

PENGEMBANGAN KAWASAN SENTRA BISNIS SEBAGAI KAWASAN TOD BERDASARKAN PERSPEKTIF BERJALAN KAKI KELOMPOK PEKERJA

Celine Sola Gracia Lumban Gaol¹, Rizon Pamardhi Utomo¹, Chrisna T. Hadi¹

¹ Universitas Sebelas Maret, Jalan Ir. Sutami 36 Kentingan, Surakarta

¹ Email : celinesolagracia@student.uns.ac.id

DOI : 10.35472/jppk.v4i1.1697

ABSTRACT

The Golden Triangle Setiabudi represents an economic zone characterised by significant worker mobility. The congestion resulting from this high mobility can be alleviated by implementing the concept of Transit-Oriented Development at existing transit hubs with development potential, namely Setiabudi Astra Station and Bendungan Hilir Station. To implement this concept effectively, understanding the walking preferences of the worker demographic, particularly those aligned with utilitarian walking profiles, is essential. By discerning these preferences, it becomes possible to identify which transit points can cater to the walking requirements of the worker group. This research is executed through qualitative method with data and information obtained through questionnaire and field observations. This investigation revealed that connectivity and pedestrian infrastructure are pivotal factors influencing the walking preferences of the worker group. Both transit hubs also satisfy the criteria for these variables. Hence, it can be inferred that the areas surrounding Setiabudi Astra Station and Bendungan Hilir Station have met the walking preferences of the working demographic and possess the potential to evolve into Transit-Oriented Development zones. However, there is a need to address indicators that remain unmet, notably the block perimeter length, to offer more diverse walking route options for the worker group.

Keywords: *Transit Oriented Development; worker group; Utilitarian Walking*

A. PENDAHULUAN

Kawasan Segitiga Emas Setiabudi merupakan salah satu kawasan pusat bisnis yang diperuntukkan sebagai kawasan perekonomian (RTRW DKI Jakarta, 2012). Kawasan ini memiliki persentase okupansi perkantoran yang tinggi, yaitu sebesar 93,2% (detikFinance, 2011). Fakta ini didukung dengan data Statistik Komuter Jabodetabek yang menyatakan bahwa ada 81% komuter Jabodetabek yang bertujuan ke DKI Jakarta untuk bekerja, sekolah, maupun kursus (Badan Pusat Statistik, 2019). Data ini juga didukung dengan fakta bahwa ada sebanyak 3,5 juta orang masuk ke DKI Jakarta setiap harinya (Zaki, 2023). Hal ini menyebabkan kawasan ini terdapat mobilitas manusia yang tinggi sehingga menyebabkan kemacetan. Salah satu solusi dari masalah kemacetan adalah dengan menerapkan konsep pengembangan berorientasi transit atau *Transit Oriented Development* yang biasa disingkat dengan TOD (Taki et al., 2017), yang juga diterapkan di DKI Jakarta.

Konsep TOD ini merupakan konsep yang bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas kawasan dengan mendorong orang untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi umum (Ibraeva et al., 2020; Irsal et al., 2023). Konsep ini juga berfokus dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di sekitar titik transit (Cucuzzella et al., 2022). Penerapan konsep ini dilakukan dengan harapan dapat mengurangi kemacetan, meningkatkan aksesibilitas kawasan, mengurangi polusi lingkungan, dan mengefisiensikan penggunaan energi di sektor transportasi (Kristianto et al., 2020).

Di DKI Jakarta sendiri sudah terdapat beberapa kawasan TOD, seperti TOD Blok M dan TOD Lebak Bulus. Kawasan TOD terdekat dengan Kawasan Segitiga Emas Setiabudi adalah TOD Dukuh Atas, namun tidak melayani keseluruhan kawasan pusat bisnis tersebut. Kendatipun, di kawasan ini terdapat dua Stasiun MRT eksisting yang memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai kawasan TOD, yaitu Stasiun Setiabudi Astra dan Stasiun Bendungan Hilir (Enjeri Siburian *et al.*, 2020).

Salah satu aspek penting dalam konsep TOD adalah pejalan kaki, dikarenakan konsep TOD mendorong orang untuk berpindah tempat secara berjalan kaki, bersepeda, maupun dengan transportasi umum (Lamour *et al.*, 2019). Memahami peluang-peluang akan pergerakan pejalan kaki menjadi komponen penting dalam penerapan konsep TOD (Schlossberg & Brown, 2004).

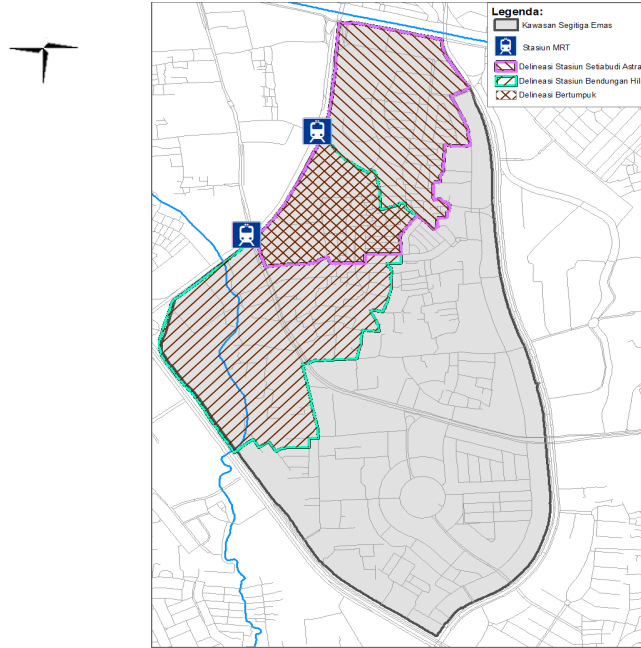
Berjalan kaki sendiri memiliki dua jenis, yaitu *utilitarian walking* dan *recreational walking* (Fonseca *et al.*, 2021). Perbedaan signifikan dari kedua jenis tersebut adalah tujuan dilakukannya berjalan kaki (Fonseca *et al.*, 2021; Kang *et al.*, 2017). *Utilitarian Walking* sendiri merupakan berjalan kaki dengan tujuan tertentu dan biasanya memiliki batas waktu tertentu (Kang *et al.*, 2017). Contoh dari *utilitarian walking* adalah berjalan kaki ke sekolah, ke kantor, maupun ke pertokoan (Fonseca *et al.*, 2021). Sedangkan *recreational walking* merupakan berjalan kaki pada waktu luang dan biasanya tidak rigid oleh batas waktu tertentu (Fonseca *et al.*, 2021). Perbedaan tujuan ini tentunya menyebabkan perbedaan kebutuhan dari kedua jenis berjalan kaki sehingga perlu diperhatikan terutama dalam perencanaan konsep TOD. Dalam konteks Kawasan Segitiga Emas Setiabudi sendiri, pejalan kaki pada kawasan tersebut merupakan kelompok pekerja, sehingga sesuai dengan karakteristik *utilitarian walking*.

Permasalahan kemacetan yang kerap kali terjadi dikarenakan mobilitas tinggi pada Kawasan Segitiga Emas Setiabudi, menyebabkan perlunya solusi untuk mengatasi hal tersebut, yang dapat diselesaikan dengan kawasan TOD. Konsep yang mengutamakan pejalan kaki ini tentunya butuh untuk mengetahui preferensi berjalan kaki, dalam konteks ini adalah kelompok pekerja pada kawasan, yang termasuk dalam profil *utilitarian walking*. Maka dari itu, diperlukan untuk mengetahui preferensi dari aspek berjalan kaki kelompok pekerja pada kawasan untuk mengidentifikasi kebutuhan berjalan kaki dan keterpenuhan kondisi eksisting titik transit mengenai aspek tersebut terhadap preferensi berjalan kaki kelompok pekerja.

B. METODE PENELITIAN

1. Ruang Lingkup Wilayah dan Waktu Penelitian

Ruang lingkup wilayah penelitian berada pada Kawasan Segitiga Emas Setiabudi. Kawasan yang akan diteliti adalah kawasan transit yang merupakan hasil *buffer* sejauh 800meter sesuai Peraturan Menteri ATR/BPN No. 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit. Titik transit yang ditarik *buffer* adalah titik Stasiun Setiabudi Astra dan Stasiun Bendungan Hilir. Ruang lingkup substansi yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah mengenai Konsep *Transit Oriented Development* dan karakteristik serta preferensi pelaku *utilitarian walking*. Ruang lingkup waktu dalam penelitian ini adalah data pada tahun 2022 sampai 2023 atau data terbaru yang tersedia. Peta kawasan penelitian disajikan pada Gambar 1.



Sumber: Hasil Olahan Peneliti, 2023

Gambar 1. Peta Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

2. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif. Pendekatan deduktif adalah pendekatan yang menggunakan teori untuk memecahkan suatu permasalahan sehingga dihasilkan suatu hipotesis (Sugiyono, 2013). Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Jenis penelitian kuantitatif merupakan penelitian yang meneliti sampel lalu menganalisis data kuantitatif yang digunakan untuk menguji hipotesis.

3. Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan dua jenis survei, yaitu survei primer dan survei sekunder. Survei primer yang dilakukan adalah dengan observasi lapangan dan kuesioner. Observasi lapangan dilakukan untuk mengetahui kondisi eksisting kawasan penelitian. Kuesioner disusun untuk diberikan kepada pekerja pada Kawasan Segitiga Emas Setiabudi yang berjalan kaki sebagai pelaku *utilitarian walking*. Survei sekunder yang dilakukan pada penelitian ini adalah dengan survei instansi, studi literatur, dan interpretasi citra satelit. Studi literatur dilakukan dengan mengumpulkan data yang bersumber dari internet maupun buku serta jurnal. Survei instansi dilakukan pada instansi - instansi terkait untuk memperoleh data yang belum bisa didapatkan dari observasi lapangan. Instansi tersebut adalah Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, dan Pertanahan DKI Jakarta (DCKTRP) dan PT Jaklingko Indonesia. Interpretasi citra satelit dilakukan untuk melengkapi data visual kawasan penelitian.

4. Metode Analisis Data

Penelitian ini menggunakan dua analisis, yaitu analisis skoring dan analisis deskriptif. Terdapat dua analisis skoring pada penelitian ini, yaitu analisis skondisi eksisting kawasan penelitian dan analisis preferensi kelompok pekerja dalam berjalan kaki. Sedangkan untuk

analisis deskriptif yang dilakukan adalah Analisis Keterpenuhan Kondisi Eksisting Kawasan Transit Dengan Preferensi Berjalan Kaki Kelompok Pekerja. Analisis ini akan dilakukan pada dua titik transit, yaitu Stasiun Setiabudi Astra dan Stasiun Bendungan Hilir. Kawasan yang dibuat merupakan radius 800-m dari tiap titik transit dan bersinggungan dengan Kawasan Segitiga Emas Setiabudi.

a. Analisis Preferensi Kelompok Pekerja dalam Berjalan Kaki

Analisis ini akan menggunakan skala likert. Skala likert adalah skala yang digunakan untuk mengukur pendapat seseorang maupun sekelompok orang akan suatu keadaan (Sugiyono, 2013). Rentang skala ini akan ada di angka 1 sampai dengan 5, dengan angka 1 mewakili 'sangat tidak penting' dan angka 5 mewakili 'sangat penting.' Hasil dari perhitungan skala likert akan dikategorikan pada kelas – kelas interval sesuai dalam Tabel 1.

Tabel 1. Tabel Interval Hasil Skala Likert

Kategori	Interval %		
	Min	Skor	Max
Sangat Penting	84%	< Skor ≤	100%
Penting	68%	< Skor ≤	84%
Ragu - Ragu	52%	< Skor ≤	68%
Tidak Penting	36%	< Skor ≤	52%
Sangat Tidak Penting	20%	< Skor ≤	36%

Sumber : Peneliti, 2023

b. Analisis Kondisi Eksisting Kawasan Penelitian dari Aspek Pejalan Kaki

Pada analisis ini dilakukan skoring dari tiap kondisi kawasan yang diteliti dari variabel yang telah ditemukan. Untuk skoring akan menggunakan 5 angka, di mana angka 5 mewakili 'memenuhi' sedangkan angka 1 mewakili 'tidak memenuhi'. Indikator tiap variabel dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Variabel dan Indikator Penelitian

Variabel	Definisi Operasional dan Indikator	Skoring	
Konektivitas jalur pedestrian	Definisi Operasional: Jalur pejalan kaki yang terhubung dan lengkap serta menghubungkan dengan titik transit Indikator: Terdapat persimpangan pejalan kaki dan kelengkapan jenis persimpangan yaitu persimpangan on street dan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO)	5	Lengkap (dan ditambah penyeberangan bawah tanah)
		4	Terdapat seluruh jenis persimpangan dan penyeberangan pada kawasan
		3	Terdapat persimpangan dan penyeberangan pejalan kaki namun tidak memiliki tiap jenis persimpangan secara lengkap
		2	Hanya terdapat persimpangan namun tidak difasilitasi penyeberangan on street (ditandai dengan zebra cross)
		1	Tidak terdapat persimpangan dan penyeberangan pejalan kaki
	Indikator: Blok - blok pada kawasan memiliki panjang 400-800m	5	Panjang perimeter seluruh blok memenuhi indikator
		4	Sebagian besar blok memenuhi indikator
		3	50% blok memenuhi indikator
		2	Sebagian kecil blok memenuhi indikator

<p>Definisi Operasional: Kelengkapan infrastruktur keamanan dan kenyamanan berjalan kaki</p> <p>Indikator: Jalur pejalan kaki tidak berlubang dan ketersediaan infrastruktur pejalan kaki yang lengkap pada kawasan yaitu fasilitas keamanan dan kenyamanan pejalan kaki</p>	<p>Infrastruktur pedestrian</p>	1	Tidak ada blok yang memenuhi indikator
		5	Fasilitas Pejalan Kaki yang lengkap, berupa fasilitas keamanan (Bollards dan Curbs) dan fasilitas kenyamanan (Tempat duduk, tempat sampah, kanopi)
		4	Memenuhi kedua jenis fasilitas pejalan kaki namun tidak secara lengkap
		3	Jalur pejalan kaki yang memiliki kondisi optimal dan memenuhi satu jenis infrastruktur pejalan kaki, baik infrastruktur kenyamanan atau keamanan
		2	Jalur pejalan kaki optimal namun tidak memenuhi infrastruktur pejalan kaki sama sekali
		1	Jalur pejalan kaki yang sempit dan berlubang serta tidak dilengkapi fasilitas kenyamanan dan keamanan yang lengkap

Sumber : Peneliti, 2023

Hasil dari skoring tersebut lalu dikalikan dengan bobot yang dirumuskan agar mendapat skor akhir hasil penelitian. Pembobotan tersebut dijabarkan pada Tabel 3.

Tabel 3. Pembobotan Variabel

Variabel	Bobot	Indikator	Bobot
Konektivitas jalur pedestrian	0.50	Terdapat persimpangan pejalan kaki dan kelengkapan jenis persimpangan yaitu persimpangan on street, JPO, dan penyeberangan bawah tanah	0.75
		Blok - blok pada kawasan memiliki panjang 400-800m	0.25
Infrastruktur pedestrian	0.50	Ketersediaan infrastruktur pejalan kaki yang lengkap pada kawasan	1

Sumber : Peneliti, 2023

Selanjutnya, dilakukan enghitungan kelas yang nantinya akan menentukan kategori dari hasil analisis di atas. Penghitungan tersebut dilakukan dengan rumus sebagai berikut.

$$\begin{aligned}
 \text{Rentang Skor} &= \text{Skor tertinggi} - \text{Skor terendah} \\
 \text{Interval} &= \frac{\text{Rentang Skor}}{\text{Banyak Kategori}}
 \end{aligned}$$

Sehingga dihasilkan kelas interval pada Tabel 4.

Tabel 4. Kelas Interval

Kategori	Interval Skor		
	Min	Skor	Max
5	4	< Skor ≤	5
4	3	< Skor ≤	4
3	2	< Skor ≤	3
2	1	< Skor ≤	2
1	0	< Skor ≤	1

Sumber : Peneliti, 2023

Untuk menentukan skor yang masuk ke kelas interval tertentu, akan dihitung dengan rumus:

$$\text{Nilai Keterpenuhan} = \frac{\text{Skor Akhir}}{\text{Nilai maksimum}}$$

Hasil akhir tersebut akan memntukan skor tiap kawasan termasuk dalam kategori yang telah ditentukan.

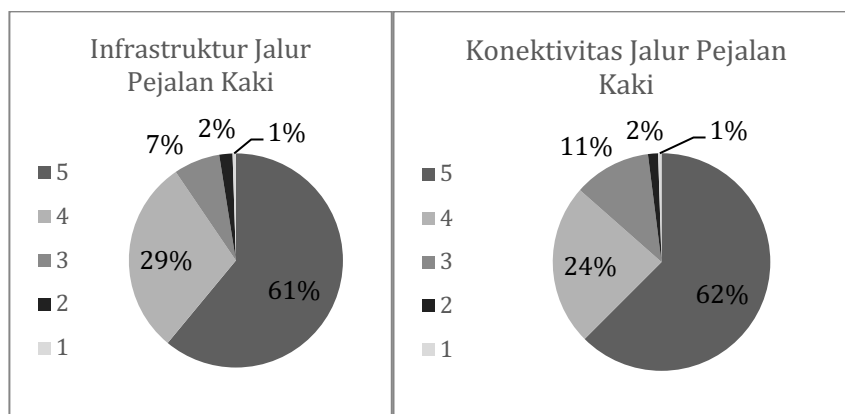
c. Analisis Keterpenuhan Kondisi Ekisting Kawasan Transit dengan Preferensi Berjalan Kaki Kelompok Pekerja

Analisis yang dilakukan pada tahap ini merupakan analisis deskriptif. Teknik analisis ini merupakan teknik yang menggambarkan data yang telah didapatkan tanpa menarik kesimpulan secara umum (Sugiyono, 2013). Di tahap ini, hasil kedua analisis di atas akan digambarkan secara deskriptif untuk mengidentifikasi keterpenuhan kedua titik transit akan aspek berjalan kaki kelompok pekerja.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Preferensi Berjalan Kaki Kelompok Pekerja

Analisis ini dilakukan dengan menyebarkan kuesioner kepada pejalan kaki yang bekerja pada Kawasan Segitiga Emas Setiabudi. Responden ditanyakan mengenai seberapa penting ketersediaan opsi berjalan kaki, ketersediaan persimpangan dan penyeberangan, serta ketersediaan infrastruktur keamanan dan kenyamanan berjalan kaki. Hasil akhir dari responden dapat dilihat pada grafik di Gambar 2 dan Gambar 3.



Sumber: Hasil Olahan Peneliti, 2023

Gambar 2. Grafik Aspek Pejalan Kaki

Sumber: Hasil Olahan Peneliti, 2023

Gambar 3. Grafik Aspek Pejalan Kaki

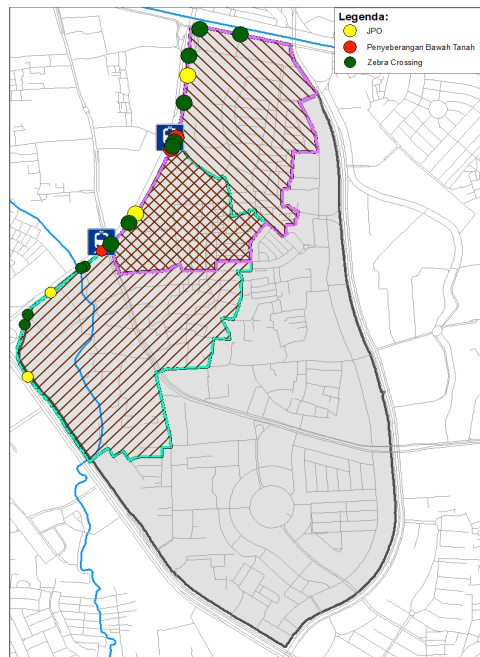
Dari grafik di atas, ditemukan bahwa dalam variabel konektivitas, 88% responden menganggap variabel ini penting. Lalu dalam variabel infrastruktur, 90% responden menganggap variabel ini sangat penting. Maka dapat disimpulkan bahwa secara umum, aspek pejalan kaki menjadi aspek yang penting yang mempengaruhi kelompok pekerja dalam berjalan kaki. Maka dari itu, penting untuk memenuhi aspek ini agar kelompok pekerja berminat untuk berjalan kaki pada kawasan terutama kawasan TOD.

2. Kondisi Eksisting Kawasan Penelitian dari Aspek Pejalan Kaki

Analisis ini dilakukan dengan cara melihat karakteristik eksisting kedua kawasan penelitian, yaitu Stasiun Setiabudi Astra dan Stasiun Bendungan Hilir, lalu dinilai sesuai dengan indikator dan rentang nilai yang telah ditetapkan, yang selanjutnya dilakukan dengan bobot yang telah ditetapkan sebelumnya. Berikut merupakan penjelasan dari tiap – tiap variabel dan indikator.

A. Konektivitas Jalur Pejalan Kaki

Variabel ini membahas mengenai konektivitas jalur pejalan kaki yang dilihat melalui ketersediaan persimpangan dan penyeberangan bagi pejalan kaki dan panjang perimeter blok – blok pada kawasan penelitian yang tidak lebih dari 800meter. Peta persimpangan dan penyeberangan dapat dilihat pada Gambar 4.



Sumber: Hasil Olahan Peneliti, 2023

Gambar 4. Peta Persimpangan dan Penyeberangan

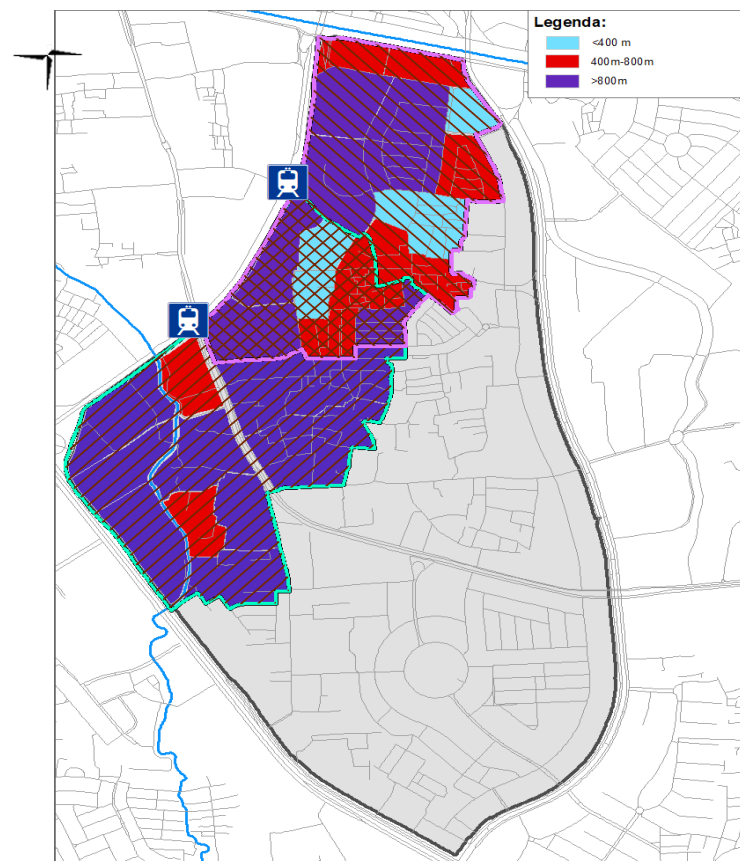
Dari peta yang disajikan pada Gambar 2, diketahui bahwa kedua titik transit sudah memiliki tiap jenis persimpangan, mulai dari zebra cross, jembatan penyeberangan orang (JPO), dan penyeberangan bawah tanah. Kawasan Stasiun Setiabudi Astra memiliki 12 persimpangan dan penyeberangan, sedangkan Kawasan Stasiun Bendungan Hilir memiliki 16 persimpangan dan penyeberangan. Pada kedua kawasan terdapat JPO Karet yang dapat dilihat pada Gambar 5. Kedua kawasan tersebut mendapat skor 5 karena terdapat persimpangan dan penyeberangan secara lengkap.



Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2023

Gambar 5. JPO Karet

Selanjutnya merupakan peta panjang perimeter blok-blok pada kawasan penelitian. Peta tersebut dapat dilihat pada Gambar 6.



Sumber: Hasil Olahan Peneliti, 2023

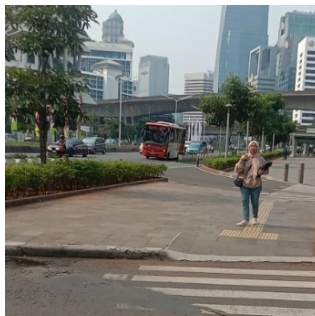
Gambar 6. Peta Panjang Perimeter Blok

Dari peta yang disajikan pada Gambar 6, dapat dilihat bahwa hanya ada sedikit blok pada kawasan yang memiliki panjang perimeter di antara 400 m-800 m. sebagian besar blok pada kawasan memiliki panjang perimeter di angka 1000 m. Pada Kawasan Stasiun

Setiabudi Astra, dari peta di atas dapat diketahui bahwa sebagian besar blok memiliki panjang perimeter di bawah 800 m. Sedangkan Kawasan Stasiun Bendungan Hilir hanya sebagian kecil. Maka dari itu, Kawasan Stasiun Setiabudi Astra mendapat skor 4 dan Kawasan Stasiun Bendungan Hilir mendapat skor 2.

B. Infrastruktur Pejalan Kaki

Pada variabel infrastruktur jalur pejalan kaki, beberapa indikator yang digunakan adalah ketersediaan fasilitas keamanan dan kenyamanan berjalan kaki. Fasilitas kenyamanan dapat berupa tempat duduk, shading, dan tempat sampah. Sedangkan fasilitas keamanan berupa bollards atau curbs dan lampu penerangan. Pada Gambar 7 sampai Gambar 12 berikut merupakan gambar dari fasilitas keamanan dan kenyamanan yang tersedia pada kedua kawasan.



Sumber: Peneliti, 2023

Gambar 7. Elevated Curbs



Sumber: Peneliti, 2023

Gambar 8. Vegetasi Pembatas Jalur



Sumber: Peneliti, 2023

Gambar 9. Bollards



Sumber: Peneliti, 2023

Gambar 10. Lampu Penerangan



Sumber: Peneliti, 2023

Gambar 11. Tempat Sampah



Sumber: Peneliti, 2023

Gambar 12. Tempat Duduk

Dari gambar yang disajikan di atas, diketahui bahwa infrastruktur jalur pedestrian pada kedua kawasan sudah lengkap. Pada Gambar 7 merupakan *elevated curbs* yang terdapat di tiap persimpangan agar membatasi jalur pejalan kaki dengan jalan raya. Vegetasi pembatas jalur yang terdapat pada Gambar 8 menjadi pembatas antar jalur pejalan kaki dengan jalur sepeda. *Bollards* juga terdapat pada tiap persimpangan yang melindungi pejalan kaki jika terjadi kecelakaan kendaraan, yang dapat dilihat pada Gambar 9. Pada Gambar 10 merupakan lampu penerangan yang menjadi infrastruktur keamanan pejalan kaki. Infrastruktur kenyamanan berupa tempat duduk untuk beristirahat dan tempat sampah juga tersedia pada jalur pejalan kaki, sesuai pada Gambar 11 dan Gambar 12. Dari penjabaran

di atas dapat disimpulkan bahwa kedua kawasan mendapat skor 5 karena memiliki seluruh infrastruktur dengan lengkap.

C. Pembobotan Skor

Hasil akhir dari analisis skoring di atas dapat dilihat pada Tabel 5. Selanjutnya, skor dari tiap tabel tersebut dilakukan pembobotan tiap indikator dan tiap variabel.

Tabel 5. Hasil Skoring

Variabel	Indikator	Kawasan Stasiun Setiabudi Astra	Kawasan Stasiun Bendungan Hilir
Konektivitas Jalur Pedestrian	Ketersediaan dan kelengkapan jenis perismpangan pejalan kaki	5	5
Infrastruktur Pedestrian	Panjang blok kawasan	4	2
	Kelengkapan infrastruktur pejalan kaki	5	5
	Total	14	12

Sumber : Peneliti, 2023

Hasil dari perkalian tiap bobot dari indikator dan variabel dapat dilihat pada tabel 6.

Tabel 6. Hasil Pembobotan Akhir

Variabel	Stasiun Setiabudi Astra	Stasiun Bendungan Hilir
Konektivitas Jalur Pedestrian	2.375	2.125
Infrastruktur Pedestrian	2.5	2.5
Hasil Akhir	4.875	4.625

Sumber : Peneliti, 2023

Dari hasil pembobotan di atas ditemukan bahwa Kawasan Stasiun Setiabudi Astra mendapat skor 4.875 dan Stasiun Bendungan Hilir mendapat skor 4.625. Maka dari itu, kedua kawasan termasuk dalam kelas interval 5. Selanjutnya, hasil analisis ini akan digunakan pada analisis keterpenuhan kondisi eksisting kawasan transit dengan preferensi berjalan kaki kelompok pekerja.

3. Keterpenuhan Kondisi Eksisting Kawasan Penelitian dengan Preferensi Pejalan Kaki Kelompok Pekerja

Pada analisis ini akan menggabungkan kedua analisis yang telah dilakukan sebelumnya. Pada analisis kondisi eksisting, ditemukan bahwa kedua kawasan masuk ke kelas interval 5, yang menunjukkan bahwa kedua kawasan memenuhi indikator aspek pejalan kaki kelompok pekerja. Dari analisis preferensi, ditemukan bahwa kedua variabel ini memainkan peran penting dalam mempengaruhi keinginan berjalan kaki kelompok pekerja. Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa kedua kawasan sudah memenuhi kebutuhan berjalan kaki kelompok pekerja. Namun, perlu untuk memenuhi indikator panjang perimeter blok kawasan yang merepresentasikan variabel konektivitas jalan agar lebih banyak opsi rute untuk berjalan kaki oleh kelompok pekerja.

D. KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat ditarik dari penelitian ini adalah variabel konektivitas jalur pejalan kaki dan variabel infrastruktur jalur pejalan kaki menjadi variabel yang penting yang mempengaruhi preferensi berjalan kaki kelompok pekerja pada Kawasan Segitiga Emas Setiabudi. Dari hasil analisis kondisi eksisting, ditemukan bahwa kedua kawasan, yaitu Kawasan Stasiun Setiabudi Astra dan Kawasan Stasiun Bendungan Hilir memenuhi preferensi berjalan kaki kelompok pekerja. Maka dari itu kedua kawasan berpotensi untuk dijadikan Kawasan Berorientasi Transit yang melayani mobilitas pekerja pada Kawasan Segitiga Emas Setiabudi. Namun, indikator panjang perimeter blok masih belum bisa dipenuhi. Pemenuhan indikator ini penting agar konektivitas jalur pejalan kaki semakin tinggi dan semakin memenuhi preferensi berjalan kaki kelompok pekerja. Dikarenakan kedua kawasan memenuhi preferensi kelompok pekerja, penelitian ini merekomendasikan pemegang kewenangan pembangunan TOD di DKI Jakarta untuk melakukan pengembangan TOD menjadi satu kawasan TOD terpadu, sehingga dapat mencakup kedua kawasan transit dan melayani keseluruhan Kawasan Segitiga Emas Setiabudi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Badan Pusat Statistik. (2019). Statistik Komuter Jabodetabek 2019. In *Badan Pusat Statistik* (Vol. 7, Issue 2). <https://www.bps.go.id/publication/2019/12/04/eab87d14d99459f4016bb057/statistik-komuter-jabodetabek-2019.html>
- [2] Cucuzzella, C., Owen, J., Goubran, S., & Walker, T. (2022). A TOD index integrating development potential, economic vibrancy, and socio-economic factors for encouraging polycentric cities. *Cities*, 131(July 2021), 103980. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103980>
- [3] detikFinance. (2011, November 7). *Segitiga Emas Jakarta Tetap Jadi Patokan Kawasan Perkoantoran*. detikFinance. <https://finance.detik.com/properti/d-1762054/segitiga-emas-jakarta-tetap-jadi-patokan-kawasan-perkantoran>
- [4] Enjeri Siburian, T., Sumadio, W., & Putut Ash Shidiq, I. (2020). Characteristics of Transit Oriented Development Area (Case Study: Jakarta MRT). In *Journal of Geography of Tropical Environments* (Vol. 4, Issue 1). <https://scholarhub.ui.ac.id/jglitrop> Available at: <https://scholarhub.ui.ac.id/jglitrop/vol4/iss1/5>
- [5] Fonseca, F., Conticelli, E., Papageorgiou, G., Ribeiro, P., Jabbari, M., Tondelli, S., & Ramos, R. (2021). Levels and characteristics of utilitarian walking in the central areas of the cities of Bologna and Porto. *Sustainability (Switzerland)*, 13(6). <https://doi.org/10.3390/su13063064>
- [6] Ibraeva, A., Correia, G. H. de A., Silva, C., & Antunes, A. P. (2020). Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132(March 2019), 110–130. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.10.018>
- [7] Irsal, R. M., Hasibuan, H. S., & Azwar, S. A. (2023). Spatial Modeling for Residential Optimization in Dukuh Atas Transit-Oriented Development (TOD) Area, Jakarta, Indonesia. *Sustainability (Switzerland)*, 15(1). <https://doi.org/10.3390/su15010530>

- [8] Kang, B., Moudon, A. V., Hurvitz, P. M., & Saelens, B. E. (2017). Differences in behavior, time, location, and built environment between objectively measured utilitarian and recreational walking. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 57, 185–194. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.09.026>
- [9] Kristianto, A. C., Ismiyati, & Setiadji, B. H. (2020). Development of Transit Oriented Development (TOD) in Semarang City. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 448(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/448/1/012119>
- [10] Lamour, Q., Morelli, A. M., & Marins, K. R. de C. (2019). Improving walkability in a TOD context: Spatial strategies that enhance walking in the Belém neighbourhood, in São Paulo, Brazil. *Case Studies on Transport Policy*, 7(2), 280–292. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.03.005>
- [11] RTRW DKI Jakarta. (2012). *Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta*.
- [12] Schlossberg, M., & Brown, N. (2004). Comparing Transit-Oriented Development Sites by Walkability Indicators. *Transportation Research Record*, 1887, 34–42.
- [13] Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (19th ed.). Penerbit Alfabeta.
- [14] Taki, H. M., Mahmoud, M., Maatouk, H., Qurnfulah, E. M., & Aljoufie, M. O. (2017). Planning TOD with land use and transport integration: a review. *Journal of Geoscience, Engineering, Environment, and Technology*, 02.
- [15] Zaki, F. M. (2023, January 24). *Pergerakan Kendaraan di Jakarta 22,4 Juta Per Hari Selama 2022, Dirlantas: Seperti Air Bah*. Tempo. Pergerakan Kendaraan di Jakarta 22,4 Juta Per Hari Selama 2022, Dirlantas: Seperti Air Bah.