjaan sehingga seringkali menjadi daerah tujuan migrasi. Selain itu, permasalahan mengenai transportasi juga menjadi permasalahan klasik seperti tidak teraturnya angkutan umum hingga kesemrawutan ojek *online*. Menurut kajian tentang perumahan dan kawasan pembangunan oleh Forum Diskusi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yaitu bahwa aksesibilitas kawasan perkotaan yang rendah hingga mengakibatkan transportasi yang menimbulkan kecelakaan, kemacetan dan polusi. (KemenPUPR, 2020)<sup>3</sup>

Kota Jakarta merupakan salah satu perkotaan yang banyak melakukan perilaku *commuting*, terutama pada lokasi studi yaitu kawasan senen yang ditetapkan sebagai pusat kegiatan sekunder dengan kegiatan campuran (*mix use*) sehingga setiap hari terjadinya peningkatan aksesibilitas pada titik transit di kawasan Senen. Kegiatan campuran dilokasi ini meliputi kegiatan perdagangan dan jasa, perkantoran, mobilitas transit Transjakarta, terminal dan stasiun kereta api sehingga perlunya di berlakukan *integrasi* antar moda dalam kawasan TOD. Agar pengembangan penanganan aksesibilitas dan integrasi antar moda ini sesuai sasaran dan menjangkau langsung kepada masyarakat, maka perlu dikembangkan juga konsep kawasan yang mendukung pengembangan sistem angkutan massal di kawasan campuran dengan titik transit terpadu dan efisien, yaitu salah satunya adalah pengembangan kawasan dengan Konsep TOD.

Dalam hal ini terdapat beberapa isu-isu masalah yang ada di Kawasan Senen terkait masalah *commuting* antara lain seperti di kawasan Senen yaitu kawasan yang merupakan daerah yang mempunyai sejarah pusat pertumbuhan ekonomi, hiburan dan social budaya serta bagian dari daya tarik bagi pendatang dari luar Jakarta. Dengan hal ini muncul permasalahan seperti kesemrawutan, kemacetan hingga tingginya aksesibilitas dan mobilitas di kawasan tersebut. Kawasan tersebut terdapat sentral terminal dan stasiun

---

<sup>3</sup> Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2020). *Hunian Berbasis TOD Tantangan dan Potensinya*

kereta api *commuter* dan jarak jauh sehingga perlu adanya penataan serta terintegrasinya antar transportasi massal, terjadinya peningkatan *commuter* dari kawasan tersebut dan sekitarnya menuju ke pusat-pusat pertumbuhan kota, volume kendaraan pribadi yang terus meningkat tetapi pembangunan jalan yang tidak merata menyebabkan terjadinya kemacetan, dan kurang tersedianya moda transportasi massal dalam jumlah besar dan masih banyaknya transportasi publik yang kurang nyaman.

Pada Perpres Nomor 60 Tahun 2020 Tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak dan Cianjur disebutkan beberapa program pengembangan kawasan berorientasi transit (*Transit Oriented Development*) dengan tipologi kawasan pengembangan berorientasi transit kota yaitu salah satunya pada Stasiun Pasar Senen di Kecamatan Senen. Kemudian melalui Pemerintah DKI Jakarta dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Jakarta Tahun 2010 – 2030 hasil revisi di tahun 2019 mulai menggunakan pendekatan perencanaan konsep TOD untuk mengembangkan titik-titik transit yang tersebar di wilayah Kota Jakarta. Titik transit tersebut berupa terminal/stasiun antarmoda pada pusat-pusat kegiatan, stasiun angkutan jalan rel, *shelter* angkutan massal jalan raya (*halte*) dan terminal angkutan umum<sup>4</sup>.

Selain itu, dengan penerapan konsep TOD akan tercapainya system pengelolaan ruang dan transportasi yang baik. Melalui kajian simulasi penerapan TOD di kawasan perkotaan pada sistem pengelolaan ruang dan transportasi dihasilkan bahwa TOD dapat mendukung terciptanya pertumbuhan (*pro-growth*) melalui efisiensi konsumsi sumber daya (baik energi ataupun lahan) yang diperlukan untuk transportasi, sekaligus dapat menghasilkan pertumbuhan ekonomi yang ramah lingkungan (*green growth*) melalui kegiatan transportasi ramah lingkungan dan menurunkan emisi dari kegiatan transportasi<sup>5</sup>. (Sukmarini, 2018).

Perencanaan konsep TOD di Kota Jakarta dalam pelaksanaannya tidak dapat dicapai apabila tidak sesuai dengan kriteria dan pedoman pengembangan Kawasan TOD. Pengembangan kawasan berkonsep TOD di setiap titik wilayah rencana memerlukan kajian yang mendalam mengenai kriteria dan pedoman dalam pengembangan kawasan TOD. Berdasarkan kondisi eksisting yang ada, kawasan TOD di Kota Jakarta terutama pada pengembangan TOD Kawasan Senen saat ini dalam tahap pembangunan pasar,

---

<sup>4</sup> Peraturan Pemerintah DKI Jakarta Tentang Tata Ruang Wilayah Nomor 1 Tahun 2012

<sup>5</sup> Herlin Sukmarini (2018). *TOD (Transit Oriented Development) Konsep Pengembangan Sistem Transportasi Massal Yang Berkualitas Untuk Mendukung Nawacita*



hunian, stasiun transit dan sarana prasarana perlunya perbandingan antara kriteria dan pedoman TOD terhadap kondisi eksisting kawasan Senen.

## **B. METODE PENELITIAN**

Teknik Pengumpulan data dalam penelitian ini dilaksanakan melalui pengumpulan data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer dilaksanakan untuk mengetahui kejadian di lapangan mengumpulkan data-data dari beberapa *stakeholder*. Metode pendekatan yang dijadikan sebagai studi kasus tugas akhir ini adalah Analisis Penilaian Pengembangan *Transit Oriented Development (TOD)* Kawasan Senen di DKI Jakarta, didasarkan pada pertimbangan metodologis dan praktis. Metode pengumpulan data dalam tugas akhir ini dilakukan melalui metoda pengumpulan data primer dan sekunder.

Metode analisis yang dilakukan adalah metode deduktif melalui teori dan kriteria pedoman terkait yaitu *Transit Oriented Development*. Pada tahap awal analisis yang dilakukan adalah tinjauan literatur dari teori TOD. Selanjutnya menemukan aspek-aspek penting pada pelaksanaan konsep TOD yang selanjutnya dijadikan variabel penelitian. Setelah itu tahap selanjutnya adalah pencarian data dengan observasi lapangan terkait prinsip-prinsip yang sudah ditemukan sebelumnya untuk menemukan kondisi dan karakteristik Kawasan Senen. Data tersebut kemudian dipilih dan dijabarkan secara deskriptif.





# PENGEMBANGAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)* KAWASAN SENEN JAKARTA PUSAT

---

## BAB 2

### TINJAUAN TEORITIS PENGEMBANGAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT*

# BAB 2

## **TINJAUAN TEORITIS PENGEMBANGAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT***

---

### **A. *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)***

*Transit Oriented Development* muncul pertama kali pada tahun 1990-an yang di pelopori oleh Peter Calthorpe. TOD muncul dikarenakan fenomena urban sprawl yang mengakibatkan tingginya penggunaan kendaraan pribadi dan mengakibatkan kemacetan (Yuniasih, 2007). Menurut Taolin (2008) Gerakan pengembangan kawasan berbasis transit didasari oleh kualitas kehidupan kota yang semakin memburuk yang ditandai dengan kemacetan, *sprawl*, dan tata guna lahan yang tidak terintegrasi. TOD memiliki tujuan menciptakan tujuan yang nyaman, aman, menyenangkan dan mencukupi bagi pejalan kaki (*walkable environment*). Dengan mencampurkan berbagai fungsi kegiatan perjalanan yang perlu dilakukan dapat digabungkan menjadi lebih singkat dan cepat. Fungsi-fungsi tersebut adalah pusat area komersil, perkantoran, retail, servis, pemukiman dengan kepadatan sedang hingga kepadatan tinggi dan juga ruang terbuka publik.

#### **1. Definisi *Transit Oriented Development***

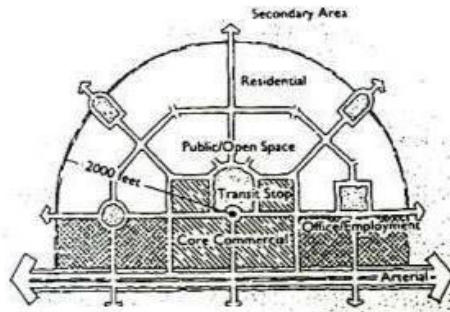
Definisi *Transit Oriented Development* menurut Calthorpe dalam Yuniasih (2007) adalah : “A mixed-use community within an average 2,000-foot walking distance of a transit stop and core commercial area. TODs mix residential, retail, office, open space, and public uses in a walkable environment, making it convenient for residents and employees to travel by transit, bicycle, foot, or car<sup>6</sup>

Definisi lain dari TOD, (Danburry, 2010) :“*Transit-oriented development, or TOD, is a type of community development that includes a mixture of housing, office, retail and/or other commercial development and amenities integrated*

---

<sup>6</sup>Yuniasih, Fahdiana. (2007). Perancangan Kawasan Transit *Oriented Development* Dukuh Atas Berdasarkan Optimalisasi Sirkulasi, ITB Bandung

into a walkable neighborhood and located within a half-mile of quality public transportation”<sup>7</sup>



Sumber : Calthrope dalam Wijaya (2009)  
Gambar 2.1 Konsep TOD

Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) ini menawarkan alternatif menuju pola pengembangan dengan menyediakan fungsi-fungsi *working, living, leisure* dalam populasi yang beraneka ragam, dalam kepadatan yang rendah sampai dengan tinggi, dengan konfigurasi fasilitas pedestrian dan akses transit. Karakteristik bentuk kota ini bercirikan keragaman dan densitas tinggi dalam skala lokal/kawasan, dan terhubung dengan bagian kota lain oleh sistem transit. Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) diawali dengan konsep aktivitas pergerakan manusia, baik dengan moda maupun berjalan. Pergerakan sebagai salah satu aktivitas yang paling banyak dilakukan oleh manusia, diwadahi dengan penempatan-penempatan pusat-pusat aktivitas yang terintegrasi dengan titik-titik transit, sehingga diharapkan dapat mendorong penggunaan transportasi publik. Pusat-pusat aktivitas dihubungkan antara satu dengan yang lain dalam jarak tempuh berjalan yang nyaman dan aman sebagai upaya untuk mengurangi pergantian antar moda (Wijaya, 2009).

<sup>7</sup> Wijaya, Alfred. (2009). *Penataan Ruang Yang Ramah Lingkungan Melalui Perencanaan TOD (Transit Oriented Development)*. Seminar Nasional Perencanaan Wilayah dan Kota ITS, Surabaya

## 2. Deduksi Teori

Berdasarkan dari beberapa prinsip keberhasilan *transit oriented development* yang sudah dijelaskan, didapat beberapa spek penting. Aspek tersebut kemudian dipilih berdasarkan kemungkinan untuk diterapkan seperti yang tertera pada tabel di bawah ini.

**Tabel 2.1 Deduksi Teori**

| Prinsip Penting TOD |   | Chen (2010) | Ditmar dan Ohland (2004) | Dunphy, dkk (2003) | ITDP (2013) | Penulis (2021) |
|---------------------|---|-------------|--------------------------|--------------------|-------------|----------------|
| Kepadatan           | Bangunan                                      |             | √                        |                    |             | √              |
|                     | Perumahan                                     | √           |                          |                    | √           | √              |
|                     | Lapangan kerja                                | √           |                          |                    | √           | √              |
| Jarak               | Stasiun transit dengan pusat kegiatan         | √           |                          |                    |             | √              |
|                     | Stasiun transit dengan tempat pergantian moda | √           |                          |                    |             | √              |
| Keberagaman         | Guna lahan                                    | √           | √                        | √                  | √           | √              |
| Desain              | Stasiun                                       | √           |                          |                    |             | √              |
|                     | Kawasan                                       |             | √                        |                    |             | √              |
|                     | Pejalan Kaki                                  | √           |                          |                    |             |                |
| Aksesibilitas       | Stasiun transit                               | √           | √                        |                    | √           |                |
|                     | Pedestrian                                    |             | √                        |                    | √           | √              |
|                     | Pesepeda                                      |             |                          |                    | √           |                |
| Parkir              | Kendaraan Bermotor                            |             |                          | √                  | √           | √              |
|                     | Sepeda  |             |                          |                    | √           | √              |

Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2021

## 3. Struktur *Transit Oriented Development*

Menurut Calthorpe dalam Yuniasih (2007) struktur TOD dan daerah disekitarnya terbagi menjadi area-area sebagai berikut :

- Fungsi publik (*public uses*). Area fungsi publik dibutuhkan untuk memberi layanan bagi lingkungan kerja dan permukiman di dalam TOD dan kawasan disekitarnya. Lokasinya berada pada jarak yang terdekat dengan titik transit pada jangkauan 5 menit berjalan kaki.

- b. Pusat area komersial (*core commercial area*). Adanya pusat area komersial sangat penting dalam TOD, area ini berada pada lokasi yang berada pada jangkauan 5 menit berjalan kaki. Ukuran dan lokasi sesuai dengan kondisi pasar, keterdekatan dengan titik transit dan tahap pengembangan. Fasilitas yang pada umumnya berupa retail, perkantoran, supermarket, restoran, servis dan hiburan.
- c. Area permukiman (*residential area*). Area permukiman termasuk permukiman yang berada pada jarak perjalanan kaki dari area pusat komersial dan titik transit. Kepadatan area permukiman harus sejalan dengan variasi tipe permukiman, termasuk *single-family housing, town house, condominium* dan *apartment*.
- d. Area sekunder (*secondary area*). Setiap TOD memiliki area sekunder yang berdekatan dengannya, termasuk area disebelah kawasan yang dipisahkan oleh jalan arteri. Area ini berjarak lebih dari 1 mil dari pusat area komersial. jaringan area sekunder harus menyediakan beberapa jalan/akses langsung dan jalur sepeda menuju titik transit dan area komersial dengan seminimal mungkin terbelah oleh jalan arteri. Area ini memiliki densitas yang lebih rendah dengan fungsi *single-family housing*, sekolah umum, taman komunitas yang besar, fungsi pembangkit perkantoran dengan intensitas rendah, dan area parkir.
- e. Fungsi-fungsi lain , yakni fungsi-fungsi yang secara ekstensi bergantung pada kendaraan bermotor, truk atau intensitas perkantoran yang sangat rendah yang berada di luar kawasan TOD dan area sekunder.

**Tabel. 2.2 Struktur TOD**

| Area               | Lokasi                              | Karakter   | Fasilitas   |
|--------------------|-------------------------------------|--|---|
| <i>Public Uses</i> | Berada pada pusat daerah <i>TOD</i> | Ukuran dan Pilihan bergantung pada jenis <i>TOD</i> . Fungsi Penduduk lingkungan. Titik fokus dengan visibilitas tinggi. Dekat dengan taman dan plaza. | Taman Kota Plaza Fasilitas umum : kantor pemerintah, kantor polisi, dll |

|                             |  |  |  |
|-----------------------------|--|--|--|
| <i>Core commercial area</i> | Area yang paling dekat dengan fungsi transit | Ukuran dan lokasi sesuai pasar, dan pengembangan. Dilengkapi ruang hijau | Retail, perkantoran, supermarket, restoran, servis, hiburan, Industri ringan |
| <i>Residential area</i>     | Berada di luar <i>core commercial</i> area.  | Menyediakan beragam tipe hunian, harga maupun densitas.                  | <i>Single family housing, town house, apartement</i>                         |
|                             | Jangkauan 10 menit dalam berjalan kaki       |  |  |
| <i>Secondary area</i>       | Berada diluar daerah <i>TOD</i>              | Jangkauan 20 menit berjalan kaki diseberang arteri.                      | Sekolah umum <i>Single family housing</i>                                    |
|                             |  | Kepadatan lebih rendah memiliki banyak jalan menuju area transit.        |  |
| Fungsi lain-lain            | Berada Di luar daerah <i>TOD</i>             | Daerah yang dekat dengan transit yang                                    | <i>Rural residential</i>   |

Sumber : Calthrope (1993)



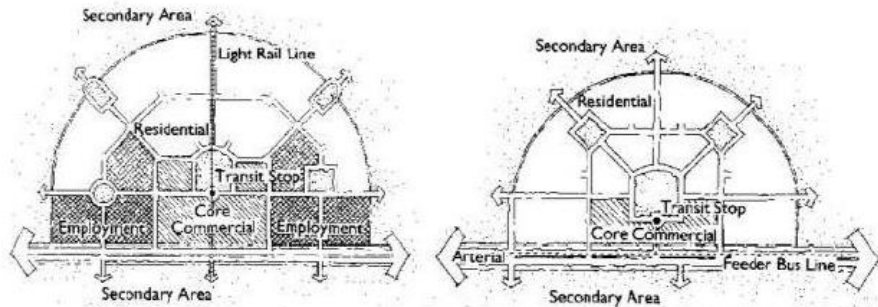
#### 4. Tipologi *Transit Oriented Development*

Terdapat dua model pengembangan di dalam TOD menurut Calthorpe dalam Yuniasih (2007) yakni:

##### a. *Neighborhood TOD*

Merupakan TOD yang berlokasi pada ( jalur bus *feeder* dengan jarak jangkauan 10 menit berjalan (tidak lebih dari 3 mil) dari titik transit. *Neighborhood TOD* harus berada pada lingkungan hunian dengan densitas menengah, fasilitas umum, servis, retail, dan rekreasi. *Neighborhood TOD* ini dirancang dengan fasilitas publik dan ruang terbuka hijau serta memberi kemudahan akses bagi pengguna moda pergerakan.

##### b. Urban TOD



Gambar. 2.2 Urban TOD (kiri) dan Neighborhood TOD (kanan)

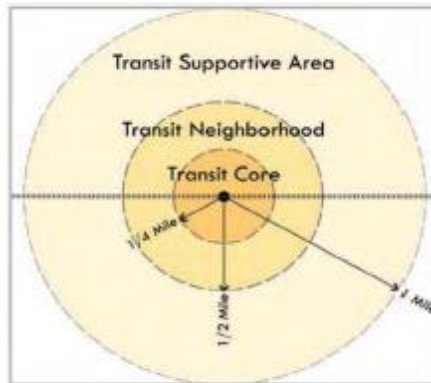
Sumber: Calthorpe, 1993

Merupakan *TOD* dengan skala pelayanan kota berada pada jalur sirkulasi utama kota seperti halte bus antar kota dan stasiun kereta api baik *light rail* maupun *heavy rail*. *Urban TOD* harus dikembangkan bersama fungsi komersial yang memiliki intensitas tinggi, blok perkantoran, dan hunian dengan intensitas menengah tinggi. Setiap *TOD* pada kota, memiliki karakter tersendiri sesuai dengan karakter lingkungannya.

#### 5. Karakteristik *Transit Oriented Development*

*Transit Oriented Development* (TOD) merupakan konsep yang berfokus pada pola penggunaan lahan yang memberikan penekanan kuat pada campuran jenis kegiatan, mobilitas, konektivitas, kepadatan dan intensitas tinggi serta ramah bagi pejalan kaki. Dalam hal ini, skala TOD merupakan

kawasan yang memiliki radius  $\frac{1}{4}$  -  $\frac{1}{2}$  mil (400-800 meter) atau kemudahan dalam berjalan kaki selama 5-10 menit dari *premium transit*. TOD berada pada kawasan dengan pembangunan yang kompak dengan kepadatan tinggi dan *mix-used* yang berorientasi pada bentuk perkotaan yang ramah bagi pejalan kaki dalam melakukan perjalanan dari lokasi transit pusat kegiatan lainnya<sup>8</sup> (Florida TOD *Guidebook*, 2012).



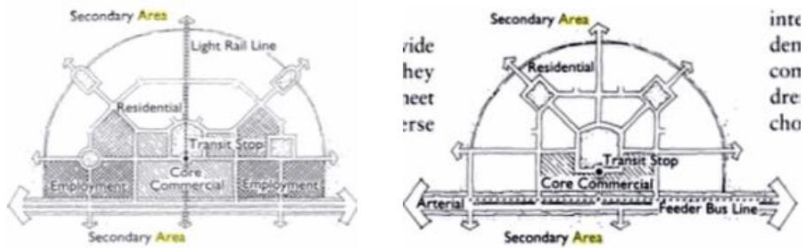
**Gambar 2.3 Radius Kawasan Transit**  
Sumber: Florida TOD *Guidebook*, 2012

Menurut Peter Calthorpe (1993), terdapat dua tipe pengembangan kawasan *Transit Oriented Development*, yakni:

- a. Urban TOD, merupakan pengembangan kawasan yang terletak di jaringan utama transportasi publik yang berdekatan dengan campuran kegiatan penggunaan lahan seperti perkantoran, perumahan, perdagangan, dan kegiatan lain dalam meningkatkan akses pencapaian masyarakat secara efisien.
- b. *Neighborhood* TOD, merupakan pengembangan kawasan yang terkoneksi dengan transportasi lokal atau *feeder* yang dapat menunjang kebutuhan masyarakat dan meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi sehingga mendukung pergerakan dengan *non-motorized* seperti berjalan kaki atau bersepeda.

---

<sup>8</sup> Florida Department of Transportation. (2012). *Florida TOD Guidebook*. Florida



**Gambar 2.4 Tipe Pengembangan Kawasan TOD, urban TOD (kiri) dan neighbourhood TOD (kanan)**

*Sumber: Calthrope, 1993*

Cervero (2004) menjelaskan karakteristik kawasan TOD memiliki prinsip 3Ds yaitu kepadatan (*Density*), keberagaman (*Densify*) dan desain (*Design*). Prinsip kepadatan dilihat dari kepadatan bangunan dan intensitas pemanfaatan ruangnya seperti KDB dan KLB. Prinsip keberagaman dilihat dari keberagaman penggunaan lahan di kawasan tersebut seperti perumahan, perkantoran, fasilitas umum, perdagangan dan jasa. Serta prinsip desain dilihat dari desain kawasan yang mendukung aksesibilitas seperti ketersediaan fasilitas pejalan kaki.

Karakteristik kawasan TOD juga dijelaskan oleh Watson (2003) yakni kawasan kepadatan tinggi dengan penggunaan lahan campuran berupa perumahan, fasilitas umum, perdagangan dan jasa yang terpusat di sekitar lokasi transit dengan lingkungan yang ramah dan nyaman bagi pejalan kaki, sehingga mengoptimalkan penggunaan transportasi publik yang merupakan kunci dari konsep ini.

Menurut Renne (2009), TOD merupakan kategori pembangunan yang efisien, dimana meningkatkan aksesibilitas dengan pengalihan kendaraan pribadi ke transportasi umum serta penggunaan lahan campuran yang berkelompok dan berdekatan, yang terletak di dekat lokasi transit sehingga memungkinkan perjalanan dengan berjalan kaki dan bersepeda. Faktor khusus yang diperlukan dalam pembangunan TOD adalah dengan memiliki aksesibilitas tinggi, sehingga masyarakat mengurangi penggunaan pribadi dan beralih ke moda, seperti transportasi umum, bersepeda, dan berjalan kaki<sup>9</sup>. Penjelasan mengenai indikator dan variabel dalam konsep TOD adalah sebagai berikut.

<sup>9</sup> Renne, J.L. (2008). *Smart Growth and Transit- Oriented Development at the State Level : Lessons from California, New Jersey, and Western Australia. Journal of Public Transportation, Volume 11(3), Halaman 77–108*

**Tabel 2.3 Variabel Kawasan TOD**

| <b>Indikator</b>     | <b>Variabel</b>  |
|----------------------|--|
| <i>Mix</i>           | 1. Kepadatan Tinggi<br>2. Tipe hunian campuran<br>3. Penggunaan lahan (perkantoran, perdagangan, dan jasa) |
| <i>Accessibility</i> | 4. Pola Jalan<br>5. Ketersediaan Parkir<br>6. Desain pedestrian dan jalur sepeda                           |

*Sumber : Renne, 2009*

Dalam Florida TOD *Guidebook* (2012), merumuskan prinsip-prinsip pembentukan kawasan TOD, diantaranya:

1. *Street Design*

Jalan merupakan komponen penting dalam pembentukan kawasan TOD, dimana harus menyediakan komponen yang ramah bagi pejalan kaki, seperti fasilitas *sidewalk* dan jalur sepeda yang aksesibel, serta fasilitas penunjang parkir baik *on-street* maupun *off-street*.

2. *Density*

Dengan layanan transit, mobilitas di kawasan transit meningkat. Hal ini harus didukung dengan kepadatan bangunan tinggi dan kompak, sehingga masyarakat dapat dengan mudah menjangkau pusat kegiatan yang berada di sekitar kawasan transit

3. *Mix Use*

Penggunaan lahan campuran yang termasuk di dalamnya perumahan, perkantoran dan ritel diperlukan dalam mendukung mobilitas dan kelayakan huni dalam pengembangan TOD.

**Tabel 2.4 Variabel dan Tolak Ukur TOD Berdasarkan Florida TOD  
Guidebook**

| Indikator            | Variabel  | Ketentuan  |
|----------------------|---|--|
| <i>Street Design</i> | Aksesibilitas jaringan <i>sidewalk</i>                      | Waktu tempuh berjalan kaki ke lokasi transit maksimal 10 menit   |
|                      | Ketersediaan jaringan jalur sepeda                          | Kecepatan kendaraan di kawasan transit maksimal 20 mph untuk memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki dan pengendara sepeda |
| <i>Density</i>       | Kepadatan residential                                       | >110 unit/ha   |
|                      | KDB   | Min 70%  |
|                      | KLB   | Min 2.0  |
| <i>Mix Use</i>       | Penggunaan Lahan Campuran (residential dan non residential) | 30% residential dan 70% non residential  |

Sumber : Florida TOD Guidebook, 2012

Sedangkan menurut *Institute for Transportation and Development Policy* (2013), TOD merupakan proses perencanaan dan perancangan suatu wilayah dalam mendukung, memfasilitasi, dan memprioritaskan penggunaan transportasi publik dan moda transportasi lain seperti sepeda dan berjalan kaki. ITDP mengembangkan beberapa prinsip TOD yaitu, *walk*, pembangunan kawasan dengan lingkungan yang ramah terhadap pejalan kaki; *cycle*, mendukung transportasi *non-motorized*; *transit*, memiliki lokasi yang dekat dengan jaringan transportasi publik; *mix*, pembangunan dengan penggunaan lahan campuran; dan *densify*, mengoptimalkan kepadatan lahan.

**Tabel 2.5 Variabel dan Tolak Ukur TOD Berdasarkan ITDP**

| Indikator      | Variabel                                 | Ketentuan  |
|----------------|--|--|
| <i>Walk</i>    | Ketersediaan jalur pejalan kaki          | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Trotoar diperuntukkan secara khusus untuk pejalan kaki dan terlindung dari kendaraan lain</li> <li>2. Mendapatkan penerangan jalan yang memadai</li> <li>3. Ramah bagi pengguna kursi roda dan terdapat <i>tactile</i> pada permukaan trotoar</li> <li>4. Ketersediaan jaringan jalur pejalan kaki 100%</li> </ol>   |
|                | Ketersediaan penyeberang jalan           | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memiliki lebar 2 meter atau lebih dengan penunjuk batas yang jelas</li> <li>2. Dapat diakses dengan kursi roda</li> </ol>  |
|                | Peneduh dan tempat berteduh              | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Segmen jalur pejalan kaki mendapatkan perlindungan dari cuaca panas</li> <li>2. Disediakan peneduh seperti pepohonan, penghubung bangunan (<i>arcade/kanopi</i>), struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap halte angkutan umum), dan elemen <i>vertical</i> lain (dinding, kisi-kisi)</li> </ol>   |
| <i>Cycle</i>   | Jaringan Infrastruktur Sepeda            | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jalan dengan kecepatan rata-rata diatas 30 km/jam, harus memiliki jalur khusus sepeda yang terpisah dari kendaraan bermotor (mis: lajur sepeda dengan warna khusus atau jalur sepeda eksklusif)</li> <li>2. Jalan dengan kecepatan rata-rata dibawah 30 km/jam, di anggap aman untuk bersepeda dan tidak memerlukan jalur khusus sepeda, tetapi dianjurkan menggunakan marka stensil (<i>sharrow</i>)</li> </ol> |
| <i>Transit</i> | Jarak berjalan kaki menuju angkutan umum | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jarak maksimal berjalan kaki menuju stasiun angkutan umum massal terdekat adalah kurang dari 1 kilometer atau kurang dari 500m ke stasiun layanan <i>direct</i></li> </ol>   |

|                |                             |   |
|----------------|-----------------------------|---|
|                |                             | <i>service</i><br>2. Jarak aksesibel yang direkomendasikan untuk berjalan kaki ialah 5 – 10 menit   |
| <i>Mix</i>     | Perumahan dan non perumahan | 1. Perumahan dan non perumahan digabung dalam blok yang sama atau berdekatan<br>2. Untuk menjadi “komplementer secara internal”, peruntukkan bagi perumahan tidak boleh kurang dari 15% dan tidak lebih dari 85% dari total luas lantai terbangun |
| <i>Density</i> | Kepadatan perumahan         | Minimum 140 unit/ha   |
|                | KLB                         | Minimum 2.0   |

Sumber : Institute of Transportation & Development Policy, 2014

Dalam Peraturan Menteri PU, juga diatur ketentuan mengenai kepadatan bangunan dan penyediaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan. Ketentuan kepadatan bangunan diatur dalam Permen PU No.20 Tahun 2011 Tentang Pedoman Penyusunan RDTR dan Peraturan Zonasi Kabupaten/ Kota<sup>10</sup>. Sedangkan ketentuan mengenai penyediaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan diatur dalam Permen PU No.3 Tahun 2014<sup>11</sup> Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di kawasan perkotaan. Untuk lebih jelasnya dalam mengetahui ketentuan mengenai kepadatan bangunan dan penyediaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki, akan dijelaskan pada tabel berikut.

**Tabel 2.6 Tolak Ukur Kepadatan Bangunan dan Jaringan Pejalan Kaki Berdasarkan Permen PU**

| Peraturan                   | Variabel           | Syarat                  | Ketentuan            |
|-----------------------------|--------------------|-------------------------|----------------------|
| Permen PU No. 20 Tahun 2011 | Kepadatan Bangunan | Kepadatan sangat tinggi | >1.000 bangunan/ha   |
|                             |                    | Kepadatan tinggi        | 100-1.000 bangunan/a |
|                             |                    | Kepadatan               | 40-100               |

<sup>10</sup> Peraturan Menteri PU No.20 Tahun 2011 Tentang Pedoman Penyusunan RDTR dan Peraturan Zonasi Kabupaten/ Kota.

<sup>11</sup> Peraturan Menteri PU No.3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan

|                            |  |   |  |
|----------------------------|--|---|--|
|                            |  | sedang  | bangunan/ha  |
|                            |  | Kepadatan rendah  | 10-40 bangunan/ha  |
|                            |  | Kepadatan sangat rendah                                     | <10 bangunan/ha  |
| Permen PU No. 3 Tahun 2014 | Lebar jalur pejalan kaki                                   | -   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebar min 1,5 meter</li> <li>• Dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu di sepanjang jaringan pejalan kaki</li> </ul> |
|                            | Jalur pejalan kaki berkebutuhan khusus ( <i>diffable</i> ) | -   |  |
|                            | Jarak pejalan kaki   | Jarak pejalan kaki dalam mencapai halte atau lokasi transit | Jarak maksimal 400 meter atau waktu tempuh maksimal 10 menit   |
|                            | Jalur Penyebrangan   | -   | Terdapat penyebrangan zebra, penyebrangan pelikan atau jembatan penyebrangan untuk memudahkan pejalan kaki dalam pergantian jalur yang berbeda                       |
|                            | Area bersepeda   | -   | Lebar min 1,5 meter  |
|                            | Ketersediaan Jalur Hijau                                   | -   | Terletak antara jalur pejalan kaki dan kendaraan.  |

Sumber : Permen PU No. 20 Tahun 2011 dan Permen PU No.3 Tahun 2014

Berdasarkan penjelasan sumber dari berbagai ahli di atas, dapat diketahui secara umum karakteristik kawasan transit TOD dapat dilihat dari aspek kepadatan, aspek keberagaman, dan aspek desain. Adapun indikator dan variabel dari karakteristik kawasan TOD, di jelaskan pada tabel berikut.



**Tabel 2.7 Indikator dan Variabel Pengembangan Kawasan TOD**

| No. | Sumber                       | Indikator yang digunakan                     | Variabel   |
|-----|------------------------------|--|--|
| 1.  | Cervero (2004)               | <i>Density</i> (Kepadatan)                   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kepadatan Bangunan</li> <li>2. KDB</li> <li>3. KLB</li> </ol>  |
|     |                              | <i>Diversity</i> (Penggunaan Lahan Campuran) | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penggunaan lahan perumahan</li> <li>2. Penggunaan lahan perkantoran</li> <li>3. Penggunaan lahan fasilitas umum</li> <li>4. Penggunaan lahan perdagangan dan jasa</li> </ol> |
|     |                              | <i>Design</i> (Ramah Pejalan Kaki)           | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ketersediaan fasilitas pejalan kaki</li> </ol>   |
| 2.  | Watson                       | Kepadatan guna lahan                         | <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Kepadatan bangunan</li> </ol>  |
|     |                              | Penggunaan Lahan Campuran                    | <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Jenis penggunaan lahan di lokasi transit</li> </ol>  |
| 3.  | Renne (2009)                 | <i>Mix</i>                                   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kepadatan tinggi</li> <li>2. Tipe hunian campuran</li> <li>3. Penggunaan Lahan (perkantoran, perdagangan dan jasa)</li> </ol>  |
|     |                              | <i>Accessibility</i>                         | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pola jalan</li> <li>2. Ketersediaan parkir</li> <li>3. Desain pedestrian dan jalur sepeda</li> </ol>   |
| 4.  | Florida TOD Guidebook (2012) | <i>Street Design</i>                         | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jaringan jalur sepeda</li> <li>2. Jaringan <i>sidewalk</i></li> <li>3. Ketersediaan parkir</li> </ol>  |
|     |                              | <i>Density</i>                               | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. KDB</li> <li>2. KLB</li> <li>3. Kepadatan hunian</li> <li>4. Tinggi bangunan</li> </ol>  |

|    |             |                             |  |
|----|-------------|-----------------------------|--|
|    |             | <i>Mix Use</i>              | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Residential</li> <li>2. Non residential</li> </ol>                                 |
| 5. | ITDP (2014) | <i>Walk</i> (berjalan kaki) | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ketersediaan jalur pejalan kaki</li> <li>2. Fasilitas penyeberang jalan</li> </ol> |
|    |             | <i>Cycle</i> (bersepeda)    | 1. Ketersediaan jalur sepeda   |
|    |             | Transit (Angkutan umum)     | 2. Jarak berjalan kaki ke angkutan umum  |
|    |             | <i>Mix</i> (Pembauran)      | 3. Tata guna lahan komplementer  |
|    |             | <i>Densify</i> (Memadatkan) | 4. Kepadatan tata guna lahan   |
|    |             | <i>Shift</i> (beralih)      | 5. Fasilitas parkir  |

Sumber : Carvero (2004), Renee (2009), Florida TOD (2012), ITDP (2014)

## B. PEDOMAN PENGEMBANGAN KAWASAN TOD BERDASARKAN KEMENTERIAN ATR/BPN

### 1. Pengertian *Transit Oriented Development*

Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit atau *Transit Oriented Development* (TOD) adalah konsep pengembangan kawasan di dalam dan di sekitar simpul transit agar bernilai tambah yang menitikberatkan pada integrasi antar jaringan angkutan umum massal, dan antara jaringan angkutan umum massal dengan jaringan moda transportasi tidak bermotor, serta pengurangan penggunaan kendaraan bermotor yang disertai pengembangan kawasan campuran dan padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi.

Kawasan Berorientasi Transit (Kawasan TOD) adalah kawasan yang ditetapkan dalam rencana tata ruang sebagai kawasan terpusat pada integrasi intermoda dan antarmoda yang berada pada radius 400 (empat ratus) meter sampai dengan 800 (delapan ratus) meter dari simpul transit moda angkutan umum massal yang memiliki fungsi pemanfaatan ruang campuran dan padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi.

## **2. Prinsip *Transit Oriented Development (TOD)***

Prinsip TOD dalam mewujudkan kawasan campuran serta kawasan padat dan terpusat yang terintegrasi dengan sistem transportasi massal, terdiri atas:

- a. pengembangan kawasan dengan mendorong mobilitas berkelanjutan melalui peningkatan penggunaan angkutan umum massal; dan
- b. pengembangan fasilitas lingkungan untuk moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki yang terintegrasi dengan simpul transit.

Pengembangan kawasan, paling sedikit meliputi:

- a. Pengintegrasian fungsi dan fasilitas kawasan dengan struktur ruang kota;
- b. Pengembangan kawasan campuran;
- c. Peningkatan konektivitas dan kesatuan antar ruang dan antar bangunan dalam kawasan;
- d. Pengembangan kawasan dengan intensitas sedang hingga tinggi untuk membentuk lingkungan yang padat;
- e. Penataan fungsi kawasan untuk mengurangi kebutuhan jarak perjalanan; dan
- f. Perwujudan ruang terbuka yang ramah untuk pengguna fasilitas transit.

Pengembangan fasilitas lingkungan, paling sedikit meliputi:

- a. Perumusan kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor;
- b. Penataan parkir yang mendorong penggunaan moda transportasi massal;
- c. Perwujudan sistem jaringan jalan dan jalur moda transportasi tidak bermotor serta pejalan kaki dengan aksesibilitas tinggi;
- d. Perwujudan tata bangunan untuk menciptakan lingkungan yang mendorong moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki; dan
- e. pengembangan kawasan yang menyediakan rute pendek bagi pengguna moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki.

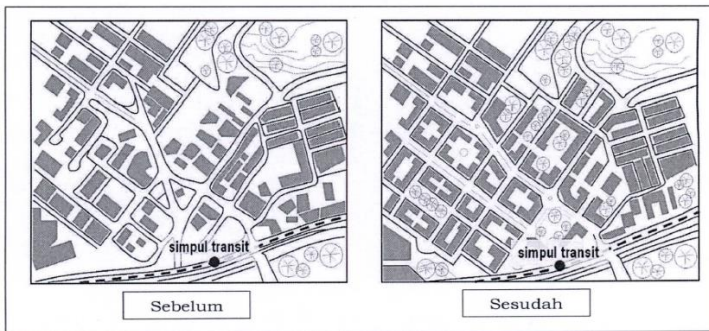
### 3. Strategi Pengembangan TOD

#### a. Kawasan Sudah Terbangun

Pada kawasan sudah terbangun, pengembangan kawasan TOD dapat dilakukan dengan:

- 1) Pembangunan kembali tanah atau ruang yang sudah terbangun (*redevelopment site*), yaitu peremajaan kawasan melalui tahapan perancangan kawasan TOD, perubahan struktur dan penambahan fungsi baru selaras dengan pengembangan kawasan TOD serta penataan lingkungan yang dilengkapi fasilitas transit atau fasilitas kawasan TOD dengan ketentuan pemanfaatan ruang sebagaimana di atur dalam pedoman.

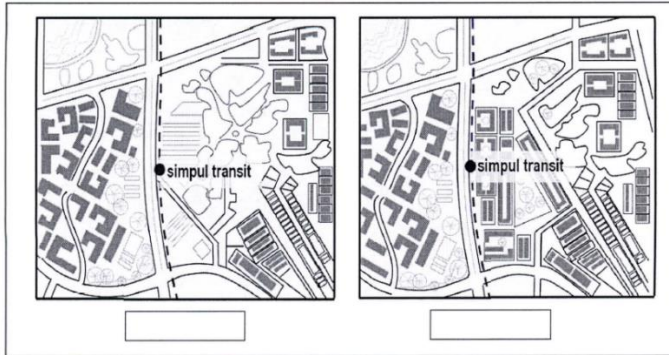
Dalam strategi ini, pemerintah/pemerintah daerah dapat mengatur penguasaan tanah pada kawasan TOD melalui konsolidasi tanah, bank tanah serta perangkat penunjang lainnya dengan memperhatikan peraturan perundangan dan kepentingan umum.



**Gambar 2.5 Redevelopment site**

Sumber : Permen ATR No. 16 Tahun 2017

- 2) Pembangunan pada tanah kosong di antara tanah terbangun (*infill development site*), yaitu pengembangan pada tanah kosong/terbengkalai di antara tanah terbangun pada radius pengembangan kawasan TOD, strategis ini di lakukan melalui tahap :
  - a) Pengembangan persil-persil tanah kosong di antara tanah terbangun dengan kegiatan dan intensitas pemanfaatan ruang yang selaras dengan kawasan TOD
  - b) Penyesuaian kegiatan atau intensitas pemanfaatan ruang pada tanah terbangun sesuai dengan kriteria teknis kawasan TOD dengan penerapan perangkat penunjang kawasan TOD atau perangkat perwujudan rencana tata ruang lainnya.

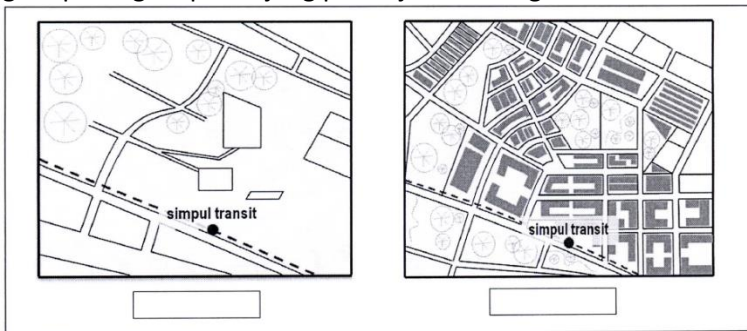


**Gambar 2.6 Infill development site**  
 Sumber : Permen ATR No. 16 Tahun 2017

**b. Kawasan Belum Terbangun**

Pembangunan pada kawasan atau tanah yang belum terbangun (*new growth area*), yaitu pembukaan daerah-daerah baru yang luas dan umumnya terletak di daerah-daerah baru yang luas dan umumnya terletak di daerah perbatasan pinggir kota (peripheri). Strategi ini dilakukan dengan :

- a. Mengembangkan *system* transit/transportasi massal primer/utamanya yang ditunjang dengan system sekunder dan *federnya*
- b. Mengembangkan kawasan di sekitar simpul transit dengan menerapkan perangkat-perangkat penunjang perwujudan ruang.



**Gambar 2.7 New growth area**  
 Sumber : Permen ATR No. 16 Tahun 2017

Pengembangan kawasan berorientasi transit (TOD) dapat dilakukan oleh masyarakat tanpa mengubah status kepemilikan tanah yang ada dan/atau di kembangkan oleh penyedia layanan angkutan massal berbasis rel sebagai transportasi utama kawasan TOD melalui penguasaan tanah dan pengelolaan kawasan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

#### 4. Kriteria Teknis Kawasan

##### a) Kriteria Sistem Transportasi Dan Sistem Transit

Pengembangan *system* transportasi massal merupakan prasyarat utama pengembangan kawasan TOD dan keberhasilan TOD dipengaruhi oleh jumlah pengguna transportasi massal pada simpul-simpul transit. Pengembangan *system* transportasi ini sangat penting untuk menciptakan pasar sebagai daya Tarik kegiatan di sekitar simpul transit.

*System* transportasi massal meliputi moda transportasi massal berkapasitas tinggi, sedang dan rendah, baik pada jarak dekat maupun jarak sedang dan jauh serta *headway*. System transportasi massal harus disertai dengan system transit atau system pergantian moda yang efisien dan lingkungan yang ramah untuk pejalan kaki. Persyaratan transportasi massal dalam pengembangan kawasan TOD minimal memiliki 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) moda jarak jauh. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.<sup>12</sup>

**Tabel 2.8 Prasyarat Transportasi Massal Dalam Pengembangan Kawasan TOD**

| Kriteria     | TOD Regional Pusat Pelayanan Kota                      | TOD Kota Sub Pusat Pelayanan Kota | TOD Lingkungan Pusat Pelayanan |   |
|--------------|--|-----------------------------------|--------------------------------|---|
| Moda Transit | <b>Komuter Jarak Dekat (dalam Kota)</b>                |                                   |                                |   |
|              | Mikrobus   | √                                 | √                              | √ |
|              | Bus Kota, BRT  | √                                 | √                              | √ |
|              | a.LRT  | √                                 | √                              | √ |
|              | b.MRT  | √                                 | √                              | - |
|              | <b>Komuter Jarak Jauh (antar kota, antar provinsi)</b> |                                   |                                |   |
|              | a.LRT  | √                                 | √                              | √ |
|              | b.MRT  | √                                 | √                              | - |
|              | • Kereta cepat   | √                                 | √                              | - |
|              | • Kereta api   | √                                 | √                              | - |
|              | • <i>Commuter line</i>                                 | √                                 | √                              | √ |
|              | • Bus Ekspres (Bus antar Kota/Provinsi)                | √                                 | √                              | - |

<sup>12</sup> Peraturan Menteri ATR/BPN No. 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit

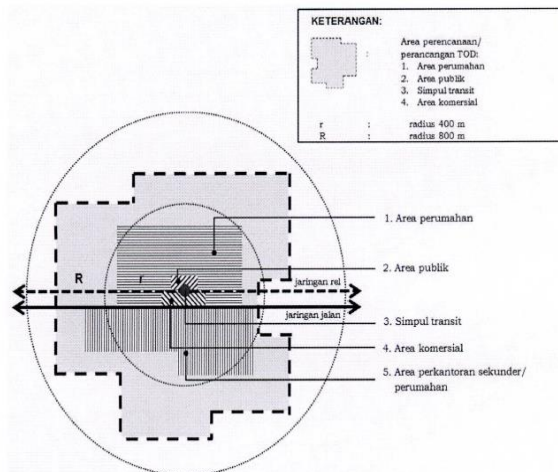
|         |  |           |            |             |
|---------|--|-----------|------------|-------------|
| Headway |  | < 5 menit | 5-15 menit | 15-30 menit |
|---------|--|-----------|------------|-------------|

Sumber : Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit

## b) Kriteria Lingkungan Kawasan TOD (400 Meter-800 Meter Dari Simpul Transit)

### 1) Pengembangan Struktur Ruang Kawasan TOD

Struktur ruang kawasan TOD menunjukkan area kegiatan utama atau fasilitas yang harus tersedia dalam kawasan TOD. Struktur ruang kawasan TOD dan daerah di sekitarnya terbagi menjadi area –area sebagai berikut:



**Gambar 2.8 Ilustrasi Struktur Ruang Kawasan TOD**

Sumber : Permen ATR No.16 Tahun 2017

#### 1. Area Publik

Area fungsi dibutuhkan untuk memberi layanan bagi lingkungan kerja dan perumahan di dalam kawasan TOD, jumlah penduduk di lingkungan tersebut, simpul transit pada jangkauan  $\leq 5$  menit (radius 400 meter) berjalan kaki. Kriteria pengembangan adalah :

- a. Karakter dari area ini diantaranya adalah ukuran dan pilihan bergantung pada jenis TOD, jumlah penduduk di lingkungan tersebut, simpul *local* dengan visibilitas tinggi, dekat dengan taman atau plaza.
- b. Fasilitas yang harus ada pada area ini diantaranya taman atau plaza dan fasilitas umum seperti perpustakaan, kantor polisi, pemadam kebakaran dll..

## 2. Area Komersial

Area komersial merupakan komponen penting dalam merancang kawasan TOD, area ini berada pada lokasi yang berada pada jangkauan  $\leq 5$  menit berjalan kaki (radius 400 meter) dan paling dekat dengan fungsi transit, kriteria pengembangannya adalah :

- a. Ukuran dan lokasi sesuai dengan kondisi kawasan, berdekatan dengan simpul transit
- b. Dilengkapi dengan ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau dalam pengembangan
- c. Fasilitas yang ada umumnya berupa retail, perkantoran, supermarket, restoran, jasa dan hiburan
- d. Pada simpul transit (stasiun) dimungkinkan dikembangkan fungsi campuran selama tidak mengganggu fungsi utamanya
- e. Fungsi perumahan pada area ini dapat di integrasikan dengan kegiatan komersial.

## 3. Area Perumahan

Area perumahan termasuk perumahan yang berada pada jarak perjalanan kaki dari area pusat komersial dan simpul transit. Area ini terletak di luar area inti komersial (perdagangan) dengan jangkauan  $\leq 10$  menit berjalan kaki (radius 800 meter). Karakter dari area ini adalah :

- a. Penyediaan beragam tipe hunian, harga maupun kepadatan
- b. Kepadatan area perumahan sejalan dengan variasi tipe perumahan
- c. Dilengkapi dengan fasilitas penunjang kawasan perumahan termasuk di dalamnya ruang terbuka *public* hijau maupun non hijau.
- d. Pengembangan kawasan TOD harus memperhatikan dan terintegrasi dengan pengembangan area pendukungnya yang berada di luar kawasan perencanaan TOD. Kriteria pengembangan area pendukung kawasan TOD adalah sebagai berikut :
- e. Merupakan area yang berada dalam radius 1500 meter hingga 5000 meter dari simpul transit
- f. Memiliki kepadatan kawasan yang lebih rendah di bandingkan dengan kawasan TOD
- g. Menyediakan akses langsung dan jalur sepeda menuju simpul transit dan area komersial dengan tidak terletak pada potongan sebidang jalan arteri.
- h. Mempunyai akses menuju area/kawasan TOD dari segala arah
- i. Memiliki fungsi perumahan termasuk perumahan untuk masyarakat berpenghasilan rendah, sekolah umum, taman/plaza, fungsi bangkitan aktivitas perkantoran dengan intensitas rendah, dan area parkir dan/atau



- j. Memiliki fungsi yang bergantung pada kendaraan bermotor atau merupakan perkantoran dengan intensitas yang rendah.

## 2) Kriteria Teknis Perancangan dan Pemanfaatan Ruang Kawasan TOD

Dalam perancangan, kawasan TOD harus mempertimbangkan lokasi transit, jaringan transit primer, transit sekunder dan *feeder* serta fasilitas penunjangnya. Kriteria teknis pengembangan kawasan TOD berdasarkan jenis TOD serta kriteria dan indikator kinerja kawasan TOD, meliputi :

- a) TOD Kota sebagai Pusat Pelayanan Kota
- 1) Karakter pengembangan kawasan sebagai pusat perekonomian berfungsi primer dan budaya regional serta mempunyai skala pelayanan regional
  - 2) Di layani setidaknya oleh 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) moda transit jarak jauh berupa *heavy rail*, *light rail* transit, BRT, Bus Lokal/Bus Ekspres dengan frekuensi (*headway*) < 5 menit.
  - 3) Kepadatan populasi > 750 jiwa/ha, pekerja >200 jiwa/ha
  - 4) Intensitas pemanfaatan ruang tinggi dengan KLB > 5 sampai batas KLB setinggi-tingginya, dengan tetap tidak melampaui daya dukung lingkungan, KDB 80% dan kepadatan hunian 20-75 unit/1000 m<sup>2</sup> dengan jumlah lantai lebih dari 11 lantai hingga 40 lantai atau lebih, *street frontage* minimal 90%.
  - 5) Parkir kendaraan dan sepeda disediakan secara bersama dengan standar maksimum parkir hunian 1 parkir/unit, parkir retail/kantor 1 parkir/100 m<sup>2</sup> dan maksimum parkir lantai dasar 10 % dari luas kaveling.
  - 6) Campuran dan keragaman pemanfaatan ruang adalah 20%-60% untuk perumahan dan 40%-80% untuk non perumahan (perumahan yang dikembangkan adalah hunian berimbang sebagai upaya mewujudkan keberagaman *social* dan ekonomi kawasan) dan minimal aktivitas yang signifikan di kawasan selama 18 jam.
- b) TOD Sub Kota sebagai Sub Pusat Pelayanan Kota
- 1) Karakter pengembangan kawasan sebagai pusat perekonomian khususnya yang berfungsi sekunder dan budaya regional serta mempunyai skala pelayanan bagian kota sampai kota
  - 2) Dilayani setidaknya oleh 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) moda transit jarak jauh berupa *heavy rail*, *light rail* transit,
  - 3) BRT, Bus Lokal/Bus Ekspres dengan frekuensi (*headway*) antara 5-15 menit.

- 4) Kepadatan populasi 450-1500 jiwa/ha, pekerja 40-200 jiwa/ha
  - 5) Intensitas pemanfaatan ruang tinggi dengan KLB 3-5, KDB 70% dan kepadatan hunian 12-38 unit/1000 m<sup>2</sup> dengan jumlah lantai lebih dari 3 lantai hingga 15 lantai, *street frontage* 80%.
  - 6) Parkir kendaraan dan sepeda disediakan secara bersama dengan standar maksimum parkir hunian 1,5 parkir/unit; parkir retail/kantor 2 parkir/100 m<sup>2</sup> dan maksimum parkir lantai dasar 15 % dari luas kaveling.
  - 7) Campuran dan keragaman pemanfaatan ruang adalah 30%-60% untuk perumahan dan 40%-70% untuk non perumahan (perumahan yang dikembangkan adalah hunian berimbang) dan minimal aktivitas yang signifikan di kawasan selama 16 jam.
- c) TOD Lingkungan Pusat Pelayanan Lingkungan
- 1) Karakter pengembangan kawasan sebagai pusat aktivitas ekonomi *local* dan komunitas *local* serta mempunyai skala pelayanan lingkungan
  - 2) Pemanfaatan ruang untuk hunian dominan dengan akses baik ke regional atau sub regional
  - 3) Dilayani setidaknya oleh 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) moda transit jarak jauh berupa *light rail* transit, BRT, Bus Lokal/Bus Ekspres dengan frekuensi (*headway*) 15-30 menit. Pada beberapa kasus *comuter line* dapat melayani kawasan TOD.
  - 4) Kepadatan populasi 350-100 jiwa/ha, pekerja 12-40 jiwa/ha
  - 5) Intensitas pemanfaatan ruang tinggi dengan KLB 2-3, KDB 70% dan kepadatan hunian 15-20 unit/1000 m<sup>2</sup> dengan jumlah lantai lebih dari 3 lantai hingga 8 lantai *street frontage* minimal 70%.
  - 6) Parkir kendaraan dan sepeda disediakan secara bersama dengan standar maksimum parkir hunian 2 parkir/unit; parkir retail/kantor 3 parkir/100 m<sup>2</sup> dan maksimum parkir lantai dasar 20 % dari luas kaveling.
  - 7) *Park and ride* di mungkinkan
  - 8) Campuran dan keragaman pemanfaatan ruang adalah 60%-80% untuk perumahan dan 40%-80% untuk non perumahan (perumahan yang dikembangkan adalah hunian berimbang) dan minimal aktivitas yang signifikan di kawasan selama 14 jam.

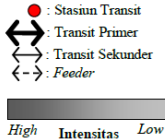
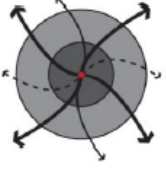
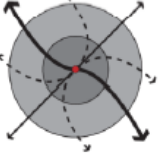
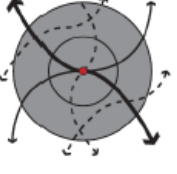
Untuk lebih jelasnya mengenai Kriteria Teknis Perancangan dan Pemanfaatan Ruang Kawasan TOD dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

**Tabel 2.9 Kriteria Teknis Kawasan TOD Berdasarkan Jenis TOD dalam Rangka Penyusunan dan/atau Revisi Tata Ruang Daerah (RTRW/RDTR**

| Tipologi TOD                                 | TOD Regional Pusat Pelayanan   | TOD Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota  | TOD Lingkungan Pusat Pelayanan Lingkungan  |
|--|--|--|--|
| Bentuk/Deliniasi kawasan                     |  |  |  |
| Karakter Pengembangan                        | Pusat perekonomian fungsi primer dan budaya regional   | Pusat ekonomi khususnya untuk fungsi sekunder dan budaya regional  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pusat aktivitas ekonomi lokal dan komunitas lokal</li> <li>• Dominan hunian dengan akses baik ke regional atau subregional</li> </ul> |
| <b>Campuran dan Keragaman Pemanfaatan</b>    |  |  |  |
| Minimal aktivitas yang signifikan di kawasan | 18 Jam   | 16 Jam   | 14 Jam   |
| % perumahan : % Non Perumahan                | 20%-60% : 40%-80%<br>(hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang)  | 30%-60% : 40%-70%<br>(hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang)  | 60%-80% : 20%-40%<br>(hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang)  |
| Jenis kegiatan pemanfaatan ruang             | Minimal 5 jenis: Campuran perumahan, komersial, perkantoran, budaya atau pusat hiburan, dan fasilitas <i>public</i> lainnya baik dalam satu bangunan atau tersendiri dalam | Minimal 4 jenis: Campuran perumahan, komersial, perkantoran, budaya baik dalam satu bangunan atau tersendiri dalam kawasan TOD | Minimal 2 jenis: Utamanya perumahan dengan fasilitas penunjang baik untuk penghuni maupun masyarakat yang menggunakan moda transportasi umum.                                  |

| Tipologi TOD                        | TOD Regional Pusat Pelayanan   | TOD Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota   | TOD Lingkungan Pusat Pelayanan Lingkungan   |
|-------------------------------------|--|---|---|
|                                     | kawasan TOD  |   |   |
| Karakteristik komersial             | Regional   | Regional  | Komunitas, lokal  |
| Tipe Hunian                         | Bangunan tinggi ( <i>Highrise</i> ), apartemen dengan ketinggian sedang ( <i>midrise apartments</i> ), dan kondominium | Ketinggian sedang ( <i>Mid-rise</i> ), ketinggian rendah ( <i>low-rise</i> ), sedikit bangunan tinggi ( <i>high-rise</i> ) dan <i>townhouse</i> | Ketinggian sedang ( <i>Mid-rise</i> ), ketinggian rendah ( <i>low-rise</i> ), <i>townhouse</i>  |
| Target Unit Hunian                  | 8.000-30.000   | 5.000 – 15.000  | 2.500-10.000  |
| Target Jumlah Pekerja               | 40.000-150.000   | 5.000-30.000  | -   |
|                                     |  |   |   |
| Moda Transit                        | <i>Heavy rail</i> transit, <i>light rail</i> transit, BRT, Bus Lokal, (ferry dimungkinkan)                             | <i>Heavy rail</i> transit, <i>light rail</i> transit, BRT, Bus Lokal (ferry dimungkinkan)   | <i>Light rail</i> transit, BRT, Bus Lokal, bus <i>feeder</i> (pada beberapa kasus, <i>commuter line</i> dapat melayani kawasan TOD jenis ini) |
| Frekuensi ( <i>Headway</i> )        | < 5menit   | 5-15 menit  | 15-30 menit   |
| <b>Kepadatan</b>                    |  |   |   |
| Populasi                            | > 55 jiwa / ha   | 45-65 jiwa / ha   | 38-50 jiwa / ha   |
| Pekerja                             | > 200 / ha   | 40-200 / ha   | 12-40 / ha  |
| <b>Intensitas Pemanfaatan Ruang</b> |  |   |   |
| KLB                                 | > 5.0  | 3.0 - 4.0   | 2.0 – 3.0   |
| Pola Kepadatan                      | Tertinggi  | Sangat Tinggi   | Tinggi-Sedang   |
| Minimum Kepadatan Hunian            | Kepadatan hunian 20 - 75 unit/1.000 m <sup>2</sup>   | Kepadatan hunian 12 - 38 unit/1000 m <sup>2</sup>   | Kepadatan hunian 15 - 20 unit/1.000 m <sup>2</sup>  |
| Jumlah Lantai                       | > 11-40 atau lebih   | > 3-15  | > 2-8   |

| Tipologi TOD   | TOD Regional Pusat Pelayanan  | TOD Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota  | TOD Lingkungan Pusat Pelayanan Lingkungan  |
|--|---|--|--|
| Maks. Tutupan lahan ( <i>Land Coverage</i> ), KDB bisa lebih kecil | 80 %  | 70%  | 70%  |
| Min. 'Street Frontage'   | 90 %  | 80 %   | 70%  |
| <b>Ruang Terbuka</b>   |   |  |  |
| Tipologi Ruang Terbuka Minimal                                     | Ruang terbuka regional ( <i>Regional Open Space</i> ), taman skala komunitas ( <i>Community Scaled Park</i> ) sesuai standar pelayanan. Area terbuka 10%-15% di luar RTH <i>public</i> 20% kawasan pengembangan | Taman skala komunitas ( <i>Community Scaled Park</i> ), taman lingkungan ( <i>Small Park</i> ) sesuai standar pelayanan. Area terbuka 10%-15% di luar RTH <i>public</i> 20% kawasan pengembangan | Taman skala komunitas ( <i>Community Scaled Park</i> ), taman lingkungan ( <i>Small Park</i> ) sesuai standar pelayanan dan plaza. Area terbuka 10%-15% di luar RTH <i>public</i> 20% kawasan pengembangan |
| <b>Parkir (dibatasi jumlahnya)</b>                                 |   |  |  |
| Maksimum Parkir Hunian   | 1 parkir/unit   | 1,5 parkir/ unit   | 2 parkir/ unit   |
| Maksimum Parkir Retail/Kantor                                      | 1 parkir/100 m2   | 2 parkir / 100 m2  | 3 parkir/ 100 m2   |
| Maksimum Parkir Lt. Dasar  | 10% Luas Kapling  | 15% Luas Kapling   | 20 % Luas Kapling  |
| Pola parkir ( <i>Shared/Single Use Parking</i> )                   | <i>Shared</i> (parkir bersama)  | <i>Shared</i> (parkir bersama)   | <i>Shared</i> (parkir bersama)   |
|  | Terdapat lahan parkir untuk sepeda yang luas, aman, nyaman, dan dekat dengan pintu masuk stasiun transit  | Berada di belakang bangunan dan diperbolehkan on <i>street parking</i> tapi tidak boleh terletak antara jalan umum dan <i>façade</i> depan bangunan  |  |

| Tipologi TOD   | TOD Regional Pusat Pelayanan  | TOD Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota   | TOD Lingkungan Pusat Pelayanan Lingkungan  |
|--|---|---|--|
| <i>Park &amp; Ride</i>   | Fasilitas <i>Park &amp; Ride</i> masih di mungkin   | Tidak   | ya   |
| <b>Pola Jaringan Jalan</b>   |   |   |  |
| Dimensi Blok   | 70-130 meter  | 70-200 meter  | 70 – 270 meter   |
| Pola Jaringan<br> | Rencana/perancangan kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan system transit yang terintegrasi<br><br>   | Rencana/perancangan kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan system transit yang terintegrasi<br><br> | Rencana/perancangan kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan system transit yang terintegrasi<br><br>              |
| Aspek lain yang dipertimbangkan dalam Pengembangan   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengintegrasikan fungsi hunian dan perkantoran baru dengan intensitas pemanfaatan ruang tinggi ke dalam kondisi terbangun saat ini.</li> <li>• Pengembangan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda transportasi</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengintegrasikan hunian dengan intensitas tinggi ke dalam hunian dan perkantoran terbangun.</li> <li>• Pengembangan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memperluas peluang retail skala lokal, meningkatkan hunian kepadatan tinggi.</li> <li>• Pengembangan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor.</li> </ul> |

| Tipologi TOD                              | TOD Regional Pusat Pelayanan   | TOD Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota  | TOD Lingkungan Pusat Pelayanan Lingkungan   |
|---|--|--|---|
|   | tidak bermotor.  | transportasi tidak bermotor.   |   |
| <b>Alokasi Ruang Untuk system Transit</b> |  |  |   |
| Ruang untuk pengembangan moda transit     | <i>Heavy rail transit, light rail tansit, BRT, Bus Lokal, (ferry dimungkinkan)</i> | <i>Heavy rail transit, light rail tansit, BRT, Bus Lokal, (ferry dimungkinkan)</i> | <i>light rail transit, BRT, Bus Lokal, bus feeder (pada beberapa kasus, commuter line dapat melayani kawasan TOD jenis ini,</i> |

**Tabel 2.10 Kriteria Dan Indikator Kinerja Kawasan TOD**

| Kriteria                                 | Indikator  | Tolak Ukur   |
|--|--|--|
| Pengembangan kawasan campuran dan kompak | Berbagai kegiatan dan aktifitas hasir saling berdekatan satu sama lainnya                                  | Perumahan dan non perumahan digabung dengan blok yang sama atau berdekatan. Demikian pula stasiun dapat dikembangkan dengan fungsi campuran  |
|  | Memiliki perumahan campuran dan intensitas menengah hingga tinggi atau beragam perumahan dalam kawasan TOD | <ul style="list-style-type: none"> <li>• TOD Kota : minimal 5 jenis kegiatan terdiri atas campuran peruntukan dan/atau kegiatan perumahan, komersial, perkantoran, budaya atau pusat hiburan dan fasilitas tersendiri dalam kawasan TOD</li> <li>• TOD Sub Kota : minimal 4 jenis kegiatan terdiri atas campuran peruntukan dan/atau kegiatan perumahan, komersial,</li> </ul> |

| Kriteria | Indikator  | Tolak Ukur   |
|----------|--|--|
|          |  | <p>perkantoran, budaya baik dalam satu bangunan atau bangunan tersendiri dalam kawasan TOD</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TOD Lingkungan :minimal 2 jenis kegiatan terdiri atas utamanya peruntukan dan/atau kegiatan perumahan dengan fasilitas penunjang baik untuk penghuni maupun masyarakat yang menggunakan moda transportasi umum</li> <li>• TOD Kota : Minimal KLB &gt; 5 dengan tutupan tanah maksimum 80%</li> <li>• TOD Sub Kota : KLB antara 3-5 dengan tutupan tanah maksimum 70%</li> <li>• TOD Lingkungan : KLB antara 2-3 dengan tutupan tanah maksimum 70%</li> </ul> |
|          | Tingkat kepadatan hunian rumah dan perkantoran mendukung operasi angkutan umum yang berkualitas dan aktivitas perekonomian lokal | Rata-rata tingkat kepadatan lebih tinggi dibandingkan dengan kondisi sekitar   |
|          | Keragaman sosial   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keragaman usia, suku, ras mendorong interaksi dan kegiatan yang lebih beragam dan kaya</li> <li>• Keragaman fasilitas</li> </ul>  |



| Kriteria  | Indikator  | Tolak Ukur  |
|---|--|---|
|   |  | sosial  |
|   | Keragaman ekonomi  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keragaman aktivitas ekonomi</li> <li>• Penyediaan hunian berimbang untuk mendukung aktivitas dalam kawasan</li> </ul>  |
| Perancangan kawasan yang ramah bagi penggunaan moda transportasi tidak bermotor (mempertimbangkan kemampuan berjalan dan bersepeda) | Infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda tersedia dengan lengkap dan aman                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentase panjang muka blok dengan jalur pejalan kaki yang aman dan dapat di akses pengguna kursi roda</li> <li>• Tersedia tempat parkir untuk sepeda yang mencukupi</li> </ul> |
|   | Pola jaringan jalan yang memberikan banyak <i>alternative</i> bagi moda kendaraan tidak bermotor | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memiliki <i>alternative</i> rute dan berpola <i>grid</i></li> <li>• Permeabilitas kawasan tinggi dan memungkinkan pejalan kaki menembus blok leluasa</li> </ul>                  |
|   | Ukuran blok yang kompak  | Ukuran blok sesuai dengan jalk 5 menit berjalan kaki, 70-130 meter untuk TOD Kota, 70-200 meter untuk TOD sub Kota dan 70-270 meter untuk TOD lingkungan  |
|   | Lingkungan yang nyaman bagi pejalan kaki   | Tersedianya jalur pejalan kaki, konflik pejalan kaki minim, ketersediaan jalur penyeberangan, keselamatan penyeberangan, amenities pendukung infrastruktur diffable   |
|   | Jalur pedestrian dan sepeda yang berkualitas   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalur pejalan kaki dan sepeda terpisah dengan jalan raya</li> <li>• Mengakomodasi</li> </ul>   |

| Kriteria   | Indikator  | Tolak Ukur   |
|--|--|--|
|  |  | <p>deffabel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dilengkapi dengan amenities/infrastruktur penunjang</li> <li>• Didukung oleh pemanfaatan ruang lantai dasar bangunan yang aktif</li> </ul>  |
|  | Koneksi jalur pedestrian dan sepeda yang kontinyu atau tidak terputus dan terintegrasi | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trotoar kontinyu mudah ditemukan dan terintegritas</li> <li>• Mengakomodasi diffable</li> </ul>   |
| Kaveling dan bangunan                                  | pagar  | Tidak ada batas antar kaveling atau pembatas ruang milik jalan yang memungkinkan pejalan leluasa memilih rute  |
|  | Aktivitas dalam bangunan yang mendorong orang berjalan kaki                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penempatan kegiatan pada lantai 1 dan 2 yang aktif (misalnya komersial maupun fasilitas <i>public</i>)</li> <li>• Lantai dasar untuk ruang <i>public</i> /akses tembus akan mendorong orang berjalan kaki</li> <li>• Pengembangan mezanin lantai 2 untuk pejalan kaki</li> <li>• Pengembangan penghubung antar bangunan untuk pejalan kaki</li> </ul> |
| Fasilitas penunjang kehidupan kawasan TOD/Publik Realm | Penghubung stasiun dengan kawasan di sekitarnya  | Tersedia <i>sidewalk</i> , taman, plaza dan amenity lainnya  |
|  | Lingkungan di sekitar area transit menjadi mudah untuk ditemukan                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Petunjuk dan gerbang sebagai pengarah pengunjung untuk menuju stasiun</li> </ul>  |

| Kriteria                     | Indikator  | Tolak Ukur  |
|------------------------------|--|---|
|                              |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Desain kawasan dengan orientasi dan pola yang jelas</li> </ul>   |
|                              | Ruang terbuka publik   | Tersedianya ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau <i>public</i> yang dapat berfungsi sosiologi (tempat berkumpul) ekologis (resapan air, menjaga iklim mikro dan resapan air), fasilitas penunjang untuk moda kendaraan                                     |
|                              | <i>Landmark</i> pada bangunan utama  | Terdapat ciri khas bangunan di sekitar kawasan transit yang dapat mendorong pusat aktifitas   |
| Taman Kota dan Ruang Terbuka | Taman dan ruang terbuka yang terintegritas dalam radius jalan kaki dari area transit | Tersedia taman atau ruang terbuka dalam radius 5 menit berjalan, 10-15% dari TOD merupakan taman, mudah diakses dari lokasi transit   |
|                              | Ruang terbuka di sekitar area transit harus menarik dan dapat berfungsi optimal      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ruang terbuka harus mudah dicapai, nyaman, memiliki <i>features</i> yang atraktif</li> <li>Terdapat pula retail atau <i>coffeshop</i></li> </ul>   |
|                              | Mendorong penggunaan moda tidak bermotor dan membatasi penggunaan kendaraan pribadi  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kerentanan pembatasan parkir (misalnya penyediaan parkir dengan jumlah terbatas atau retribusi parkir yang lebih mahal)</li> <li>Tersedianya tempat parkir dan penyimpanan yang aman</li> <li>Parkir bersama dan di</li> </ul> |

| Kriteria | Indikator                                    | Tolak Ukur  |
|----------|--|---|
|          | Terdapat manajemen parkir yang mendukung TOD | batasi<br>Tersedia tanah atau struktur parkir dengan leluasa yang cukup dan mendukung <i>park and ride</i> untuk TOD lingkungan |

Sumber : Permen ATR No. 16 Tahun 2017



# PENGEMBANGAN *TRANSIT* *ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)* KAWASAN SENEN JAKARTA PUSAT

---

## BAB 3

KEBIJAKAN TOD DAN GAMBARAN UMUM  
WILAYAH KECAMATAN SENEN JAKARTA  
PUSAT

# BAB 3

## **KEBIJAKAN TOD DAN GAMBARAN UMUM WILAYAH KECAMATAN SEZEN JAKARTA PUSAT**

---

### **A. ARAHAN KEBIJAKAN RENCANA TATA RUANG WILAYAH PROVINSI DKI JAKARTA**

Kecamatan Senen berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah 2030 Daerah Khusus Ibukota Jakarta ditetapkan sebagai pusat kegiatan sekunder dengan menerapkan konsep TOD

#### **1. Tujuan Penataan Ruang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DKI Jakarta**

Kecamatan Senen berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah 2030 Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Tujuan penataan ruang daerah DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

- a. Terciptanya ruang wilayah yang menyediakan kualitas kehidupan kota yang produktif dan inovatif.
- b. Terwujudnya pemanfaatan kawasan budi daya secara optimal dalam rangka memenuhi kebutuhan 12.500.000 (dua belas juta lima ratus ribu) jiwa penduduk yang persebarannya diarahkan sebanyak 9,2% (sembilan koma dua persen) di Kota Administrasi Jakarta Pusat, 18,6% (delapan belas koma enam persen) di Kota Administrasi Jakarta Utara, 24,1% (dua puluh empat koma satu persen) di Kota Administrasi Jakarta Timur, 22,6% (dua puluh dua koma enam persen) di Kota Administrasi Jakarta Selatan, 25,3% (dua puluh lima koma tiga persen) di Kota Administrasi Jakarta Barat, 0,2% (nol koma dua persen) di Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu serta meningkatkan produktivitas dan nilai tambah perkotaan.
- c. Terwujudnya pelayanan prasarana dan sarana kota yang berkualitas, dalam jumlah yang layak, berkesinambungan, dan dapat diakses oleh seluruh warga Jakarta.
- d. Terciptanya fungsi kawasan khusus yang mendukung peran Jakarta sebagai ibukota negara secara optimal.
- e. Tercapainya penurunan resiko bencana.

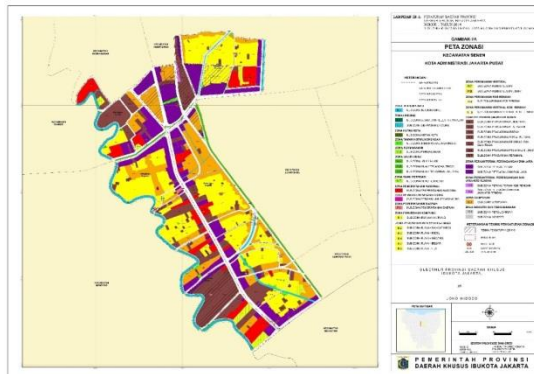
## **2. Tujuan Penataan Ruang Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Senen**

Sedangkan tujuan penataan ruang Kecamatan Senen di tuangkan dalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi adalah sebagai berikut :

- a. Terwujudnya penataan pusat perkantoran, perdagangan dan jasa skala nasional yang terintegrasi dengan angkutan umum massal pada Kawasan Senen.
- b. Terlaksananya pembangunan prasarana transportasi yang terpadu dengan jalur pejalan kaki, angkutan umum massal, dan angkutan umum lain untuk menunjang TOD.
- c. Terlaksananya pembangunan dan/atau perbaikan lingkungan prasarana perdagangan dan jasa dengan menyediakan ruang bagi usaha mikro serta penataan terminal penumpang secara terpadu dengan angkutan kereta api di Stasiun Senen
- d. Terwujudnya wisata perkotaan;
- e. Terwujudnya pengembangan kawasan permukiman melalui perbaikan dan/atau peremajaan lingkungan dilengkapi prasarana yang terintegrasi dengan angkutan umum massal; dan
- f. Terbangunnya rumah susun umum dilengkapi prasarana yang terintegrasi dengan angkutan umum massal.

## **3. Rencana Pola Ruang Wilayah Kecamatan Senen**

Rencana pola ruang dan wilayah kecamatan Senen dijelaskan dalam Perda DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 tentang RDTR dan Peraturan Zonasi adalah sebagai berikut :



**Gambar. Peta Zonasi Kecamatan Senen**

*Sumber : Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Senen 2014*

### **a. Rencana Zona Perumahan KDB Sedang-tinggi**

Di dalam rencana pola ruang Kecamatan Senen tertuang rencana zona perumahan KDB Sedang-tinggi yaitu sebagai berikut:

- 1) Pengendalian kepadatan bangunan pada zona perumahan KDB sedang-tinggi.
- 2) Peningkatan kualitas lingkungan zona perumahan KDB sedang-tinggi melalui perbaikan lingkungan dan peremajaan lingkungan.
- 3) Perbaikan lingkungan di kawasan permukiman kumuh dan padat melalui program perbaikan kampung terpadu.
- 4) Pengurangan secara bertahap pemanfaatan air tanah sebagai sumber air minum.
- 5) Penyediaan prasarana utilitas terutama rencana prasarana sampah, pengolahan air limbah, dan air minum.
- 6) Penyediaan sistem pengendalian limpasan air hujan dan peningkatan jaringan drainase dengan kapasitas tampung yang memadai untuk mengatasi masalah genangan banjir di zona perumahan KDB sedang-tinggi.
- 7) Penyediaan RTH, fasilitas umum dan fasilitas sosial di zona perumahan KDB sedang-tinggi.
- 8) Relokasi terhadap zona perumahan KDB sedang-tinggi yang berada di sekitar bantaran sungai, waduk dan situ yang mengganggu sistem tata air
- 9) Pelarangan dan relokasi perumahan yang berada pada kawasan berfungsi lindung
- 10) Penerapan teknik rekayasa pada zona perumahan KDB sedang-tinggi yang rawan bencana banjir.

### **b. Zona Perumahan Vertikal**

Di dalam rencana pola ruang Kecamatan Senen tertuang rencana zona Perumahan Vertikal yaitu sebagai berikut:

- 1) Pengembangan perumahan vertikal dengan memprioritaskan pembangunan rumah susun dengan menyediakan prasarana rencana prasarana sampah, pengolahan air limbah, dan air minum.
- 2) Pembangunan rumah susun umum di prioritaskan pada lokasi yang memiliki aksesibilitas tinggi dan prasarana terutama rencana prasarana sampah, pengolahan air limbah, dan air minum.
- 3) Peningkatan intensitas pemanfaatan ruang dengan cara pengembangan perumahan vertikal melalui peremajaan lingkungan.
- 4) Pembangunan kawasan permukiman baru di kawasan yang belum terbangun dan diprioritaskan dalam bentuk perumahan vertikal.



- 5) Penyediaan sistem pengendalian limpasan air hujan dan drainase dengan kapasitas tampung yang memadai untuk mengatasi masalah genangan banjir di zona perumahan vertikal.

**c. Zona Perkantoran, Perdagangan dan Jasa**

Di dalam rencana pola ruang Kecamatan Senen tertuang rencana zona perkantoran, perdagangan dan jasa yaitu sebagai berikut:

- 1) Pengembangan kawasan untuk kegiatan sektor informal/PKL.
- 2) Penyediaan prasarana untuk pejalan kaki, penyandang cacat dan jalur sepeda yang terintegrasi dengan angkutan umum massal.
- 3) Penerapan konsep superblok atau mega struktur yang disesuaikan dengan pengaturan pemanfaatan ruang udara dan ruang bawah tanah.
- 4) Penyediaan ruang bagi usaha kecil dan menengah merupakan bagian dari pengembangan zona perkantoran, perdagangan dan jasa.

**d. Zona Campuran**

Di dalam rencana pola ruang Kecamatan Senen tertuang rencana zona perumahan KDB Sedang-tinggi yaitu sebagai berikut:

- 1) Penerapan konsep superblok atau mega struktur yang disesuaikan dengan pengaturan pemanfaatan ruang udara dan ruang bawah tanah.
- 2) Pengembangan kawasan untuk kegiatan sektor informal/PKL.
- 3) Penyediaan prasarana untuk pejalan kaki, penyandang cacat dan jalur sepeda yang terintegrasi dengan angkutan umum massal.
- 4) Pengembangan dan pengarahannya kawasan untuk kegiatan campuran antara kegiatan perdagangan dan jasa dengan hunian baik secara horisontal maupun vertikal.
- 5) Pengembangan sistem pengelolaan kawasan (*estate management*) dengan mempertimbangkan faktor sosial, estetis, ekologis dan kepentingan evakuasi bencana.
- 6) Pembangunan kawasan skala besar harus memperhitungkan bangkitan lalu lintas dan dalam skala tertentu menyediakan prasarana dan fasilitas di dalam zona campuran.
- 7) Pengembangan zona campuran dengan konsep TOD di terminal/stasiun antar moda di pusat kegiatan, stasiun, *shelter*, dan terminal angkutan umum massal yang terintegrasi dengan daerah sekitarnya.
- 8) Penyediaan prasarana untuk pejalan kaki, penyandang cacat dan jalur sepeda yang terintegrasi dengan angkutan umum massal.

#### **e. Zona Perkantoran, Perdagangan dan Jasa KDB Rendah**

Di dalam rencana pola ruang Kecamatan Senen tertuang rencana zona perkantoran, perdagangan dan jasa KDB rendah yaitu sebagai berikut:

- 1) Penerapan konsep superblok atau mega struktur yang disesuaikan dengan pengaturan pemanfaatan ruang udara dan ruang bawah tanah
- 2) Pengembangan kawasan untuk kegiatan sektor informal

#### **4. Rencana Struktur Ruang Wilayah Kecamatan Senen**

Rencana struktur ruang dan wilayah Kecamatan Senen dijelaskan dalam Perda DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 tentang RDTR dan Peraturan Zonasi adalah sebagai berikut :

- a. Rencana prasarana transportasi darat berfungsi melancarkan arus transportasi dan mengatasi kemacetan lalu lintas dilakukan:
  - 1) Pengembangan prasarana angkutan umum massal pada jalur khusus di koridor Harmoni-Pulo Gadung, koridor Dukuh Atas-Pulo Gadung, dan koridor Kampung Melayu-Ancol
  - 2) Peningkatan jalan arteri primer di setiap kelurahan
  - 3) Peningkatan jalan arteri sekunder di setiap kelurahan
  - 4) Peningkatan jalan kolektor sekunder di Kelurahan Paseban, Kenari, Kramat, Senen, dan Kelurahan Bungur
  - 5) Pengembangan jalan lokal di setiap kelurahan
  - 6) Penerapan pembatasan lalu lintas tahap II di Kelurahan Kramat, Senen, dan Kelurahan Paseban
  - 7) Pengembangan prasarana parkir di setiap kelurahan
  - 8) Pengembangan jalur pedestrian dan jalur sepeda pada jalan arteri, kolektor dan lokal di setiap kelurahan.
- b. Rencana prasarana jalur dan ruang evakuasi bencana di Kecamatan Senen sebagai berikut:
  - 1) Jalur Evakuasi bencana pada ruas
  - 2) Jalan prapatan dan Jalan Kwitang di Kelurahan Senen dan Kelurahan Kwitang
  - 3) Jalan Kramat Bundar di Kelurahan Senen dan Kelurahan Kramat
  - 4) Jalan Letjend Suprato di Kelurahan Bungur
  - 5) Jalan Pejambon, Jalan Abdul Rahman Saleh, Jalan Senen Raya, dan Jalan Kwini 2 di Kelurahan Senen
  - 6) Jalan Matraman di Kelurahan Kenari
  - 7) Jalan Pramuka di Kelurahan Paseban
  - 8) Jalan Pasar Senen di Kelurahan Senen
  - 9) Jalan Kramat Raya di Kelurahan Kramat

- 10) Jalan Kwitang dan Kelurahan Kenari
- 11) Jalan Salemba Raya di Kelurahan Paseban

c. Rencana prasarana transportasi

1) Prasarana Halte Bus

Prasarana angkutan umum massal halte bus di Kelurahan Senen yaitu sebagai berikut:

- a) Halte Sentral Senen
- b) Halte Atrium
- c) Halte RSPAD
- d) Halte Deplu.

2) Penyediaan Parkir

- a) penyediaan fasilitas parkir perpindahan moda (*park and ride*) terdapat pada Kawasan Senen di Kelurahan Senen
- b) parkir di badan jalan (*on street parking*) dilaksanakan berdasarkan peraturan perundang-undangan.

3) Prasarana Transportasi Perkeretaapian

- a) Rencana pengembangan kereta lingkar dalam kota melalui Stasiun Senen di Kelurahan Senen dan Stasiun Kramat di Kelurahan Rawasari;
- b) Rencana pengembangan kereta komuter Jabodetabek terdapat pada Stasiun Pasar Senen di Kelurahan Bungur, Kramat, Paseban dan Kelurahan Senen; dan
- c) Rencana perlintasan tak sebidang terdapat pada *Fly Over/ Underpass* terdapat pada Jalan Kramat lontar di Kelurahan Kramat dan di Jalan Diponegoro di Kelurahan Kenari.

4) Rencana Prasarana Transportasi Darat

- a) Pengembangan prasarana angkutan umum massal pada jalur khusus di koridor Harmoni-Pulo Gadung, koridor Dukuh Atas-Pulo Gadung, dan koridor Kampung Melayu-Ancol;
- b) Peningkatan jalan arteri sekunder di setiap kelurahan;
- c) Peningkatan jalan kolektor sekunder di Kelurahan Paseban, Kenari, Kramat, Senen, dan Kelurahan Bungur;
- d) Pengembangan jalan lokal di setiap kelurahan;
- e) Penerapan pembatasan lalu lintas tahap II di Kelurahan Kramat, Senen, dan Kelurahan Paseban;
- f) Pengembangan prasarana parkir di setiap kelurahan; dan

- g) Pengembangan jalur pedestrian dan jalur sepeda pada jalan arteri, kolektor dan lokal di setiap kelurahan.

## B. GAMBARAN UMUM WILAYAH KECAMATAN SENEN

### 1) Kondisi Geografis dan Topografi Kecamatan Senen

Ruang lingkup wilayah dalam studi ini adalah Kecamatan Senen Kota Administrasi Jakarta Pusat yang terletak diantara 106°50'-26.4" Bujur Timur dan 6°12'-46.91" Lintang Selatan , dengan ketinggian 4 meter di atas permukaan laut. Wilayah Kecamatan Senen memiliki permukaan tanah yang *relative* landai dengan kemiringan 0-2 %. Kecamatan Senen juga memiliki belahan kontur yang tinggi disepanjang sungai Banjir Kanal, yang memungkinkan pertemuan pasang air laut dengan limpasan banjir permukaan. Wilayah Kecamatan Senen dilalui oleh 4 sungai besar yaitu Sungai Ciliwung, Sungai Cideng, Sungai Krukut, dan Banjir kanal barat. Sesuai dengan sejarah geologisnya, wilayah Kecamatan Senen terbentang pada dataran alluvial pada hilir Sungai Ciliwung, dengan topografi rata. Kedalaman akifer air bumi (*groundwater*) *relative* dangkal, yang menurut berbagai penelitian telah terintrusi air laut, yang terasa terutama pada musim kemarau. Seperti dikemukakan diatas, Wilayah Kecamatan Senen sebagian besar terdiri dari tanah daratan *relative* landai dengan belahan kontur yang tinggi di sepanjang Kali Banjir Kanal, yang memungkinkan pertemuan pasang air laut dengan limpasan banjir permukaan sehingga wilayah ini rawan banjir.



Gambar 3.1 Kondisi Terminal dan Pasar Senen Jaya  
Sumber: Googlemaps 2021

### 2) Administrasi Wilayah

Kecamatan Senen mempunyai luas wilayah 4,22 ha dan terbagi habis menjadi 6 kelurahan, 46 RW dan 508 RT. Berdasarkan luas wilayahnya, Kecamatan Senen menduduki peringkat kedua wilayah terluas di Kota Jakarta Pusat dan terdiri dari 6 kelurahan, yaitu:

1. Kelurahan Bungur
2. Kelurahan Senen

3. Kelurahan Kwitang
4. Kelurahan Kramat
5. Kelurahan Kenari
6. Kelurahan Paseban

Secara administrasi Kecamatan Senen mempunyai batas wilayah sebagai berikut :

1. Sebelah Timur: Jl. Kereta Api dan Kali Sentiong
  - a. Sebelah Barat: Kali Ciliwung
    - a) Sebelah Utara: Jl. Pejambon, Jl. Abdul Rahman Saleh, Jl. Kalilio Senen, Jl. Kepu Selatan, JL. Gunung Sahari I dan Jl. Kalibaru Timur Raya
    - b) Sebelah Selatan: Jl. Pramuka, Matraman dan Jl. Letjen Suprpto Tanah Tinggi Barat/Poncol)

### 3) Lokasi Studi

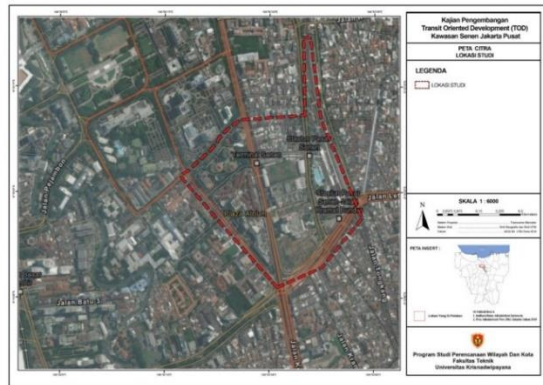
Lokasi Studi adalah Kawasan Senen di Kecamatan Senen Kota Administrasi Jakarta Pusat dalam radius sekitar 400 – 500 m dari stasiun sesuai dengan konsep *Transit Oriented Development* dan tingkat kenyamanan pejalan kaki di Indonesia selama 10 menit. Delinasi wilayah nya mulai dari Jl. Senen Raya – Jl. Senen Raya VI – Jl. Gunung Sahari I – Jl. Bungur Besar V – Jl. Kalibaru Barat – Jl. Senen Raya – Sebagian Jl. Letjen Suprpto menuju Kawasan Senen. Selain itu penentuan ruang lingkup lokasi ini ditentukan berdasarkan pertimbangan delinasi Kawasan Senen pada Draft Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Terpadu Kawasan Senen Jakarta Pusat yang terletak diantara 106°50'-26.4" Bujur Timur dan 6°12'-46.91" Lintang Selatan, dengan ketinggian 4 meter di atas permukaan laut.

#### a. Peta Lokasi Studi Kawasan TOD Senen Kecamatan Senen Jakarta Pusat



**Gambar. Peta Administrasi Kecamatan Senen**

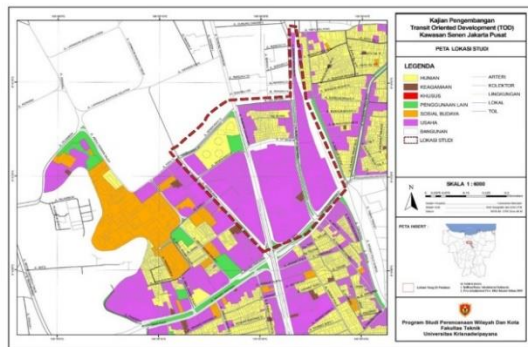
Sumber: Peta Rencana Pola Ruang Provinsi DKI Jakarta dan Hasil Olah Survei Penulis 2021

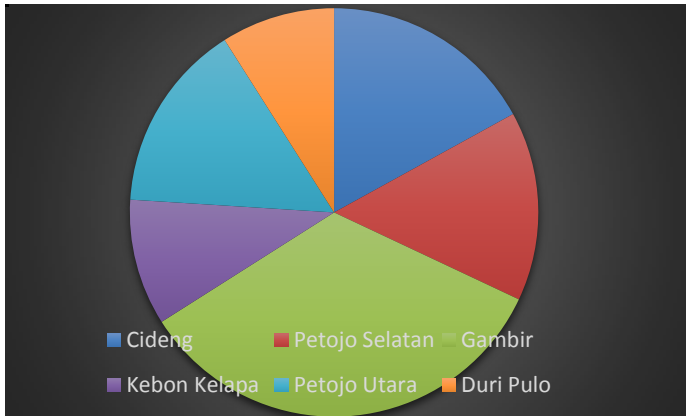


**Gambar. Peta Lokasi Studi**

*Sumber : Peta Citra UDGL Kawasan Senen Provinsi DKI Jakarta dan Hasil Olah Survei Penulis 2021*

**b. Peta Satelit Lokasi Studi**





**Gambar 3.4** Persentase Luas Wilayah Menurut Kelurahan

**Tabel 3.1** Luas Wilayah Menurut Kelurahan

| No     | Kelurahan | Luas Wilayah (ha) |
|--------|-----------|-------------------|
| 1      | Bungur    | 63                |
| 2      | Senen     | 81                |
| 3      | Kwitang   | 45                |
| 4      | Kramat    | 71                |
| 5      | Paseban   | 71                |
| 6      | Kenari    | 92                |
| Jumlah |           | 422               |

*Sumber: Kecamatan Senen dalam angka tahun 2020*

### c. Demografi

Berdasarkan kepadatan penduduknya, Kecamatan Senen termasuk dalam kategori kecamatan padat penduduk dengan tingkat kepadatan penduduk rata-rata mencapai 13.086 jiwa per km<sup>2</sup>. Angka ini sedikit menurun dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Fenomena penurunan jumlah penduduk juga terjadi di Kecamatan Senen. Jumlah penduduk sampai dengan akhir tahun 2017 adalah 99.323 jiwa, sementara pada tahun 2016 tercatat berjumlah 99.329 jiwa. Sementara itu jumlah keluarga mengalami peningkatan yaitu menjadi 33.915 KK. Dengan jumlah penduduk yang menurun dan jumlah keluarga yang meningkat, menandakan terjadi perubahan ukuran keluarga. Satu keluarga yang rata-rata beranggotakan 3 anggota rumah tangga (ART), sementara itu di tahun sebelumnya rata-rata satu keluarga terdiri dari 4 ART.

**Tabel 3.2 Jumlah Kepala Keluarga, Penduduk dan Kepadatan Penduduk**

| Kelurahan | Kepala Keluarga | Penduduk | Luas Wilayah (km) |
|-----------|-----------------|----------|-------------------|
| Bungur    | 6.438           | 22.077   | 0,63              |
| Senen     | 1.220           | 8.324    | 0,81              |
| Kwitang   | 4.339           | 18.594   | 0,45              |
| Kramat    | 8.584           | 35.890   | 0,71              |
| Kenari    | 6.354           | 11.184   | 0,91              |
| Paseban   | 6.457           | 29.163   | 0,71              |

Sumber: Kecamatan Senen dalam angka tahun 2020

**Tabel 3.3 Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin, Rasio Jenis Kelamin**

| Kelurahan | jenis Kelamin |           | Jumlah  | Rasio Jenis Kelamin |
|-----------|---------------|-----------|---------|---------------------|
|           | Laki-Laki     | Perempuan |         |                     |
| Bungur    | 11.560        | 11.454    | 23.014  | 100,93              |
| Senen     | 4.307         | 4.003     | 8.310   | 105                 |
| Kwitang   | 9.378         | 9.292     | 18.670  | 104,93              |
| Kramat    | 18.745        | 17.609    | 36.354  | 106,45              |
| Kenari    | 5.742         | 5.508     | 11.250  | 104,25              |
| Paseban   | 15.046        | 14.494    | 29.540  | 103,81              |
| Jumlah    | 64.778        | 62.360    | 127.138 | 103,88              |

Sumber: Kecamatan Senen dalam angka tahun 2020

**Tabel 3.4 Jumlah Penduduk Menurut Kelurahan Berdasarkan Hasil Sensus Penduduk**

| Kelurahan | Penduduk |        |        | Pertumbuhan pertahun |           |
|-----------|----------|--------|--------|----------------------|-----------|
|           | 1990     | 2000   | 2010   | 1990-2000            | 2000-2010 |
| Bungur    | 18.302   | 14.790 | 15.589 | -2,11%               | 0,53%     |
| Senen     | 13.581   | 13.079 | 12.459 | -0,38%               | -0,48%    |
| Kwitang   | 2.315    | 2.804  | 2.750  | 1,93%                | -0,19%    |
| Kramat    | 10.433   | 9.170  | 9.690  | -1,28%               | 0,55%     |
| Kenari    | 15.917   | 16.733 | 15.615 | 0,53%                | -0,71%    |
| Paseban   | 24.102   | 24.012 | 22.319 | -0,04%               | -0,73%    |
| Jumlah    | 84.650   | 80.628 | 78.422 | -0,49%               | -0,28%    |

Sumber: Kecamatan Senen dalam angka tahun 2020



#### d. Prasarana Transportasi

Sebagai pusat perekonomian, Jakarta mempunyai sarana transportasi yang cukup lengkap dan beragam. Tersedia jaringan jalan raya dan jalan tol yang melayani seluruh kota, namun perkembangan jumlah mobil dengan jumlah jalan sangatlah timpang.

**Tabel 3.5 Prasarana Transportasi Menurut Jenisnya**

| Prasarana            | Keterangan |
|----------------------|------------|
| Jalan Umum/ Protokol | 16.050 m   |
| Jalan Ekonomi        | 10.062 m   |
| Jalan Lingkungan     | 45.784 m   |
| Jalan Orang/ Gang    | 24.917 m   |
| Taman/ Jalur Hijau   | 7 Lokasi   |

Sumber: Kecamatan Senen dalam angka tahun 2020

**Tabel 3.6 Prasaran Transportasi Menurut Jenisnya dan Kelurahan (Meter)**

| Prasarana         | Kelurahan |       |         |        |        |         |
|-------------------|-----------|-------|---------|--------|--------|---------|
|                   | Bungur    | Senen | Kwitang | kramat | Kenari | Paseban |
| Jalan Protokol    | 2.630     | 3.000 | 4.000   | -      | -      | 1.500   |
| Jalan Ekonomi     | 3.980     | 2.000 | 9.000   | -      | -      | 3.000   |
| Jalan Lingkungan  | -         | -     | 20.000  | -      | -      | 15.000  |
| Jalan Orang/Gang  | 2.170     | 1.500 | -       | -      | -      | -       |
| Taman/Jalur hijau | -         | -     | -       | -      | -      | -       |

Sumber : Kecamatan Senen dalam angka 2020

#### e. Penggunaan Lahan

Wilayah Kecamatan Senen terdapat banyak lahan yang digunakan untuk keperluan pemerintahan, baik pemerintahan tingkat provinsi maupun tingkat nasional. Tentu dengan adanya pusat-pusat pemerintahan, menjadikan kawasan Kecamatan Senen salah satu kawasan penting di Jakarta maupun di Indonesia. Fakta ini menyebabkan perlu adanya konservasi atau penjagaan agar fungsi dari kawasan Kecamatan Senen tidak berubah sebagai simbol negara dan daerah yang nyaman serta teratur dalam hal kawasan

permukiman. Penggunaan lahan di Kecamatan Senen didominasi oleh perumahan, sebesar 49,15 %, menyusul bangunan umum berupa perkantoran, perbelanjaan, pertokoan, dan sebagainya sebesar 18,38 %. Meskipun bangunan umum di Kecamatan Senen hanya memanfaatkan lahan 18,38 %, namun intensitas pemanfaatan ruangnya atau intensitas kegiatannya jauh lebih tinggi dari perumahan.

Wilayah Kecamatan Senen menjadi intensifikasi yang bersifat perbaikan (*redevelopment*). Hal ini disebabkan oleh karena pada daerah yang padat akan bangunan, baik fasilitas umum, fasilitas sosial maupun perdagangan dan jasa. Sehingga tidak lagi tersedia areal tanah untuk pembangunan baru. Wilayah perkotaan dari tahun ke tahun telah berubah sebagai akibat terjadinya pergeseran yang dramatis dari lahan pertanian menjadi daerah bisnis terjadi perubahan fungsi guna lahan. Daerah-daerah tersebut saat ini menjadi pusat-pusat kegiatan *financial* dan peluang-peluang bisnis yang ekstensif yang kompleksitas dan diversitasnya mengalami siklus perubahan akibat beragam pengaruh sosial dan ekonomi. Dengan terjadinya perubahan fungsi lahan yang sering kita temui di suatu kota dimana tata guna lahan yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang yang telah dibuat.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Herlin Sukmarini pada disertasi yang berjudul “Pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) Kawasan Senen Jakarta Pusat” guna membantu pemerintah dalam mengembangkan kawasan yang nyaman bagi pelaku pergerakan di sekitar TOD Kawasan Senen dalam pengembangan TOD di masa yang akan datang pada Universitas Krisnadwipayana menyatakan bahwa aspek lahan di Kecamatan Senen untuk digunakan membangun lokasi TOD. Selain itu penggunaan lahan untuk sistem transportasi. Transportasi dan tata guna lahan berhubungan sangat erat, agar tata guna lahan dapat terwujud dengan baik maka kebutuhan transportasinya harus terpenuhi dengan baik. Sistem transportasi yang macet tentunya akan menghalangi aktivitas tata guna lahannya. Sebaliknya, transportasi yang tidak melayani suatu tata guna lahan akan menjadi sia-sia, tidak termanfaatkan. Penggunaan lahan adalah hasil akhir dari aktivitas dan dinamika kegiatan manusia dipermukaan bumi yang bukan berarti berhenti namun tetap masih berjalan (dinamis). Aspek penggunaan lahannya yaitu :

#### 1) **Permukiman dan Perumahan**

Perumahan dan permukiman merupakan salah satu sektor yang strategis dalam upaya membangun manusia Indonesia yang seutuhnya. Salah satunya yaitu dengan menggunakan lahan untuk permukiman dan perumahan yang terstruktur. Pesatnya pertumbuhan daerah perkotaan telah menyebabkan terjadinya persaingan dalam penggunaan lahan. Hal ini menimbulkan penyalahgunaan lahan, misalnya antara penggunaan lahan untuk perumahan

dengan penggunaan lahan untuk industri, untuk ruang terbuka hijau, pemukiman atau perkantoran. Namun selain untuk kegiatan perekonomian, ada sebagian besar luas dari Wilayah Kecamatan Senen masih dimanfaatkan untuk permukiman penduduk. Akan tetapi luas tanah yang ada tidak mencukupi untuk seluruh penduduk di Kecamatan Senen. Hal ini menimbulkan permukiman kumuh. Permukiman kumuh yang membuat wajah Kecamatan Senen tidak indah dipandang mata ini dapat di atasi dengan cara kerjasama antara pemerintah dan masyarakat Jakarta Pusat.

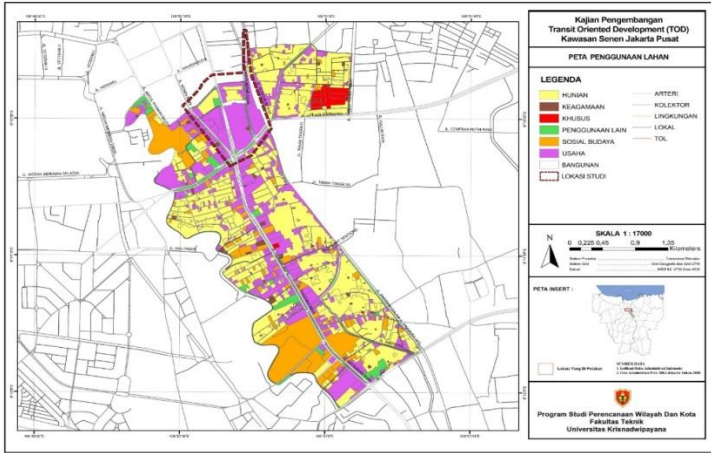
## 2) **Transportasi**

Transportasi dan tata guna lahan berhubungan sangat erat, sehingga biasanya dianggap membentuk satu *landuse transport system*. Agar tata guna lahan dapat terwujud dengan baik maka kebutuhan transportasinya harus terpenuhi dengan baik. Sistem transportasi yang macet tentunya akan menghalangi aktivitas tata guna lahannya. Sebaliknya, transportasi yang tidak melayani suatu tata guna lahan akan menjadi sia-sia tidak termanfaatkan. Pengaturan tata guna lahan untuk transportasi khususnya di wilayah Kecamatan Senen yang memiliki pertumbuhan dan perkembangan nilai lahan yang sedemikian tinggi serta kepadatan bangunan dan penduduk yang sangat tinggi pula, yaitu dengan cara sebagai berikut :

- a) Pendekatan Sistem Jaringan
- b) Jaringan transportasi adalah jaringan prasarana transportasi meliputi lintasan jalan, lintasan penyeberangan, lintasan transportasi laut dan lintasan rel serta terminal yang semua itu harus diperbaiki dan ditata ulang kembali agar dapat berfungsi sebagaimana mestinya.
- c) Pendekatan Sistem Pergerakan

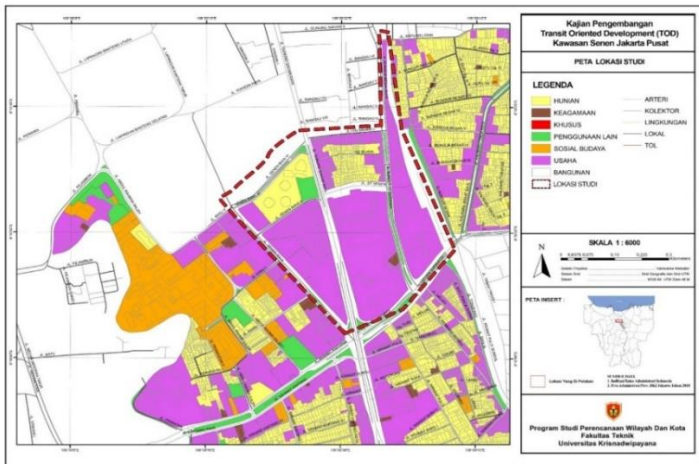
Transportasi yang baik yaitu transportasi yang dapat memberikan kenyamanan, biaya murah dan efisien waktu. Salah satu caranya yang dapat dilakukan dengan cara memberlakukan sistem angkutan massal, dimana dengan hal tersebut kita dapat mengurangi sistem pergerakan pada jalan raya, juga sebagai suatu langkah antisipasi dalam peningkatan kepadatan lalu lintas.

**f. Peta Penggunaan Lahan Kecamatan Senen Tahun 2021**



**Gambar. Peta Penggunaan Lahan Kawasan Senen Tahun 2021**

*Sumber : Peta Rencana Pola Ruang Provinsi DKI Jakarta dan Hasil Olah Penulis 2021*



*Sumber: Peta Rencana Pola Ruang Provinsi DKI Jakarta dan Hasil Olah Penulis 2021*



# PENGEMBANGAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)* KAWASAN SENEN JAKARTA PUSAT

---

## BAB 4

KAJIAN PENGEMBANGAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)* KAWASAN SENEN  
JAKARTA PUSAT

# BAB 4

## **KAJIAN PENGEMBANGAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)* KAWASAN SENEN JAKARTA PUSAT**

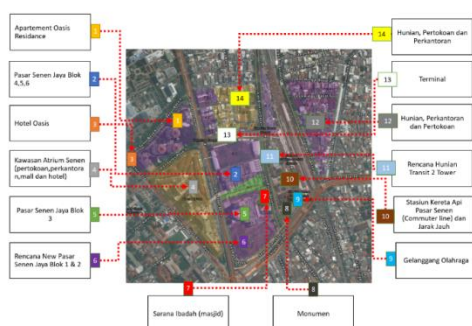
### **A. KONDISI EKSISTING DAN KARAKTERISTIK KAWASAN**

Kondisi eksisting dan karakteristik Kawasan yaitu berdasarkan tiga aspek yang dideduksi dari teori TOD, Kriteria TOD dan hasil pengamatan hasil survey lapangan. Kondisi eksisting dan karakteristik selanjutnya akan di jadikan dasar pada analisis selanjutnya.

### **B. PENGEMBANGAN KAWASAN CAMPURAN DAN KOMPAK**

#### **1. Berbagai kegiatan dan aktifitas harus saling berdekatan satu sama lainnya**

Kegiatan dan aktifitas di Kawasan Senen saling berdekatan satu sama lainnya meliputi Mall, Pasar, Terminal, Gelanggang Olahraga, Polsek dan Stasiun Kereta Api seperti pada gambar 4.1 berikut:

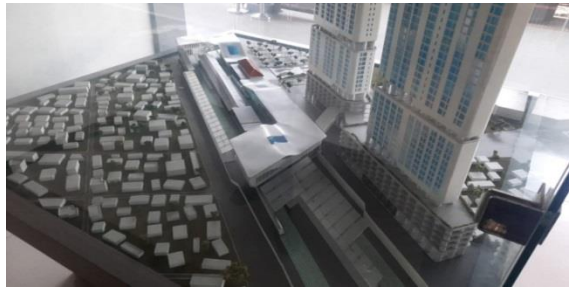


Gambar 4.1 Visualisasi peruntukan lahan Kawasan Senen  
Sumber: UDGL Senen diakses dan Hasil Olah Survei Penulis 2021

#### **2. Memiliki perumahan campuran dan intensitas menengah hingga tinggi atau beragam perumahan dalam kawasan TOD**

Kawasan Senen memiliki kepadatan bangunan dan tutupan lahan terbangun yang cukup tinggi. Dengan letaknya di pusat kota, maka kawasan ini

dijadikan sebagai tempat yang strategis untuk dibangun. Untuk KDB bangunan-bangunan di Kawasan Senen mayoritas tinggi yaitu 60%-80% dengan jumlah lantai 1-5. Selain itu bangunan-bangunan di kawasan ini juga memiliki massa yang besar dan luas yang besar karena sebagian besar merupakan bangunan komersil dan jasa. Dibawah ini dapat dilihat gambar pemanfaatan lahan yang dibagi menjadi blok-blok di Kawasan Senen.



Gambar 4.3 Maket Perumahan Vertikal Transit Station di Kawasan Senen  
*Sumber : Kawasan Senen 2021*



Gambar 4.4 Rencana Pembangunan 2 Tower Perumahan Vertikal Kawasan Senen

- a. Rencana Pembangunan 2 Tower yang memiliki 1.488 unit



Luas Lahan : 11.000m<sup>2</sup> | Luas Bangunan : 60.000m<sup>2</sup>

Tower 1 : 32 Lantai 1.147 unit | Tower 2 : 24 Lantai 341 unit *Sumber: Ekonomibisnis.com (wawancara PT Wika Realty) 2020*



Gambar 4.5 Kondisi Visual Bangunan Kawasan Senen ber KLB 3-5 lantai dan KDB mayoritas 60%

*Sumber: Hasil Olahan Penulis 2021*



Bangunan-bangunan di Kawasan Senen dengan berkarakteristik tinggi yaitu KLB 3-5 dan Ber-KDB Mayoritas.

**3. Tingkat kepadatan hunian rumah dan perkantoran mendukung operasi angkutan umum yang berkualitas dan aktivitas perekonomian lokal**

Rata-rata tingkat kepadatan lebih tinggi dibandingkan dengan kondisi sekitar



Gambar 4.4 Hunian Vertikal Eksisting dengan dukungan operasi angkutan umum  
*Sumber: Hasil Olahan Penulis 2021*

**a. Apartemen Mitra Oasis (Allson Residence)**

Jalur utama dalam mengakses apartemen ini adalah melalui Jl. Senen Raya dan Jl. Stasiun Senen yang menerus ke Jl. Gunung Sahari Raya dan merupakan kelanjutan dari Jl. Kramat Raya. Terletak (500 m) dari Terminal Senen. Kita bisa mencapai apartemen ini dengan berjalan kaki selama 8 menit dari terminal. Terletak (650 m) dari Stasiun Pasar Senen.

**4. Keragaman Sosial**

Dilokasi ini terdapat pasar, stasiun dan terminal yang menjadi pusat interaksi dan kegiatan masyarakat. Serta banyaknya pendatang dari luar Jakarta seperti para pedagang di pasar blok 3 dimana lokasi tersebut tempat berdagang bahan sayur mayor serta makanan pokok yang menambah keragaman usia, suku, ras serta pertumbuhan *social* tinggi di lokasi tersebut.

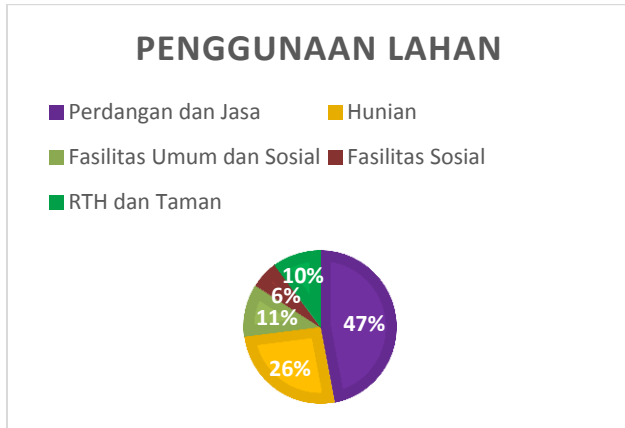


Gambar 4.7 Lokasi Taman Pasar Senen yang menjadi pusat interaksi tinggi dengan keragaman social diantaranya

*Sumber: Hasil Survey Penulis 2021*

### **C. PENGGUNAAN LAHAN KAWASAN TOD SENEN**

Kawasan TOD Senen memiliki guna lahan yang bervariasi. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Herlin Sukmarini pada disertasi yang berjudul “Pengembangan *Transit Oriented Development (TOD) Kawasan Senen Jakarta Pusat*” guna membantu pemerintah dalam mengembangkan kawasan yang nyaman bagi pelaku pergerakan di sekitar TOD Kawasan Senen dalam pengembangan TOD di masa yang akan datang pada Universitas Krisnadwipayana menyatakan bahwa membagi menjadi enam kategori guna lahan yakni: hunian, perdagangan dan jasa, instansi pemerintahan, fasilitas transportasi, fasilitas peribadatan, dan fasilitas hiburan. Selanjutnya fasilitas transportasi, fasilitas peribadatan, dan fasilitas hiburan dikategorikan lagi menjadi fasilitas umum dan fasilitas sosial. Mayoritas penggunaan lahan di kawasan ini adalah perdagangan dan jasa karena letaknya yang strategis di pusat Kota Jakarta Pusat Sebesar 47% kawasan digunakan sebagai fungsi perdagangan dan jasa, 26% digunakan sebagai fungsi hunian, 10% untuk RTH dan Taman 11% digunakan sebagai fasilitas umum dan fasilitas social dan 6% sebagai fungsi instansi pemerintahan. Dibawah ini dapat di lihat presentase dari masing-masing penggunaan lahan Kawasan TOD Senen.



Gambar 4.2 Zona-Zona Kegiatan Campuran di Kawasan Senen  
 Sumber : UDGL Kawasan Senen Pemprov DKI Jakarta diakses 2021

### 1. Perdagangan dan Jasa

Perdagangan dan jasa merupakan guna lahan mayoritas yang ada di Kawasan Senen karena dengan fungsi nya Kawasan Senen merupakan fungsi kegiatan perdagangan dan jasa dengan pusat kegiatan sekunder. Dari berbagai kegiatan perdagangan dan jasa tersebut yaitu dikarenakan terdapat 6 Blok Pasar dengan fungsi dan kegiatan beragam yaitu Pasar Senen Jaya blok 1, 2, 3, 4, 5, 6 dengan berbagai kegiatan seperti pada rencana pembangunan Pasar Senen Jaya blok 1 & 2 yang semula terbakar akan dibangun kembali dengan fungsi dikembalikan seperti awal berdirinya yaitu sebagai pusat pakaian dan tekstil, lalu pada Pasar Senen Jaya blok 3 sebagai pasar kebutuhan pokok dan sayur mayur. Lalu Pasar Senen Jaya blok 4 & 5 sebagai pusat grosir tas, jam tangan dan *fashion* lainnya serta yang terakhir adalah Pasar Senen Jaya blok 6 saat ini masih dalam proses pembangunan yang akan terintegrasi dengan

Kawasan TOD Senen. Selain pasar terdapat juga mall yaitu Plaza Atrium yang berada di jalan Senen Raya Jakarta Pusat. Yang terhubung langsung dengan kegiatan perhotelan yaitu Hotel Lumire Jakarta pusat dan di sisi blok lain terdapat Hotel Oasis yang terhubung dengan blok perumahan vertical Oasis.

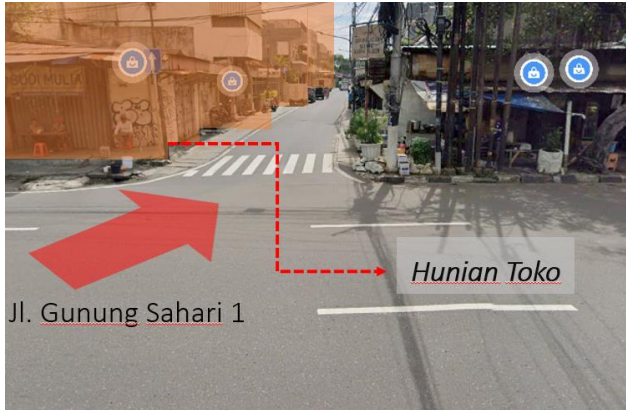


Gambar 4.2 Perdagangan dan Jasa di Kawasan TOD Senen  
Sumber: Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021

## 2. Hunian

Guna lahan hunian tersebar di jalan-jalan lokal dan sebagian jalan kolektor. Hunian yang ada pada kawasan ini adalah jenis *single family homes* atau hunian tunggal, rumah toko (ruko) dan *Apartement* (hunian vertical). Hunian pada kawasan ini mayoritas terletak di Jalan Senen Raya VI yaitu Oasis Residence yaitu hunian vertical. Lalu di Jalan Gunung Sahari I lanjutan Gang Buaya, Jl. Bungur Besar V, Jl. Bungur Besar IV, Jl. Bungur Besar III dan Jl. Bungur Besar 18.





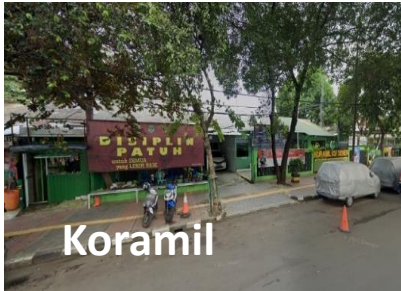
Gambar 4.3 Hunian Toko di Jl. Gunung Sahari 1



Sumber: Google 2021 dan Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021



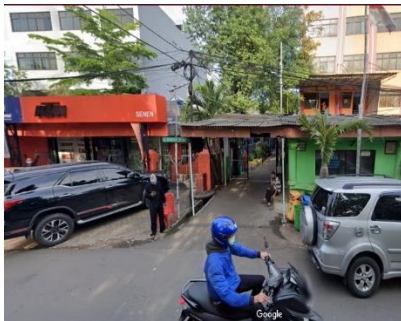
Gambar 4.4 Hunian Vertikal di Jl. Senen Raya VI  
Sumbe : Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021



**Koramil**



**Polsek Senen**



Gambar 4.5 Hunian Tunggal di Jl. Bungur Raya

Sumber: Google 2021 & Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021

### 3. Instansi Pemerintahan

Terdapat beberapa bangunan instansi pemerintahan di Kawasan Senen yaitu meliputi Koramil 03/Senen , Polsek Senen dan Kantor Satpel Parkir Jakarta Pusat.



Gambar 4.6 Lokasi Bangunan Instansi Pemerintahan di Jl. Pasar Senen

Sumber : Google 2021 & Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021

### 4. Fasilitas Transportasi

Fasilitas transportasi yang berada di kawasan ini adalah Stasiun Pasar Senen yang terletak di Jl. Pasar Senen, Jakarta Pusat, Terminal Senen terletak di Jl. Pasar Senen Raya dan Jl. Gunung Sahari, Halte Senen di Jl. Letjend Suprpto serta Halte Central Senen di Jl. Senen Raya. Dari ketiga titik transit

inilah yang menjadikan Kawasan Senen memiliki aksesibilitas yang cukup tinggi dengan adanya pergerakan mobilitas dari stasiun, terminal dan halte maupun ke stasiun, terminal dan halte.



Gambar 4.7 Lokasi Fasilitas Transportasi Kawasan Senen  
Sumber: Google 2021 & Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021

### 5. Fasilitas Peribadatan

Terdapat fasilitas peribadatan di Kawasan Senen yaitu meliputi Masjid Raya Al-Arif di Jl. Pasar Senen, Masjid Umar bin Khattab di lantai atas Pasar Senen Jaya blok III, Masjid At-Taubah di lantai atas Pasar Senen Jaya blok IV, Masjid Al-Mujahidin di Plaza Atrium, Masjid At-Taufik Stasiun Pasar Senen dan Gereja Pentakosta di Hunian Gang Mangga.



Gambar 4.8 Lokasi Fasilitas Peribadatan Kawasan Senen  
Sumber: Google 2021 & Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021

## 6. Fasilitas Hiburan

Terdapat beberapa fasilitas hiburan di Kawasan Senen yaitu salah satunya adalah Kolam Renang GOR, Gelanggang Remaja milik Pemprov DKI Jakarta dan Monumen Perjuangan



Gambar 4.9 Lokasi Fasilitas Hiburan Kawasan Senen

Sumber: Google 2021 & Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021

## 7. Perancangan Kawasan Yang Ramah Bagi Penggunaan Moda Transportasi Tidak Bermotor (Mempertimbangkan Kemampuan Berjalan Dan Bersepeda)

### a. Kemudahan Pola Jaringan Jalan

Lokasi Kawasan Senen sangat strategis yaitu berada di pusat kota Jakarta pusat dimana dapat di akses melalui 6 ruas jalan yaitu pada huruf A yaitu akses dari Pramuka, Matraman dan Kampung Melayu melalui Jl. Kramat Raya yang merupakan jalan arteri primer, pada huruf B yaitu akses dari Tugu Tani Gambir dan Menteng yang merupakan jalan arteri sekunder, pada huruf C yaitu akses dari Tanjung Priuk, Kelapa Gading dan Cakung melalui Jl. Letjend Suprpto yang merupakan jalan arteri primer, pada huruf D yaitu akses dari Juanda, Masjid Istiqlal, Monas, Veteran, Harmoni dan Istana Negara, pada huruf E adalah akses dari Ancol, Kota, Mangga Besar dan Sawah Besar yaitu melalui Jl. Gunung Sahari yang merupakan jalan arteri primer, lalu terakhir pada huruf F akses dari Kemayoran dan Sunter yang melalui jl. Stasiun Senen





Gambar 4.10 Pola Jaringan Jalan Menuju Kawasan TOD Senen  
 Sumber: Google 2021 & Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021

Salah satu variabel dalam sirkulasi jalan pada kawasan TOD adalah kemudahan jalan itu sendiri. Karena konsep TOD adalah konsep yang sangat mendukung *non-motorized transport*, maka kemudahan yang dimaksud disini adalah kemudahan untuk para pejalan kaki dan pengguna sepeda

- a) Kemudahan bagi para pejalan kaki : ketersediaan media untuk menyeberang seperti jembatan penyeberangan orang (JPO) dan *zebra cross*.
- b) Kemudahan bagi pesepeda : ketersediaan jalur khusus untuk sepeda.

Berdasarkan hasil survei lapangan dapat disimpulkan bahwa kemudahan untuk melintas masih kurang pada Kawasan Senen, karena sarana penyeberangan masih minim dan juga jalur khusus sepeda belum tersedia pada lingkup Kawasan Senen. Di bawah ini dapat dilihat gambar kemudahan jaringan jalan yang ditunjukkan dengan sebaran media penyeberangan dan jalur khusus pesepeda.

**b. Infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda tersedia dengan lengkap dan aman**

Infrastruktur pejalan kaki menuju Akses Kawasan TOD Senen (melalui *new* pasar blok 1&2 Senen belum ramah terhadap pejalan kaki maupun pesepeda, belum terdapatnya jalur sepeda. Infrastruktur pejalan kaki berupa JPO Akses Bus Transit (Transjakarta) Halte Central Senen, Halte Senen dan sebagai penghubung ke Jalan Kramat Raya JPO memiliki fasilitas Elevator bagi penyandang disabilitas dan ibu hamil



JPO Akses TOD Kawasan Senen



Kondisi JPO Akses TOD Kawasan Senen  
 Sumber: Hasil Olah Survey Penulis 2021

### c. Jalur pedestrian dan sepeda yang berkualitas

Keberadaan jalur pedestrian sangatlah penting pada konsep TOD yang meminimalkan penggunaan kendaraan pribadi. Pada Kawasan Senen sering dijumpai kegiatan berjalan kaki bagi yang menuju atau keluar dari stasiun maupun tempat kegiatan lainnya seperti pasar, terminal dan hunian. Berdasarkan Permen ATR/BPN No. 16 Tahun 2017 tentang pedoman kriteria pengembangan TOD bahwa jalur pedestrian dan sepeda yang berkualitas adalah sebagai berikut:

- 1) Jalur pejalan kaki dan sepeda terpisah dengan jalan raya
- 2) Mengakomodasi defabel
- 3) Dilengkapi dengan amenities/infrastruktur penunjang
- 4) Didukung oleh pemanfaatan ruang lantai dasar bangunan yang aktif

Beberapa pedestrian di Kawasan Senen telah sesuai dengan kriteria pedestrian yang berkualitas yaitu pada Jalan Pasar Senen tepatnya berada di depan Stasiun Pasar Senen dan di Depan Plaza Atrium di Jalan Senen Raya

Pudah menggunakan jalur pejalan kaki yang terpisah dengan jalan raya dan mengakomodir penyandang disabilitas. Namun pada sebagian jalur pejalan kaki seperti akses menuju pasar di Jalan Senen Raya tepatnya di depan Pasar Senen Jaya Blok I, II, III, IV, V belum terdapat infrastruktur penunjang serta belum mengakomodir penyandang disabilitas.

Di bawah ini beberapa gambar hasil survey lapangan terkait jalur pedestrian di Kawasan Senen yang masuk ke dalam kriteria pengembangan TOD yaitu sebagai berikut:



Gambar 4.11 Kondisi Jalur Pedestrian yang sesuai dengan Kriteria TOD di Jl. Pasar Senen (depan Stasiun KA Pasar Senen)

*Sumber: Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021*

#### **d. Lingkungan yang nyaman bagi pejalan kaki**

Kenyamanan pada saat berjalan sangat diperlukan untuk mobilitas yang baik saat berjalan kaki. Dimana pengguna akan senang dan nyaman untuk berjalan kaki di trotoar kawasan TOD.



Gambar 4.12 Kondisi Jalur Pedestrian yang sesuai dengan Kriteria TOD di Jl. Senen Raya (depan Plaza Atrium)

*Sumber: Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021*

Setelah mengetahui beberapa jalur pedestrian yang telah sesuai ke dalam kriteria pengembangan TOD, maka penulis melakukan survey lapangan yaitu di bawah ini adalah merupakan jalur pedestrian yang belum sesuai kriteria pengembangan TOD sebagai berikut:



Gambar 4.13 Kondisi Jalur Pedestrian yang belum sesuai dengan Kriteria TOD di Jl. Pasar Senen (depan Pasar Senen Jaya blok 1,2,3,4,5)  
*Sumber: Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021*

## 1. Kondisi Jalur Pedestrian

Kondisi pedestrian yang baik tentu akan menarik para penggunanya, serta akan memudahkan bagi pengguna jalan dalam aksesibilitas serta mobilitas di Kawasan tersebut. Kondisi pedestrian di Kawasan Senen bermacam-macam. Penulis mengkategorikan menjadi kondisi baik dan buruk.

- a. Kondisi baik : pedestrian dengan konstruksi baik dan bisa dilewati pejalan kaki
- b. Kondisi buruk: pedestrian dengan kondisi buruk dan/atau tidak bisa dilewati pejalan kaki

## 2. Pagar

Dalam hal ini pagar merupakan bagian dari bangunan sebagai pembatas dalam blok bangunan. Namun pada pengembangan Kawasan TOD dan berdasarkan kriteria pengembangan TOD menyatakan bahwa tidak ada batas antar kaveling atau pembatas ruang milik jalan yang memungkinkan pejalan leluasa memilih rute. Penulis telah melakukan survei lapangan yaitu bahwa

kondisi eksisting pagar di Kawasan Senen belum sesuai dengan kriteria pedoman pengembangan TOD. Dikarenakan setiap blok memberikan pagar sebagai pembatas blok dan menyulitkan pejalan kaki bergerak serta mobilitas dengan leluasa di Kawasan ini terutama pada bangunan Pasar Senen Jaya Blok 1, 2, 3, 4, 5, 6 terdapat pagar pembatas berupa pagar besi. Di bawah ini adalah merupakan pagar di Kawasan Senen yang belum sesuai dengan kriteria TOD yaitu sebagai berikut:



Gambar 4.14 Kondisi Pagar Pembatas Blok di Pasar Senen Jaya Blok III  
*Sumber: Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021*



Gambar 4.15 Kondisi Pagar Pembatas Blok di Pasar Senen Jaya Blok IV & V  
*Sumber: Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021*

Di bawah ini penulis juga telah melakukan survey lapangan dan menemukan beberapa akses tanpa pagar dan tidak membatasi blok memudahkan pengguna jalan memilih akses yaitu pada akses keluar masuk Stasiun KA Pasar Senen.



Gambar 4.15 Kondisi Akses Leluasa Tanpa Pagar di Depan Stasiun KA Pasar Senen  
Sumber: Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021

#### **D. FASILITAS PENUNJANG KEHIDUPAN KAWASAN TOD/PUBLIK**

##### **a. Penghubung stasiun dengan kawasan di sekitarnya**

Sebagai Kawasan TOD setiap blok bangunan di dalamnya saling terhubung dan memiliki pusat kegiatan serta aksesibilitas yang baik. Berdasarkan kriteria pedoman pengembangan TOD bahwa pada fasilitas penunjang Kawasan TOD yaitu tersedianya *sidewalk*, taman, plaza dan amenity lainnya. Kawasan Senen telah memiliki jalur *sidewalk* yang terhubung antara Stasiun KA, Pasar dan Terminal namun kondisi eksisting di lokasi belum sepenuhnya berjalan dengan baik. Kondisi *sidewalk* belum terlalu jelas jalur dan tertutup blok serta pagar bangunan serta penghubung melalui penyeberangan jalan yang masih dilalui kendaraan pribadi.

Di bawah ini penulis telah melakukan survey lapangan berupa gambar area rencana sidewalk Kawasan Senen yaitu sebagai berikut:



Gambar 4.15 Kondisi Rencana Sidewalk Penghubung Stasiun Transit  
Sumber : Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021



Gambar 4.16 Kondisi Plaza penghubung sidewalk Pasar Senen dengan stasiun KA  
Sumber: Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021





Gambar 4.16 Kondisi Rencana Penghubung Stasiun Transit  
*Sumber: UDGL Stasiun Pasar Senen*

#### **b. Ruang Terbuka Publik**

Berdasarkan kriteria pedoman pengembangan TOD bahwa untuk fasilitas penunjang kehidupan Kawasan TOD harus tersedianya ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau *public* yang dapat berfungsi sosiologi (tempat berkumpul) ekologis (resapan air, menjaga iklim mikro dan resapan air), fasilitas penunjang untuk moda kendaraan. Di bawah ini penulis telah melakukan survey lapangan yaitu terdapat beberapa Ruang Terbuka Publik yaitu pada kawasan blok Pasar Senen Jaya blok 3, 4, 5, kawasan akses Stasiun KA dan kawasan Monumen Perjuangan yang sudah sesuai dengan kriteria pedoman pengembangan TOD.

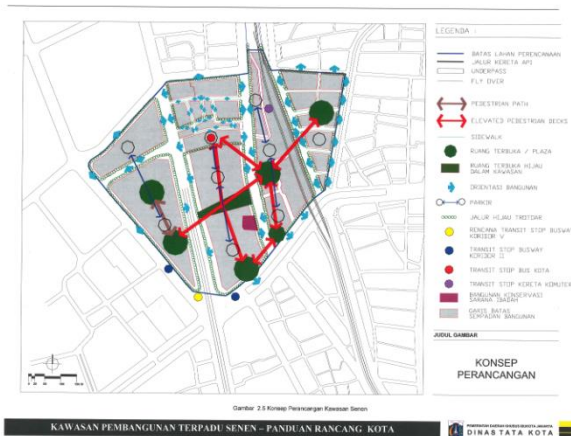


Gambar 4.17 Kondisi Ruang Terbuka Publik Kawasan Senen  
 Sumber: Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021

## E. TAMAN KOTA DAN RUANG TERBUKA

### a. Taman dan ruang terbuka yang terintegrasi dalam radius jalan kaki dari area transit

Adanya taman yang terintegrasi dengan pengguna jalan merupakan bagian dari kriteria TOD. Berdasarkan kriteria pengembangan TOD bahwa tersedianya taman atau ruang terbuka dalam radius 5 menit berjalan, 10-15% dari TOD merupakan taman, mudah diakses dari lokasi transit. Pada Kawasan Senen taman cukup mudah diakses dengan radius 3-5 menit berjalan yaitu ketika berada di Stasiun Transit kita dengan mudahnya mengakses ruang terbuka pada plaza atau taman Stasiun Pasar Senen dalam radius 1-2 menit, lalu di seberang jalan terdapat taman Pasar Senen jaya blok 3,4,5 yang mudah diakses dari stasiun transit dalam radius 3-5 menit.



Gambar 4.17 Kondisi Rencana Ruang Terbuka Publik Kawasan Senen  
 Sumber : UDGL Kawasan Senen Dinas Tata Kota DKI Jakarta

**b. Ruang terbuka di sekitar area transit harus menarik dan dapat berfungsi optimal**

Untuk menarik pengguna jalan dalam mengakses area transit serta memberikan kenyamanan dalam berjalan kaki maka perlu nya hal menarik berupa kenyamanan dan fasilitas di area ruang terbuka. Berdasarkan kriteria pedoman pengembangan Kawasan Senen bawah ruang terbuka harus memenuhi kriteria sebagai berikut:

- 1) Mudah dicapai, nyaman, memiliki *features* yang atratif
- 2) Terdapat pula retail atau *coffeshop*

Dari hasil survey lapangan penulis belum menemukan hal menarik terutama *features* di ruang terbuka maupun retail dan *coffeshop*. Penulis lebih menemukan kondisi kumuh pada ruang terbuka yang berada di Kawasan Pasar Senen Jaya blok 3,4,5.

**c. Mendorong penggunaan moda tidak bermotor dan membatasi penggunaan kendaraan pribadi**

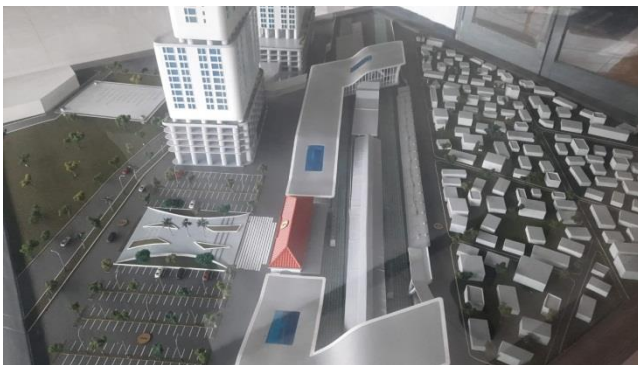
Penggunaan moda tidak bermotor pada lokasi kawasan TOD akan membuat aksesibilitas pejalan kaki menjadi leluasa dan tidak menimbulkan macet. Berdasarkan kriteria pedoman pengembangan kawasan TOD dalam pengembangan taman kota dan ruang terbuka di kawasan TOD haruslah mendorong penggunaan mode tidak bermotor dan membatasi penggunaan kendaraan pribadi. Yaitu dengan tolak ukur sebagai berikut:

- 1) Kerentanan pembatasan parkir (misalnya penyediaan parkir dengan jumlah terbatas atau retribusi parkir yang lebih mahal)
- 2) Tersedianya tempat parkir dan penyimpanan yang aman
- 3) Parkir bersama dan di batasi

Setelah penulis melakukan survei lapangan di Kawasan Senen penggunaan moda tidak bermotor sudah cukup baik dengan cukup tingginya aksesibilitas pejalan kaki yang transit serta berkegiatan di area TOD. Namun tidak dibarengi dengan pembatasan parkir serta masih terdapatnya parkir di badan jalan sehingga ada hambatan dalam berjalan kaki dan melakukan mobilitas. Tersedianya tempat parkir bersama sudah terdapat di lokasi Pasar Senen Jaya Blok 3.

#### **d. Terdapat manajemen parkir yang mendukung TOD**

Berdasarkan kriteria pengembangan TOD pada taman dan ruang kota di Kawasan TOD haruslah tersedianya tanah atau struktur parkir dengan leluasa yang cukup dan mendukung *park and ride* untuk TOD lingkungan. Saat ini parkir eksisting yaitu ada pada parkir bersama di Pasar Senen Jaya. Rencana ke depan yaitu melalui kerjasama Pemprov DKI Jakarta, PT KAI dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat akan direncanakan sebuah konsep hunian transit yang terhubung dengan stasiun KA yang memiliki fasilitas *Park and Ride*. Sehingga tersedianya kantong parkir bersama serta tertatanya perpindahan moda transportasi.



Gambar 4.18 Maket Rencana Pengembangan Hunian Transit di Stasiun KA Pasar Senen

Sumber: Dokumentasi Hasil Olah Survei Penulis 2021

## F. MODA TRANSIT

Berdasarkan kriteria pengembangan kawasan TOD moda transit yaitu :

1. Tersedianya Komuter Jarak Dekat (dalam kota) Mikro Bus, Bus Kota, BRT, LRT, MRT
2. Komuter Jarak Jauh (antar kota, antar provinsi) LRT, MRT, Kereta Cepat, Kereta Api, *Commuterline*, Bus AKAP

Setelah penulis melakukan survei lapangan terdapat beberapa moda transit di lokasi Kawasan Senen yaitu sebagai berikut:

### a. Komuter jarak dekat (dalam kota)

#### 1) Transjakarta :

- Koridor 2 - Harmoni Sentral–Pulo Gadung 1 (di [halte Senen](#))
- Koridor 2 A - Kalideres-Pulo Gadung 1 (di [halte Senen](#))
- Koridor 2 D - Rawa Buaya-ASMI (di [halte Senen](#))
- Koridor 5 - Ancol–Kampung Melayu (di [halte Senen Sentral](#))
- Koridor 5 D - Ancol-PGC 1 (di [halte Senen Sentral](#))
- Koridor 5 K - Kota-Kampung Melayu (di [halte Senen Sentral](#))
- Koridor 7F - Kampung Rambutan-Harmoni (via Koridor 10-2) (di [halte Senen](#))

#### 2) Metro trans :

- 1P - Terminal Pasar Senen-Bundaran Senayan
- 2P - Terminal Pasar Senen-Stasiun Gondangdia

### b. Mini trans

- 1) 6H - Terminal Pasar Senen-Terminal Lebak Bulus (via Menteng Raya - Cikini Raya)
- 2) 10K - Terminal Pasar Senen-Terminal Tanjung Priok (via Utan Panjang Barat/Timur - Danau Sunter Barat)

#### a. Jak Lingko

- 1) JAK 17 : Terminal Pasar Senen-Terminal Pulo Gadung (via Pemuda)
- 2) JAK 24 - Terminal Pasar Senen-Terminal Pulo Gadung (via Yos Sudarso - Boulevard Barat Kelapa Gading)
- 3) B22 - Terminal Bekasi-Juanda (via Bekasi Timur) (di [halte Senen Sentral](#))

b. Mikrolet:

- 1) M01 - Terminal Pasar Senen-Terminal Kampung Melayu
- 2) M12 - Terminal Pasar Senen-[Stasiun Jakarta Kota](#)
- 3) M35 - Terminal Pasar Senen-[Pisangan Baru](#)
- 4) M37 - Terminal Pasar Senen-Terminal Pulo Gadung (via Sumur Batu Raya, Yos Sudarso, Boulevard Barat Kelapa Gading)
- 5) M46 - Terminal Pasar Senen-Terminal Pulo Gadung (via Cempaka Putih Tengah, Pemuda)

c. Komuter Jarak Jauh (antar kota, antar provinsi)

1) Transjodebatabek:

- P9A (*mayasari bhakti*) - Terminal Pasar Senen-Terminal Bekasi (via Bekasi Timur)
- AC100A (*metromini*) - Terminal Pasar Senen-Terminal Cileungsi (via Cibubur)
- X2 (*perum PPD*) - Terminal Pasar Senen-Terminal Cileungsi (via Cibubur)

2) Commuterline:

- KAI Commuterline lintas Cikarang-Jakartakota
- KAI Commuterline lintas Bogor-Jatinegara.

3) Kereta Api:

- [Singasari](#), dari dan tujuan [Blitar](#) (eksekutif-ekonomi plus)
- [Gaya Baru Malam Selatan](#), dari dan tujuan [Surabaya](#) (eksekutif-ekonomi plus)
- [Jayabaya](#), dari dan tujuan [Surabaya](#) bersambung [Malang](#) via [Semarang-Cepu-Bojonegoro](#) (eksekutif-ekonomi plus)
- [Brantas](#), dari dan tujuan [Blitar](#) via [Semarang-Solo-Madiun](#) (eksekutif-ekonomi)
- [Bangunkarta](#), dari dan tujuan [Jombang](#) (eksekutif-ekonomi plus)
- [Gumarang](#), dari dan tujuan [Surabaya](#) (eksekutif-bisnis)
- [Dharmawangsa](#), dari dan tujuan [Surabaya](#) (eksekutif-ekonomi)
- [Senja/Fajar Utama Solo](#), dari dan tujuan [Solo](#) (eksekutif-ekonomi premium)
- [Mataram](#), dari dan tujuan [Solo](#) (eksekutif-ekonomi premium)
- [Bogowonto](#), dari dan tujuan [Yogyakarta](#) (eksekutif-ekonomi plus)
- [Gajahwong](#), dari dan tujuan [Yogyakarta](#) (eksekutif-ekonomi plus)

- [Senja Utama YK](#), dari dan tujuan [Yogyakarta](#) (eksekutif-ekonomi premium)
- [Fajar Utama YK](#), dari dan tujuan [Yogyakarta](#) (eksekutif-ekonomi premium)
- [Sawunggalih](#), dari dan tujuan [Kutoarjo](#) (eksekutif-ekonomi premium)
- [Tawang Jaya Premium](#), dari dan tujuan [Semarang](#) (eksekutif-ekonomi plus/premium)

**d. Kelas ekonomi premium**

- [Jayakarta](#), dari dan tujuan [Surabaya](#)
- [Kertajaya](#), dari dan tujuan [Surabaya](#)
- [Kutojaya Utara](#), tujuan [Jakarta Kota](#) dan tujuan [Kutoarjo](#)

**e. Kelas ekonomi plus**

- [Majapahit](#), dari dan tujuan [Malang](#) via [Semarang-Solo-Madiun](#)
- [Jaka Tingkir](#), dari dan tujuan [Solo](#)
- [Menoreh](#), tujuan [Jakarta Kota](#) dan tujuan [Semarang](#)

**f. Kelas ekonomi**

- [Matarmaja](#), dari dan tujuan [Malang](#) via [Semarang-Solo-Madiun](#)
- [Bengawan](#), dari dan tujuan [Solo](#)
- [Progo](#), dari dan tujuan [Yogyakarta](#)
- [Serayu](#), dari dan tujuan [Kroya](#) bersambung [Purwokerto](#) via [Bandung](#)

**G. EVALUASI KRITERIA TOD TERHADAP KONDISI/KARAKTERITIK KAWASAN SENEN KONDISI EKSISTING DAN KARAKTERISTIK KAWASAN SENEN DENGAN KRITERIA TOD**

Berdasarkan kondisi eksisting dan karaktersitik yang telah diuraikan diatas, Kawasan Senen termasuk ke dalam tipologi urban TOD berdasarkan kriteria dari Kementerian ATR/BPN/ Bentuk dan delinasi kawasan yaitu dengan karakter pengembangan TOD Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota, karena kawasan Senen memiliki kriteria Pusat ekonomi khususnya untuk fungsi sekunder dan budaya regional. Selain itu ditetapkannya kawasan Senen sebagai pusat kegiatan sekunder pada RTRW DKI Jakarta 2030.


Berdasarkan prinsip TOD kawasan Senen masuk dalam kriteria dan tipologi TOD yaitu dikarenakan berbagai kegiatan dan aktifitas saling berdekatan satu sama lainnya serta fungsi penggunaan lahannya adalah campuran (*mix use*) Sedangkan tipologi kawasan TOD Cervero (2004) menjelaskan karakteristik kawasan TOD memiliki prinsip 3Ds yaitu kepadatan (*Density*), keberagaman

(*Densify*) dan desain (*Design*). Prinsip kepadatan dilihat dari kepadatan bangunan dan intensitas pemanfaatan ruangnya seperti KDB dan KLB. Prinsip keberagaman dilihat dari keberagaman penggunaan lahan di kawasan tersebut seperti perumahan, perkantoran, fasilitas umum, perdagangan dan jasa. Serta prinsip desain dilihat dari desain kawasan yang mendukung aksesibilitas seperti ketersediaan fasilitas pejalan kaki

Penulis menggunakan deduksi teori dan kriteria TOD yang penulis dapatkan berdasarkan prinsip TOD serta kriteria dan tipologi yang akan disandingkan kesesuaiannya dengan permen ATR/BPN No.16 Tahun 2017 tentang pedoman kriteria pengembangan TOD yang akan digunakan untuk melakukan analisis persandingan antara kriteria TOD dengan kondisi eksisting di Kawasan Senen.




Di bawah ini dapat dilihat persandingan antara kriteria TOD dengan kondisi eksisting di Kawasan Senen


**Tabel 4.1 Persandingan Antara Kriteria TOD dengan Kondisi Eksisting di Kawasan Senen**

| No.                               | Variable Prinsip TOD      | Kriteria TOD   | Kondisi Eksisting dan Karakteristik Kawasan Senen   |
|-----------------------------------|---------------------------|--|---|
| <b>Kepadatan (<i>Density</i>)</b> |                           |  |   |
| 1                                 | <b>Kepadatan Bangunan</b> | Berkarakteristik Sangat Tinggi Minimal KLB 3-4 dengan tutupan tanah maksimum 70%                               | Berkarakteristik sedang-tinggi yaitu KLB 3-5 dengan tutupan lahan Mayoritas 40-60%<br> |
| 2                                 | <b>Kepadatan Hunian</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Rata-rata tingkat kepadatan lebih tinggi dibandingkan dengan</li> </ul> | Rata-rata tingkat kepadatan tinggi dibandingkan dengan kondisi sekitar  |



|                                      |                                 |   |  |
|--------------------------------------|---------------------------------|---|--|
|                                      |                                 | <p>kondisi sekitar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kepadatan hunian 12 - 38 unit/1000 m<sup>2</sup></li> </ul>   | <p>Hunian di kawasan Senen dengan rata-rata 15-35 unit/1.000m<sup>2</sup></p>    |
| <b>Keberagaman (mix)</b>             |                                 |   |  |
| 3                                    | <b>Keberagaman Guna Lahan</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• minimal 4 jenis kegiatan campuran: perumahan, komersial, perkantoran, budaya</li> <li>• %Perumahan : %Non Perumahan<br/>30%-60% : 40%-70%</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penggunaan lahan bervariasi yaitu perumahan, komersial, perkantoran, social dan budaya</li> <li>• %Perumahan : %Non Perumahan<br/>26% : 74%</li> </ul> <div data-bbox="703 696 1029 965" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>PENGUNAAN LAHAN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: purple; margin-right: 5px;"></span> Perdagangan dan Jasa</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; margin-right: 5px;"></span> Hunian</li> </ul> </div> |
| <b>Aksesibilitas (Accessibility)</b> |                                 |   |  |
| 4                                    | <b>Kemudahan Jaringan Jalan</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• pola jaringan system transit yang terintegrasi</li> <li>• Tersedia jalur moda kendaraan tidak bermotor (jalur sepeda)</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pola jaringan system transit terintegrasi dengan terminal masih sulit terhalang dengan batas jalan, dan kesemerawutan di depan terminal begitu juga dengan halte Transjakarta dan <i>feeder</i> shelter halte kecil untuk bajaj dan ojek <i>online</i></li> </ul>   |

|    |                              |   |  |
|----|------------------------------|---|--|
|    |                              |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Belum adanya jalur sepeda</li> </ul>    |
| 5. | <b>Jarak Antar Blok</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ukuran blok sesuai dengan jarak 5 menit berjalan kaki, 70-200 meter</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ukuran blok rata-rata dengan jarak 100-200 meter berjalan kaki antar blok 5-6 menit</li> </ul>        |
| 6. | <b>Kondisi Pedestrian</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentase panjang muka blok dengan jalur pejalan kaki yang aman dan dapat di akses pengguna kursi roda</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Panjang muka blok tidak dapat diakses karena tertutup pagar serta minim akses kursi roda</li> </ul>  |
| 7. | <b>Kenyamanan Pedestrian</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tersedianya jalur pejalan kaki, konflik pejalan kaki minim, ketersediaan jalur penyeberangan, keselamatan penyeberangan, amenities pendukung infrastruktur diffable</li> </ul> | <p>Sebagian besar pedestrian sudah terdapat jalur penyeberangan dan infrastruktur diffable</p>   |



|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
|  |  |  |  |
|--|--|--|---|


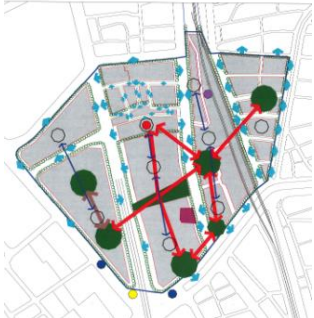
**Desain (Design)**

|           |                          |  |   |
|-----------|--------------------------|--|---|
| <b>8.</b> | <b>Desain Pedestrian</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tersedia <i>sidewalk</i>, taman, plaza dan <i>amenity</i> lainnya</li> <li>• Petunjuk dan gerbang sebagai pengarah pengunjung untuk menuju stasiun</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sebagian penghubung stasiun telah dilengkapi taman dan plaza namun <i>sidewalk</i> tidak terhubung dan taman area pasar tertutup pagar</li> <li>• Sudah terdapat petunjuk dan gerbang sebagai pengarah menuju stasiun, namun hanya di area sekitar stasiun saja dan masih minim</li> </ul> |
|-----------|--------------------------|--|---|

|               |                     |   |  |
|---------------|---------------------|---|--|
|               |                     |   |  |
| 8.            | Pagar               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak ada batas antar kaveling atau pembatas ruang milik jalan yang memungkinkan pejalan leluasa memilih rute</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sebagian besar terdapat batas kaveling dan rapat sehingga pejalan kaki tidak leluasa dalam mencari jalan/rute</li> </ul>  |
| <b>Parkir</b> |                     |   |  |
| 9.            | Ketersediaan Parkir | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Shared</i> (Parkir Bersama)</li> <li>• <i>Park and Ride</i></li> <li>• <i>Parkir Sepeda</i></li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tersedianya parkir bersama di Pakir Pasar Senen Jaya Blok 3 dan 4, Parkir Stasiun KA Pasar Senen dan Parkir Plaza Atrium namun masih terdapat parkir on <i>street</i> yang menimbulkan kemacetan</li> <li>• Belum tersedianya <i>park and ride</i></li> <li>• Minimnya parkir untuk sepeda</li> </ul> |

|                   |                                     |  |  |
|-------------------|-------------------------------------|--|--|
|                   |                                     |  |    |
| <p><b>10.</b></p> | <p><b>Kondisi Tempat Parkir</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerentanan pembatasan parkir dengan retribusi mahal</li> <li>• Tersedianya tempat parkir dan penyimpanan yang aman</li> <li>• Parkir bersama dan di batasi</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pembatasan parkir diberlakukan dan retribusi parkir yang masih memakai tarif berdasarkan Pergub No 31 Tahun 2017 yaitu Parkir Gedung Mobil Sebesar Rp. 4000-10.000 dan Sepeda Motor Sebesar Rp. 1.000-4.000</li> <li>• Sebagian besar parkir Gedung berantakan dan beberapa memakai parkir <i>on street</i></li> </ul>   |

|                       |                                   |  |   |
|-----------------------|-----------------------------------|--|---|
|                       |                                   |  |   |
| <b>Integrasi Moda</b> |                                   |  |   |
| <b>11.</b>            | <b>Ketersediaan Jenis Moda</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tersedianya Komuter Jarak Dekat (dalam kota) Mikro Bus, Bus Kota, BRT,LRT,MRT</li> <li>• Komuter Jarak Jauh (antar kota, antar provinsi) LRT, MRT, Kereta Cepat, Kereta Api, <i>Commuterline</i>, Bus AKAP</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tersedianya Metro Trans, Transjakarta, Mikrotrans, mini trans, namun belum terdapat LRT dan MRT</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tersedianya <i>Commuterline</i>, Transjabodetabek, Kereta Api</li> </ul>  |
| <b>12.</b>            | <b>Frekuensi dan Headway Moda</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tinggi Frekuensi dan <i>Headyway</i> 5-15 menit</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rata-rata frekuensi dan <i>headyway</i> 7-15 menit</li> </ul>  |
| <b>Ruang Terbuka</b>  |                                   |  |   |
| <b>13.</b>            | <b>Tipologi Ruang Terbuka</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taman skala komunitas (<i>Community Scaled Park</i>), taman lingkungan (<i>Small Park</i>) sesuai standar pelayanan.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Terdapat taman dengan skala komunitas yaitu pada taman monumen perjuangan, taman plaza stasiun, taman Pasar Senen Jaya</li> </ul>  |

|     |                                |   |  |
|-----|--------------------------------|---|--|
|     |                                |   |    |
| 14. | <b>Kapasitas Ruang Terbuka</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tersedia taman atau ruang terbuka dalam radius 5 menit berjalan, 10-15% dari TOD merupakan taman, mudah diakses dari lokasi transit</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tersedianya taman radius 5-7 menit berjalan dan dengan kapasitas 10-20% dari TOD</li> </ul>  |
| 15. | <b>Keadaan Ruang Terbuka</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ruang terbuka harus mudah dicapai, nyaman, memiliki <i>features</i> yang atratif.</li> <li>Terdapat pula retail atau coffeshop</li> </ul>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ruang terbuka hanya berupa taman dengan kursi dan tanaman.</li> <li>Belum tersedianya retail modern dan <i>coffeshop</i> di area taman</li> </ul>                               |

Sumber: Hasil Olahan Penulis 2021

Dari hasil pada tabel persandingan antara kriteria pengembangan TOD dengan kondisi eksisting Kawasan Senen adalah pada label berwarna biru dianggap kondisi eksisting belum sesuai dengan kriteria pengembangan TOD karena berdasarkan hasil persandingan tidak menemukan adanya kesesuaian dalam pengembangan TOD selain itu diperkuat dengan adanya dokumentasi kondisi eksisting kawasan Senen yang akan dilanjutkan pada tahap analisis

persandingan antara kriteria pengembangan TOD dengan kondisi eksisting Kawasan Senen.

**1. Analisis Persandingan Antara Kriteria Pengembangan TOD dengan Kondisi Eksisting Kawasan Senen**

Berdasarkan hasil persandingan antara kriteria TOD dengan kondisi eksisting kawasan senen bahwa terdapat beberapa kriteria yang belum dipenuhi dalam pengembangan kawasan TOD di Senen Jakarta Pusat. Oleh karena itu, berdasarkan tujuan penulis dalam melakukan kajian pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) Kawasan Senen maka dibuatlah analisis sebagai berikut:

**Tabel 4.2 Hasil Analisis Persandingan Antara Kriteria TOD dengan Kondisi Eksisting TOD Kawasan Senen**

| No. | Prinsip TOD              | Hasil Persandingan Kriteria TOD – Kondisi Eksisting TOD Kawasan Senen |  | Hasil Kesesuaian |
|-----|--------------------------|---|--|------------------|
|     |                          | Kriteria TOD  | Kondisi Eksisting  |                  |
| 1   | Kepadatan Bangunan       | KLB 3-5   | KLB 3-5  | Sesuai           |
|     |                          | KDB Maks 70%  | 40-60%   |                  |
| 2   | Kepadatan Hunian         | Rata-rata kepadatan tinggi  | Rata-rata kepadatan tinggi   | Sesuai           |
|     |                          | Kepadatan hunian 12 - 38 unit/1000 m2                                 | rata-rata 15-35 unit/1.000m2   |                  |
| 3   | Keberagaman Guna lahan   | %Perumahan : %Non Perumahan 30%-60% : 40%-70%                         | %Perumahan : % Non Perumahan 26% : 74% (terlalu rendah jumlah perumahan) | Belum Sesuai     |
| 4   | Kemudahan Jaringan Jalan | Pola jaringan <i>system</i> transit yang terintegrasi                 | Sulit Integrasi dan <i>Feeder</i>  | Belum Sesuai     |
|     |                          | Jalur Sepeda  | Belum ada jalur  |                  |



|    |                       |  |  |              |
|----|-----------------------|--|--|--------------|
|    |                       |  | sepeda   |              |
| 5  | Jarak Antar Blok      | Ukuran blok sesuai dengan jarak 5 menit berjalan kaki, 70-200 meter                          | Ukuran blok rata-rata dengan jarak 100-200 meter berjalan kaki antar blok 5-6            | Sesuai       |
| 6  | Kondisi Pedestrian    | Panjang muka blok dengan jalur pejalan kaki yang aman dan dapat di akses pengguna kursi roda | Panjang muka blok tidak dapat diakses karena tertutup pagar serta minim akses kursi roda | Belum Sesuai |
| 7  | Kenyamanan Pedestrian | Pedestrian yang aman dan mendukung infrastruktur <i>diffable</i>                             | Sebagian besar pedestrian sudah aman dan infrastruktur <i>diffable</i>                   | Sesuai       |
| 8  | Desain Pedestrian     | Tersedia <i>sidewalk</i> , taman, plaza dan <i>amenity</i> lainnya                           | Belum terdapat <i>sidewalk</i>   | Belum Sesuai |
|    |                       | Petunjuk arah  | Masih minum petunjuk arah  |              |
| 9  | Ketersediaan Parkir   | <i>Park and Ride</i>   | Belum adanya park  | Belum Sesuai |
|    |                       | Parkir Sepeda  | Belum adanya parkir sepeda   |              |
| 10 | Kondisi Tempat Parkir | Parkir bersama dan di batasi   | Tempat parkir Bersama tidak dibatasi dan beberapa  | Belum Sesuai |

|    |                            |  |  |        |
|----|----------------------------|--|--|--------|
|    |                            |  | menggunakan <i>on street</i>   |        |
| 11 | Ketersediaan Jenis Moda    | Tersedianya Komuter Jarak Dekat (dalam kota) Mikro Bus, Bus Kota, BRT,LRT,MRT  | Tersedianya Metro Trans, Transjakarta, Mikrotrans, mini trans, namun belum terdapat LRT dan MRT                        | Sesuai |
|    |                            | Komuter Jarak Jauh (antar kota, antar provinsi) LRT, MRT, Kereta Cepat, Kereta Api, <i>Commuterline</i> , Bus AKAP       | Tersedianya <i>Commuterline</i> , Transjabodetabek, Kereta Api   |        |
| 12 | Frekuensi dan Headway Moda | Tinggi Frekuensi dan <i>Headway</i> 5-15 menit   | Rata-rata frekuensi dan <i>headway</i> 7-15 menit  | Sesuai |
| 13 | Tipologi Ruang Terbuka     | Taman skala komunitas ( <i>Community Scaled Park</i> ), taman lingkungan ( <i>Small Park</i> ) sesuai standar pelayanan. | Terdapat taman dengan skala komunitas yaitu pada taman monumen perjuangan, taman plaza stasiun, taman pasar Senen Jaya | Sesuai |

|    |                         |   |   |              |
|----|-------------------------|---|---|--------------|
| 14 | Kapasitas Ruang Terbuka | RTH radius 5 menit berjalan, 10-15% dari TOD merupakan taman, mudah diakses dari lokasi transit | Ada taman radius 5-7 menit berjalan dan dengan kapasitas 10-20% dari TOD  | Sesuai       |
| 15 | Keadaan Ruang Terbuka   | Ruang terbuka harus mudah dicapai, nyaman, memiliki <i>features</i> yang atratif                | Ruang terbuka hanya berupa taman dengan kursi dan tanaman                 | Belum Sesuai |
|    |                         | Terdapat pula retail atau <i>coffeshop</i>  | Belum tersedianya retail <i>modern</i> dan <i>coffeshop</i> di area taman |              |

Sumber: Hasil Olahan Penulis 2021

Dari tabel analisis di atas dinyatakan bahwa sebagian besar dari ke-15 kriteria pengembangan hanya 8 yang sesuai dengan kondisi eksisting pengembangan TOD Kawasan Senen. Selanjutnya penulis akan melakukan rekomendasi terkait ke-7 kriteria yang belum sesuai dengan kriteria pengembangan TOD.





# PENGEMBANGAN *TRANSIT* *ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)* KAWASAN SENEN JAKARTA PUSAT

---

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN PANDANG

# BAB 5

## **KESIMPULAN DAN SARAN PANDANG**

### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan analisis kondisi eksisting dan karakteristik Kawasan Senen, secara prinsip pengembangan TOD Kawasan Senen sudah masuk dalam prinsip-prinsip TOD seperti kepadatan dan jarak. Mengingat lokasi TOD kawasan Senen ditetapkan sebagai pusat kegiatan campuran, hasil survei lapangan bahwa kawasan Senen memiliki aksesibilitas tinggi dan titik transit seperti stasiun, terminal dan halte Transjakarta. Namun dari prinsip dan kriteria desain dan aksesibilitas masih belum sesuai dengan kriteria dan pedoman pengembangan kawasan TOD, Aspek infrastruktur dan pola jaringan jalan merupakan aspek terbanyak yang memiliki ketidaksesuaian dengan kriteria TOD. Hal ini dikarenakan aspek infrastruktur dan pola jaringan jalan memiliki banyak variabel-variabel yang harus dicapai untuk menerapkan TOD. Sedangkan aspek lainnya sudah mampu tercapai dengan adanya karakteristik dan fungsi kawasan yang sesuai dengan karakteristik TOD.

Berdasarkan hasil persandingan kondisi eksisting dan karakteristik Kawasan Senen maka dilakukan rumusan rekomendasi untuk memberikan masukan serta dukungan terhadap pengembangan kawasan TOD berdasarkan aspek kondisi eksisting yang belum sesuai dengan kriteria dan pedoman pengembangan kawasan TOD dengan yaitu sebagai berikut:

#### **1. Aspek Keberagaman Guna Lahan**

Memaksimalkan pembangunan hunian berorientasi transit dengan begitu presentase hunian akan mengarah kepada kriteria pengembangan TOD yaitu range % Perumahan 30%-60% : % Non Perumahan 40%-70%.

#### **2. Aspek Kemudahan Jaringan Jalan**

- a. Membuat pola jaringan transit yang terintegrasi serta tidak terpotong dengan batas jalan maupun hal-hal lain dengan begitu pengguna jalan akan lebih mudah dan leluasa dalam mencari rute.
- b. Membuat jalur sepeda untuk kemudahan serta mengurangi penggunaan kendaraan bermotor.

### 3. Aspek Kondisi Pedestrian

Panjang muka blok dibuat terbuka dan lebar untuk memudahkan akses perpindahan blok serta kemudahan untuk kursi roda maupun alat bantu *diffable* lainnya.

### 4. Aspek Desain Pedestrian

- a. Memaksimalkan pembangunan *sidewalk*, taman dan plaza untuk memberikan kemudahan pejalan kaki serta menarik minat pejalan kaki untuk berjalan kaki menuju dan ke arah stasiun transit.
- b. Memaksimalkan pembuatan petunjuk dan arah untuk mempermudah perpindahan moda ataupun perpindahan transit antar blok.

### 5. Aspek Ketersediaan Parkir

- a. Memaksimalkan parkir bersama (*shared*)
- b. Membuat rencana pembangunan *park and ride* untuk mengatur penggunaan kendaraan pribadi.

### 6. Aspek Kondisi Tempat Parkir

- a. Melakukan pemberlakuan kenaikan tarif parkir untuk membatasi parkir kendaraan di Kawasan TOD
- b. Memaksimalkan parkir bersama
- c. Melakukan penertiban parkir *on street*

### 7. Aspek Keadaan Ruang Terbuka

Dibuatkannya taman yang bukan hanya tanah lapang dan tanaman tetapi dibuatkan semacam kursi-kursi, retail minuman/makanan sampai kepada *coffeeshop*, karna hal ini akan membuat daya Tarik bagi pejalan kaki dan kenyamanan saat berada di taman serta ruang terbuka

## B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Herlin Sukmarini pada disertasi yang berjudul “Pengembangan *Transit Oriented Development (TOD) Kawasan Senen Jakarta Pusat*” guna membantu pemerintah dalam mengembangkan kawasan yang nyaman bagi pelaku pergerakan di sekitar TOD Kawasan Senen dalam pengembangan TOD di masa yang akan datang pada Universitas Krisnadwipayana menyatakan bahwa:

1. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta disarankan untuk melakukan revisi peraturan untuk tarif parkir di area Kawasan TOD
2. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta disarankan untuk melakukan kerjasama yang baik dengan berbagai *stakeholder* seperti PT KAI, PT Transjakarta, PT

PD Pasar Jaya dan pengelola Terminal Senen untuk melakukan perluasan serta kemudahan akses dalam menembus blok-blok di masing-masing stakeholders.

3. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta disarankan untuk menjalin kerjasama yang baik dengan berbagai *stakeholder*, baik itu dengan pihak swasta sebagai investor dan PT KAI sebagai operator penyedia jasa kereta api. Dalam pengembangan kawasan TOD memerlukan dana yang sangat banyak, sehingga peran investor sangatlah diperlukan. Selain itu kerjasama dengan PT KAI dapat mempermudah pemerintah dalam pengembangan di sekitar area stasiun. Seperti yang sudah dilakukan adalah kerjasama dalam pengadaan jalur pedestrian, jembatan penyeberangan orang dan pengadaan *park and ride*.



## DAFTAR PUSTAKA

- Bishop, Zane. (2015). *Transit-Oriented Development: Benefits and Studies*. Virginia: Ball State University
- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis*. Princeton Architectural Press.
- Cervero, R. (2004). *Transit Oriented Development in The United States: Experiences, Challenges, and Prospects*. Washington D.C: Transportation Research Board
- Danbury Branch Improvement Program. (2010). *Transit Oriented Development*. URS Corporation AES
- Dittmar, H., & Ohland, G. (2014). *The New Transit Town*. Island Press.
- Florida Department of Transportation. (2012). *Florida TOD Guidebook*. Florida.
- Hendricks, S.J. (2002). *Building Transit Oriented Development In Established Communities*. Technical Report, Center for Urban Transportation Research University of South Florida.
- ITDP. (2014). *TOD Standard*. New York: Despacio.
- Noor, Juliansyah. (2011). *Metodologi Penelitian*. Prenada Media Group. Jakarta
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Taolin, Tetriana, (2008), *Kualitas Ruang Publik Kota Pada Kawasan TOD*, Skripsi, Universitas Indonesia, Depok.
- Watson, D., Plattus, A., & Shibley, R. (2003). *Time Saver Standards for Urban Design*. New York: McGrawHill
- Herlin Sukmarini (2018). *TOD (Transit Oriented Development) Konsep Pengembangan Sistem Transportasi Massal Yang Berkualitas Untuk Mendukung Nawacita*. Diakses 05 Agustus 2018 dari jurnal.teknikunkris.ac.id
- Badan Pusat Statistik Kota Jakarta Timur. (2020). *Kota Jakarta Timur Dalam Angka 2020*. Jakarta Pusat: Badan Pusat Statistik Kota Jakarta Pusat
- Dittmar, H. & Ohland, G. (2004). *The New Transit Town: Best Practice in Transit-Oriented Development*. Washington: Island Press
- Menteri Pekerjaan Umum. (2011). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta.

- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2012). Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta 2010-2030. DKI Jakarta.
- Peraturan Menteri ATR/BPN No. 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit
- Dittmar, A., J. Mahrt-Smith, H. Servaes (2003). "*International corporate governance and corporate cash holdings.*" *Journal of Financial and Quantitative Analysis* 38(1): 111-134.
- Liu, R., & Borthwick, A. G. (2011). *Measurement and assessment of carrying capacity of the environment in Ningbo, China.* *Journal of Environmental Management*, 92(8), 2047-2053. doi:10.1016/j.jenvman.2011.03.033
- Renne, J.L. (2008). *Smart Growth and Transit-Oriented Development at the State Level : Lessons from California, New Jersey, and Western Australia.* *Journal of Public Transportation*, Volume 11(3), Halaman 77–108.
- Sturges H.A. (1926). *The Choice of a Class Interval.* *Journal of the American Statistical Association*, 21, (153):65-66
- Wijaya, Alfred. (2009). Penataan Ruang Yang Ramah Lingkungan Melalui Perencanaan TOD (*Transit Oriented Development*). Seminar Nasional Perencanaan Wilayah dan Kota ITS, Surabaya
- Widyahari, Ni Luh Asti. (2014). Potensi dan Peluang Pengembangan *Transit Oriented Development* di Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung, *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota B SAPPK V3N2* | 353
- Yuniasih, Fahdiana. (2007). Perancangan Kawasan *Transit Oriented Development* Dukuh Atas Berdasarkan Optimalisasi Sirkulasi, ITB Bandung

# GLOSARIUM

A

---

B

---

C

---

D

---

E

---

F

---

G

---

H

---

I

---

J

**Jaringan transportasi:** Jaringan prasarana transportasi meliputi lintasan jalan, lintasan penyebrangan, lintasan transportasi laut dan lintasan rel serta

terminal yang semua itu harus diperbaiki dan ditata ulang kembali agar dapat berfungsi sebagaimana mestinya.

---

K

**Kota Jakarta:** Salah satu perkotaan yang banyak melakukan perilaku *commuting*, terutama pada lokasi studi yaitu kawasan senen yang ditetapkan sebagai pusat kegiatan sekunder dengan kegiatan campuran (*mix use*) sehingga setiap hari terjadinya peningkatan aksesibilitas pada titik transit di kawasan Senen.

---

L

---

M

---

N

---

O

---

P

**Penggunaan lahan:** Hasil akhir dari aktivitas dan dinamika kegiatan manusia dipermukaan bumi yang bukan berarti berhenti namun tetap masih berjalan (dinamis).

**Perdagangan dan jasa:** Guna lahan mayoritas yang ada di Kawasan Senen

**Perumahan dan permukiman:** Salah satu sektor yang strategis dalam upaya membangun manusia Indonesia yang seutuhnya.

---

Q

---

R

---

S

---

T

**TOD:** *Transit Oriented Development* (TOD)

**Transit Oriented Development:** Salah satu konsep pengembangan kawasan perkotaan yang mengutamakan pemanfaatan transportasi publik daripada kendaraan pribadi.

---

U

---

V

---

W

---

X

---

Y

---

Z



# INDEKS

## A

Akses Kawasan, 68

API, 39

## D

Desain Pedestrian, 87, 92, 96

## J

Jaringan transportasi, 53, 100  
jasa, 2, 13, 19, 26, 40, 42, 43,  
52, 57, 61, 62, 83, 97, 100

## K

Kawasan Senen, iii, iv, 3, 4, 5,  
40, 44, 46, 48, 52, 54, 57, 58,  
59, 61, 62, 65, 66, 67, 68, 69,  
70, 72, 73, 75, 77, 78, 79, 83,  
91, 94, 95, 96, 100

Koridor, 80

Kota Jakarta, 2, 3, 4, 46, 61, 98,  
100

## L

Lokasi Kawasan, 67

## M

*mix use*, 2, 83, 100

mobilitas, 2, 3, 11, 14, 20, 66,  
71, 72, 73, 79

## P

Penggunaan lahan, 53, 100  
pengguna jalan, 72, 74, 78, 96  
Perdagangan, 42, 43, 62, 63,  
100  
permukiman, 1, 8, 9, 40, 41, 42,  
53, 100  
Perumahan, 2, 8, 16, 26, 29, 32,  
41, 42, 53, 58, 79, 84, 92, 95,  
100, 102

## T

*TOD*, 1, 2, iii, iv, 1, 2, 3, 4, 5, 6,  
7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15,  
18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25,  
26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33,  
34, 36, 37, 39, 40, 43, 47, 52,  
56, 57, 61, 63, 68, 69, 70, 71,  
72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 80,  
83, 90, 91, 94, 95, 96, 97, 98,  
99, 100  
transportasi, 1, 2, 3, 4, 7, 12, 13,  
15, 20, 21, 22, 23, 29, 31, 32,  
33, 34, 40, 43, 44, 51, 52, 53,  
54, 61, 65, 79, 100

## PROFIL PENULIS

### Herlin Sukmarini



Penulis lahir di Jakarta, 23 Mei 1974. Hingga saat ini sebagai dosen pada program studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Krisnadwipayana. Pernah menjadi Jurnalis di Majalah Properti Indonesia, Kiprah, Property and Bank, editor Berita Penataan Ruang yang diterbitkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum. Pernah mengajar juga di Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, ITI, Serpong dan Universitas Esa Unggul (IEU), sebagai tenaga ahli dan konsultan individual pada Kementerian PUPR, ATR, Kementerian Perhubungan dan pernah menjadi Staf Ahli DPR RI untuk bidang Komisi V. Selain bidang Ke-Perencanaan Wilayah dan Kota- an, penulis juga aktif dalam kegiatan kewirausahaan, pernah menginisiasi beberapa diskusi terkait peningkatan peran dunia usaha dalam penataan ruang bersama Kadin dan Hipmi dengan Kementerian ATR. Penulis juga aktif dan sebagai pengurus di beberapa organisasi IAP (Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia), MTI (Masyarakat Transportasi Indonesia) dan di MP3I (Masyarakat Peduli Perumahan Permukiman) dan program Wiranesia OkOC Jakarta.