

EVALUASI PERENCANAAN TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) STASIUN MRT FATMAWATI KECAMATAN CILANDAK, KOTA JAKARTA SELATAN

Timothy Julio¹⁾, Liong Ju Tjung²⁾, I.G. Oka Sindhu Pribadi³⁾

¹⁾Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, timothyjulio99@gmail.com

²⁾Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, liongjutjung@gmail.com

³⁾Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, okapribadi@cbn.net.id

Masuk: 10-08-2020, revisi: 07-09-2020, diterima untuk diterbitkan: 25-09-2020

Abstrak

Menurut BPS Jakarta (2019), kepadatan penduduk di daerah Jakarta sudah sampai dengan rata-rata 15.938 jiwa/km² pada tahun 2019. Kepadatan penduduk demikian menciptakan mobilitas penduduk sampai dengan 1,2 juta orang per hari berdasarkan hasil Survei Komuter Jabodetabek 2019. Untuk itu, Pemprov DKI Jakarta telah bekerjasama dengan MRT Jakarta untuk mulai membuat Perancangan Kota (*Urban Design*) untuk sistem angkutan massal yang bernama *Mass Rapid Transit* (MRT). Dalam pembangunan 13 stasiun MRT, pemerintah perlu memikirkan bagaimana konsep Kawasan Transit Terpadu (TOD) yang akan terbentuk pada kawasan sekitar stasiun. Proyek MRT ini selesai dibangun pada tanggal 24 Maret 2019 dan menjadi jawaban untuk mewadahi mobilitas penduduk yang tinggi. Salah satu konsep perencanaan Pemprov DKI Jakarta yang diterapkan yaitu pada kawasan TOD MRT Fatmawati dengan konsep *gateway*, yaitu sistem integrasi jaringan moda transportasi kota dengan sistem *feeder* ke area pusat *origin* yang berada di luar area pengembangan titik transit awal, mengembangkan fungsi yang dapat mengakomodasikan aktivitas *live-play-work*, yang berfungsi sebagai daerah '*origin*', dan mengembangkan sarana parkir komunal untuk fasilitas *park and ride*. Setelah satu tahun berlalu, kawasan MRT Fatmawati perlu dievaluasi berdasarkan indikator yang sudah ditetapkan oleh Pemerintah dan LSM setempat untuk mengukur kelayakan fungsi MRT Fatmawati sebagai kawasan TOD *gateway* dan apakah kebijakan TOD itu sendiri sudah sesuai terhadap kawasan terpadu MRT Fatmawati.

Kata kunci: Kawasan Transit Terpadu; Kelayakan; MRT Fatmawati

Abstract

According to the Jakarta BPS (2019), population density in the Jakarta area has reached an average of 15,938 people/km² in 2019. Such population density creates a population mobility of up to 1.2 million people per day based on the results of the 2019 Jabodetabek Commuter Survey. Therefore, the DKI Jakarta Provincial Government has collaborated with the Jakarta MRT to start making an Urban Design for Mass Rapid Transit (MRT). In the construction of 13 MRT stations, the government needs to think about how the concept of the Integrated Transit Area (TOD) will be formed in the area around the station. The MRT project was completed on March 24, 2019. One of the DKI Jakarta Provincial Government's planning concepts applied is the MRT Fatmawati TOD area with the gateway concept, which is a system of integration of the city transportation mode with a feeder system to the origin's central area that is outside the initial transit point development area. After one year has passed, the Fatmawati MRT area needs to be evaluated based on indicators set by the Government and local NGOs to measure the feasibility of the Fatmawati MRT function as a gateway TOD area and whether the TOD policy itself is appropriate for the integrated Fatmawati MRT area.

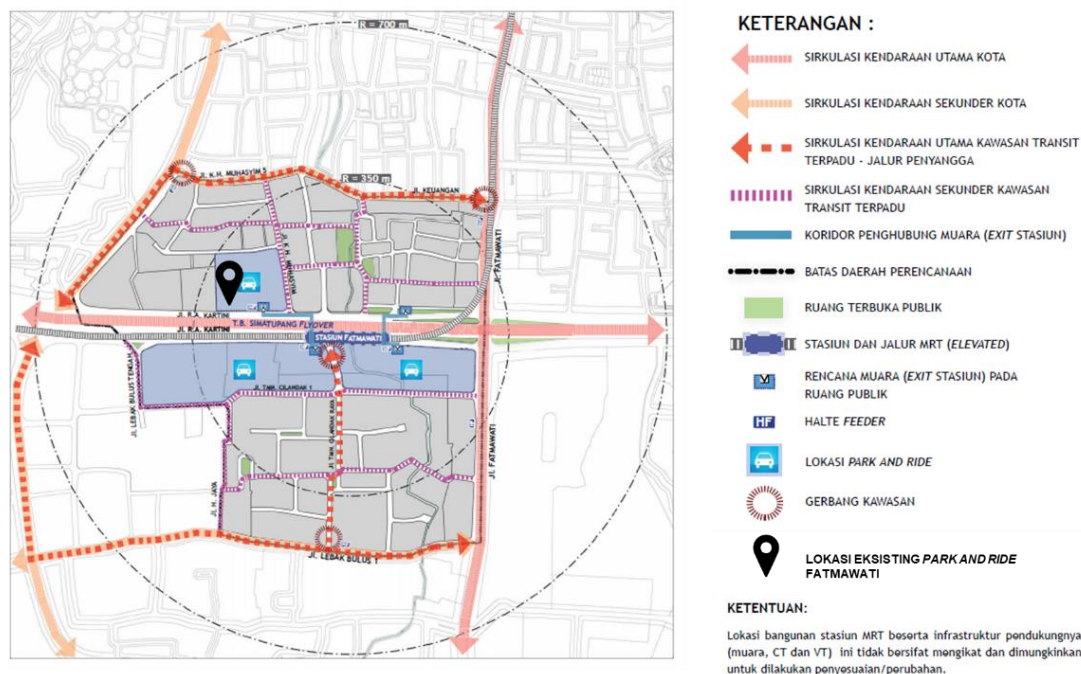
Keywords: Transit Oriented Development; Feasibility; MRT Fatmawati

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pemprov DKI Jakarta telah bekerjasama dengan MRT Jakarta untuk mulai membuat Perancangan Kota (*Urban Design*) yang bertujuan memberikan pedoman untuk mewujudkan lingkungan kota yang berorientasi pada manusia sebagai pengguna dan/atau kepentingan umum, dengan penekanan pada aspek kualitas fungsional, kualitas visual serta kualitas lingkungan. Masalahnya adalah persoalan keterbatasan lahan atau kesiapan lahan untuk pembangunan sebagai bagian dari upaya peremajaan pada kawasan perkotaan, sedangkan pertambahan jumlah penduduk dan desakan pembangunan terus terjadi. Konsolidasi lahan diperlukan sebagai modal awal perbaikan infrastruktur dan penataan kondisi lahan dalam rangka antisipasi terhadap adanya rencana pengembangan hunian vertikal dan peningkatan intensitas/pemadatan lahan di sekitar titik transit di sepanjang koridor MRT, terutama pada area lapis (*layer*) kedua yang umumnya terbentuk dari kawasan permukiman berkepadatan rendah.

Berdasarkan pada Panduan Rancang Kota Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahap I, kawasan Fatmawati merupakan kawasan *urban centre* (U-1) di mana kawasan ini menjadi kawasan pusat destinasi dari aktivitas bisnis, perekonomian, pemerintahan, dan budaya berkepadatan tinggi dalam lingkup skala pelayanan kota. Upaya Pemprov DKI Jakarta dalam menciptakan zona *Gateway* pada MRT Fatmawati sebagai Kawasan Terpadu Gerbang Lintas Transit Regional Selatan Kota Jakarta yaitu membuat sistem integrasi jaringan moda transportasi kota dengan sistem *feeder* ke area pusat *origin* yang berada di luar area pengembangan titik transit awal, mengembangkan fungsi yang dapat mengakomodasikan aktivitas *live-play-work*, yang berfungsi sebagai daerah '*origin*', dan mengembangkan sarana parkir komunal untuk fasilitas *park and ride*. Pada daerah stasiun MRT Fatmawati sendiri, PT Jaktour telah membangun fasilitas *park and ride* di sebelah Kantor Kecamatan Cilandak berdasarkan PRK Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahap I.



Gambar 1. Lokasi *park and ride* Stasiun MRT Fatmawati Berdasarkan Peta Konsep Sirkulasi Kendaraan pada Kawasan Transit Terpadu Stasiun MRT Fatmawati

Sumber: PRK Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahap I dengan Olahan Penulis, 2019

Permasalahannya adalah rencana tidak sesuai harapan yang diinginkan. Salah satu pembangunan infrastruktur tersebut adalah jalur pejalan kaki atau kerap disebut sebagai jalur pedestrian. Dalam kurun waktu empat bulan hingga 24 Juli 2019, MRT mencatatkan jumlah penumpang sebanyak 81.388

orang/hari. Untuk memfasilitasi jumlah pejalan kaki yang keluar masuk MRT, Pemprov DKI Jakarta terus mengebut penataan trotoar di lima wilayah Jakarta. Berdasarkan liputan okezone.com, Penataan trotoar di Jakarta Pusat dan Jakarta Selatan masuk kegiatan strategis daerah dengan anggaran mencapai Rp 175 miliar. Anggaran ini lebih besar dari penataan jalur pedestrian di wilayah lain yang hanya Rp25 miliar hingga Rp35 miliar. Namun, Ketua Masyarakat Infrastruktur Indonesia, Harun al-rasyid Lubis mengatakan, kenyamanan belum tampak dalam kondisi riil pasca-operasionalisasi MRT Jakarta fase pertama. Kenyamanan ini terutama akses bagi para pejalan kaki (pedestrian) di sekitar jalur elevated MRT di beberapa lokasi. Contohnya saja dapat dilihat di sekitar Stasiun Fatmawati.

Kenyamanan bagi pejalan kaki tidak hanya menjadi permasalahan di MRT Fatmawati. Menurut Supriadi, petugas parkir di *park and ride* Stasiun Fatmawati, sejak pertama lokasi itu dibuka memang masih sepi. "Bahkan di hari pertama dibuka tidak ada yang parkir," kata Supriyadi saat ditemui Tempo, Selasa 2 April 2019. *Park and ride* yang dikelola PT Jakpro itu telah dibuka sejak 24 Maret lalu. Lahan parkir tersebut bisa menampung 48 mobil dan 100 motor. Menurut Supriadi, petugas parkir di *park and ride* Stasiun Fatmawati, sejak pertama lokasi itu dibuka memang masih sepi. "Bahkan di hari pertama dibuka tidak ada yang parkir," kata Supriyadi saat ditemui Tempo, Selasa 2 April 2019. *Park and Ride* yang dinilai akan meningkatkan pengguna moda MRT Jakarta malah tidak berfungsi dengan baik. Jalur pejalan kaki dan konektivitas yang kurang memadai tidak menghasilkan kenyamanan bagi pengguna MRT yang berada di Fatmawati. Ini menjadi dasar yang melatarbelakangi diperlukannya evaluasi perencanaan terhadap Kawasan Transit Terpadu MRT Fatmawati khususnya dalam pelaksanaan fungsi sebagai Gerbang Lintas Transit (*Gateway*) dari Kota Jakarta Selatan.

Rumusan Permasalahan

Masalah yang akan dibahas adalah kurangnya efektivitas antara dokumen perencanaan yang telah dibuat oleh Pemprov DKI Jakarta dan Dinas Cipta Karya Tata Ruang dan Pertanahan terhadap pelaksanaan pembangunan pada MRT Fatmawati di mana karakteristik fungsi kawasan terpadu MRT Fatmawati belum terlihat setelah dibangunnya stasiun MRT Fatmawati seperti kurangnya kenyamanan bagi pengguna dari Stasiun MRT Fatmawati menuju *park and ride* Fatmawati. Konsep perencanaan fungsi kawasan terpadu gerbang lintas transit (*gateway*) pada kawasan terpadu MRT Fatmawati perlu dievaluasi berdasarkan indikator yang sudah ditetapkan oleh Pemerintah dan LSM setempat untuk mengukur kelayakan fungsi MRT Fatmawati sebagai kawasan terpadu gerbang lintas transit dan apakah kebijakan TOD itu sendiri sudah sesuai terhadap kawasan terpadu MRT Fatmawati.

Tujuan

Penulis menilai adanya ketidakefektifan antara perencanaan terhadap kondisi MRT Fatmawati sekarang. Adapun tujuan dari dilakukannya studi evaluasi ini adalah sebagai berikut:

- Mengidentifikasi potensi dan masalah pada karakteristik fungsi kawasan TOD MRT Fatmawati.
- Membandingkan secara komprehensif rencana kawasan terpadu MRT Fatmawati terhadap peraturan yang berlaku.
- Membandingkan kesesuaian fungsi kawasan terpadu MRT Fatmawati terhadap kasus lainnya melalui studi kasus dan *benchmark*.
- Menilai bagaimana kebijakan pemerintah tentang TOD dalam mengimplementasikan kawasan terpadu MRT Fatmawati.

2. KAJIAN LITERATUR

Transit Oriented Development (TOD)

Menurut Pergub Provinsi DKI Jakarta Nomor 44 Tahun 2017 Tentang Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development Pasal 1, Pembangunan Berorientasi Transit atau Transit Oriented Development yang selanjutnya disingkat TOD adalah suatu konsep pengembangan kawasan yang berbasis dan berpusat di stasiun angkutan umum massal, yang mengakomodir pertumbuhan baru menjadi suatu kawasan campuran dengan area dengan berjarak 350 m sampai 700 m dari pusat kawasan yang

terintegrasi dengan kawasan sekitarnya melalui pemanfaatan ruang permukaan tanah, ruang layang dan bawah tanah. Kawasan TOD adalah kawasan campuran permukiman dan komersil dengan aksesibilitas tinggi terhadap angkutan umum massal, dimana stasiun angkutan umum massal dan terminal angkutan umum massal sebagai pusat kawasan dengan bangunan berkepadatan tinggi.

Prinsip perencanaan Kawasan TOD mengacu pada lanjutan Pergub DKI Jakarta No. 44 Tahun 2017 Pasal 3 di mana pendekatan perencanaan berskala regional dan/atau kota yang mengutamakan keterpaduan pemadatan campuran seperti hunian, retail, komersial, dan sarana dan prasarana penunjangnya yang berbasis konektivitas dengan stasiun angkutan umum massal serta mengurangi standar penyediaan fasilitas parkir. Kriteria umum dan teknis bagi penetapan TOD sebagaimana dimaksud pada Pergub DKI Jakarta No. 44 Tahun 2017 Pasal 5 yaitu:

- a. Perpotongan koridor angkutan massal dua atau lebih) dengan salah satunya berbasis rel dengan indikator besarnya bangkitan penumpang (*ridership*) dan keberadaan sistem pengumpan (*feeder system*);
- b. Kawasan dengan nilai ekonomi tinggi dan/atau yang diprediksi akan memiliki nilai ekonomi tinggi; dan
- c. Kawasan yang direncanakan dan/atau ditetapkan sebagai pusat kegiatan dalam radius 350 m untuk zona perkantoran, perdagangan dan jasa, zona campuran, zona perumahan, zona pemerintahan, dan zona pelayanan umum dan sosial (Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta).

Menurut Institute for Transportation and Development Policy (2017), terdapat delapan prinsip pengembangan TOD sebagai standar dari implementasi dan atribut nyata terkait adanya pengembangan TOD perkotaan. Kedelapan prinsip tersebut antara lain:

- a. Berjalan Kaki (*Walk*)
- b. Bersepeda (*Cycle*)
- c. Menghubungkan (*Connect*)
- d. Angkutan Umum (*Transit*)
- e. Pembauran (*Mix*)
- f. Memadatkan (*Densify*)
- g. Merapatkan (*Compact*)
- h. Beralih (*Shift*)

Untuk menentukan pengembangan TOD diperlukan kriteria atau standar dalam menerapkan prinsip TOD. Pemerintah Indonesia menetapkan kriteria teknis kawasan TOD berdasarkan jenis TOD. Dokumen tersebut disahkan dalam Permen ATR BPN Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.

Gateway Transit

Menurut Rodrigue (2017), *gateway* dan *hub* adalah lokasi di mana arus menyatu dan ekspresi terpenting dari konektivitas global. Namun, mereka berbeda dalam hal sifat konektivitas mereka. *Gateway* biasanya menyiratkan pergeseran dari satu moda ke moda lainnya (seperti maritim/darat). *Gateway* melakukan fungsi antar moda (antar moda) sementara *hub* sebagian besar bersifat transmodal (dalam moda). Koridor transportasi umumnya menghubungkan *gateway* ke pedalaman mereka. *Gateway* cenderung memiliki stabilitas temporal karena biasanya muncul pada konvergensi sistem transportasi darat dan melalui akumulasi infrastruktur dan investasi jangka panjang.

Berdasarkan PRK Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahap I (2014), rencana pengembangan zona *gateway* tersebut memuat skenario fisik seperti:

- a. Dibuatnya sistem integrasi jaringan moda transportasi kota dengan sistem *feeder* ke area pusat origin yang berada di luar area pengembangan titik transit awal.

- b. Dikembangkannya fungsi yang dapat mengakomodasikan aktivitas *live-play-work*, yang juga berfungsi sebagai daerah '*origin*' (asal bangkitan pergerakan).
- c. Dikembangkannya sarana parkir komunal untuk fasilitas *park and ride*.

3. METODE

Teknik pengolahan data yang dilakukan mengacu pada *Reflective Method* yang diteliti oleh Theodoulides dan Kormancová dalam *conference paper* yang berjudul "*Project Feasibility Evaluation Based on Reflection*". *Reflection Method* (ReMe) merupakan pemikiran yang cermat dan kritis dengan pertimbangan semua proses yang berdampak pada hasil organisasi dan kinerja individu. Metode ini digunakan sebagai alat untuk melakukan penilaian dan evaluasi secara kuantitatif dan kualitatif. Refleksi yang dimaksud dapat berupa pengerjaan proyek yang sudah selesai ataupun pelaksanaan perencanaan yang diterapkan (Theodoulides dan Kormancová, 2014). Dalam kaitannya terhadap penelitian ini, Penulis menerapkan metode refleksi ini berdasarkan standar yang ada sebagai acuan evaluasi. Penulis membagi dalam 4 analisis berdasarkan pendekatan ReMe, yaitu analisis lokasi, persepsi masyarakat, *scoring* dari ITDP dan kesesuaian dengan *benchmark*. Berikut ini adalah analisis yang akan dilakukan dalam melakukan evaluasi dari fungsi Kawasan MRT Fatmawati sebagai TOD:

Tabel 1. Teknik Pengolahan Data

Analisis	Tujuan	Metode	Input	Proses	Output
Lokasi	Untuk menganalisa potensi dan masalah lahan dari objek studi baik secara eksternal (lokasi) maupun secara internal (kawasan dalam radius 700 m)	SWOT	1. Tren pasar di kawasan Fatmawati 2. Kondisi fisik kawasan Fatmawati 3. Aksesibilitas	Menetapkan delineasi kawasan dan membuat kajian peta eksisting dari segi peruntukan lahan, karakteristik fisik, <i>proximity</i> dan aksesibilitas kawasan	Kelebihan dan kekurangan objek studi sebagai TOD
Persepsi Masyarakat	Untuk mengetahui sudut pandang masyarakat terhadap fungsi Kawasan Transit Terpadu MRT Fatmawati	Deskriptif Kualitatif	1. Kependudukan Kelurahan Cilandak Barat 2. Data Jumlah pengguna MRT 3. Karakteristik pengguna transportasi publik 4. Demografi sosial masyarakat	Mencari hasil wawancara pengguna MRT Fatmawati untuk mengetahui sudut pandang masyarakat terhadap fungsi Kawasan Transit Terpadu MRT Fatmawati.	Pemahaman dan sudut pandang pengguna terhadap keefektifan MRT Fatmawati
Scoring	Untuk menghitung ketersediaan fasilitas penunjang pada Kawasan Transit Terpadu MRT Fatmawati dan menguji kelayakan fasilitas penunjang pada kawasan TOD MRT Fatmawati	Scoring	1. Sarana di sekitar kawasan Fatmawati 2. Kondisi prasarana sekitar kawasan Fatmawati 3. Jalur Transportasi	Membandingkan ketersediaan fasilitas penunjang pada Kawasan Transit Terpadu MRT Fatmawati dan kelayakan fasilitas penunjang dengan <i>benchmarking</i> dari ITDP	Hasil <i>scoring</i> sebagai bukti kelayakan stasiun MRT Fatmawati sebagai TOD
Kesesuaian	Untuk menganalisa bagaimana kebijakan pemerintah yang telah diterapkan pada Kawasan Transit Terpadu MRT Fatmawati melalui dokumen perencanaan dan rangkaian peraturan dalam pengembangannya	Komparatif Kualitatif dan <i>Benchmark</i>	1. PRK Pengembangan Koridor Tahap I MRT Jakarta 2. RTRW DKI Jakarta 2030 3. RDTR Kecamatan Cilandak 2030 4. Konsep Pengembangan	Membandingkan kebijakan pemerintah yang telah diterapkan pada Kawasan MRT Fatmawati sebagai TOD <i>gateway</i> melalui dokumen perencanaan dan rangkaian peraturan dalam pengembangannya terhadap peraturan ATR BPN	Potensi lokasi untuk dilakukan perencanaan lanjutan

Sumber: Olahan Penulis, 2020

Dalam melakukan studi ini, instrumen penelitian yang digunakan untuk mempermudah penulis

mencapai kesimpulan analisis adalah sebagai berikut:

a. SWOT

Menurut Kearns (1992), analisis SWOT digunakan sebagai salah satu metode untuk menggambarkan kondisi dan mengevaluasi suatu masalah, proyek atau konsep bisnis yang berdasarkan faktor eksternal dan faktor internal (*strength, opportunities, weaknesses, threats*). Pada penelitian ini akan menggunakan Pendekatan Kualitatif Matriks SWOT.

b. 2. *Benchmarking*

Menurut Ramli (2013), *benchmarking* adalah suatu proses pengukuran terus-menerus atas produk, jasa dan tata cara kita terhadap pesaing kita yang terkuat atau badan usaha lain yang dikenal sebagai yang terbaik. Fokus dari *benchmarking* adalah mengarah kepada praktik terbaik (*best practices*) dari studi kasus lainnya yang memiliki kemiripan dengan fungsi Kawasan Terpadu MRT Fatmawati sebagai *gateway*.

c. *Scoring*

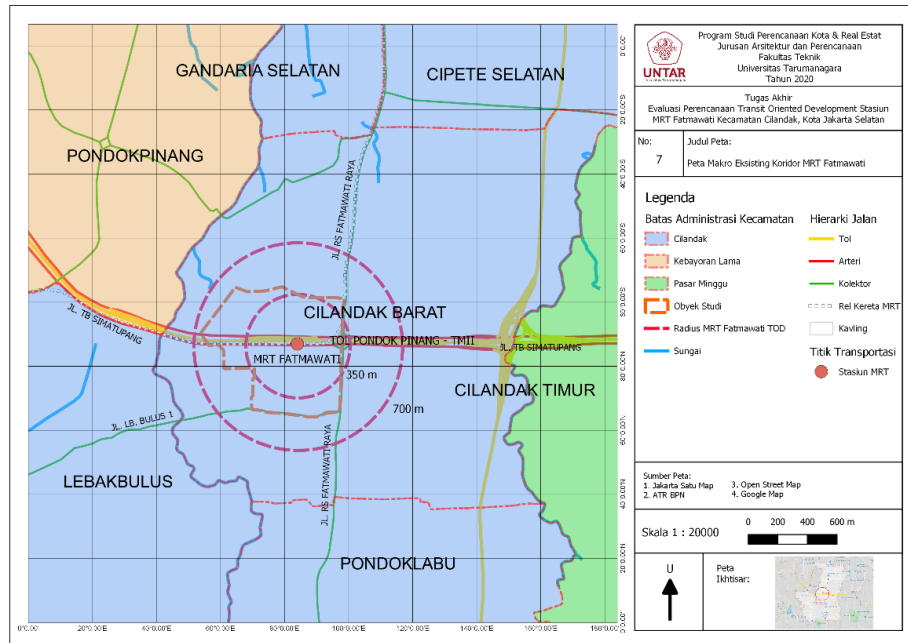
Dalam melakukan *scoring*, Penulis menggunakan penilaian (*scoring*) dengan menggunakan panduan TOD Standard dari ITDP sebagai acuan dalam menentukan kelayakan stasiun MRT Fatmawati sebagai kawasan TOD. ITDP menetapkan adanya 8 prinsip yang harus dipenuhi untuk dapat dikatakan layak sebagai kawasan TOD, yaitu *walk, cycle, connect, transit, mix, densify, compact, dan shift*.

4. DISKUSI DAN HASIL

Profil Obyek Studi

Stasiun MRT Fatmawati dibangun oleh PT MRT Jakarta bersama dengan Dinas Cipta Karya Tata Ruang dan Pertanahan pada Jalan Taman Cilandak Raya, Kelurahan Cilandak Barat, Kecamatan Cilandak, Kota Jakarta Selatan. Kelurahan Cilandak Barat memiliki luas wilayah sebesar 608 Ha atau 33,41% dari luas Kecamatan Cilandak berdasarkan Kecamatan Cilandak Dalam Angka 2019. Bila dilihat dari Perda Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi, Kecamatan Cilandak memiliki luas wilayah kurang lebih 1.816,33 Ha.

Secara garis besar, Pemerintah Pusat merencanakan trayek MRT ini dari tahun 2014 dan mulai beroperasi pada tanggal 24 Maret 2019. Dalam pelaksanaan, Panduan Rancang Kota mengalami pembaharuan untuk menyesuaikan kondisi di lapangan. PRK sebelumnya yang telah dibuat pada tahun 2012 telah diresmikan dalam Pergub DKI Jakarta No. 182 tahun 2012 tentang Panduan Rancang Kota Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahap I. Namun, PRK untuk acuan sekarang yang sudah dibuat pada tahun 2018 masih dalam proses legalisasi dari gubernur. Dengan demikian, pembahasan obyek studi ini melibatkan PRK MRT Jakarta tahun 2012 dengan catatan dari PRK MRT Jakarta tahun 2018.



Gambar 2. Peta Batas Administrasi Kawasan Terpadu Koridor MRT DKI Jakarta
Sumber: Olahan Penulis, 2020

Obyek studi yang akan diteliti merupakan Kawasan Transit Terpadu Stasiun MRT Fatmawati dalam radius jangkauan TOD bagi pejalan kaki sampai dengan 350 m dan daerah penyangga dari 350-700 m dengan luas lahan sekitar 577.280 m² (58 Ha) berdasarkan Pergub Provinsi DKI Jakarta Nomor 182 Tahun 2012 tentang Panduan Rancang Kota Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahap I (Satu). Namun, berdasarkan pada pengukuran di lapangan, kawasan MRT Fatmawati memiliki cakupan luas sebesar 56,2 Ha. Ukuran yang dipakai adalah 56,2 Ha. Untuk cakupan kawasan terpadu atau TOD sendiri menempati 9,54% dari Kelurahan Cilandak Barat.

Berdasarkan Kecamatan Cilandak Dalam Angka (2019), jumlah penduduk total pada tahun 2018 mencapai 202.633 jiwa di mana penduduk sekitar Kawasan Transit Terpadu pada Cilandak Barat mencapai 62.369 jiwa. Bila diasumsikan kepadatan kawasan obyek studi sama dengan lokasi kelurahannya yaitu Kelurahan Cilandak Barat (10.258,06 jiwa/km²), penduduk yang ada pada kawasan tersebut mencapai 5.766 jiwa. Berdasarkan Indikator Statistik Esensial Kota Jakarta Selatan (2019), penduduk usia 15 tahun ke atas yang bekerja menurut status pekerjaan utama di Jakarta Selatan per Agustus 2019 mencapai 1.020.437 jiwa dari 2.185.711 jiwa penduduk yang ada di Jakarta Selatan atau 46,69% dari penduduk yang ada di Jakarta Selatan. Bila dibandingkan dengan obyek studi, penduduk yang bekerja yaitu 2.691 jiwa.

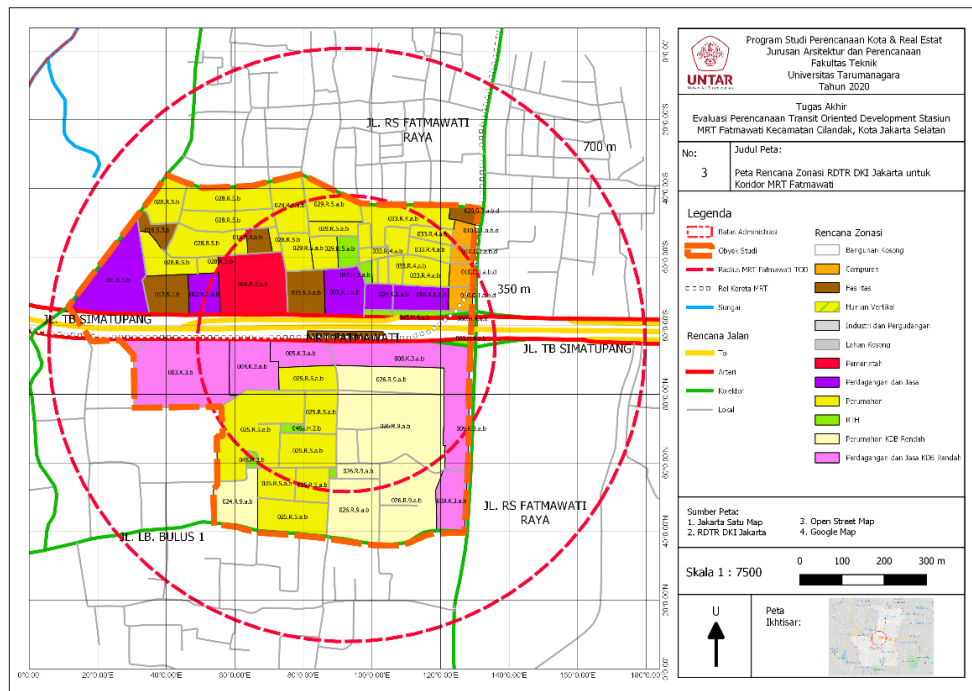
Pengembangan Kawasan Terpadu Koridor MRT DKI Jakarta

Secara garis besar, pengembangan kawasan terpadu untuk koridor MRT DKI Jakarta diatur dalam PRK yang dibuat oleh Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang. Untuk pengembangan kawasan TOD pada stasiun MRT Fatmawati, PRK ini mengarahkan kawasan tersebut untuk menjadi pusat aktivitas kota dari kegiatan bisnis, ekonomi perdagangan dan kebudayaan dengan lingkup kegiatan kota. Dalam pengembangannya, peruntukan lahan harus memiliki keragaman yang tinggi yang di antaranya meliputi campuran dari hunian, ekonomi perdagangan, budaya serta pusat pemerintahan (*civic center*) atau pusat bisnis bergengsi.

Berdasarkan mekanisme pelampauan terhadap nilai luas lantai maksimum yang dikeluarkan oleh Pergub Provinsi DKI Jakarta No. 27 Tahun 2012 tentang Insentif Pemanfaatan Ruang Berupa Perhitungan Intensitas Ruang Berdasarkan Daerah Kepemilikan Lahan, luas lantai terhadap lembar rencana kota dan persil pemohon yang sudah disetujui adalah 202.756 m² untuk wisma/perumahan

dan 233.836 m² untuk bangunan umum dari periode Desember 2010 sampai dengan Juni 2012. Potensi tambahan luas lantai bangunan yang diperizinkan mencapai 609.456 m² untuk wisma/perumahan dan 503.638 m².

Berdasarkan RDTR 2030 DKI Jakarta, lokasi Kawasan Transit Terpadu MRT Fatmawati didominasi oleh zona berada pada sub zona perkantoran, Zona Perkantoran, Perdagangan dan Jasa KDB Rendah. Kawasan berada di TPZ di mana peruntukan lahan dapat mengalami perubahan dengan adanya MRT Fatmawati. PT MRT Jakarta mengusulkan adanya tata guna lahan berdasarkan RDTR 2030 DKI Jakarta.



Gambar 3. Peta Rencana Detail Tata Ruang DKI Jakarta Kawasan TOD MRT Fatmawati
Sumber: Olahan Penulis, 2020

Bila dilihat dari rencana prasarana angkutan umum massal dari Kecamatan Cilandak, Kawasan Transit Terpadu MRT Fatmawati direncanakan akan dilewati jalur *busway* yang terlintas sepanjang Jl. T.B. Simatupang dengan pergerakan transportasi MRT dari Jl. R.S. Fatmawati dan membelok ke arah barat menuju Jl. T.B. Simatupang. Dalam Kawasan Transit Terpadu di sekitar Stasiun MRT Fatmawati, fasilitas penunjang berupa *park and ride* belum direncanakan baik di sisi selatan maupun utara daripada Stasiun MRT Fatmawati dalam radius pencapaian bagi pejalan kaki yaitu 350 m.

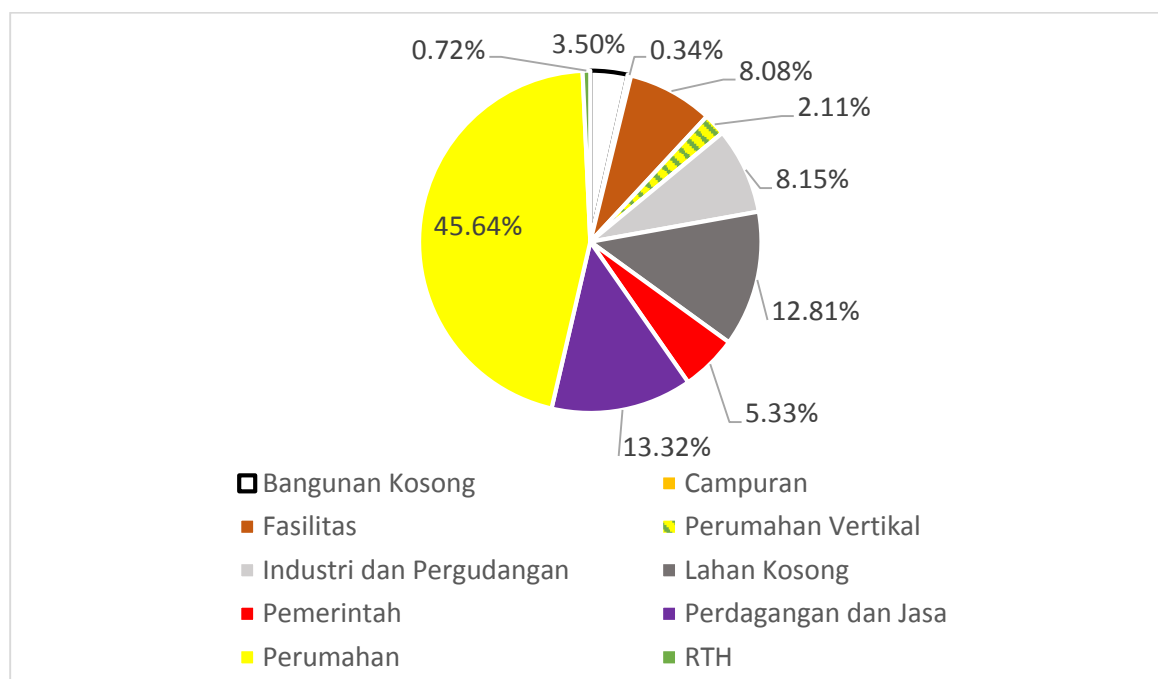
Analisis Lokasi

Lokasi kawasan MRT Fatmawati tidak berada pada kawasan pusat kegiatan apapun menurut Peta Rencana Struktur Ruang RTRW Provinsi DKI Jakarta tahun 2030. Bila dilihat dari kondisi eksisting, kawasan MRT Fatmawati berdekatan dengan Museum Basoeki Abdullah dan RSUP Fatmawati di mana keduanya menjadi pusat kegiatan kawasan. Kawasan ini juga tidak berdekatan dengan pusat kegiatan lainnya yang ada di Jakarta Selatan menurut Peta Rencana Struktur Ruang RTRW Provinsi DKI Jakarta tahun 2030. Namun, Kawasan MRT Fatmawati bila dilihat dengan pusat kegiatan lainnya di luar Jakarta Selatan, kawasan MRT Fatmawati berdekatan dengan pusat kegiatan yang ada seperti Sub Pusat Kota Kawasan Cinere pada Kota Depok dan Pusat Lingkungan Kawasan Cempaka Putih yang berada di Kota Tangerang Selatan. Sub Pusat Kota Kawasan Cinere memiliki arah pengembangan sektor pariwisata pendidikan tinggi, perdagangan dan jasa skala sub wilayah kota, perumahan kepadatan sedang, dan RTH kota Depok (Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 1 Tahun 2008 tentang RPJPD

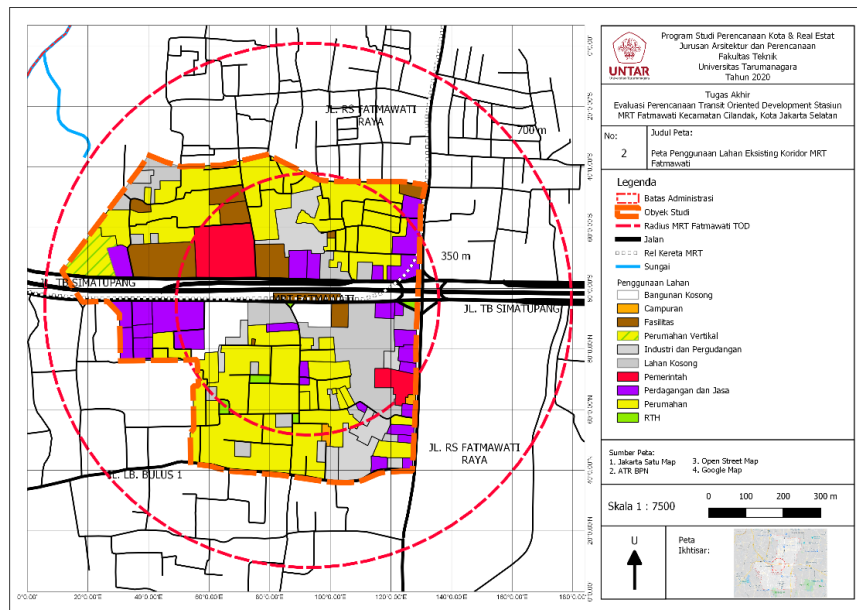
Kota Depok Tahun 2006-2025, 2016). Sedangkan Pusat Lingkungan Kawasan Cempaka Putih memiliki arah pengembangan sektor pendidikan dan RTH Kota Tangerang Selatan dengan adanya Situ Gintung.

Hal utama yang membuat kawasan MRT Fatmawati memiliki aksesibilitas yang baik adalah tersedianya MRT *Line* melalui stasiun MRT Fatmawati. MRT *Line* ini menghubungkan kawasan Bundaran HI menuju kawasan Lebak Bulus. Stasiun transit ini melayani penumpang dari Jakarta Selatan menuju kota sekitarnya seperti Kota Depok, persisnya adalah kawasan Cinere yang berjarak 7,3 km dari stasiun MRT Fatmawati. Tidak hanya kawasan ini dilalui oleh MRT, kawasan MRT Fatmawati ini sendiri pun juga dilewati oleh moda transportasi lainnya seperti Transjakarta, KWK, Metromini, PPD, Kopaja, Mayasari Bakti, Bianglala, dan *Steady Safe*. Sarana transportasi umum yang tersedia dapat mengantarkan seseorang hingga ke berbagai wilayah seperti Kota Depok hingga ke Kawasan BSD Tangerang. Kawasan MRT Fatmawati ini menjadi kawasan transit yang nantinya dapat dilakukan pengembangan kawasan transit terpadu (TOD) oleh karena kemudahan akses menuju kawasan ini di kala padatnya lalu lintas pada hari *weekdays* terutama pada jam pulang kerja karyawan.

Wilayah sekitar kawasan MRT Fatmawati mayoritas penggunaannya adalah sebagai hunian berupa perumahan dengan luas mencapai 256.611 m². Untuk di jalan utamanya seperti Jalan R.S. Fatmawati, karakteristik lokasinya cenderung ke arah perdagangan dan jasa dengan luas keseluruhan yaitu 74.915 m². Sedangkan untuk Jalan T.B. Simatupang, karakteristik bagian utara dengan selatan dari stasiun memiliki perbedaan di mana bagian utara cenderung memiliki fungsi fasilitas dan pemerintah dan bagian selatan berkembang sebagai fungsi perdagangan dan jasa. Hunian-hunian yang terdapat di bagian selatan dari stasiun yaitu Komplek Perumahan Taman Cilandak dan yang tepat berada di bagian utara dari stasiun terdapat Komplek Perumahan Banjarsari, Apartemen Parama dan Apartemen Beverly Tower dan Museum Basoeki Abdullah. Untuk peruntukan kelas dari pada hunian yang ada di sekitar lahan itu bervariasi. Untuk bagian Komplek Perumahan Banjarsari bisa dihuni oleh kalangan kelas menengah dengan jenis hunian *landed house*. Untuk kalangan kelas menengah ke atas, Apartemen Beverly Tower sudah dibangun dengan jenis hunian vertikal pada bagian utara dari Jalan T.B. Simatupang. Untuk kalangan kelas atas, Komplek Perumahan Taman Cilandak dikembangkan dengan jenis hunian *landed house* yang besar. Berikut jenis hunian yang ada di sekitar lokasi obyek studi.



Gambar 4. Grafik Statistik Persentase Penggunaan Lahan pada Batasan Obyek Studi
Sumber: Jakarta Satu dengan Olahan Penulis, 2020



Gambar 5. Peta Penggunaan Lahan Eksisting Koridor MRT Fatmawati
Sumber: Jakarta Satu dengan Olahan Penulis, 2020

Selain jenis hunian, ada beberapa jenis properti lain yang terdapat di sekitar lokasi obyek studi yaitu *retail* seperti *dealer* mobil dan Mall Cilandak Town Square dan gedung perkantoran. *Dealer* mobil dapat dikunjungi pada bagian selatan dari stasiun. Pada bagian utara dari stasiun setelah persimpangan dari Jalan R.S. Fatmawati, kawasan MRT Fatmawati berdekatan dengan Mall Cilandak Town Square sebagai *retail* yang berada di Jakarta Selatan. Untuk kawasan gedung perkantoran dapat dikunjungi pada bagian utara dari stasiun atau Kawasan South Quarter yang berada di bagian selatan stasiun pada Jalan T.B. Simatupang.

Berdasarkan hasil survei sekunder didapatkan bahwa kondisi bangunan secara merata sudah dibangun permanen namun, ada beberapa bangunan yang sudah tidak dihuni lagi. Ketinggian bangunan atau intensitas bangunan paling banyak berada pada 1 lantai dengan angka mencapai 605 bangunan (75,91%) dan kebanyakan dari bangunan tersebut merupakan perumahan KDB tinggi dan diikuti dengan bangunan 2 lantai yang berjumlah 139 (17,44%).

Persebaran properti yang ada pada kawasan MRT Fatmawati sendiri masih tergolong sedikit. Tidak ada pertambahan yang signifikan sepanjang 10 tahun dan cenderung stagnan. Semua bangunan yang ada dalam radius sudah terbangun sebelum tahun 2012. Hanya pada tahun 2012 awal adanya pembangunan kompleks perumahan Lepong Residences dan tahun 2013 dengan adanya pembangunan gedung perkantoran Wisma MRA. Tren pengembangannya terlihat mengikuti Jalan Arteri Sekunder yaitu Jl. T.B. Simatupang di mana jalan ini menghubungkan 8 dari 10 properti yang ada di kawasan tersebut. Pengembangannya lebih banyak kepada gedung perkantoran. Kawasan MRT Fatmawati memiliki kedekatan terhadap 4 pusat kegiatan eksisting, yaitu South Quarter Dome, Cilandak Town Square, RSUP Fatmawati, dan Museum Basoeki Abdullah. Kawasan MRT Fatmawati terbilang belum dapat menarik aktivitas kegiatan penduduk ataupun pengguna MRT untuk mengunjungi kawasan ini karena masih sedikitnya pusat kegiatan yang ada di sekitarnya.

Dalam Panduan Rancang Kota Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahap I, pengembangan lokasi kawasan MRT Fatmawati berorientasi pada konsep konsolidasi lahan. Harapannya adalah agar terjadinya peningkatan intensitas, peningkatan kualitas fisik dan lingkungan, pengaturan komposisi peruntukan, penciptaan kawasan yang lebih efisien dan *compact*, pengembangan tipologi bangunan

hunian vertikal, dan penyediaan fasilitas umum dan sosial. Selain konsolidasi lahan, pemerintah berencana untuk menggabungkan sub-blok atau persil yang sudah ada berdasarkan rencana tata ruang yang ada. Dengan demikian, PRK ini juga mengintegrasikan rencana yang sudah ada seperti RDTR DKI Jakarta 2030 yang sudah diatur dalam Perda No. 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail tata Ruang dan Peraturan Zonasi dengan mengesahkan panduan pengembangan Kawasan Transit Terpadu (TOD) untuk koridor MRT fase I dalam Pergub Provinsi DKI Jakarta No. 182 Tahun 2012 tentang Panduan Rancang Kota Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahap I (Satu).

Bila dibandingkan dengan RDTR DKI Jakarta 2030, kawasan ini merupakan kawasan yang didominasi oleh perumahan sub zona rumah besar dengan luas sebesar 21,07 Ha atau 37,47% dari total luas cakupan kawasan obyek studi, kemudian diikuti dengan perumahan KDB rendah seluas 11,59 Ha atau sebesar 20,62% dari kawasan obyek studi.

Setiap nilai positif dan negatif akan digabungkan untuk menemukan potensi dan masalah serta langkah strategi dari permasalahan dan upaya optimalisasi dari potensi yang dimiliki oleh kawasan MRT Fatmawati. Berikut merupakan tabel analisis SWOT pada kawasan MRT Fatmawati.

Tabel 2. Analisis SWOT

Internal Eksternal	Strength	Weakness
	- Kawasan dilewati oleh tol dan jalan arteri sekunder. - Kawasan didominasi oleh hunian, diikuti dengan perdagangan dan jasa.	- Terjadi kepadatan lalu lintas terutama pada jam pulang kerja (<i>weekdays</i>). - Sedikitnya pusat kegiatan lokal yang ada di dalam kawasan.
Opportunity - Banyak lahan kosong dan bangunan kosong yang dapat dikembangkan. - Radius pelayanan MRT ditujukan sampai dengan Sub-Pusat Kota Cinere. - Rencana kota mendukung adanya pengembangan kawasan TOD.	Strategi S – O - Mengarahkan pengembangan berbasis kawasan transit terpadu (TOD) - Meningkatkan kepadatan ruang pada kawasan - Menyediakan fasilitas penunjang sebagai tempat transit dari Cinere menuju Fatmawati	Strategi W – O - Membangun jalan-jalan baru di dalam kawasan dan mengintegrasikannya dengan rute-rute angkutan umum yang sudah ada. - Membangun sarana dan memfasilitasi pengembangan kawasan berbasis <i>mix-use</i>.
Threat Tren pengembangan properti yang ada di kawasan cenderung tidak berkembang (stagnan).	Strategi S – T Memberikan insentif pengembangan properti pada kawasan.	Strategi W – T Mengundang kerjasama dengan <i>developer</i> untuk membangun kawasan berbasis TOD dengan pemberian insentif.

Sumber: Olahan Penulis, 2020

Analisis Persepsi Masyarakat

Masyarakat merasakan resah pada saat harus berjalan menyebrangi tol terlebih dahulu setelah turun dari stasiun untuk menuju *Park and Ride* Fatmawati. Berdasarkan hasil wawancara dari seorang penumpang MRT oleh *wartakotalive.com*, jalan menuju ke stasiun dan sebaliknya jauh kalau menitip kendaraan ke *Park and Ride* Fatmawati. Jalannya yang jauh ditambah harus menyebrang jalan (*wartakotalive.com*, 2019). Masukan ini diterima oleh PT MRT Jakarta. Pada tanggal 15 Agustus 2019, PT MRT Jakarta dan PT Intiland Development Tbk. Meresmikan *Park and Ride* South Quarter seluas 3.500 m². Akses menuju *park and ride* ini dilengkapi dengan rute angkutan umum bis *feeder* Transjakarta dengan jalur MR9 MRT Fatmawati – South Quarter. Harapannya adalah mengajak para *stakeholders* yaitu pengembang untuk ikut terlibat dalam peningkatan penggunaan transportasi publik (*jakartamrt.co.id*, 2019).

Permasalahan kedua yang dirasakan oleh masyarakat pengguna MRT Fatmawati adalah minimnya fasilitas ruang tempat tunggu untuk penggunanya. Pada bulan Maret 2020, PSBB diberlakukan oleh

Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan. Gubernur melakukan pembatasan untuk jumlah pengguna LRT, MRT, maupun bis Transjakarta. Maksimal penumpang untuk satu gerbong MRT dibatasi menjadi 60 orang. Ini mengakibatkan adanya penumpukan penumpang yang menunggu untuk keberangkatan MRT selanjutnya. Penumpukan ini dilansir oleh *suara.com* di mana banyak penggunannya yang harus mengantri sampai ke jalan *pedestrian*. Di kala *social distancing* menjadi hal utama, masyarakat merasakan keresahan dengan penumpukan yang terjadi karena dapat mengakibatkan penularan virus Covid-19 yang terus bertambah (*suara.com*, 2020).

Analisis Scoring

Untuk menilai kelayakan dari lokasi obyek studi sebagai pengembangan TOD, ada beberapa hal yang perlu dipertimbangkan. Bila dilihat dari prinsip dasar TOD oleh ITDP, ada 8 poin yang perlu diperhatikan. Metode pengukuran dan perhitungan poin mengikuti TOD Standard yang dipublikasikan oleh ITDP. Acuan yang dipakai adalah acuan evaluasi daerah layanan stasiun.

Tabel 3. TOD Standard Scoring MRT Fatmawati

Aspek	Matriks	Skor Maksimal	Skor TOD Stasiun MRT Fatmawati	TOD Stasiun MRT Fatmawati
Berjalan kaki (Walk)	1.A.1 Jalur Pejalan Kaki	3	0	Persentase jaringan jalur pejalan kaki yang lengkap adalah 45,39%
	1.A.2. Penyebrangan Pejalan Kaki	3	0	Persentase persimpangan yang memiliki jalur penyebrangan yang lengkap adalah 28,24%
	1.B.1. Muka yang Bangunan Aktif	6	4	Persentase dari bagian jalur pejalan kaki dengan muka bangunan yang aktif adalah 79,4% dari total panjang jalur pejalan kaki yang ada di kawasan obyek studi
	1.B.2 Muka Bangunan Permeabel	2	1	Rata-rata jumlah jalan masuk per 100 m muka blok adalah 3 atau lebih
	1.C.1 Peneduh dan Pelindung	1	0	Persentase dari semua jalur pejalan kaki yang memiliki fasilitas peneduh dan pelindung yang cukup adalah 71% dari semua jalur pejalan kaki
Bersepeda (Cycle)	2.A.1. Jaringan Infrastruktur Sepeda	2	0	Terdapat bangunan yang berada pada jarak 583 m dari jaringan infrastruktur bersepeda yang aman dan lengkap
	2.B.1. Parkir sepeda di Stasiun Angkutan Umum	1	0	Hanya stasiun MRT sendiri yang memiliki rak sepeda
	2.B.2. Parkir Sepeda Pada Bangunan	1	0	Tidak ada satupun bangunan yang menyediakan tempat parkir sepeda yang terakreditasi
	2.B.3 Parkir Sepeda ke Dalam Gedung	1	0	Rata-rata akses sepeda tidak disediakan dengan peraturan gedung atau hukum atau perjanjian jangka panjang
Menghubungkan (Connect)	3.A.1. Blok-Blok Kecil	10	6	90% blok di daerah layanan stasiun memiliki panjang rata-rata 141,52 m
	3.B.1 Memprioritaskan Konektivitas	5	1	Rasio konektivitas prioritas yaitu 1,076
Angkutan Umum (Transit)	4.A.1 Jarak Berjalan Kaki menuju Angkutan Umum	Memenuhi Standar	Memenuhi Standar	Jarak berjalan kaki terjauh menuju stasiun angkutan umum sudah direncanakan dan dilaksanakan dengan terbangunnya stasiun MRT pada kawasan ini yaitu sampai dengan maksimum 700 m untuk angkutan cepat seperti MRT dari daerah setempat. Daerah kawasan ini sudah terintegrasi dengan angkutan umum lokal dan BRT Transjakarta
Pembauran (Mix)	5.A.1 Tata Guna Lahan Komplementer	8	6	Kategori penggunaan dominan di daerah layanan stasiun meliputi 68,53% dari total luas lantai.

Aspek	Matriks	Skor Maksimal	Skor TOD Stasiun MRT Fatmawati	TOD Stasiun MRT Fatmawati
	5.A.2 Akses Menuju Pelayanan Lokal	3	1	80% gedung atau lebih berada di dalam jarak yang ditentukan menuju 1 tipe pelayanan lokal yang ditetapkan, yaitu menuju RSUP Fatmawati.
	5.A.3 Akses Menuju Taman dan Tempat Bermain	1	1	Persentase dari gedung dengan taman dan tempat bermain yang dapat diakses publik dengan berjalan kaki lebih dari 80% dalam jarak 500 m dari taman
	5.B.1 Perumahan Terjangkau	8	2	Rasio dari unit perumahan dengan harga 30% di bawah harga rata-rata di area metropolitan berada pada angka 81%.
	5.B.2 Preservasi Perumahan	3	3	100% rumah tangga dapat dipertahankan atau direlokasikan dalam lokasi proyek atau dalam jarak 250 m dari alamat sebelumnya.
	5.B.3 Preservasi Bisnis dan Jasa	2	2	Semua bisnis dan jasa yang memenuhi syarat dipertahankan secara in situ atau direlokasi dalam jarak 500 m dari lokasi sebelumnya.
Memadatkan (<i>Densify</i>)	6.A.1 Kepadatan Non-Permukiman	7	3	Proyek kepadatan non-permukiman lebih rendah 3% dari acuan dasar dan berada dalam jarak 500 m dari stasiun.
	6.A.2 Kepadatan Permukiman	8	4	Kepadatan permukiman di area cakupan stasiun memiliki persentase lebih rendah 2% dari acuan dasar dan area cakupan 500 m lebih padat dari area cakupan 1.000 m.
Merapatkan (<i>Compact</i>)	7.A.1 Area Perkotaan	8	4	Persentase (area) dari lahan yang dapat dibangun yang telah terbangun mencapai 87,09%.
	7.B.1 Pilihan Angkutan	2	1	Terdapat tambahan rute angkutan umum regular seperti bis <i>feeder</i> MR9 yang disediakan oleh Transjakarta dengan tujuan dari MRT Fatmawati menuju South Quarter Dome
Beralih (<i>Shift</i>)	8.A.1 Parkir Off-Street	8	8	Area parkir yang <i>off-street</i> setara dengan 7,32%.
	8.A.2 Tingkat Kepadatan Akses Kendaraan Bermotor (<i>Driveway</i>)	1	1	Rata-rata kepadatan <i>driveway</i> adalah 2 <i>driveway</i> per 100 m muka blok
	8.A.3 Luasan Daerah Milik Jalan untuk Kendaraan Bermotor	6	3	Tidak ada parkir <i>on-street</i> yang disediakan sehingga area kendaraan bermotor seluas 18,1% dari lahan pembangunan
	Total	100	51	Belum Layak (Minimal Skor 56)

Sumber: ITDP dengan Olahan Penulis, 2020

Total poin yang didapatkan dari setiap matriks adalah **51 poin**. Dengan demikian, kawasan MRT Fatmawati berada dalam kategori belum layak dan membutuhkan sasaran kinerja praktek yang cepat untuk mengembangkan kawasan TOD. Ini dikarenakan lokasi kawasan MRT Fatmawati dari segi kondisi fisik saat ini masih kurang mendukung, ditambah lagi dengan kawasan sekarang ini belum ditata dengan baik dan masih banyak tanah kosong yang dapat menjadi peluang bagi pemerintah untuk merencanakan lebih mendalam terkait perencanaan kawasan TOD pada MRT Fatmawati.

Analisis Kesesuaian

Penggunaan lahan yang sudah ada sekarang terlihat berbeda bila dibandingkan langsung dengan RDTR yang ada dalam PRK. Setelah dilakukan *overlay* antara kedua peta, maka dapat diketahui bahwa terdapat ketidaksesuaian antara rencana zonasi terhadap kondisi eksisting sekarang sebesar 34,97%. Namun, angka tersebut tidak termasuk lahan kosong yang mencapai 16,32% dari total lahan obyek studi sehingga masih banyak potensi pembangunan yang dapat diarahkan agar sesuai dengan rencana yang ada di dalam RDTR. Hanya saja, tanah-tanah kosong tersebut sebagian besar sudah dimiliki oleh

swasta sehingga pemerintah perlu menumbuhkan inisiatif yang benar dalam pembangunan TOD di kawasan MRT Fatmawati.

Hal yang perlu diperhatikan adalah tidak adanya perumahan vertikal yang direncanakan oleh RDTR DKI Jakarta 2030 pada kawasan MRT Fatmawati, melainkan banyaknya perdagangan dan jasa KDB rendah yang hampir mencapai 10,25 Ha sendiri dalam perencanaannya. Untuk mencapai potensi tambahan luas lantai bangunan perumahan yang diharapkan yaitu 609.456 m², pemerintah hendaknya melakukan kajian ulang terkait perumahan yang ada di kawasan MRT Fatmawati. Sebagai salah satu sasaran pengembangan TOD yaitu untuk memadatkan (*densify*), kajian PRK yang sudah dibuat oleh PT MRT Jakarta seharusnya menjadi pedoman untuk pembentukan karakter bangunan yang hendak dibangun, seperti perumahan vertikal di sekitar stasiun ataupun *mix-use development* dengan perdagangan dan jasa KDB rendah. Meskipun demikian, peraturan pemerintah untuk kawasan MRT Fatmawati tidak semua dijalankan karena ada beberapa jenis aturan yang bersifat wajib atau anjuran.

Berdasarkan hasil dari perbandingan terhadap Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit yang ditetapkan oleh ATR BPN, ada 10 faktor yang sudah sesuai dengan pedoman terbaru dari ATR BPN terkait pengembangan kawasan TOD. Seiring waktu seluruh perencanaannya selesai, akan ada 13 dari 27 faktor yang akan sesuai. Namun, setengah dari faktor yang disebutkan dalam pedoman masih belum terpenuhi. Perkembangan rencana yang sudah dilakukan dari tahun 2012 perlu disesuaikan kembali dengan kebijakan yang ditetapkan oleh ATR BPN apalagi untuk menjawab tantangan pengembangan TOD saat ini.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Secara garis besar, kawasan MRT Fatmawati memiliki potensi besar dalam pengembangannya dikarenakan banyak lahan kosong dan bangunan kosong. Pernyataan ini didukung dengan banyaknya akses menuju kawasan ini di mana jalan-jalan ini merupakan jalan yang padat dilewati oleh pengemudi, mengakibatkan adanya bangkitan perjalanan yang cukup padat pada kawasan. Dengan mengembangkan kawasan TOD yang tepat, kawasan MRT Fatmawati dapat dikembangkan sebagai kawasan transit bagi pekerja yang berasal dari Cinere ataupun juga dalam Kota Jakarta sendiri. Pengembangan ini tidak bisa sendiri dari pemerintah dan membutuhkan kerjasama dari *developer* untuk meningkatkan kepadatan ruang dan menciptakan lingkungan pusat kegiatan yang mendukung.

Dilihat dari segi persepsi masyarakat, masyarakat memandang bahwa keterjangkauan fasilitas seperti *park and ride* dan penyediaan fasilitas untuk pengguna MRT menjadi sasaran yang harus dipenuhi oleh PT MRT Jakarta dan juga *stakeholder* yang akan melakukan pengembangan pada kawasan TOD MRT Fatmawati ini. Penilaian masyarakat terhadap MRT Fatmawati itu sendiri tidak buruk namun, fasilitas penunjang sekitar stasiun itu sendiri perlu ditingkatkan.

Berdasarkan hasil *scoring* kawasan MRT Fatmawati berada dalam kategori belum layak dan membutuhkan sasaran kinerja praktek yang cepat untuk mengembangkan kawasan TOD. Ini dikarenakan lokasi kawasan MRT Fatmawati dari segi kondisi fisik saat ini masih kurang mendukung, ditambah lagi dengan kawasan sekarang ini belum ditata dengan baik dan masih banyak tanah kosong yang dapat menjadi peluang bagi pemerintah untuk merencanakan lebih mendalam terkait perencanaan kawasan TOD pada MRT Fatmawati, khususnya di bidang prasarana jaringan pejalan kaki dan bersepeda.

Kesimpulannya adalah kebijakan pemerintah saat ini memerlukan penyempurnaan terkait kondisi yang sekarang ada di lapangan. Banyak perumahan *landed* yang perlu dialokasikan untuk menjadi bangunan vertikal ataupun dijadikan sebagai kawasan *mix-use* sebagai satu cara untuk meregulasi integrasi sekaligus juga zonasi lahan pada kawasan MRT Fatmawati. Perkembangan zaman membawa

dampak perubahan rencana yang mengakibatkan ketidaksesuaian antara rencana yang sudah direncanakan dari tahun 2012 dengan kebijakan terbaru seperti ATR BPN terkait pedoman pengembangan kawasan TOD. Delineasi dan karakter pengembangan dari stasiun transit MRT Fatmawati perlu ditinjau terutama dalam aspek kelayakan fasilitas untuk penggunaanya baik yang berjalan kaki, bersepeda, ataupun dengan komuter.

Saran

Penulis memberikan saran kepada pemerintah khususnya Pemprov DKI Jakarta untuk segera mengkaji kembali bagaimana perencanaan yang sudah ada semenjak tahun 2014 hingga pada tahap pelaksanaan sekarang. Menimbang potensi dan masalah yang ada pada kawasan MRT Fatmawati, pihak MRT Jakarta perlu mengundang *developer* untuk *joint cooperation* dalam pengembangan TOD yang prestis guna membangun infrastruktur yang masih kurang pada sekitar stasiun MRT.

Tidak hanya itu, Penulis juga menyarankan adanya regulasi penggunaan lahan yang diperketat guna menciptakan lingkungan TOD yang sesuai. Regulasi ini dapat berupa aturan pemerintah untuk adanya *master plan* kawasan ataupun kebijakan otonomi daerah pengembangan kawasan TOD Fatmawati guna menghindari adanya peningkatan guna lahan yang tidak sesuai dengan pedoman yang berlaku saat ini.

REFERENSI

- Badan Pusat Statistik. (2019). *Indikator Statistik Esensial Kota Jakarta Selatan*. Jakarta Selatan: Badan Pusat Statistik Jakarta Selatan.
- Badan Pusat Statistik Kota Administrasi Jakarta Selatan. (2019). *Kecamatan Cilandak Dalam Angka*. Jakarta Selatan: Badan Pusat Statistik.
- Berawi, M. A., Saroji, G., Iskandar, F. A., Ibrahim, B. E., Miraj, P., & Sari, M. (2020). Optimizing Land Use Allocation of Transit-Oriented Development (TOD) to Generate Maximum Ridership. *MDPI*, 12-32.
- Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (2012). *Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030*. Jakarta: Biro Hukum Sekretariat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (2017). *Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 44 Tahun 2017 Tentang Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development*. Jakarta, DKI Jakarta, Indonesia: Biro Hukum Sekretariat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- Institute for Transportation and Development Policy. (2017). *TOD Standard V.3*. New York: ITDP.
- Kementerian PUPR. (2011, Oktober 15). RDTR Draf 4. Gabungan Raperda Jaksel. Jakarta Pusat, DKI Jakarta.
- Maya, H., R., & Nursanty, E. (2013). *Peran dan Tantangan Perencanaan Ruang Publik Sebagai Perubahan Kehidupan Masyarakat*. Semarang: Universitas Wahid Hasyim.
- Menteri Agraria dan Tata Ruang. (2018). *Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2018 Tentang Pedoman Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, Kabupaten dan Kota*. Jakarta: Direktur Jenderal Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- PT MRT Jakarta. (2012). *Panduan Rancang Kota Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahap I*. Jakarta: Dinas Tata Ruang.
- PT MRT Jakarta. (2018). *Usulan Panduan Rancang Kota MRT Fatmawati*. Jakarta: PDW Architects.
- PT MRT Jakarta. (2019, Agustus 15). Park and Ride South Quarter Resmi Dibuka. Jakarta.
- RM.co.id. (2019, April 8). Wajar Sepi, Park And Ride Fatmawati Jaraknya Terlalu Jauh Dari Stasiun MRT. Jakarta.
- Rodrigue, J.-P. (2017). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge. Diambil kembali dari transportgeography.org.
- Suara.com. (2020, Maret 16). Antrean MRT Fatmawati Mengular sampai ke Jalan. Jakarta.

- Theodoulides, L., & Kormancová, G. (2014). Project Feasibility Evaluation Based on Reflection. Dalam ResearchGate (Penyunt.), *Management of Organizations in Real and Virtual Environment: Opportunities and Challenges* (hal. 1-11). Banská Bystrica: ResearchGate.
- Undang-Undang Republik Indonesia. (2007). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang*. Jakarta: Presiden Republik Indonesia.
- Wartakotalive.com. (2019, Juli 26). Kurang Strategis, Park and Ride Fatmawati Kurang Diminati Warga. Jakarta.