

Pengaplikasian Konsep *Transit Oriented Development* Menurut ITDP pada Kawasan Stasiun Manggarai

Siti Julaihah¹, Dini Rosmalia², Nia Rachmawati³

^{1,2,3} Program Studi Arsitektur Universitas Pancasila.

Email korespondensi: sitijulaihah30@gmail.com

Abstrak

Transit Orientasi *Development*, TOD, merupakan salah satu pendekatan pengembangan kota mengadopsi tata ruang campuran dengan memanfaatkan penggunaan angkutan massal dari berbagai jenis moda transportasi. Perencanaan TOD diutamakan agar pejalan kaki dari dan ke angkutan umum satu dan lainnya nyaman dan aman, walau pada jam padat. Kawasan Stasiun Manggarai sebagai salah satu Kawasan di DKI Jakarta yang sedang dalam pengembangan menjadi Kawasan TOD. Untuk itu penelitian ini bertujuan menilai kesesuaian kawasan tersebut menjadi Kawasan TOD yang ramah pejalan kaki dan pengguna sepeda, dengan menggunakan prinsip-prinsip dari *Institute for Transportation and Development Policy*, ITDP dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 tahun 2014. Dari Hasil penilaian, diketahui bahwa jalur pedestrian belum sesuai standar yang dikeluarkan oleh PU, terutama untuk tingkat kenyamanan bagi pejalan kaki di sekitar stasiun sampai terminal dan sekitarnya. Adapun berdasarkan prinsip ITDP, kawasan ini masih tidak ramah pesepeda karena belum ada jalur khusus sepeda dan parkir sepeda.

Kata-kunci : pejalan kaki, stasiun manggarai, transit *oriented development*

Pengantar

Tumbuhnya pemekaran kota disekitar Ibu kota merupakan dampak dari semakin tingginya urbanisasi dan tidak terpenuhinya lahan yang dapat digunakan sebagai tempat tinggal disekitar tempat bekerja. Sehingga hal ini menyebabkan, perpindahan yang sangat padat saat jam berangkat dan pulang kerja atau *rush hours*. Saat jam-jam ini, jalanan di DKI Jakarta yang menghubungkan ke daerah sekitar menjadi lautan kendaraan pribadi baik itu roda dua maupun roda empat. Kemacetan ini menyebabkan waktu tempuh yang digunakan dari satu tempat ke tempat lain akan memakan waktu yang lebih lama.

Mobilitas yang tersendat ini ternyata memiliki dampak yang cukup signifikan terhadap perekonomian, berdasarkan laporan dari INRIX 2017 sebagai lembaga riset perusahaan transportasi di Inggris yang mengatakan bahwa kerugian ekonomi yang disebabkan kemacetan lalu lintas bisa mencapai miliaran setiap tahunnya. Hal ini disebabkan dari biaya langsung dan biaya tidak langsung. Biaya langsung didapat dari membengkaknya BBM yang digunakan karena perjalanan semakin lama dan biaya sosial akibat emisi kendaraan yang dihasilkan. Pengeluaran biaya tidak langsung diakibatkan kenaikan harga barang dan jasa yang lebih besar karena bertambahnya beban biaya BBM.

Untuk menyederhanakan mobilitas, Peter Calthorpe pada tahun 1993 menawarkan konsep *Transit Oriented Development* dimana dalam kawasan transit yang terhubung dengan beragam moda transportasi ini terdapat komunitas campuran berupa tempat tinggal, tempat berkerja dan area hiburan. Sehingga pada kawasan ini telah memenuhi segala element yang saling mendukung agar mobilitas yang ada dapat terjangkau.

Sebagaimana yang terdapat di Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi *Transit Oriented Development* memiliki persyaratan utama yaitu pengembangan sistem transportasi massal yang meliputi moda transportasi massal berkapasitas tinggi sampai rendah yang memfasilitasi perjalanan dekat maupun jauh. Sistem ini harus ramah untuk pejalan kaki dan pengguna transportasi umum.

Stasiun Manggarai yang sudah direncanakan sebagai stasiun sentral merupakan salah satu kawasan yang telah menerapkan konsep *Transit Oriented Development* ini, hal ini menarik untuk diteliti apakah Stasiun Manggarai yang telah mengaplikasikan konsep ini ramah untuk pejalan kaki dan pengguna transportasi umum.

Kajian Pustaka

Transit Oriented Development merupakan konsep kawasan yang ramah untuk pejalan kaki, dimana kawasan sekitar saling terintegrasi dengan moda transportasi umum dan terdiri dari komunitas campuran, sehingga akses yang ada dapat terjangkau dengan berjalan kaki ataupun menggunakan sepeda. (Calgary, 2015)

Kawasan ini harus ramah pejalan kaki sehingga jarak dari simpul transit ke daerah sekitar 400 m-800 m. dimana untuk ke area publik dan komersil memiliki radius 400 m dan dapat diakses selama 5 menit dengan berjalan kaki dan ke area perumahan memiliki radius 800 m dan dapat di akses selama 10 menit dengan berjalan kaki. (Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang Tentang Pedoman Kawasan Berorientasi Transit, 2017). Dengan adanya komunitas campuran mendorong masyarakat untuk menetap dan beraktivitas di sekitar kawasan transit ini dan jarak yang terjangkau dapat mendorong pengurangan menggunakan kendaraan pribadi.

Dalam Peraturan Menteri PU, dikelurkan ketentuan mengenai penyediaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan diatur dalam Permen PU No.3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

Variabel	Ketentuan
Lebar jalur Pejalan Kaki	Min 2 meter
Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus (<i>difabel</i>)	Lebar min 1,5 m Dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu di sepanjang jaringan pejalan kaki
Jarak pejalan kaki mencapai tempat transit	Jarak maksimal 400 meter atau waktu tempuh maksimal 10 menit
Jalur penyebrangan	Terdapat penyebrangan zebracross, jembatan pejalan kaki 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. 3 Tahun 2014

Terdapat dua tipe pengembangan kawasan *Transit Oriented Development*, yaitu:

1. Urban TOD, berlokasi di jaringan utama angkutan umum yang berdekatan dengan komunitas campuran yaitu perumahan, perkantoran, perdagangan, dan kegiatan lainnya;
2. *Neighborhood* TOD, berlokasi disepanjang lintasan bus dengan waktu tempuh 10 menit untuk terkoneksi dengan moda transportasi lokal lainnya dan mendukung pergerakan dengan berjalan kaki ataupun menggunakan sepeda. (Calthrope, 1993)

Terdapat berbagai karakteristik yang menjelaskan kawasan *Transit Oriented Development*, yaitu:

Menurut Cervero 2004, konsep *Transit Oriented Development* terdiri dari:

1. *Density* (kepadatan), merupakan kepadatan bangunan yang berpengaruh terhadap radius pelayanan fasilitas, dari simpul transit;
2. *Diversity* (keberagaman), merupakan penggunaan lahan campuran yang terdiri dari perumahan, perkantoran;
3. *Design* (desain), merupakan desain kawasan yang terintegrasi dari simpul transit ke area sekitarnya sehingga ramah untuk pejalan kaki.

Menurut *Institute For Transportation And Development Policy* 2017 terdiri dari:

1. *Walk*
Kawasan mendukung pejalan kaki sehingga merasa nyaman, aman dan terintegrasi dari simpul transit ke area sekitar;
2. *Cycle*
Kawasan mendukung penggunaan sepeda dengan adanya jalur dan parkir khusus sepeda;
3. *Connect*
Terhubungnya jalur pedestrian dari simpul transit ke area sekitar yang yang dapat memudahkan pejalan kaki dan pengguna sepeda;
4. *Transit*
Terintegrasinya moda transportasi umum yang dapat di akses dengan berjalan kaki maupun naik sepeda;
5. *Mix*
Terdiri dari komunitas campuran yaitu perumahan, perkantoran, perdagangan dan kegiatan lainnya;
6. *Densify*
Mengoptimalkan kepadatan dalam satu kawasan sehingga radius ke area sekitar lebih dekat;
7. *Compact*
Kawasan yang rapat sehingga area sekitar saling berdekatan;
8. *Shift*
Mengatur kebijakan tentang parkir dan jalanan sehingga terjadi perubahan dimana pengguna kendaraan pribadi menjadi pengguna kendaraan umum.

Objek dan Persoalan

Metode penelitian yang digunakan merupakan metode penelitian kualitatif dimana data yang didapat melalui observasi ke lokasi dan penelitian kuantitatif. Selain itu, untuk mendukung metode tersebut dilakukan studi literatur sebagai landasan yang akan menjadi perbandingan dan pertimbangan terhadap analisis hasil penelitian kualitatif dan kuantitatif yang akan menghasilkan kesimpulan berupa potensi dan hambatan apa yang terdapat di lokasi.

Metode studi literatur berupa

- Jurnal penelitian mengenai konsep transit oriented development
- RTRW Provinsi DKI Jakarta
- UDGL/Rencana Tata Ruang Bangunan kawasan manggarai
- Data dan sumber informasi lainnya

Metode penelitian kualitatif berupa

- Mengobservasi kawasan sekitar stasiun berdasarkan prinsip *Transit Oriented Development*
Foto lokasi

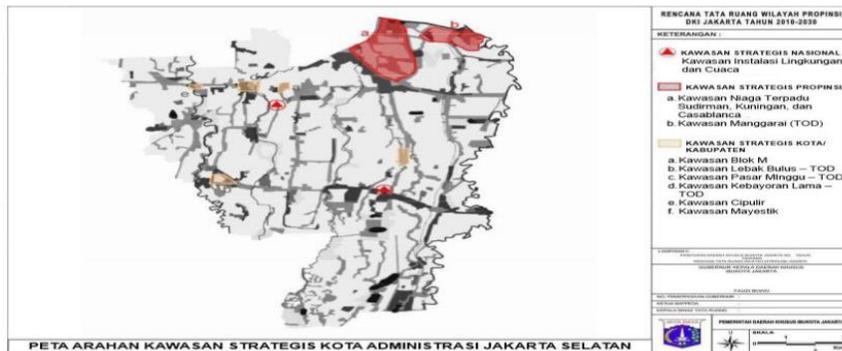
Metode penelitian kuantitatif

- Kuisisioner untuk pengguna Stasiun Manggarai sebagai penguat dari metode sebelumnya

Dari penelitian ini, diharapkan dapat menjawab apakah Stasiun Manggarai telah mengaplikasikan prinsip kawasan *Transit Oriented Development*.

Diskusi

Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 1 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030 Kawasan Manggarai merupakan pusat perkantoran, perdagangan, dan jasa serta stasiun terpadu dari titik perpindahan beberapa moda transportasi dengan konsep *Transit Oriented Development*.



Gambar 1. Rt/w kota/kab. Administrasi provinsi DKI Jakarta 2030



Gambar 2. Informasi rencana kota



Gambar 3. Bangunan di sekitar kawasan stasiun manggarai

Sebagai Kawasan Strategis Propinsi Stasiun Manggarai belum memaksimalkan pembangunan, karena bangunan di Kawasan Manggarai cenderung horizontal. Seharusnya, sebagai kawasan strategis pembangunan di Kawasan Manggarai merupakan pembangunan vertikal sehingga dapat memaksimalkan penggunaan lahan dengan fungsi yang beragam seperti hunian, perkantoran, dan perdagangan. Sehingga Kawasan Manggarai dapat memenuhi prinsip dari konsep *Transit Oriented Development*, dimana pada kawasan ini memadatkan pembangunannya sehingga jarak antara bangunan yang lainnya saling berdekatan sehingga memudahkan pejalan kaki untuk mengaksesnya. Selain dengan memadatkan pembangunan sehingga aksesibilitas menjadi lebih mudah, memadatkan pembangunan dengan fungsi pembangunan yang beragam/*mix use* dapat memudahkan aktivitas pengguna karena kegiatan yang dilakukan berada di kawasan yang sama.

Analisis Penerapan *Walk, Cycle, Connect* dan *Transit* pada Kawasan Manggarai

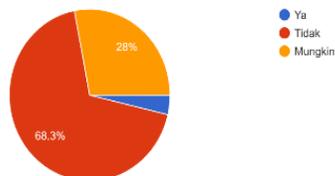
Saat transit di Stasiun Manggarai kamu mengganti dengan moda apa?
82 responses



Gambar 6 Hasil Kuisiner

Pergantian moda transportasi di Stasiun Manggarai didominasi pergantian moda transportasi kereta rel listrik (KRL) ke kereta rel listrik (KRL) lainnya ini disebabkan karena Stasiun Manggarai terkoneksi dengan jalur kereta Bogor, Tanah Abang, Jakarta kota, dan Bekasi. Dominasi pergantian moda selanjutnya dari kereta rel listrik (KRL) ke transjakarta atau sebaliknya hal ini karena sudah terdapat *shuttle bus* transjakarta dekat Stasiun Manggarai, tetapi presentase pergantian moda transjakarta dengan ojek hanya memiliki perbedaan tipis. Sedangkan, pergantian moda dengan jalan kaki memiliki presentase paling sedikit.

Menurut Kamu apakah Kawasan Manggarai merupakan kawasan yang ramah pejalan kaki?
82 responses

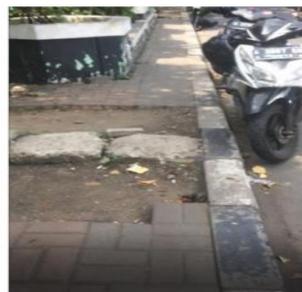


Gambar 7. Hasil Kuisiner

Lebih dari setengah menjawab tidak dan seperempat menjawab ragu-ragu bahwa kawasan manggarai merupakan kawasan yang ramah pejalan kaki. Terdapat beberapa penyebab yaitu, kurangnya kualitas jalur pedestrian seperti tidak rata karena terdapat beberapa pavingblok yang rusak, lebar yang tidak sesuai dengan standar PU, fungsi jalur pedestrian yang berubah karena digunakan sebagai tempat parkir dan pedagang kaki lima, serta rasa tidak aman dari kendaraan dan kriminalitas yang ada.

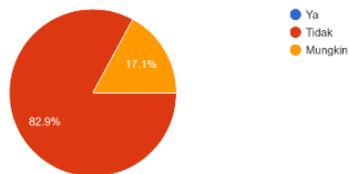


Gambar 8. Jalur pelestarian yang digunakan sebagai tempat berjualan



Gambar 9 Pavingblok yang rusak

Menurut Kamu apakah Kawasan Manggarai merupakan kawasan yang ramah untuk pengguna sepeda
82 responses



Gambar 10. Hasil kusioner

Berdasarkan koresponden menjawab kawasan Manggarai tidak ramah untuk pengguna sepeda karena pada kawasan ini belum terdapat jalur khusus sepeda selain itu belum ada parkir untuk sepeda.

Kesimpulan

Berdasarkan prinsip konsep *Transit Oriented Development* yang ada, Kawasan Manggarai masih memiliki banyak kekurangan dan banyak yang harus diperbaiki. Pemanfaatan ruang dan lahan di kawasan Stasiun Manggarai masih jauh dari prinsip *compact* sehingga pemerintah perlu mengkaji ulang untuk KDB, KLB, GSB bangunan-bangunan di kawasan Stasiun Manggarai. Selain itu, kawasan pemukiman di sekitar Stasiun Manggarai masih di dominasi rumah tapak sehingga bertentangan dengan prinsip konsep *Transit Oriented Development* yang tingkat mengoptimalkan lahannya tinggi. Kawasan Manggarai saat ini belum menjadi pusat perkantoran, pusat perkantoran masih di segitiga emas yaitu Rasuna Said, Mega Kuningan dan SCBD sehingga Kawasan Manggarai bukan pemberhentian terakhir bagi pekerja perkantoran. Lahan di kawasan Stasiun Manggarai hanya untuk kepentingan lingkungan sekitar saja seperti pasar dan toko-toko sehingga penggunaan lahan di sekitar kawasan Manggarai belum memenuhi prinsip *densify* dan *mix use*.

Untuk desain di Kawasan Stasiun Manggarai masih buruk, Stasiun Manggarai yang merupakan salah satu pusat KRL hanya memiliki satu pintu akses keluar masuk sehingga menjadi penumpukkan di titik tersebut. Selain itu, jalur pedestrian tidak sesuai dengan standar yang dikeluarkan oleh Permen PU No. 3 Tahun 2014.

Titik *drop off/pick up* sudah ada tapi belum ramah pejalan kaki karena titik *drop off/pick up* yang ada dibatasi oleh pagar sehingga pejalan kaki harus memutar terlebih dahulu lalu jalan dibahu jalan sehingga desain *drop off/pick up* harus diperbaiki lagi. Penertiban PKL diperlukan agar tidak menghambat jalur pedestrian dan belum tersediakan jalur dan parkir sepeda.

Daftar Pustaka

- Ramadhani, V. S. (2017). *Prioritas Pengembangan Kawasan Transit Stasiun Gubeng Dengan Konsep Transit Oriented Development*. Surabaya: Tugas Akhir Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Sepuluh Nopember. Diakses pada 11 April 2019 Online di <http://repository.its.ac.id/43255/>
- 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.
- Peraturan Menteri PU No.3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang No. 16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.
- ITDP. 2017. *TOD Standard 3rd*. New York. ; Diakses pada 23 April 2019. Online di https://drive.google.com/file/d/0Bx58BTNEE_daSGZ6NWhSQnpuNE0/view