

# Moda Split Transportasi Sesuai Dengan Pengembangan Fungsi TOD (Residensial dan Perkantoran) = Split Mode of Transportation in Accordance with The Development of TOD Functions (Residential and Office)

Miranda Calista, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20504641&lokasi=lokal>

---

## Abstrak

Transit Oriented Development (TOD) adalah konsep kota yang berorientasi transit yang mendorong masyarakatnya untuk lebih memilih kendaraan umum. Namun pembangunan kawasan TOD di Jakarta saat ini masih berpusat pada pembangunan hunian dekat stasiun. Hal itu menyebabkan peralihan esensi TOD menjadi TAD (Transit Adjacent Development) yaitu kawasan yang berdekatan namun tidak menimbulkan kegiatan transit. Campuran tata guna lahan adalah hal esensial di kawasan TOD karena keanekaragaman fungsi bangunan akan memengaruhi kegiatan transit masyarakatnya. Untuk memaksimalkan fungsi TOD, dibutuhkan informasi ridership per fungsi bangunan terhadap pemilihan moda transportasi. Fungsi bangunan yang ditinjau dalam penelitian ini adalah residensial dan perkantoran dan moda transportasi yang ditinjau adalah kereta, bus, dan kendaraan pribadi. Nilai ridership yang didapat akan berpengaruh terhadap perencanaan kawasan TOD. Kemudian, diperlukan juga strategi pengembangan untuk meningkatkan nilai ridership kereta agar tujuan dari kawasan tersebut tercapai dan memaksimalkan fungsi kawasan TOD. Dibutuhkan teknik pengumpulan data berupa survei dan studi kasus dalam literatur dan benchmarking untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan yang nantinya akan diolah secara matematis dan naratif untuk mencapai tujuan dari penelitian ini. Dari hasil pengolahan data, didapatkan bahwa nilai ridership moda transportasi untuk kawasan residensial adalah 47.1% untuk kereta, 11.8% untuk bus dan 41.2% untuk kendaraan pribadi dan untuk kawasan perkantoran adalah 43.8% untuk kereta, 18.8% untuk bus dan 37.5% untuk transportasi pribadi. Dari hasil survei dan studi literatur didapatkan rekomendasi sistem perkeretaapian untuk meningkatkan ridership kereta yang didasari oleh 3 faktor yaitu ketepatan waktu, kenyamanan dan aksesibilitas dari dan menuju stasiun.

Transit Oriented Development (TOD) adalah konsep kota yang berorientasi transit yang mendorong masyarakatnya untuk lebih memilih kendaraan umum. Namun pembangunan kawasan TOD di Jakarta saat ini masih berpusat pada pembangunan hunian dekat stasiun. Hal itu menyebabkan peralihan esensi TOD menjadi TAD (Transit Adjacent Development) yaitu kawasan yang berdekatan namun tidak menimbulkan kegiatan transit. Campuran tata guna lahan adalah hal esensial di kawasan TOD karena keanekaragaman fungsi bangunan akan memengaruhi kegiatan transit masyarakatnya. Untuk memaksimalkan fungsi TOD, dibutuhkan informasi ridership per fungsi bangunan terhadap pemilihan moda transportasi. Fungsi bangunan yang ditinjau dalam penelitian ini adalah residensial dan perkantoran dan moda transportasi yang ditinjau adalah kereta, bus, dan kendaraan pribadi. Nilai ridership yang didapat akan berpengaruh terhadap perencanaan kawasan TOD. Kemudian, diperlukan juga strategi pengembangan untuk meningkatkan nilai ridership kereta agar tujuan dari kawasan tersebut tercapai dan memaksimalkan fungsi kawasan TOD. Dibutuhkan teknik pengumpulan data berupa survei dan studi kasus dalam literatur dan benchmarking untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan yang nantinya akan diolah secara matematis dan naratif untuk mencapai tujuan dari penelitian ini. Dari hasil pengolahan data, didapatkan bahwa nilai ridership moda transportasi untuk kawasan residensial adalah 47.1% untuk kereta,

11.8% untuk bus dan 41.2% untuk kendaraan pribadi dan untuk kawasan perkantoran adalah 43.8% untuk kereta, 18.8% untuk bus dan 37.5% untuk transportasi pribadi. Dari hasil survei dan studi literatur didapatkan rekomendasi sistem perkeretaapian untuk meningkatkan ridership kereta yang didasari oleh 3 faktor yaitu ketepatan waktu, kenyamanan dan aksesibilitas dari dan menuju stasiun. Transit Oriented Development (TOD) adalah konsep kota yang berorientasi transit yang mendorong masyarakatnya untuk lebih memilih kendaraan umum. Namun pembangunan kawasan TOD di Jakarta saat ini masih berpusat pada pembangunan hunian dekat stasiun. Hal itu menyebabkan peralihan esensi TOD menjadi TAD (Transit Adjacent Development) yaitu kawasan yang berdekatan namun tidak menimbulkan kegiatan transit. Campuran tata guna lahan adalah hal esensial di kawasan TOD karena keanekaragaman fungsi bangunan akan memengaruhi kegiatan transit masyarakatnya. Untuk memaksimalkan fungsi TOD, dibutuhkan informasi ridership per fungsi bangunan terhadap pemilihan moda transportasi. Fungsi bangunan yang ditinjau dalam penelitian ini adalah residensial dan perkantoran dan moda transportasi yang ditinjau adalah kereta, bus, dan kendaraan pribadi. Nilai ridership yang didapat akan berpengaruh terhadap perencanaan kawasan TOD. Kemudian, diperlukan juga strategi pengembangan untuk meningkatkan nilai ridership kereta agar tujuan dari kawasan tersebut tercapai dan memaksimalkan fungsi kawasan TOD. Dibutuhkan teknik pengumpulan data berupa survei dan studi kasus dalam literatur dan benchmarking untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan yang nantinya akan diolah secara matematis dan naratif untuk mencapai tujuan dari penelitian ini. Dari hasil pengolahan data, didapatkan bahwa nilai ridership moda transportasi untuk kawasan residensial adalah 47.1% untuk kereta, 11.8% untuk bus dan 41.2% untuk kendaraan pribadi dan untuk kawasan perkantoran adalah 43.8% untuk kereta, 18.8% untuk bus dan 37.5% untuk transportasi pribadi. Dari hasil survei dan studi literatur didapatkan rekomendasi sistem perkeretaapian untuk meningkatkan ridership kereta yang didasari oleh 3 faktor yaitu ketepatan waktu, kenyamanan dan aksesibilitas dari dan menuju stasiun.

<hr>

Transit Oriented Development (TOD) is a transit-oriented city concept that encourages people to use public transportation. However, the development of the TOD area in Jakarta is currently still centered on the construction of residential buildings near the station. This causes the transition of the essence of TOD to TAD (Transit Adjacent Development), which is an area that is close together but does not cause transit activities. Mixed land use is essential in the TOD area because the diversity of building functions will affect the transit activities of the community. To maximize the TOD function, an information of the transportation mode choice is needed for each building. The building functions reviewed in this study are residential and office buildings and the modes of transportation reviewed are trains, buses and private vehicles. The ridership value obtained will affect the TOD area planning. Then, development strategies are also needed to increase the train ridership value so that the objectives of the area are achieved and maximize the function of the TOD area. Data collection techniques are needed in the form of surveys and case studies in the literature and benchmarking to obtain the required information which will be processed mathematically and narratively to achieve the objectives of this research. From the results of data processing, it was found that the ridership value of the mode of transportation for residential areas is 47.1% for trains, 11.8% for buses and 41.2% for private vehicles and for office areas is 43.8% for trains, 18.8% for buses and 37.5% for private transportation. From the survei results and literature studies, it is found that the railroad system recommendation to improve train ridership is based on 3 factors: punctuality, comfort and accessibility of station access and egress.<hr>