

PELUANG APARTEMEN FATMAWATI CITY CENTER SEBAGAI APARTEMEN BERKONSEP TOD

Sarina Ika Putri¹⁾, Regina Suryadjaja^{2)*}

¹⁾Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta
sarinap15@gmail.com

^{2)*} Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta
reginas@ft.untar.ac.id

*Penulis Korespondensi: reginas@ft.untar.ac.id

Masuk: 29-06-2024, revisi: 05-10-2024, diterima untuk diterbitkan: 10-10-2024

Abstrak

Kebutuhan rumah adalah kebutuhan primer setelah pangan dan sandang. Pertumbuhan penduduk yang cepat menyebabkan kenaikan harga tanah, membuat rumah (*landed houses*) semakin sulit diakses. Oleh karena itu, apartemen sebagai hunian vertikal menjadi alternatif terutama di area *Transit Oriented Development* (TOD). TOD adalah konsep penggunaan lahan yang menekankan pada campuran aktivitas, mobilitas, konektivitas, kepadatan, dan intensitas tinggi serta ramah terhadap pejalan kaki. Area TOD memiliki jarak 400–800 meter yang bisa ditempuh dalam 5-10 menit berjalan kaki dari tempat transit. Konsep ini memiliki tiga tipe: kawasan berorientasi transit kota, sub-kota, dan lingkungan. Tipe apartemen yang berada di transit sub-kota menjadi pilihan karena harga apartemennya lebih terjangkau. Kawasan Fatmawati adalah contoh TOD sub-kota yang strategis, terletak di Jakarta Selatan dekat TB Simatupang, dan memiliki Apartemen Fatmawati City Center yang berdekatan dengan stasiun MRT. Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk mengetahui peluang dan ancaman dari Apartemen Fatmawati City Center yang berada di TOD. Data ini dikumpulkan melalui survei, observasi, jurnal, artikel majalah, dan 98 kuesioner yang telah disebar kepada pengguna MRT Fatmawati. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa mayoritas responden berminat membeli apartemen di TOD karena faktor yang menjadi pertimbangan yaitu kemudahan dalam mengakses transportasi umum, tempat kerja, tempat destinasi lain, dan kemacetan lalu lintas yang cenderung lancar, namun keterbatasan finansial menjadi faktor pertimbangan mereka dalam membeli apartemen di TOD. Mayoritas tertarik pada tipe 2 kamar tidur dengan ukuran 42-71m² dan di kisaran harga 500-750 juta. Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberi masukan kepada para pengembang yang hendak mengembangkan apartemen di TOD.

Kata kunci: apartemen; fatmawati; transit oriented development

Abstract

Housing is a primary need after food and clothing. Rapid population growth leads to rising land prices, making landed houses increasingly difficult to access. Therefore, apartments as vertical housing are an alternative, especially in Transit Oriented Development (TOD) areas. TOD is a land use concept that emphasizes a mix of activity, mobility, connectivity, density, and high intensity and is pedestrian-friendly. TOD areas have a distance of 400-800 meters that can be reached within 5-10 minutes walk from the transit point. The concept has three types: city, sub-city, and neighborhood transit-oriented areas. Sub-city transit-oriented apartment types are preferred because of their more affordable prices. The Fatmawati area is an example of a strategic sub-city TOD, located in South Jakarta near TB Simatupang, and has Fatmawati City Center Apartment adjacent to the MRT station. The main purpose of this study is to determine the opportunities and threats of Fatmawati City Center Apartment located in TOD. This data is collected through surveys, observations, journals, magazine articles, and 98

questionnaires that have been distributed to Fatmawati MRT users. The results of this study indicate that the majority of respondents are interested in buying apartments in TOD because of the factors that are taken into consideration, namely the ease of accessing public transportation, workplaces, other destinations, and traffic congestion that tends to be smooth, but financial limitations are a factor in their consideration in buying apartments in TOD. The majority are interested in the 2-bedroom type with a size of 42-71 m² and in the price range of 500-750 million. It is hoped that the results of this study can provide input to developers who want to develop apartments in TOD.

Keywords: *apartment; fatmawati; transit oriented development*

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Rumah adalah kebutuhan dasar penting setelah pangan dan sandang, berfungsi sebagai tempat perlindungan dan pendidikan awal bagi keluarga. Pemenuhan kebutuhan rumah semakin sulit karena pertumbuhan penduduk dan harga tanah yang tinggi, terutama di perkotaan. Urbanisasi dan ekonomi perkotaan menyebabkan harga lahan, jual, dan sewa hunian meningkat, membuat masyarakat berpenghasilan rendah tinggal di pinggiran kota. Ini mendorong urban *sprawl*, konversi lahan, dan peningkatan kebutuhan infrastruktur. Untuk memenuhi kebutuhan rumah, apartemen sebagai hunian vertikal menjadi alternatif yang layak dikembangkan, terutama di area *Transit Oriented Development (TOD)*.

Hunian di kawasan *Transit Oriented Development (TOD)* dinilai berpotensi semakin diincar oleh berbagai kalangan masyarakat. Proyek pengembangan apartemen berbasis kawasan berorientasi TOD saat ini semakin pesat. Dikarenakan meningkatnya proyek pembangunan yang terhubung dengan sistem transportasi umum, kini terdapat tingginya minat masyarakat terhadap properti dengan akses transportasi yang mudah. Hal ini disertai dengan lingkungan yang nyaman dan bebas polusi, tersedianya waktu berkualitas bagi keluarga, serta potensi investasi yang menjanjikan dengan kemungkinan pertumbuhan nilai aset yang tinggi. Dalam hal ini konsep TOD sejatinya menciptakan hunian yang dilengkapi dengan sarana transportasi terpadu. Hunian berbasis TOD dinilai memberikan keunggulan untuk mobilitas masyarakat karena penghuni tidak lagi memerlukan kendaraan pribadi dimana akan lebih efisien secara waktu dan biaya.

Oleh karena mahalannya harga tanah dan rumah serta biaya sewa hunian, menjadikan banyaknya proyek pengembangan apartemen di kawasan TOD khususnya wilayah Jabodetabek. Contohnya adalah Apartemen yang berdekatan dengan kawasan TOD Fatmawati.



Gambar 1. Peta Titik MRT di Jakarta
Sumber: Olahan Penulis 2024



Gambar 2. Peta Makro
Sumber: Olahan Penulis 2024



Gambar 3. Peta Messo
Kawasan TOD Fatmawati
Sumber: Olahan Penulis 2024

Pada awalnya, titik transportasi MRT terdapat 13 titik. Titik tersebut berawal dari Bundaran HI, Dukuh Atas, Setiabudi, Bendungan Hilir, Istora Mandiri, Senayan, Sisingamangaraja, Blok M, Blok A, Haji Nawi, Cipete Raya, Fatmawati, dan terakhir Lebak Bulus. Akan tetapi, berdasarkan Pergub Jakarta No. 31 tahun 2022 bahwa semua titik tersebut tidak termasuk titik TOD, titik TOD tersebut terbagi menjadi beberapa tipologi yaitu kawasan berorientasi transit kota, sub-kota, dan lingkungan. Kawasan TOD yang bertransit kota berupa Kawasan Dukuh Atas, Kawasan Blok M, dan Kawasan Lebak Bulus. Kawasan TOD yang bertransit sub-kota berupa Kawasan Fatmawati dan Kawasan Istora dan Senayan. Kawasan TOD yang bertransit lingkungan berupa Kawasan Sisingamangaraja. Untuk kawasan TOD sendiri akan digunakan radius sebesar 500 m.

Kawasan ini menjadi pilihan karena berada di kawasan bertransit sub-kota. Oleh karena mahalnnya harga apartemen dan sudah cenderung masuk ke area kota padat dari kawasan Bundaran HI-Dukuh Atas, Blok M, dan Sisingamangaraja, maka dipilihlah kawasan bertransit sub-kota. Lalu kemudian, kawasan ini dipilih karena harga apartemennya masih bisa dijangkau dibandingkan dengan kawasan Istora-Senayan. Akan tetapi, apartemen di kawasan ini berada di radius 800 m dari Stasiun MRT Fatmawati.

Rumusan Permasalahan

Apartemen merupakan salah satu jawaban untuk hunian yang terjangkau terutama di sekitar TOD. Namun berdasarkan penelitian awal yang dilakukan oleh peneliti, terlihat bahwa TOD yang ada di Jakarta hanya memiliki satu apartemen terjangkau, yaitu Apartemen Fatmawati City Center. Untuk itu peneliti hendak melihat apa saja yang menjadi peluang maupun tantangan dari Apartemen Fatmawati City Center yang merupakan apartemen di TOD.

Tujuan

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui tentang peluang dan ancaman dari Apartemen Fatmawati City Center yang berada di TOD.

2. KAJIAN LITERATUR

Apartemen

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 20 tahun 2011, apartemen dijelaskan sebagai struktur bangunan bertingkat yang terdiri dari sejumlah bagian yang terstruktur secara fungsional, baik secara horizontal maupun vertikal. Apartemen merupakan unit-unit yang dapat dimiliki dan digunakan secara terpisah, terutama untuk tempat tinggal yang dilengkapi dengan fasilitas bersama seperti area bersama, fasilitas bersama, dan tanah bersama. Apartemen bisa berupa bangunan bertingkat rendah atau tinggi yang dilengkapi dengan fasilitas sesuai standar yang telah ditentukan.

Fungsi apartemen menurut Joseph De Chiara dalam bukunya *Time Save for Building Type*, dapat diuraikan sebagai berikut: fungsi primer, yang merupakan pemukiman vertikal dengan kegiatan yang relatif serupa dengan pemukiman pada umumnya; fokus utamanya adalah pada kegiatan rutin seperti tidur, makan, menerima tamu, interaksi sosial, bekerja, dan lain-lain. Fungsi sekunder, merupakan fungsi yang menambah kenyamanan penghuni seperti: a. fasilitas olahraga: pusat kebugaran, kelas aerobik, kolam renang, dan lain-lain; b. layanan kesehatan: klinik, apotek, dan sejenisnya; c. fasilitas komersial: minimarket, restoran, salon, dan lainnya; d. layanan anak: tempat penitipan anak, area bermain; fungsi tersier, merupakan fungsi pelengkap terkait manajemen seperti administrasi, pemasaran, pemeliharaan kebersihan, perawatan bangunan, dan lain-lain.

Untuk Klasifikasi Apartemen sendiri memiliki dua bentuk kepemilikan yang berbeda, yaitu apartemen sewa dan apartemen beli, seperti yang disebutkan oleh Akmal (2007). Penjelasannya sebagai berikut:

Apartemen Sewa

Penghuni membayar sejumlah uang sewa pada pemilik unit apartemen untuk jangka waktu tertentu yang telah disepakati. Bangunan apartemen dimiliki oleh individu atau perusahaan yang membangun serta bertanggung jawab atas operasional dan pemeliharaan gedung tersebut.

Apartemen Beli

Jenis apartemen ini dimiliki oleh individu atau perusahaan yang kemudian dijual kepada masyarakat. Kepemilikan dapat terbagi menjadi dua kategori yaitu, apartemen milik bersama (*cooperative*) dan apartemen milik perseorangan (*condominium*)

Adapun apartemen juga dapat diklasifikasikan berdasarkan golongan ekonomi menjadi empat tipe, yaitu: apartemen kelas menengah –bawah; apartemen kelas menengah –menengah; apartemen kelas menengah –atas; apartemen kelas atas.

Transit Oriented Development (TOD)

Menurut Calthrope (2004) dalam risetnya mengenai *Travel Characteristics of Transit Oriented Development (TOD)* in California, TOD didefinisikan sebagai pengembangan yang memiliki kepadatan sedang hingga tinggi, berlokasi dalam jarak berjalan kaki dari titik transit utama. Biasanya, pengembangan ini menggabungkan fasilitas perumahan, pekerjaan, dan area perbelanjaan. TOD dipandang sebagai konsep pengembangan area di sekitar titik transit, dengan faktor-faktor seperti intensitas yang tinggi dan penggunaan lahan *mixed used* menjadi parameter utama dalam penerapannya. Terdapat pula jaringan pejalan kaki yang mudah diakses dari titik transit sebagai salah satu pertimbangan utama dalam pengembangan menurut konsep ini. Menurut Dittman dan Ohland (2004) *Transit Oriented Development (TOD)* merupakan konsep yang memadukan penggunaan lahan dengan berbagai tingkat kepadatan. Konsep ini dipengaruhi oleh tiga faktor utama yang memengaruhi efisiensi lokasi, yakni kepadatan, aksesibilitas transportasi, yang melibatkan layanan transit yang memadai dan memiliki banyak tujuan, serta keterjangkauan bagi pejalan kaki.

Florida TOD Guidebook (2012) mengartikan TOD sebagai konsep pembangunan kota yang berfokus pada penggunaan lahan campuran dan integrasi untuk mendorong gaya hidup sehat, seperti berjalan kaki, menggunakan sepeda, dan transportasi umum.

Transit Oriented Development (TOD) adalah suatu konsep yang menitikberatkan pada pola penggunaan lahan yang mencakup campuran beragam aktivitas, mobilitas, konektivitas, serta kepadatan dan intensitas tinggi. Hal ini juga mempertimbangkan keterjangkauan bagi pejalan kaki. Skala dari TOD ini mencakup area dengan jangkauan sekitar 400 hingga 800 meter atau jarak yang dapat ditempuh dalam waktu berjalan kaki selama 5 hingga 10 menit dari tempat transit. TOD ini terletak di wilayah yang dikembangkan secara padat dengan campuran penggunaan lahan yang tinggi dan beragam, yang berfokus pada bentuk perkotaan yang ramah bagi pejalan kaki saat melakukan perjalanan dari tempat transit ke pusat kegiatan lainnya (Florida TOG Guidebook, 2012). Berdasarkan Handbook TOD Winnipeg (2011), konsep *Transit Oriented Development (TOD)* mengacu pada pengembangan kawasan dengan kepadatan tinggi yang melibatkan pengembangan *mixed-use development*. Lokasinya terletak di sekitar titik transit utama yang memungkinkan akses berjalan kaki selama 5 hingga 10 menit.

Menurut Dittmar dan Ohland (2004), karakteristik dari Transit Oriented Development (TOD) dibagi menjadi lima tujuan utama dalam pengembangan kawasan TOD; efisiensi lokasi, yang merupakan aspek kunci yang menitikberatkan pada efisiensi lokasi, dengan fokus pada kepadatan wilayah, kemudahan akses ke fasilitas transportasi umum, dan keterjangkauan bagi pejalan kaki; mencapai manfaat yang bernilai, yang melibatkan usaha dalam mencapai keuntungan dengan karakteristik

kawasan yang memiliki sistem transit yang unggul dan hubungan yang solid antar moda transportasi, yang pada akhirnya meningkatkan nilai-nilai dari aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan; beragamnya aktivitas di perkotaan, yang mengacu pada variasi penggunaan lahan yang mencakup berbagai jenis komersial, perdagangan, perumahan, dan fasilitas umum dalam suatu kawasan TOD; menjadi tempat yang atraktif, yang mengacu pada karakteristik kawasan yang ramah bagi pejalan kaki, aman, serta terhubung dengan jaringan jalan, sehingga membuatnya menjadi tempat yang menarik untuk ditinggali atau dikunjungi; dan integrasi peran transit sebagai pusat dan area, yang fokus pada pembangunan pusat kegiatan di sekitar titik transit, rancangan yang mendukung pejalan kaki, serta pemanfaatan lahan yang beragam di area TOD.

Menurut Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 67 Tahun 2019, kawasan yang berorientasi pada transit sub kota memiliki karakteristik sebagai berikut; berperan sebagai pusat kegiatan sekunder; memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi, terutama aksesibilitas pejalan kaki; dilayani oleh sistem transit berkapasitas tinggi dan atau sistem transit-transit berkapasitas sedang; terdiri dari kawasan campuran yang mencakup aktivitas komersial, perkantoran, dan tempat tinggal dengan kepadatan tinggi, di mana kawasan ini menyediakan unit hunian bertipe rumah susun yang terjangkau dan terintegrasi dengan sistem transportasi massal; serta proporsi penggunaan lahan untuk perumahan berkisar 30% hingga 60% dan untuk non-perumahan adalah 40% hingga 70%.

Menurut Tamin (2002) definisi transportasi merupakan rangkaian yang terdiri dari fasilitas fisik dan layanan yang memfasilitasi pergerakan di seluruh wilayah, memungkinkan mobilitas penduduk, pergerakan barang, dan aksesibilitas ke semua area. Definisi lainnya menjelaskan transportasi sebagai tindakan atau kegiatan untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan sesuatu benda dari satu lokasi ke lokasi lain yang dianggap lebih berguna atau bermanfaat untuk berbagai tujuan tertentu (Miro, 2005). Transportasi yang efektif mengacu pada sistem transportasi yang mampu menampung kapasitas angkutan yang dibutuhkan, terintegrasi dengan baik antar moda transportasi, teratur, lancar, cepat, akurat, aman, nyaman, serta memiliki biaya yang terjangkau secara ekonomis. Efisiensi dalam konteks ini berarti meminimalkan beban bagi masyarakat sebagai pengguna layanan transportasi dengan menawarkan nilai guna yang tinggi. Pengembangan sistem transportasi saat ini telah menyediakan beragam layanan pergerakan mekanis di hampir semua area yang menjadi pusat aktivitas masyarakat.

2. METODE

Metode penelitian ini dilakukan dengan analisis spasial dan analisis deskriptif kualitatif, dimana memberikan penjelasan secara deskriptif terkait dengan lahan objek studi. Metode kualitatif yang dilakukan dengan observasi serta dokumentasi untuk menggambarkan kondisi eksisting dari objek studi serta penyebaran kuesioner di MRT Fatmawati dengan total 98 responden. Jenis data yang diperlukan untuk penelitian ini terdiri dari data primer dan sekunder. Untuk data primer sendiri terdiri dari gambaran kondisi eksisting objek studi dan lingkungan sekitarnya. Data sekunder terdiri dari data yang didapatkan dari *website* apartemen.

3. DISKUSI DAN HASIL

Profil Objek Studi

Apartemen Fatmawati City Center adalah kompleks hunian yang berada di Kawasan TB Simatupang, Jakarta Selatan. Area ini terkenal karena akses strategisnya ke jalan tol JORR dan kedekatannya dengan banyak gedung perkantoran, sekolah internasional, dan stasiun MRT. Apartemen ini merupakan bagian dari pengembangan superblok oleh Agung Sedayu Grup. Berikut merupakan tabel informasi mengenai Apartemen Fatmawati City Center.

Tabel 1. Informasi Apartemen Fatmawati City Center

No.	Komponen	Keterangan
1.	Lokasi	Jl. Fatmawati Raya, RT.3/RW.9, Cilandak Barat, Kec. Cilandak, Jakarta Selatan, DKI Jakarta
2.	Developer	Agung Sedayu Group
3.	Harga jual rata-rata/kelas Masyarakat	Rp. 52.290.000 m ² /Menengah-keatas
4.	Jumlah tower/unit	2 Tower/ 770 unit Tower Victoria dan 700 unit Tower Corona
5.	Sales rate/occupancy rate	70-80% / 30-40%
6.	Tipe unit/luas unit	Studio, 25-31 m ² / 1 BR, 32-41 m ² / 2 BR, 42,71 m ² / 3 BR, 71-86m ²
7.	Karakter penghuni	Pasangan Muda, Keluarga Muda, dan Professional Muda
8.	Fasilitas	Kolam berenang, lapangan tenis, lapangan basket, lapangan futsal, <i>gym</i> , <i>laundry</i> , dan area komersial

Sumber: E-brosur Fatmawati City Center dan Olahan Penulis, 2024

Pembeli atau penyewa apartemen sendiri merupakan orang-orang sekitar yang sudah familiar dengan lingkungannya dan ingin tinggal di apartemen. Pembelian apartemen ini pun ada yang bertujuan untuk investasi sebagai aset masa depan, dimana apartemen ini nanti akan disewakan lagi oleh pembeli. Untuk saat ini jalan masuk ke apartemen yang masih dibuka untuk umum, akan tetapi jika semua pembangunan area sudah selesai sekitar 80%, maka akses masuk akan ditutup karena alasan kenyamanan dan keamanan penghuni. Saat pagi maupun sore hari, terdapat orang-orang yang melakukan *jogging* pada jalan masuk menuju apartemen.



Gambar 4. Site Plan Kawasan Fatmawati City Center

Sumber: E-Brosur Fatmawati City Center



Gambar 5. Suite Site Plan Apartemen Fatmawati City Center

Sumber: E-Brosur Fatmawati City Center



Gambar 6. Peta Lokasi Objek Studi
Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 7. Floor Plan Victoria Parc Suite
Sumber: E-Brosur Fatmawati City Center



Gambar 8. Floor Plan Victoria Parc Suite
Sumber: E-Brosur Fatmawati City Center



Gambar 9. Floor Plan Corona Parc Suite
Sumber: E-Brosur Fatmawati City Center



Gambar 10. Floor Plan Corona Parc Suite
Sumber: E-Brosur Fatmawati City Center

Kondisi Eksisting

Berikut merupakan gambaran secara visual dari kondisi eksisting yang terdapat pada lokasi objek studi.



Gambar 11. Gambar Jalan Menuju Apartemen, Gambar 12. Gambar Pembangunan di Area Apartemen, Gambar 13. Kondisi Pedestrian Menuju Apartemen, Gambar 14. Pembangunan Area Komersial Apartemen, dan Gambar 15. Gerbang Masuk Menuju Apartemen

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024



Gambar 16. Tampak Depan Area Komersial, Gambar 17. Apartemen Fatmawati City Center, Gambar 18. Apartemen *Tower Victoria*, dan Gambar 19. Apartemen *Tower Corona*

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024

Untuk kondisi eksisting objek studi sendiri, terdapat beberapa area yang masih dalam tahap pembangunan. Untuk kondisi pedestrian menuju apartemen, masih ada bagian pedestrian yang sedang diperbaiki tetapi belum selesai, sehingga membuat pejalan kaki agak sulit untuk melewatinya. Rumah sakit sendiri berada dekat dengan apartemen dan bisa diakses dengan berjalan kaki.

Aksesibilitas dan Arus Lalu Lintas di Sekitar Objek Studi

Untuk menuju lokasi objek studi, dapat melalui Jalan Kolektor RS Fatmawati Raya dan Jalan TB Simatupang.



Gambar 20. Peta Aksesibilitas Menuju Objek Studi
Sumber: Olahan Penulis, 2024

Untuk menuju lokasi objek studi, dapat melalui Jalan Kolektor RS Fatmawati Raya dan Jalan TB Simatupang.



Gambar 21. Peta Lalu Lintas Hari Biasa pukul
08.00 WIB
Sumber: Google Maps dan Olahan Penulis, 2024



Gambar 22. Peta Lalu Lintas Hari Libur pukul
08.00 WIB
Sumber: Google Maps dan Olahan Penulis, 2024



Gambar 23. Peta Lalu Lintas Hari Biasa pukul
16.00 WIB
Sumber: Google Maps dan Olahan Penulis, 2024



Gambar 24. Peta Lalu Lintas Hari Libur pukul
16.00 WIB
Sumber: Google Maps dan Olahan Penulis, 2024

Untuk arus lalu lintas objek studi pada hari biasa cenderung lancar dan beberapa titik saja terdapat macet. Untuk hari libur sendiri cenderung lebih lancar dibandingkan hari biasa.

Analisis Proximity

Analisis ini akan membahas mengenai kedekatan objek studi dengan pusat kegiatan pada skala nasional hingga lingkungan dan fasilitas-fasilitas di sekitarnya dengan melihat jarak tempuh dan waktu tempuh sebagai parameter *proximity* serta persebarannya pada peta. Pusat kegiatan yang dekat di objek studi memiliki jarak yang dekat dengan skala nasional sebagai pusat pemerintahan. Fasilitas di sekitar objek studi dibagi menjadi fasilitas kesehatan, pendidikan, ekonomi yang dianggap menjadi fasilitas pada skala Kota/Kabupaten. Berikut adalah tabel terhadap *proximity* fasilitas di sekitar objek studi menggunakan parameter jarak dan waktu tempuh.

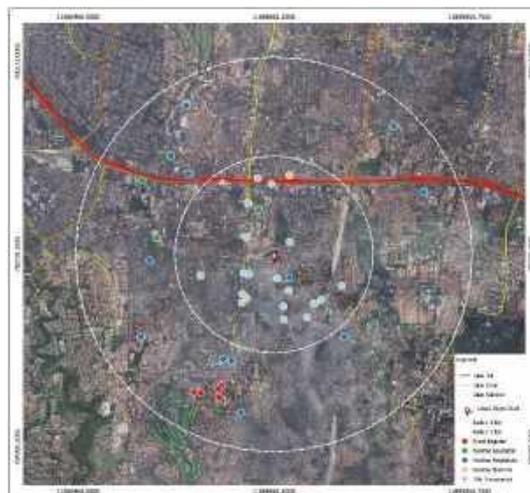
Tabel 2. *Proximity* Fasilitas di Sekitar Objek Studi

No.	Skala Kegiatan	Nama Pusat Kegiatan	Jarak Tempuh (km)	Waktu Tempuh (menit)
1.	Nasional	Pusdatin Kemhan	2	4
2.		Balitbang Kemhan RI	2,4	5
3.		Puskod Baranahan Kemhan	2	4
4.		Pusdiklat Kemenhan Badiklat Kemhan	3,6	10
5.		Pusdiklat Bahasa Badiklat Kemhan	3,6	10
No.	Jenis Fasilitas	Nama Fasilitas	Jarak Tempuh (km)	Waktu Tempuh (menit)
1.	Fasilitas Kesehatan	Rumah Sakit Umum Pusat Fatmawati	900m	10
2.		Siloam Hospital TB Simatupang	3,2	8
3.		Mayapada Hospital Jakarta Selatan	1,9	5
1.	Fasilitas Pendidikan	Al Jabr Islamic School	3,4	9
2.		Al Izhar Pondok Labu	1,8	5
3.		SIS Jakarta Selatan	2,8	6
4.		Jakarta Intercultural School	3,5	10
5.		Nord Anglia School Jakarta	4,2	10
6.		JIS Middle School	3,3	9
7.		Al Wildan International Islamic School 4 Jakarta	2,6	8
8.		Universitas Prasetya Mulya	3,3	7
9.		Huawei ASEAN Academy Engineering Institute	3,8	9
10.		Politeknik Kesehatan Jakarta 1	500 m	7
11.		Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta	2,5	7
12.		Universitas Bina Sarana Informatika Kampus Fatmawati	1,9	5
1.	Fasilitas Ekonomi	One Belpark Mall	1,3	4
2.		Cilandak Town Square	2,3	6
1.	Titik Transportasi	Stasiun MRT Fatmawati	1,5	5
2.		Bus Stop Fatmawati 1	900 m	3
3.		Halte Fatmawati	1	3

4.	Halte Bus Dekat Kantor Pos	750 m	3
5.	Bus Stop Jl. Lebak Bulus 2	500 m	2
6.	Bus Stop Jl. Berlian II Pondok Labu	300 m	2
7.	Bus Stop Poltekkes Jakarta 1 Cilandak	1	3
8.	Bus Stop Dapsus 2	500 m	2
9.	Bus Stop Dapsus 3	550 m	2
10.	Bus Stop One Belpark 1	800 m	3
11.	Bus Stop One Belpark 2	700 m	3
12.	Bus Stop BBPK Jakarta	250 m	2
13.	Bus Stop Komplek DDN 1	500 m	2
14.	Bus Stop Sekolah Charitas Pondok Labu	700 m	3
15.	Bus Stop Kelurahan Pondok Labu	850 m	3
16.	Bus Stop Jl. Pinang VI Pondok Labu	1	3
17.	Bus Stop MTsN 19	900 m	3
18.	Bus Stop Gg. H. Ahmad Nado	950 m	3
19.	Bus Stop Simpang Bango Tridharma Raya	1	3

Sumber: *Google Maps* dan Olahan Penulis, 2024

Berdasarkan persebaran pusat kegiatan pada objek studi terlihat bahwa jarak yang ditempuh berada dalam kisaran 2 km dengan waktu tempuh 4-5 menit. Terdapat lima pusat kegiatan yang berada di kawasan objek studi yaitu Pusat Data Informasi Kementerian RI, Kantor Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Pertahanan RI, Poskod Baranahan Kemhan, Pusdiklat Jemenhan Badiklat Kemhan, dan Pusdiklat Bahasa Badiklat Kemhan. Sedangkan persebaran pada fasilitas di sekitar objek studi cukup baik karena cukup terjangkau dengan waktu tempuh kurang dari 15 menit menggunakan mobil atau motor maupun dengan berjalan kaki. Namun masih ada beberapa fasilitas yang jarak yang cukup jauh yaitu sekitar 4 Km. Jumlah fasilitasnya pun cukup banyak dan beragam, untuk fasilitas kesehatan sendiri terdapat 3 fasilitas yang terdiri dari rumah sakit. Untuk fasilitas pendidikan terdapat 12 fasilitas dimana diantaranya berupa sekolah yang bertaraf internasional. Terdapat 2 fasilitas ekonomi yang berada di sekitar objek studi dan terakhir terdapat 19 titik transportasi yang tersebar di sekitar objek studi.



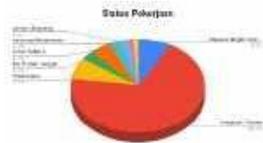
Gambar 25. Peta *Proximity* Terhadap Pusat Kegiatan dan Fasilitas
Sumber: Olahan Penulis, 2024

Analisis Minat Pengguna Transportasi MRT Terhadap Apartemen di TOD

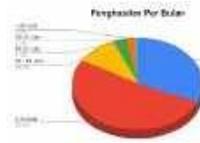
Analisis ini bertujuan untuk mengetahui minat dari pengguna transportasi MRT terhadap membeli apartemen TOD. Analisis ini berupa hasil dari olahan kuesioner yang berjumlah 98 responden. Berikut merupakan diagram hasil olahan kuesioner:



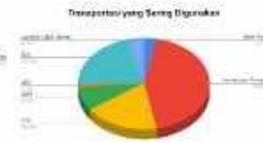
Gambar 26. Diagram Usia
Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 27. Diagram Status Pekerjaan
Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 28. Diagram Penghasilan Per Bulan
Sumber: Olahan Penulis, 2024



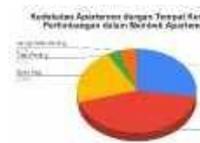
Gambar 29. Diagram Transportasi yang Sering Digunakan
Sumber: Olahan Penulis, 2024



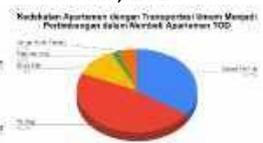
Gambar 30. Diagram Tingkat Keinginan Membeli Apartemen TOD
Sumber: Olahan Penulis, 2024



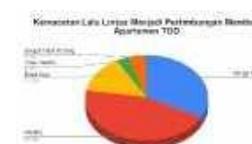
Gambar 31. Diagram Tingkat Keinginan Membeli Apartemen TOD dengan Penghasilan Sekarang
Sumber: Olahan Penulis, 2024



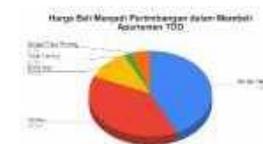
Gambar 32. Diagram Kedekatan Apartemen dengan Tempat Kerja Menjadi Pertimbangan Membeli Apartemen TOD
Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 33. Diagram Kedekatan Apartemen dengan Transportasi Umum Menjadi Pertimbangan Membeli Apartemen TOD
Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 34. Diagram Kemacetan Lalu Lintas Menjadi Pertimbangan Membeli Apartemen TOD
Sumber: Olahan Penulis, 2024



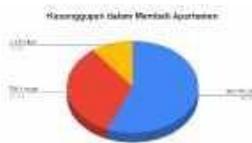
Gambar 35. Diagram Harga Beli Apartemen Menjadi Pertimbangan Membeli Apartemen TOD
Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 36. Diagram Tipe Kamar Apartemen yang Diminati
Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 37. Diagram Ukuran Kamar Apartemen yang Diminati
Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 38. Diagram Kesanggupan dalam Membeli Apartemen
Sumber: Olahan Penulis, 2024

Berdasarkan hasil pengolahan kuesioner dan analisis terhadap responden, mayoritas responden berusia 20-25 tahun (57,1%), bekerja sebagai karyawan swasta (69,39%) dengan penghasilan 5- 10 juta (52,04%). Transportasi yang sering digunakan adalah bus dan KRL (39,8%), sekipun banyak juga yang menggunakan kendaraan pribadi (43,9%). Mayoritas responden menganggap kedekatan apartemen dengan tempat kerja, transportasi, kemacetan lalu lintas, dan harga beli menjadi faktor penting dalam membeli apartemen di TOD. Sebagian besar responden berminat terhadap apartemen TOD, namun ragu untuk membeli apartemen TOD dengan keterbatasan finansial yang sekarang. Mayoritas responden berminat di tipe 2 kamar tidur (52%) dengan ukuran 42-71 m² (36,7%), dan kisaran harga yang mampu mereka beli adalah 500-750 juta (56,1%).

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan data dan analisis yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa Apartemen Fatmawati City Center berada dalam radius 800 meter dari stasiun MRT Fatmawati dan merupakan bagian dari kawasan TOD sub-kota Fatmawati. Apartemen ini telah dihuni sekitar 30-40%, dengan penghuni yang sudah *familiar* dengan wilayah tersebut. Penghuninya pun termasuk keluarga kecil, pasangan muda, dan individu lajang. Dalam radius 1-2 km dari apartemen ini terdapat berbagai pusat kegiatan, fasilitas umum, dan titik transportasi yang tersebar merata. Terdapat 3 rumah sakit, 12 fasilitas pendidikan (termasuk sekolah internasional), 2 mal, dan 19 titik transportasi yang bisa dicapai dalam waktu kurang dari 15 menit dengan motor, mobil, atau berjalan kaki. Hasil kuesioner menunjukkan bahwa mayoritas responden berusia 20-25 tahun, bekerja sebagai karyawan swasta, dan berpenghasilan 5-10 juta. Mayoritas responden berminat membeli apartemen di TOD karena faktor yang menjadi pertimbangan yaitu kemudahan dalam mengakses transportasi umum, tempat kerja, tempat destinasi lain, dan kemacetan lalu lintas yang cenderung lancar, namun keterbatasan finansial menjadi faktor pertimbangan mereka dalam membeli apartemen di TOD.

Saran

Para pengembang dapat melihat bahwa mayoritas responden berusia 20-25 tahun, dengan penghasilan terbanyak di kisaran 5-10 juta dan 10-15 juta, berminat pada apartemen tipe 2 kamar tidur dengan ukuran 42-71 m² dan harga 500-750 juta. Oleh karena itu, pengembang perlu mengembangkan apartemen yang terjangkau bagi orang-orang dengan penghasilan tersebut, dengan memperbanyak tipe 2 kamar tidur berukuran 42-71 m².

REFERENSI

- Akmal, M. (2007). *Prinsip desain apartemen modern*. Jakarta: Pustaka Arsitek.
- Calthorpe, P. (2004). Foreword to The New Transit Town. *Washington, DC: Island*.
- De Chiara, J., Panero, J., & Zelnik, M. (2001). *Time-saver standards for building types*. McGraw-Hill.
- Dittmer, H., & Ohland, G. (2004). *The New Transit Town*.
- Florida Department of Transportation. (2012). *Florida TOD guidebook*. Florida: Florida Department of Transportation.
- Miro, F. (2005). *Transportasi: Perencanaan dan pemodelan*. Penerbit Erlangga.
- Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 67 Tahun 2019.
- Tamin, O. Z. (2008). *Perencanaan, pemodelan dan rekayasa transportasi*. Bandung: ITB, 277.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 20 tahun 2011.

