

Manifestasi Prinsip Kota Kompak pada Kawasan TOD Dukuh Atas, Jakarta

Susanti Widiastuti^{1*}, Meyriana Kesuma¹, Judah Yosia Wanjoyo¹

¹Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Tarumanagara Jakarta, Indonesia¹

email: swidiastuti@ft.untar.ac.id

ABSTRAK

Pengembangan kawasan berorientasi transit (*Transit-Oriented Development* atau TOD) merupakan strategi perencanaan perkotaan yang bertujuan terwujudnya kota yang berkelanjutan, efisien, dan kompak melalui integrasi antara sistem transportasi publik serta pemanfaatan ruang. Kawasan TOD Dukuh Atas di Jakarta menjadi salah satu contoh implementasi TOD berskala metropolitan yang direncanakan sebagai simpul integrasi berbagai moda transportasi sekaligus pusat aktivitas perkotaan dengan intensitas tinggi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis manifestasi prinsip kota kompak pada kawasan TOD Dukuh Atas melalui identifikasi karakter kawasan berdasarkan empat aspek utama perencanaan kawasan transit, yaitu intensifikasi, pengembangan fungsi campuran, aksesibilitas transit, dan konektivitas. Penelitian menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan memanfaatkan analisis spasial, observasi lapangan, studi dokumentasi, dan telaah regulasi tata ruang yang berlaku. Temuan studi menunjukkan bahwa TOD Dukuh Atas telah merepresentasikan prinsip kota kompak secara kuat pada aspek aksesibilitas transit dan intensifikasi kawasan. Namun, manifestasi prinsip kota kompak belum sepenuhnya merata karena campuran fungsi masih didominasi aktivitas komersial, sementara kualitas konektivitas dan aksesibilitas pejalan kaki belum tersebar secara konsisten pada seluruh segmen kawasan. Regulasi tata ruang berperan penting sebagai instrumen normatif untuk mengarahkan aspek tersebut, namun implementasi di lapangan masih belum sepenuhnya dapat diwujudkan.

Kata kunci: *Transit-Oriented Development* (TOD), kota kompak, Dukuh Atas, tata ruang, intensifikasi, fungsi campuran, aksesibilitas transit, konektivitas.

ABSTRACT

Transit-Oriented Development (TOD) is an urban planning strategy that aims to create a sustainable, efficient, and compact city through the integration of public transportation systems and spatial utilization. The Dukuh Atas TOD area in Jakarta is an example of a metropolitan-scale TOD implementation planned as a hub for integrating various transportation modes and a center for high-intensity urban activities. This study aims to analyze the manifestation of compact city principles in the Dukuh Atas TOD area by identifying the area's characteristics based on four main aspects of transit area planning: intensification, mixed-use development, transit accessibility, and connectivity. The study uses a qualitative descriptive approach utilizing spatial analysis, field observations, documentation studies, and a review of applicable spatial planning regulations. The study findings indicate that the Dukuh Atas TOD has strongly represented the compact city principles in the aspects of transit accessibility and area intensification. However, the manifestation of the compact city principles is not yet fully evenly distributed because the mix of functions is still dominated by commercial activities, while the quality of connectivity and pedestrian accessibility has not been consistently distributed across all segments of the area. Spatial planning regulation plays a crucial role as a normative instrument to guide these aspects, but its implementation on the ground has yet to be fully realized.

Keywords: *Transit-Oriented Development (TOD), compact city, Dukuh Atas, spatial planning, intensification, mixed-use development, transit accessibility, connectivity.*

PENDAHULUAN

Pertumbuhan kota di negara berkembang, termasuk Indonesia, dalam beberapa dekade terakhir menunjukkan kecenderungan ekspansi spasial yang tidak terkendali. Fenomena *urban sprawl* ditandai oleh penyebaran kawasan permukiman dan aktivitas perkotaan ke wilayah pinggiran dengan kepadatan rendah, ketergantungan tinggi pada kendaraan pribadi, serta meningkatnya konsumsi lahan perkotaan. Pola pertumbuhan seperti ini tidak hanya menimbulkan inefisiensi sistem transportasi dan infrastruktur, tetapi juga memperlemah struktur ruang kota secara keseluruhan. Berbagai studi perencanaan kota menegaskan bahwa pendekatan pengendalian pertumbuhan berbasis zonasi konvensional sering kali tidak cukup efektif dalam menghadapi dinamika pertumbuhan kota yang kompleks dan terfragmentasi [3].

Kota kompak (*compact city*) merupakan bentuk pembangunan perkotaan yang dicirikan oleh kepadatan tinggi, penggunaan lahan campuran, aksesibilitas yang baik, serta dukungan transportasi publik yang terintegrasi sehingga mampu meningkatkan efisiensi penggunaan lahan dan mengurangi ekspansi perkotaan [1], [3]. Kota kompak merupakan kota yang hemat energi dan mengurangi polusi karena kedekatan hunian dengan tempat aktivitas sehingga dapat dicapai dengan berjalan kaki, bersepeda, atau menggunakan transportasi umum [10], [3], [4]. Andres Duany dan Elizabeth-Zyberk merupakan pelopor gerakan kota kompak di Amerika karena adanya kritik sosial terhadap aturan zonasi dan perluasan kota ke daerah pinggiran. Kota-kota dikaitkan erat dengan pengembangan berorientasi transit dan kota neotradisional. Dalam konteks tersebut, konsep *Transit-Oriented Development* (TOD) muncul sebagai salah satu pendekatan yang menjanjikan untuk mendukung pembentukan kota yang lebih terstruktur, efisien, dan berkelanjutan. Pengembangan berorientasi transit atau TOD bercita-cita untuk mendorong pertumbuhan berkepadatan tinggi dan penggunaan lahan campuran di sekitar stasiun angkutan massal melalui penataan ulang bentuk perkotaan yang semula berorientasi pada kendaraan pribadi, mengintegrasikan infrastruktur transit ke dalam lingkungan sekitarnya, serta mendorong pergeseran moda dari mobil pribadi menuju berjalan kaki, bersepeda, dan transportasi umum [4], [5], [13]. Meskipun TOD telah diadvokasi secara internasional dalam berbagai konteks perkotaan untuk mewujudkan mobilitas berkelanjutan, vitalitas ekonomi, dan revitalisasi komunitas, konsep ini juga perlu dipahami bukan sekadar sebagai strategi peningkatan *ridership*, melainkan sebagai pendekatan yang memungkinkan konsentrasi aktivitas perkotaan pada kawasan yang terlayani transit [5], [13]. Dengan demikian, perjalanan perkotaan dapat bergeser dari ketergantungan pada kendaraan pribadi menuju penggunaan transit, berjalan kaki, dan bersepeda [5].

Konsep TOD mula-mula dirumuskan secara normatif oleh Calthorpe melalui gagasan pengembangan kawasan yang berorientasi pada transit, komunitas, kepadatan, dan kedekatan fungsi perkotaan [4]. Gagasan ini kemudian diperluas dalam berbagai studi transportasi dan

tata guna lahan yang menekankan pentingnya integrasi antara sistem transit, bentuk kota, kepadatan, keragaman fungsi, dan desain lingkungan terbangun [5], [6], [7]. TOD diposisikan bukan hanya sebagai strategi pengembangan kawasan di sekitar simpul transportasi, tetapi juga sebagai instrumen untuk membentuk struktur kota yang lebih kompak dan efisien [11], [27]. Pendekatan ini kemudian diperkuat dalam diskursus *compact city* yang melihat konsentrasi fungsi, intensifikasi lahan, dan keterhubungan transportasi sebagai mekanisme penting dalam pengendalian ekspansi kota secara horizontal [11]. Namun demikian, praktik implementasi TOD di banyak kota, termasuk di Indonesia, sering menunjukkan kecenderungan yang berbeda dari kerangka teoretis tersebut. TOD kerap diwujudkan sebagai proyek infrastruktur transportasi atau pengembangan properti berorientasi transit, dengan penekanan utama pada peningkatan aksesibilitas dan nilai ekonomi lahan di sekitar stasiun [2], [13], [15]. Dalam praktiknya, TOD sering diperlakukan sebagai intervensi kawasan yang bersifat lokal, sehingga keterkaitannya dengan pembentukan struktur kota yang lebih kompak belum selalu terlihat secara jelas. Kondisi ini menunjukkan bahwa keberhasilan TOD tidak cukup dipahami hanya dari keberadaan simpul transit atau intensitas pembangunan, tetapi juga dari sejauh mana kawasan tersebut mampu menghadirkan kepadatan, campuran fungsi, aksesibilitas, dan konektivitas yang mendukung kehidupan perkotaan yang lebih terintegrasi [6], [9], [20].

Transit-Oriented Development (TOD) secara teoritis memiliki keterkaitan yang erat dengan konsep kota kompak (*compact city*). TOD dapat dipahami sebagai bentuk operasional dari prinsip kota kompak pada skala kawasan karena mendorong konsentrasi pembangunan dan aktivitas perkotaan di sekitar simpul transportasi massal melalui intensifikasi pemanfaatan lahan, pengembangan fungsi campuran, peningkatan aksesibilitas transit, dan penguatan konektivitas pejalan kaki [1], [3]. Dengan mengarahkan pertumbuhan ke lokasi yang telah dilayani transportasi publik, TOD berperan dalam mengurangi ekspansi kota yang tidak terkendali (*urban sprawl*), meningkatkan efisiensi penggunaan lahan, serta memperkuat struktur ruang kota yang lebih terpusat dan berkelanjutan. Oleh karena itu, empat aspek utama TOD, yaitu intensifikasi, fungsi campuran, aksesibilitas transit, dan konektivitas, dapat digunakan sebagai instrumen analitis untuk membaca manifestasi prinsip kota kompak pada suatu kawasan.

Dalam konteks Jakarta, Dukuh Atas merupakan salah satu kawasan TOD yang paling strategis untuk ditelaah. Kawasan ini berkembang sebagai simpul integrasi berbagai moda transportasi massal dan menempati posisi penting dalam struktur aktivitas perkotaan [12], [23]. Sebagai kawasan dengan intensitas pembangunan tinggi, fungsi campuran, dan aksesibilitas transit yang kuat, Dukuh Atas memiliki potensi besar untuk dibaca dalam kerangka prinsip kota kompak [2], [14], [18]. Kawasan ini tidak hanya berfungsi sebagai titik perpindahan moda, tetapi juga sebagai ruang yang mempertemukan aktivitas bekerja, bergerak, dan berinteraksi dalam satu kawasan yang relatif terkonsentrasi [9], [20], [28].

Meskipun literatur telah lama menempatkan *Transit-Oriented Development* (TOD) sebagai salah satu mekanisme yang mendukung pembentukan kota kompak [29], kajian pada konteks Indonesia masih lebih banyak menekankan TOD sebagai simpul integrasi transportasi atau proyek pengembangan kawasan [14], [17], [18], [25]. Sebagian besar penelitian masih mengevaluasi keberhasilan TOD dari perspektif transportasi, seperti peningkatan ridership, integrasi antarmoda, aksesibilitas transit, dan perubahan perilaku perjalanan. Kajian mengenai TOD dalam konteks Indonesia cenderung berfokus pada tingkat kesesuaian kawasan terhadap standar TOD, kualitas akses pejalan kaki, peningkatan nilai lahan, maupun dampak ekonomi kawasan di sekitar stasiun. Pendekatan tersebut penting untuk memahami kinerja kawasan transit, namun belum sepenuhnya mampu menjelaskan bagaimana TOD berkontribusi terhadap pembentukan struktur kota yang lebih kompak melalui konsentrasi aktivitas, intensifikasi pemanfaatan lahan, pengembangan. Masih terbatas penelitian yang menelaah bagaimana prinsip kota kompak benar-benar termanifestasi pada level kawasan, khususnya dalam hubungan antara kepadatan, campuran fungsi, aksesibilitas transit, dan konektivitas pedestrian [9], [20]. Dukuh Atas penting dikaji karena berkembang sebagai kawasan TOD paling intensif di Jakarta, namun belum sepenuhnya jelas sejauh mana intensifikasi tersebut telah mewujudkan kota kompak yang utuh, terhubung, dan inklusif [2], [23], [29].

Penelitian ini penting dilakukan untuk mengevaluasi sejauh mana regulasi dan implementasi TOD Dukuh Atas telah mendorong efisiensi pemanfaatan lahan, pengurangan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, peningkatan kualitas akses pejalan kaki, dan penguatan struktur ruang pusat kota. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah daerah, perencana kota, operator transportasi, dan pengembang kawasan dalam menyempurnakan kebijakan serta praktik penataan TOD agar tidak hanya berorientasi pada transportasi, tetapi juga berkontribusi nyata terhadap pembentukan kota kompak yang berkelanjutan.

Penelitian ini berupaya memahami bagaimana prinsip kota kompak menurut teori perencanaan telah termanifestasi pada kawasan TOD Dukuh Atas. Penetapan kawasan Dukuh Atas sebagai kawasan Pembangunan yang direncanakan berbasis TOD pada dokumen tata ruang (Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 107 Tahun 2020 tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Dukuh Atas) telah mendorong pembangunannya yang pesat hingga saat ini.

Studi ini akan menjawab pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimana karakter kawasan TOD Dukuh atas ditinjau dari empat aspek prinsip perencanaan TOD area yaitu intensifikasi, pengembangan fungsi campuran, aksesibilitas transit, dan konektivitas pada kawasan TOD Dukuh Atas?

2. Bagaimana regulasi tata ruang mendorong implementasi prinsip tersebut dalam mewujudkan prinsip kota kompak di kawasan TOD Dukuh Atas?

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis manifestasi prinsip kota kompak yang diatur pada perencanaan tata ruang DKI Jakarta pada kawasan TOD Dukuh Atas, Jakarta. Fokus analisis diarahkan pada variabel prinsip perencanaan Kawasan TOD. Aspek yang diteliti adalah intensifikasi, pengembangan fungsi campuran, aksesibilitas transit, dan konektivitas. Penelitian ini diharapkan berkontribusi pada kajian perencanaan kota dengan menunjukkan bagaimana prinsip kota kompak dimanifestasikan dalam praktik kawasan TOD di Jakarta, khususnya pada kasus Dukuh Atas.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif-deskriptif dengan metode studi kasus pada kawasan TOD Dukuh Atas, Jakarta. Pendekatan ini dipilih karena penelitian tidak diarahkan untuk menguji hubungan kausal secara kuantitatif, melainkan untuk memahami bagaimana prinsip kota kompak dimanifestasikan pada satu kawasan TOD yang memiliki posisi strategis dalam struktur perkotaan Jakarta. Studi kasus dipandang sesuai untuk menelaah fenomena spasial dan perencanaan secara mendalam dalam konteks nyata kawasan, terutama ketika fokus penelitian terletak pada karakter kawasan, implementasi, dan keterbatasannya [30]. Pilihan metodologis ini juga sejalan dengan pendekatan penelitian kualitatif-deskriptif yang memungkinkan peneliti membaca fenomena perencanaan, kebijakan, dan manifestasi spasial kawasan secara kontekstual melalui analisis dokumen dan sintesis literatur [8].

Penelitian ini menggunakan studi kasus tunggal pada kawasan TOD Dukuh Atas, Jakarta. Pemilihan kawasan ini didasarkan pada posisinya sebagai salah satu simpul transit utama di Jakarta dengan tingkat integrasi moda yang tinggi, intensitas pembangunan yang menonjol, serta fungsi strategis sebagai pusat konsentrasi aktivitas perkotaan [12], [23]. Dalam naskah ini, Dukuh Atas diposisikan sebagai kawasan dengan orientasi pertumbuhan vertikal yang intensif dan sebagai simpul yang berpotensi mengarahkan konsentrasi aktivitas pada skala kota [2], [18], [23]. Dalam penelitian ini, variabel intensifikasi, fungsi campuran, aksesibilitas transit, dan konektivitas dipilih karena merepresentasikan karakteristik utama kota kompak yang diwujudkan melalui pendekatan TOD, sehingga prinsip-prinsip TOD digunakan sebagai perangkat analisis untuk mengevaluasi manifestasi kota kompak pada kawasan Dukuh Atas. Dengan demikian, prinsip-prinsip TOD dalam penelitian ini tidak diposisikan sebagai tujuan akhir analisis, tetapi sebagai instrumen untuk mengevaluasi manifestasi prinsip kota kompak pada kawasan TOD Dukuh Atas.

Data penelitian berupa data sekunder yang diperoleh melalui studi dokumen, studi literatur, dan sintesis hasil kajian terdahulu. Dokumen yang dianalisis meliputi Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang

Wilayah Perencanaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 107 Tahun 2020 tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Dukuh Atas, serta dokumen kebijakan lain yang relevan. Literatur akademik digunakan untuk membangun kerangka konseptual TOD dan kota kompak, sedangkan studi terdahulu mengenai Dukuh Atas digunakan sebagai bahan pembanding awal terhadap kondisi implementasi, antara lain terkait kesesuaian prinsip TOD, perkembangan harga lahan dan pendekatan desain dan strategi yang selama ini dilakukan. Analisis dilakukan secara deskriptif-kualitatif dengan menggunakan empat variabel analisis, yaitu intensifikasi kawasan, campuran fungsi lahan, aksesibilitas transit, dan konektivitas pejalan kaki. Tahapan analisis meliputi: (1) Identifikasi arahan normatif dalam RDTR dan PRK Dukuh Atas; (2) Pembacaan karakter kawasan berdasarkan indikator TOD dan kota kompak; (3) Perbandingan terbatas dengan temuan empiris sekunder dari studi terdahulu; dan (4) Interpretasi keterbatasan implementasi pada tingkat kawasan. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya membaca dokumen perencanaan, tetapi juga menempatkan dokumen tersebut dalam dialog dengan temuan empiris yang telah dipublikasikan sebelumnya. Pendekatan ini sesuai dengan penggunaan studi kasus dan analisis dokumen dalam penelitian kualitatif untuk membaca praktik perencanaan dan manifestasi spasial Kawasan [8].

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengadopsi konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang diintegrasikan ke dalam regulasi tata ruang khususnya Pergub DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dan Pergub DKI Jakarta Nomor 107 Tahun 2020 tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Dukuh Atas, serta dokumen kebijakan lain yang relevan. Regulasi ini mengarahkan bagaimana Kawasan TOD ini dibangun sehingga dapat dilakukan penataan kembali struktur ruang kota melalui pengembangan Kawasan campuran, pengembangan intensifikasi pemanfaatan lahan di sekitar simpul transportasi massal serta desain ruang kota yang mendukung kemudahan dan kenyamanan pejalan kaki dan sepeda.

Sintesis Hasil Kajian Terdahulu

Hasil kajian terhadap dokumen resmi, studi konsultan, dan informasi implementasi menunjukkan bahwa TOD Dukuh Atas telah memiliki landasan kebijakan yang cukup kuat untuk mendukung prinsip kota kompak. Pergub No. 67 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit telah memberikan kerangka umum penyelenggaraan kawasan berorientasi transit di DKI Jakarta, sedangkan Pergub No. 107 Tahun 2020 berfungsi secara khusus mengatur Panduan Rancang Kota kawasan TOD Dukuh Atas. Pergub No. 31 Tahun

2022 memperkuat posisi TOD dalam sistem pengendalian tata ruang melalui RDTR DKI Jakarta.

Dari aspek intensifikasi, dokumen-dokumen tersebut menunjukkan bahwa Dukuh Atas diarahkan sebagai kawasan berkepadatan tinggi yang memanfaatkan kedekatan dengan simpul transportasi massal. Dari aspek fungsi campuran, kawasan ini diarahkan untuk menggabungkan fungsi komersial, perkantoran, hunian, fasilitas publik, dan ruang aktif pada lantai dasar. Dari aspek aksesibilitas transit, Dukuh Atas diposisikan sebagai simpul integrasi moda utama di Jakarta. Sementara itu, dari aspek konektivitas kawasan, dokumen PRK dan studi konsultan menekankan pentingnya jalur pedestrian, akses tembus antar-persil, koneksi layang, koneksi bawah tanah, dan integrasi antarmoda.

Namun, kajian dokumen juga menunjukkan adanya tantangan. ITDP Indonesia menunjukkan bahwa ruang parkir masih mengambil porsi signifikan di kawasan Dukuh Atas, sehingga prinsip kota kompak belum sepenuhnya tercapai. Selain itu, studi JICA menekankan bahwa efektivitas Dukuh Atas sebagai transport hub sangat bergantung pada kualitas sirkulasi, perpindahan yang mudah, integrasi pejalan kaki, dan hubungan antara simpul transportasi dengan pengembangan kawasan di sekitarnya. Dengan demikian, TOD Dukuh Atas telah memiliki dasar normatif yang kuat, tetapi keberhasilannya sebagai manifestasi kota kompak masih perlu diuji melalui observasi lapangan, audit kemudahan pejalan kaki, analisis pemanfaatan lahan aktual, serta kajian terhadap aktor dan kepemilikan lahan.

Tabel 1. Kajian Kebijakan Terkait Perencanaan Kawasan TOD

Dokumen/ Sumber Kajian	Intensitas Kawasan	Fungsi Campuran	Aksesibilitas	Konektivitas
Pergub DKI Jakarta No. 67 Tahun 2019	Pemanfaatan ruang yang lebih intensif di sekitar simpul angkutan massal	Peranan tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi, tetapi juga sebagai kawasan kegiatan perkotaan	Visi integrasi angkutan umum massal sebagai prinsip utama pengembangan kawasan	Arahan integrasi ruang, jaringan pejalan kaki, dan hubungan antarmoda telah ditekankan untuk diimplementasikan
Pergub DKI Jakarta No. 107 Tahun 2020 tentang PRK Dukuh Atas	Pemanfaatan ruang melalui ketentuan zonasi, KDB, KLB, ketinggian bangunan, dan ketentuan khusus pada kawasan transit didorong efisien	Mengarahkan zonasi dan kegiatan yang memungkinkan pengembangan campuran beragam fungsi pada kawasan strategis	Mengintegrasikan pengembangan ruang kota dengan jaringan transportasi publik dan kawasan berorientasi transit	Pengembangan kawasan transit terhubung dengan struktur ruang kota yang lebih luas

JICA, <i>Jakarta Integrated Urban Transport Hub Development: Final Report</i>	Mengidentifikasi potensi peningkatan intensitas kawasan Dukuh Atas posisinya sebagai simpul transportasi strategis pusat kota	Mengidentifikasi adanya peluang pengembangan kawasan sekitar stasiun sebagai pusat kegiatan urban, bukan hanya area perpindahan moda	Dukuh Atas sebagai model urban transport hub yang menghubungkan jaringan rel, BRT, MRT, dan akses bandara	Menekankan perlunya sirkulasi transfer, ruang pejalan kaki, dan penghubung antarmoda
ITDP Indonesia, <i>Pedoman Reformasi Parkir Jakarta</i>	Identifikasi sebagian ruang kawasan TOD masih digunakan untuk parkir, sehingga intensifikasi ruang belum sepenuhnya mendukung aktivitas manusia	Dominasi ruang parkir menunjukkan masih adanya fungsi yang kurang sejalan dengan prinsip kawasan campuran yang aktif dan ramah pejalan kaki	Melihat dominasi ruang parkir, dan belum terkoneksi dengan bus stop ruang kegiatan.	Perlunya perbaikan kualitas ruang jalan, pedestrian, dan akses ke transit
MRT Jakarta / MITJ, informasi pengembangan Transport Hub Dukuh Atas	Menerangkan fungsi Transport Hub untuk meningkatkan intensifikasi fungsi bangunan di sekitar simpul transit	Gedung Transport Hub direncanakan dengan menggabungkan fungsi transit, ritel, perkantoran, hotel, dan fasilitas pendukung	Memperkuat Dukuh Atas sebagai pusat interkoneksi pengguna transportasi public, meningkatkan kualitas pejalan kaki	Menyediakan titik temu antarmoda dan hubungan antara transit dengan fungsi bangunan sekitar untuk memperluas konektivitas

Beberapa studi sebelumnya menunjukkan bahwa Dukuh Atas telah lama dibaca sebagai kawasan penting untuk pengembangan TOD, tetapi capaian implementasinya belum seragam pada seluruh dimensi kota kompak. Humaira dkk,[17] menekankan perlunya penataan ruang berorientasi transit di Dukuh Atas, sedangkan Dwiputra dkk. [18] menunjukkan bahwa kenyamanan pejalan kaki dan pesepeda masih menjadi isu penting walaupun kawasan ini berada di pusat kota dan telah didukung regulasi PRK. Temuan ini sejalan dengan pembacaan dalam penelitian ini bahwa aksesibilitas transit relatif kuat, tetapi kualitas konektivitas pejalan kaki belum merata.

Kajian lain memperlihatkan bahwa TOD Dukuh Atas juga berkaitan dengan dinamika ekonomi lahan. Br Hutabarat dkk. [19] menemukan adanya peningkatan harga lahan dan bangunan secara akumulatif pada periode 2018-2023 di sekitar kawasan TOD Dukuh Atas, dengan kedekatan terhadap kawasan TOD berhubungan dengan besaran manfaat yang diperoleh. Mardana [20] juga menempatkan Dukuh Atas sebagai kasus penting untuk menilai kesesuaian penerapan konsep TOD terhadap RDTR. Pada periode 2015–2018, harga lahan di kawasan TOD Dukuh Atas menunjukkan peningkatan, baik secara keseluruhan zona tanah

maupun rata-rata harga lahannya. Rata-rata harga lahan naik dari Rp41.767.400 per meter persegi pada tahun 2015 menjadi Rp59.943.450 per meter persegi pada tahun 2018. Kondisi serupa juga terjadi di kawasan TOD Harmoni, yang memiliki karakter pembanding dari sisi guna lahan dan dukungan intermoda. Pada periode yang sama, rata-rata harga lahan di kawasan ini meningkat dari Rp18.609.394 per meter persegi pada tahun 2015 menjadi Rp23.381.973 per meter persegi pada tahun 2018. Namun, kenaikan harga lahan di TOD Harmoni relatif lebih rendah dibandingkan dengan peningkatan yang terjadi di TOD Dukuh Atas [21].

Tabel 2. Studi Terdahulu mengenai Transit Area Dukuh Atas

Peneliti	Temuan	Gap Studi
Maudina, Agustin, dan Waluyo (2020)	Dukuh Atas memiliki akses transit yang sangat kuat sebagai kawasan <i>interchange</i> , namun belum dapat dikategorikan sebagai kawasan TOD.	Belum menjelaskan sejauh mana prinsip-prinsip TOD terwujud secara spasial
Khairunnisa, Gandarum, dan Lahji. (2020).	Dukuh Atas belum mencapai skor minimum TOD menurut standar ITDP, kelemahan pada aspek pejalan kaki, pengguna sepeda, densitas.	Belum mengidentifikasi bagaimana prinsip-prinsip TOD tersebut termanifestasi secara fisik dan spasial secara lebih utuh.
Hutabarat dkk. (2024)	TOD Dukuh Atas meningkatkan nilai lahan, Manfaat ekonomi terbesar diterima kawasan yang dekat dengan pusat TOD dan koridor utama.	Belum mengaitkan perubahan nilai lahan dengan pencapaian prinsip TOD.
Fatmawati dan Purnomo (2025)	Kualitas TOD dipengaruhi oleh hubungan antara simpul transit, waktu tempuh berjalan kaki, dan distribusi fungsi lahan di sekitarnya	Belum mengevaluasi keterkaitan antara aspek keseluruhan
Mulyadi, A.M (2020)	Walkability kawasan relatif baik, tetapi fasilitas pendukung pejalan kaki masih belum optimal.	Fokus hanya pada kualitas pedestrian, belum menghubungkan <i>walkability</i> dengan prinsip TOD lainnya
Napitupulu dan Rudiarto (2025)	Pengembangan TOD meningkatkan kualitas berjalan kaki pada beberapa area,	Belum membahas hubungan antara peningkatan <i>walkability</i> dan prinsip TOD lainnya.
Sambada A.C. (2024)	Kualitas fisik jalur pedestrian berpengaruh signifikan terhadap kenyamanan pengguna	Fokus hanya pada kualitas pedestrian, belum menghubungkan <i>walkability</i> dengan prinsip TOD lainnya

Temuan-temuan tersebut memberikan dasar penting untuk memahami kinerja kawasan transit, namun belum secara khusus menjelaskan bagaimana berbagai aspek tersebut saling membentuk manifestasi prinsip kota kompak pada skala kawasan. Dengan demikian, penelitian ini mengambil posisi berbeda dengan studi sebelumnya. Membaca TOD Dukuh

Atas bukan hanya sebagai simpul transportasi, melainkan sebagai instrumen pembentukan kota kompak melalui keterkaitan antara intensifikasi, fungsi campuran, aksesibilitas transit, dan konektivitas. Posisi ini menjadi kontribusi utama penelitian dalam mengisi kesenjangan kajian sebelumnya, terutama dalam konteks implementasi TOD di Jakarta.

TOD Dukuh Atas sebagai Kawasan Transit Strategis dalam Struktur Ruang Jakarta

Pembahasan pada bagian ini disusun berdasarkan empat aspek yang menjadi penghubung antara konsep TOD dan kota kompak, yaitu intensifikasi, pengembangan fungsi campuran, aksesibilitas transit, dan konektivitas. Keempat aspek tersebut digunakan untuk membaca apakah pengembangan TOD Dukuh Atas telah bergerak melampaui fungsi sebagai simpul transportasi menuju pembentukan kawasan pusat kota yang lebih padat, beragam fungsi, mudah diakses, dan terhubung. Dengan demikian, analisis tidak hanya menilai keberadaan fasilitas transit atau integrasi moda, tetapi juga menilai kontribusi TOD terhadap pembentukan struktur kawasan yang lebih kompak.

Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022, tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta mengarahkan Kawasan Dukuh Atas sebagai posisi strategis dalam struktur ruang DKI Jakarta sebagai simpul integrasi transportasi massal yang menjadi prioritas pengembangan Transit Oriented Development (TOD) [10]. Dukuh Atas ditetapkan sebagai hub transit utama berskala internasional yang mempertemukan lima moda transportasi sekaligus, menjadikannya orientasi pertumbuhan vertikal paling intensif di pusat kota [10], [11]. Posisinya sebagai simpul moda Trans Jakarta, LRT dan MRT serta mendukung mobilitas ke Bandara Internasional Soekarno Hatta, Kereta Cepat Jakarta Bandung [10], [11]. Posisi ini menempatkan TOD Dukuh Atas tidak hanya sebagai kawasan pengembangan berbasis transit, tetapi sebagai simpul yang berpotensi mengarahkan konsentrasi aktivitas dan intensifikasi ruang pada skala kota [10], [11]. TOD Dukuh Atas berlokasi di sekitar pusat kegiatan primer seperti pusat kegiatan Pemerintahan Skala Nasional, Perdagangan dan Jasa skala Regional [10].

Secara normatif, instrumen perencanaan secara lebih terinci dikawasan dituangkan melalui dokumen Panduan Rancang Kota (PRK) yang mengatur detail intensitas pemanfaatan ruang secara spesifik dan berbeda dari wilayah non-transit [11]. Kebijakan ini tidak hanya berfokus pada pembangunan infrastruktur fisik, tetapi juga menggunakan instrumen kebijakan berupa regulasi zonasi khusus yang memungkinkan adanya fleksibilitas fungsi lahan [28]. Melalui penetapan radius kawasan TOD sejauh 400 hingga 800-meter dari stasiun, pemerintah daerah menerapkan kebijakan yang mewajibkan adanya integrasi antara ruang publik, fungsi bangunan, dan aksesibilitas pejalan kaki guna menciptakan kawasan yang kompak dan manusiawi [10], [11]. Hasil telaah menunjukkan bahwa secara konseptual

TOD memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan prinsip kota kompak. Kota kompak pada dasarnya ditandai oleh konsentrasi kegiatan, kepadatan yang relatif tinggi, pencampuran fungsi ruang, pengurangan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, serta penguatan aksesibilitas melalui sistem transportasi publik [29], [30]. Dalam kerangka ini, TOD dapat dipahami sebagai bentuk operasional dari prinsip kota kompak pada skala kawasan dan koridor. TOD memungkinkan pertumbuhan kota diarahkan ke lokasi-lokasi yang telah memiliki dukungan infrastruktur angkutan massal, sehingga intensifikasi tidak menyebar secara acak, melainkan terkonsentrasi pada simpul strategis [31].

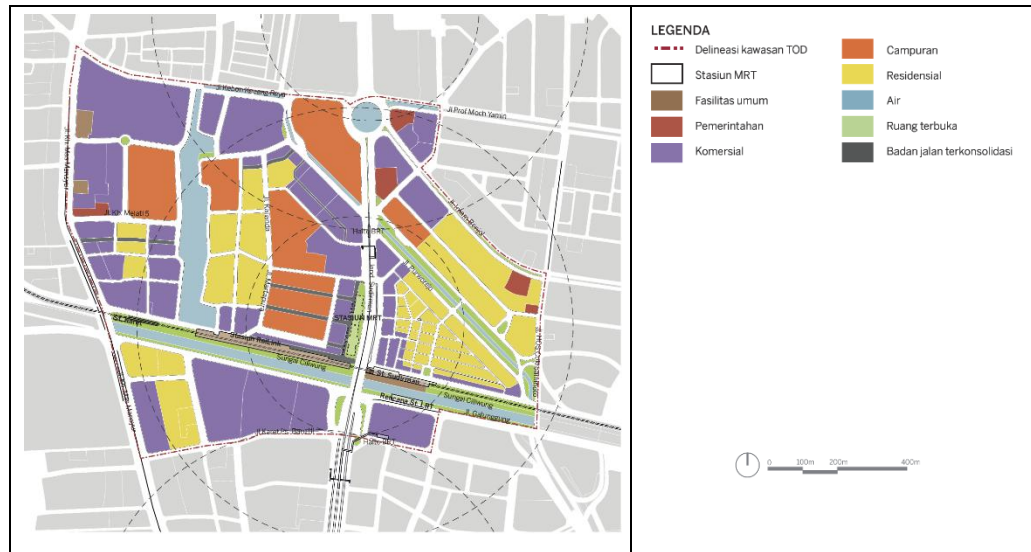
Dari perspektif ini, manifestasi kota kompak dalam TOD tampak pada beberapa aspek utama. Pertama, kepadatan di sekitar stasiun menjadi instrumen untuk mengoptimalkan penggunaan lahan dan memperkuat basis penumpang angkutan massal [29]. Kedua, campuran guna lahan memungkinkan berbagai aktivitas hunian, pekerjaan, perdagangan, dan layanan berada dalam jarak yang lebih dekat sehingga kebutuhan perjalanan bermotor dapat dikurangi [29]. Ketiga, kemudahan berjalan kaki dan konektivitas ruang publik memperkuat mobilitas non-motorized sebagai pelengkap utama sistem transit [30]. Keempat, TOD mendorong terbentuknya pola perkembangan perkotaan yang lebih terarah, karena pertumbuhan dipusatkan pada koridor transit dibandingkan terus meluas ke pinggiran [31], [32].

Dengan demikian, TOD tidak hanya relevan dalam diskursus transportasi, tetapi juga dalam teori struktur ruang kota. Sejalan dengan sintesis referensi yang telah disusun, TOD efektif sebagai instrumen kota kompak bila dipahami sebagai mekanisme struktural untuk mengelola densitas, aksesibilitas, dan konsentrasi kegiatan, bukan hanya sebagai proyek desain kawasan stasiun [28], [32]. Literatur yang dirangkum dalam referensi penelitian TOD juga menegaskan bahwa TOD berfungsi untuk mengendalikan arah pertumbuhan, mencegah sprawl, dan memperkuat struktur kota yang lebih terpusat [32], [33]. Namun, penting dicatat bahwa hubungan TOD dan kota kompak bersifat potensial, bukan otomatis. Artinya, kehadiran transit dan pembangunan di sekitar stasiun memang menciptakan prasyarat menuju kota kompak, tetapi hasil akhirnya sangat bergantung pada bagaimana kepadatan, campuran fungsi, desain pejalan kaki, serta kebijakan tata ruang diintegrasikan [28], [30], [32].

Aspek intensifikasi dan Fungsi Campuran: TOD Dukuh Atas sebagai konsentrasi pertumbuhan di pusat kota

Implementasi kebijakan intensifikasi sesuai dengan Pergub DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 dan tentang RDTR Jakarta dan Pergub DKI Jakarta Nomor 107 Tahun 2020 tentang PRK Dukuh Atas bertujuan untuk menciptakan efek yang signifikan agar pembangunan kembali terpusat pada koridor transportasi massal, sehingga mampu menekan laju konversi lahan di pinggiran kota [10], [11]. Dalam regulasi ini, instrumen intensifikasi seperti kenaikan ambang batas Koefisien Lantai Bangunan (KLB) diberikan sebagai

kompensasi bagi pemilik lahan atau pengembang yang mampu mengintegrasikan propertinya dengan sistem transportasi massal [10], [11]. Dengan demikian, gambaran umum kebijakan di kedua kawasan ini menunjukkan pergeseran paradigma perencanaan Jakarta, dari pertumbuhan yang bersifat horizontal dan terpecah menjadi pertumbuhan vertikal yang terintegrasi dan terkendali [10], [11]. Intensifikasi ruang pada ke dua Kawasan TOD terkait dengan tata guna lahan dan aktivitas komersial, perdagangan dan jasa, perkantoran maupun fasilitas umum sebagai kawasan strategis [10], [11].



Gambar 1. Tata Guna Lahan di Kawasan Dukuh Atas

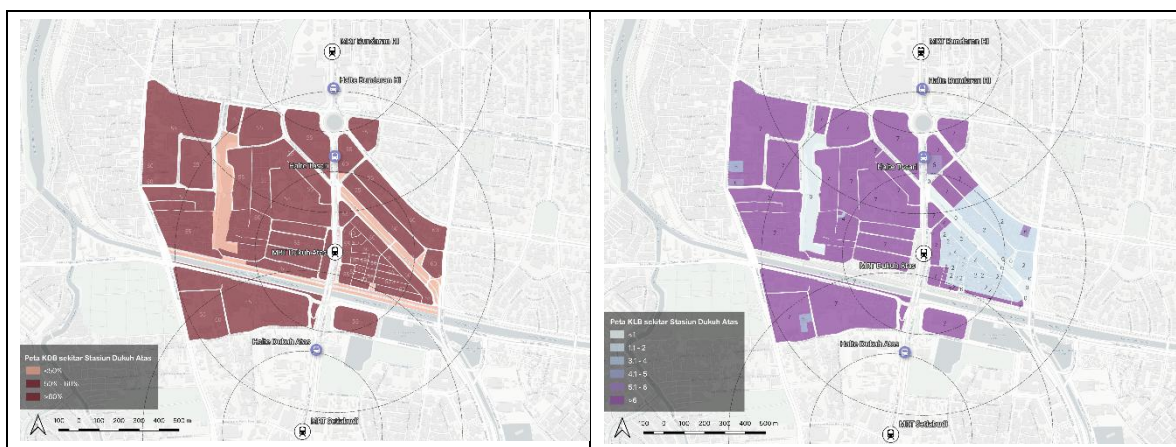
Sumber: PRK Dukuh Atas, 2020

Hasil analisis menunjukkan bahwa mekanisme intensifikasi ruang pada kawasan TOD Dukuh Atas sama-sama diwujudkan melalui peningkatan kepadatan dan penguatan fungsi campuran di sekitar simpul transit [10], [11]. Pada kawasan ini, intensifikasi ruang berlangsung dengan skala dan intensitas yang relatif tinggi dengan nilai KLB maksimal 7.0 dan adanya potensi peningkatan KLB dengan sistem bonus, seiring dengan posisinya sebagai simpul transit utama dan kawasan strategis kota [10], [11]. Nilai lahan yang tinggi mendorong pengembangan vertikal pada Kawasan Dukuh Atas [19].

Dalam kaitannya dengan Kawasan Dukuh Atas, intensifikasi dapat dibaca dari posisinya sebagai kawasan strategis di pusat kota yang cenderung menarik konsentrasi kegiatan dan investasi. Secara konseptual, kondisi ini sejalan dengan gagasan bahwa pertumbuhan kota yang lebih kompak perlu diarahkan ke lokasi yang telah dilayani transportasi massal, sehingga kepadatan bukan berkembang secara acak, tetapi terikat pada infrastruktur mobilitas yang memiliki kapasitas tinggi [29], [31], [32]. Pada titik ini, TOD Dukuh Atas dapat dipahami sebagai ruang yang memperlihatkan kecenderungan konsolidasi pertumbuhan ke dalam, bukan ekspansi ke luar [31], [32].

Analisis NJOP periode 2018–2023 yang dilakukan oleh Br Hutabarat dkk. [19] menunjukkan terjadinya peningkatan harga lahan dan bangunan secara akumulatif di sekitar Kawasan TOD Dukuh Atas, dengan rata-rata peningkatan sebesar 50,94%. Studi ini menunjukkan adanya peningkatan nilai lahan pada lokasi lahan yang semakin dekat dengan Kawasan TOD. Sebaliknya, semakin jauh lokasi dari kawasan TOD, semakin rendah manfaat yang diterima sehingga nilai lahan lebih rendah. Manfaat terbesar terutama dirasakan pada radius 300 hingga 600meter dari kawasan TOD, khususnya di bagian utara kawasan, yaitu sekitar Kelurahan Menteng dan Kelurahan Kebon Melati. Peningkatan nilai lahan secara logis akan mendorong pembangunan dengan nilai KLB yang tinggi [19].

Berdasarkan standar TOD 3.0 yang dirumuskan oleh Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), prinsip kompak dalam pengembangan TOD menekankan pentingnya pemanfaatan ruang secara efisien untuk mendukung aktivitas ekonomi serta memperluas akses masyarakat terhadap fasilitas kawasan, baik bagi penduduk yang tinggal di dalam area TOD maupun masyarakat di sekitarnya [34]. Kenaikan tersebut berkaitan erat dengan meningkatnya aksesibilitas akibat adanya sistem konektivitas regional yang lebih terintegrasi [19]. Dalam konteks koridor Jalan Arteri Sudirman, harga lahan cenderung terus mengalami peningkatan, sehingga perencanaan pembangunan infrastruktur perlu mempertimbangkan dinamika inflasi harga lahan agar tetap sesuai dengan kondisi ekonomi kawasan [19]. Peningkatan nilai lahan dan pajak serta revitalisasi dan pembangunan pada kawasan tersebut lambat laun berpotensi mendorong terjadinya gentrifikasi pada penduduk yang tinggal di dalam kawasan [19].



Gambar 2. Peta KDB dan Peta KLB
Sumber: RDTR DKI Jakarta

Aspek campuran fungsi: dari kawasan transit menuju pusat aktivitas perkotaan

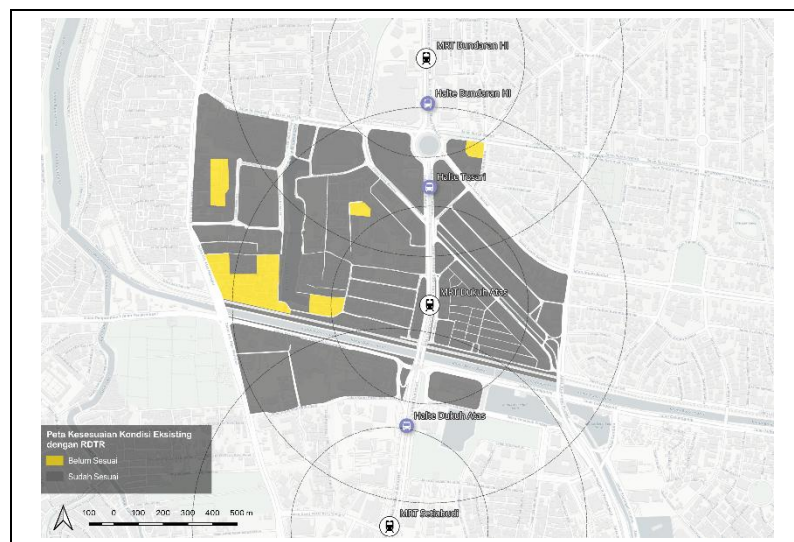
Aspek kedua adalah pengembangan fungsi campuran. Secara teoritis, TOD menuntut agar kawasan transit tidak tumbuh sebagai ruang monofungsi, karena kepadatan tanpa keragaman fungsi hanya akan menghasilkan konsentrasi bangunan, bukan efisiensi aktivitas [29]. Campuran fungsi penting karena kota kompak mengandaikan kedekatan antara hunian, pekerjaan, perdagangan, jasa, dan fasilitas publik, sehingga kebutuhan perjalanan dapat dipersingkat dan pola mobilitas menjadi lebih efisien. Dalam arti ini, campuran fungsi mengubah kawasan transit dari sekadar titik perpindahan moda menjadi pusat aktivitas perkotaan. Ketentuan guna lahan (*mixed-use*) di kawasan Dukuh Atas dirancang untuk memutus pola zonasi tunggal yang selama ini memicu pergerakan komuter jarak jauh dan inefisiensi lahan. Dalam dokumen Panduan Rancang Kota (PRK) [11], instrumen ini mewajibkan integrasi antara fungsi komersial, perkantoran, dan hunian dalam satu tapak atau blok yang kompak. Kebijakan penatan intensitas di Dukuh Atas, mendorong diversitas vertikal yang sangat tinggi dengan mencampur fungsi perkantoran, komersial dengan hunian vertikal. Strategi ini bertujuan menciptakan kawasan yang "hidup" 24 jam, sehingga mengurangi fenomena "kawasan mati" paska jam kantor yang sering terjadi di pusat kota Jakarta.

Pada kasus Dukuh Atas, aspek ini dapat dibaca dari kedudukannya sebagai kawasan yang secara spasial berada dalam lingkungan pusat kota dan karena itu berpotensi menghubungkan beragam aktivitas perkotaan dalam satu struktur kawasan. Kawasan transit berhasil bukan hanya dari pelayanannya terhadap arus komuter, tetapi menjadi salah satu tujuan aktivitas. Dengan demikian, campuran fungsi di Dukuh Atas tidak hanya relevan dari sisi morfologi, tetapi juga dari sisi peran kawasan dalam struktur kota Jakarta. Aspek keberagaman fungsi ini juga diperkuat dengan ketentuan mengenai *active frontage* atau lantai dasar aktif, yang mewajibkan bangunan di sepanjang jalur pedestrian utama untuk menyediakan fungsi retail atau publik yang transparan dan dapat diakses langsung dari trotoar. Pengaktifan kegiatan koridor di kawasan Dukuh Atas, *active frontage* diarahkan untuk mengelola volume pejalan kaki yang sangat besar di titik pertemuan moda, memastikan bahwa sirkulasi massa tetap memiliki nilai ekonomi dan keamanan melalui pengawasan alami (*natural surveillance*).

Cervero dan Sullivan [35] menegaskan bahwa TOD memberikan manfaat bila berbagai aktivitas, bukan hanya hunian, tetapi juga tempat kerja, ritel, dan fasilitas pendidikan, diorganisasikan di sekitar titik transit. Ia juga menunjukkan bahwa *mixed-use* TOD mampu menghasilkan aliran perjalanan yang lebih seimbang dan lebih efisien. Dalam koridor yang memiliki campuran fungsi kuat, stasiun tidak hanya menjadi asal perjalanan menuju tempat lain, tetapi juga menjadi tujuan perjalanan itu sendiri. Ini menunjukkan bahwa campuran fungsi merupakan elemen penting yang menghubungkan TOD dengan prinsip kota kompak.

Aspek Aksesibilitas Transit dan Konektivitas Keunggulan Struktural TOD Dukuh Atas

Aspek aksesibilitas transit dan konektivitas kawasan pada TOD Dukuh Atas merupakan sebagai satu kesatuan, karena keunggulan utama kawasan ini tidak hanya terletak pada keberadaan berbagai moda transportasi massal, tetapi pada upaya menghubungkan moda-moda tersebut dengan jaringan pejalan kaki dan aktivitas di bangunan sekitar. Dalam teori TOD, aksesibilitas yang efektif bukan sekadar soal dekat dengan stasiun, melainkan soal bagaimana seseorang dapat berjalan dengan mudah, berpindah antarmoda tanpa hambatan besar, serta menjangkau fungsi-fungsi perkotaan seperti perkantoran, ritel, layanan, dan ruang publik dalam radius yang terhubung. Dalam konteks ini, konektivitas kawasan menjadi bentuk operasional dari aksesibilitas yang diterjemahkan dalam kedekatan spasial menjadi pengalaman mobilitas yang nyata [30], [32].



Gambar 3. Kesesuaian Fungsi Lahan Eksisting

Sumber: Analisis, 2026

Dukuh Atas sebagai kawasan pembangunan berorientasi transit telah diarahkan sesuai instrumen kebijakan tata ruang RDTR DKI [10] dan diimplementasikan sebagai simpul integrasi transit utama. Arah tersebut kemudian diterjemahkan tidak hanya melalui penyediaan stasiun dan layanan moda, tetapi juga melalui infrastruktur penghubung pejalan kaki. Contoh yang menonjol adalah Plaza UOB, yaitu terowongan pejalan kaki yang menghubungkan Stasiun MRT Dukuh Atas dengan UOB Plaza dan dirancang ramah disabilitas [13]. Kehadiran fasilitas seperti ini menunjukkan bahwa aksesibilitas di Dukuh Atas mulai dipahami sebagai kemudahan mencapai bangunan dan kegiatan sekitar secara langsung dari sistem transit, bukan hanya sebagai perpindahan dari satu peron ke peron lain. Berikut upaya menghubungkan antar moda yang dibangun tidak bersamaan dan perencanaannya menyesuaikan dengan kondisi di lapangan dan keterbatasan lahan.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta meresmikan infrastruktur konektivitas terintegrasi Dukuh Atas pada 2025, termasuk Gedung Transport Hub yang dirancang multifungsi dengan fungsi hotel, perkantoran, ritel, pusat kebugaran, dan simpul layanan transportasi publik [15]. Ini penting secara analitis karena menunjukkan bahwa konektivitas kawasan tidak hanya diarahkan untuk mempermudah transfer antarmoda, tetapi juga untuk membawa pejalan kaki langsung ke fungsi-fungsi bangunan di sekitar kawasan. Dengan demikian, Dukuh Atas bergerak dari sekadar transit hub menuju kawasan urban yang mengaitkan mobilitas dan aktivitas dalam satu sistem ruang.

Dari sudut pandang TOD, kondisi tersebut menunjukkan bahwa aksesibilitas transit di Dukuh Atas relatif kuat karena pengguna dapat menjangkau kawasan melalui jaringan angkutan massal yang sangat beragam, sedangkan konektivitas kawasan mulai menguat melalui jalur pedestrian, terowongan, jembatan penghubung, dan bangunan integrasi yang memperpendek jarak antara stasiun dan tujuan aktivitas. Sudirman–Dukuh Atas Pedestrian Deck merupakan proyek yang ditujukan untuk mengintegrasikan MRT, LRT, Commuter Line, dan kereta bandara di distrik bisnis tersibuk Jakarta, yang menegaskan bahwa strategi kawasan memang diarahkan pada peningkatan konektivitas pejalan kaki dan akses ke lingkungan sekitar [16]. Aksesibilitas pejalan kaki antar moda masih belum terasa nyaman khususnya bagi pengguna disabilitas atau lansia. Karena akses yang cukup jauh dalam pergantian moda dan belum jelasnya petunjuk arah. Penggunaan feeder seperti gojek dan taksi menjadi pilihan pengguna untuk menyambung ke perpindahan moda [18], [24], [26], [27].

Tabel 3. Analisis Variabel TOD Kawasan Dukuh Atas

Variabel	Indikator dalam PRK Dukuh Atas	Implementasi
Intensifikasi	Persil berbatasan langsung dengan stasiun: KLB maksimum Persil < 0,5 ha: konsolidasi lahan KDB residensial–komersial 50-60% KDB fasum/fasos minimal 30% 73% lahan diarahkan pada KLB 6.0 - 7.0 hanya 14% lahan memiliki KLB 1.0 – 2.0	Jarak 400m, Komersial, perkantoran, <i>mixed use</i> . KLB: ±5–7 sebagai hampir mendekati KLB 7.0. Jarak 800m, Perkantoran, jasa, hotel, apartemen, perdagangan. KLB ±3,5–6,5. Jarak 800 m–1 km, transisi komersial–hunian–fasilitas kota. KLB ±2–5 Koridor Sudirman Thamrin memiliki KLB yang tinggi.
Fungsi Campuran	Kawasan diarahkan sebagai fungsi campuran Komposisi fungsi disarankan 60 komersial: 40 residensial Proporsi tata guna lahan kawasan: 63% komersial, 35% residensial, 2% pemerintahan Lantai dasar bangunan diarahkan sebagai fungsi pemicu aktivitas	Fungsi kawasan beragam Sebagian besar adalah perkantoran, komersial dan <i>mixed use</i> . Jumlah eksisting lahan hunian vertikal mencapai 20% dan lahan hunian tapak sekitar 7%. Komposisi kawasan masih dominan pada komersial dan perkantoran. Kegiatan pada

	Target pengembangan campuran dalam kawasan: 1,7 juta m ²	weekend didominasi pada aktivitas komersial di Mall dan kuliner di sekitarnya. Implementasi lahan belum sesuai sekitar 7,7 ha atau 6,75% dari rencana fungsi lahan yang seharusnya.
Aksesibilitas Transit	Tipe kawasan TOD: R / skala layanan regional Terhubung 6 moda, Transit intermoda 6 moda: MRT, Commuter Line, RaiLink, LRT, Bus TransJakarta, Bus Non-TransJakarta Target lima moda dalam 5 menit jalan kaki Visi kawasan: aksesibilitas prima di pusat transit internasional Jakarta	Perpindahan antarmoda sangat kuat Kawasan berfungsi jelas sebagai transit hub utama. Keterhubungan ke jaringan metropolitan sangat tinggi. LRT memudahkan mobilitas dari Bekasi, dan stasiun kereta cepat Bandung-Jakarta. Terminal Busway Dukuh Atas memudahkan pula mobilitas dari kawasan Jabodetabek sekitarnya, Bandara Internasional.
Konektivitas	Koneksi pejalan kaki pada level jalan, layang, bawah tanah Trotoar minimal 3 m Persil bermuka >100 m wajib menyediakan akses tembus / easement lebar ≥ 10 m Target 10,6 km revitalisasi dan trotoar baru Target 1.600 m koneksi layang Area sempadan diarahkan sebagai perpanjangan trotoar	Jalur pejalan kaki antar simpul utama sudah terbentuk. Bangunan dan kegiatan sekitar inti kawasan relatif lebih mudah dicapai dengan berjalan kaki. Belum semua segmen kawasan memiliki pengalaman berjalan kaki yang nyaman dan belum semuanya memiliki koridor atap. Khususnya dalam mencapai perpindahan moda yang jauh, jarak terpanjang adalah dari MRT ke LRT. Penggunaan bagi penyandang cacat dan lansia masih cukup sulit, meskipun terdapat lift, namun jarak dan masih terdapat tangga atau undakan yang tidak sesuai dengan standart.

Sumber: Analisis, 2026

Secara keseluruhan, hasil analisis menunjukkan bahwa manifestasi prinsip kota kompak pada kawasan TOD Dukuh Atas telah terlihat cukup kuat, terutama melalui intensifikasi pemanfaatan ruang dan tingginya aksesibilitas terhadap berbagai moda transportasi massal. Kedudukan Dukuh Atas sebagai simpul integrasi MRT, KRL, LRT, BRT, dan kereta bandara memperkuat perannya sebagai pusat konsentrasi aktivitas perkotaan yang sejalan dengan prinsip kota kompak. Namun, manifestasi tersebut belum sepenuhnya merata pada seluruh aspek. Fungsi campuran telah berkembang melalui keberadaan perkantoran, perdagangan, jasa, hunian vertikal, dan fasilitas publik, tetapi masih menunjukkan dominasi aktivitas komersial dan perkantoran. Sementara itu, konektivitas pejalan kaki telah didukung oleh jalur pedestrian, ruang publik, serta integrasi antarmoda, tetapi kualitas keterhubungan antar segmen masih memerlukan penguatan agar pengalaman bergerak di dalam kawasan menjadi lebih nyaman, aman, dan menerus. Dengan demikian, TOD Dukuh Atas dapat dipahami sebagai kawasan yang telah memiliki prasyarat kuat menuju kota kompak, tetapi masih membutuhkan penyempurnaan pada aspek keseimbangan fungsi dan konektivitas mikro agar prinsip kota kompak tidak hanya terbentuk secara

normatif melalui regulasi, tetapi juga terwujud secara nyata dalam struktur dan pengalaman ruang kawasan.

Tabel 4. Sintesis Aspek Kota Kompak

Variabel	Sintesis Analisis
Intensifikasi	Intensifikasi TOD Dukuh Atas didorong melalui regulasi dan implementasi telah mendukung prinsip kota kompak melalui konsentrasi pembangunan pada kawasan yang dilayani transportasi massal. Namun, intensifikasi masih perlu dikaitkan dengan penyediaan ruang publik, ruang terbuka, fasilitas sosial, dan kontribusi pengembang agar tidak hanya menghasilkan peningkatan nilai ekonomi lahan.
Fungsi Campuran	Fungsi campuran telah terbentuk, tetapi belum sepenuhnya mendukung prinsip kota kompak yang inklusif dan seimbang. Dukuh Atas masih lebih kuat sebagai pusat bisnis dan transit dibandingkan sebagai kawasan hidup yang memiliki keseimbangan antara bekerja, tinggal, beraktivitas, dan berinteraksi.
Aksesibilitas Transit	Aksesibilitas transit merupakan kekuatan utama TOD Dukuh Atas. Keberadaan banyak moda memperkuat peran kawasan sebagai transit hub utama Jakarta dan menjadi prasyarat penting bagi pembentukan kota kompak. Kawasan belum sepenuhnya memiliki akses yang mudah dan nyaman khususnya bagi disabilitas.
Konektivitas	Konektivitas kawasan sudah berkembang, tetapi masih menjadi aspek yang perlu diperkuat. Oleh karena itu, perbaikan jalur pedestrian, wayfinding, akses universal, dan integrasi antar-persil perlu menjadi prioritas implementasi lanjutan.
Regulasi	Implementasinya masih memerlukan penguatan pada aspek pengendalian pemanfaatan ruang, pemerataan kualitas pedestrian, keseimbangan fungsi kawasan, pengurangan dominasi kendaraan pribadi, dan koordinasi antaraktor

Sumber: Analisis, 2026

TOD Dukuh Atas dapat disimpulkan sebagai kawasan yang telah bergerak menuju prinsip kota kompak, terutama melalui aksesibilitas transit dan intensifikasi ruang. Namun, kota kompak yang utuh belum sepenuhnya tercapai karena masih terdapat ketimpangan antara kekuatan transit hub, dominasi fungsi komersial, dan kualitas konektivitas pedestrian yang belum merata.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa prinsip kota kompak pada kawasan TOD Dukuh Atas termanifestasi melalui empat aspek utama, yaitu intensifikasi kawasan, fungsi campuran, aksesibilitas transit, dan konektivitas. Intensifikasi kawasan dan aksesibilitas transit merupakan aspek yang paling kuat karena Dukuh Atas telah diarahkan sebagai pusat pertumbuhan vertikal dan simpul integrasi transportasi massal pada skala kota. Sementara itu, fungsi campuran dan konektivitas kawasan telah berkembang, tetapi belum sepenuhnya merata dalam mendukung kehidupan perkotaan yang kompak, terhubung, dan inklusif. Temuan ini menegaskan bahwa keberadaan TOD tidak secara otomatis menghasilkan kota kompak, melainkan perlu didukung oleh keseimbangan fungsi, kualitas ruang pejalan kaki, serta integrasi antara regulasi tata ruang dan implementasi fisik kawasan.

Implementasi perencanaan TOD Dukuh Atas telah memperlihatkan fungsi yang kuat sebagai kawasan berorientasi transit, terutama pada aspek intensifikasi dan pengembangan fungsi campuran. Peranan regulasi tata ruang yaitu terutama Pergub DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang RDTR Wilayah Perencanaan Provinsi DKI Jakarta dan Pergub DKI Jakarta Nomor 107 Tahun 2020 tentang PRK Dukuh Atas menjadi instrumen yang penting dalam mendorong perencanaan dan implementasi kawasan berbasis transit. Implementasi perencanaan fungsi campuran menunjukkan masih belum sepenuhnya terimplementasi, dominasi peruntukan masih berupa perkantoran dan komersial. Selain itu kualitas konektivitas pejalan kaki belum sepenuhnya tersedia dengan nyaman dan merata di seluruh segmen ruang. Regulasi ini mendorong pengembang untuk memaksimalkan lahan dengan sistem bonus KLB, kewajiban menyediakan lantai dasar aktif (*active frontage*), dan penyediaan akses pejalan kaki yang saling tembus antar-persil. Namun, efektivitas implementasi regulasi ini masih menghadapi tantangan empiris di lapangan. Hal ini terlihat dari masih tingginya porsi lahan untuk ruang parkir dan belum tuntasnya pemerataan kenyamanan fasilitas pedestrian yang diamanatkan dalam Panduan Rancang Kota tersebut. Regulasi tata ruang telah menyediakan kerangka perencanaan yang kuat, tetapi efektivitasnya sangat bergantung pada konsistensi pelaksanaan, koordinasi antar aktor, pengendalian pemanfaatan lahan, serta evaluasi berkala terhadap kualitas ruang kawasan. Dengan demikian penelitian menunjukkan bahwa TOD tidak dapat hanya dipahami sebagai simpul integrasi transportasi, melainkan harus dievaluasi sebagai instrumen pembentukan struktur kota kompak melalui keterkaitan antara intensifikasi, fungsi campuran, aksesibilitas transit, dan konektivitas kawasan. Temuan ini juga menguatkan argumen teoretis bahwa manfaat TOD tidak berhenti pada *ridership*, tetapi bergantung pada bagaimana kawasan transit diorganisasikan menjadi lingkungan urban yang padat, campuran, dan mudah dijangkau dengan berjalan kaki.

REKOMENDASI

Untuk mengoptimalkan perwujudan prinsip kota kompak yang lebih berkelanjutan, inklusif, dan berkeadilan pada Kawasan TOD Dukuh Atas, beberapa rekomendasi strategis yang dapat dipertimbangkan adalah:

Pertama, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta perlu memperkuat implementasi prinsip campuran fungsi dalam kawasan TOD Dukuh Atas. Fungsi komersial dan perkantoran yang saat ini dominan perlu diimbangi dengan peningkatan fungsi hunian, fasilitas publik, ruang terbuka, dan layanan pendukung harian agar kawasan tidak hanya aktif pada jam kerja, tetapi juga memiliki kehidupan perkotaan yang lebih beragam sepanjang hari. Penguatan fungsi hunian, termasuk hunian yang lebih terjangkau, penting untuk mencegah TOD berkembang hanya sebagai kawasan bisnis dengan nilai tinggi.

Kedua, konektivitas pejalan kaki perlu diperluas secara lebih merata, tidak hanya pada koridor inti di sekitar simpul transit utama. Implementasi akses tembus antar-persil, peningkatan kualitas trotoar, integrasi jalur bawah tanah dan jalur layang, serta penyediaan jalur yang ramah disabilitas perlu menjadi prioritas. Dengan demikian, kemudahan berjalan kaki tidak hanya dirasakan pada titik-titik tertentu, tetapi dapat membentuk jaringan pedestrian yang menerus di seluruh kawasan TOD.

Ketiga, pengendalian dan insentif intensifikasi lahan perlu dikaitkan secara lebih tegas dengan kontribusi pengembang terhadap kepentingan publik. Pemberian bonus intensitas, seperti peningkatan KLB, sebaiknya disertai kewajiban penyediaan ruang publik, akses pedestrian, fasilitas integrasi antarmoda, ruang terbuka hijau, serta fasilitas sosial yang dapat diakses masyarakat luas. Dengan cara ini, intensifikasi kawasan tidak hanya menghasilkan peningkatan nilai ekonomi lahan, tetapi juga memperkuat kualitas ruang kota.

Keempat, diperlukan koordinasi kelembagaan yang lebih kuat antara pemerintah daerah, operator transportasi, pengelola kawasan, pemilik lahan, pengembang, dan masyarakat pengguna. Fragmentasi kepemilikan lahan dan kepentingan antar-aktor dapat menjadi hambatan dalam mewujudkan konektivitas kawasan yang utuh. Oleh karena itu, mekanisme kolaborasi, konsolidasi lahan, dan pengelolaan kawasan terpadu perlu diperkuat agar rencana TOD dapat diimplementasikan secara konsisten.

Kelima, evaluasi TOD Dukuh Atas perlu dikembangkan dengan indikator yang lebih komprehensif. Keberhasilan TOD tidak cukup diukur dari jumlah moda transportasi yang terintegrasi atau intensitas pembangunan di sekitar stasiun, tetapi juga dari kualitas pengalaman berjalan kaki, keterjangkauan hunian, keberagaman fungsi, aksesibilitas bagi kelompok rentan, kualitas ruang publik, serta dampaknya terhadap pengendalian pertumbuhan kota secara lebih luas.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Provinsi DKI Jakarta atas dukungan data dan informasi yang digunakan dalam penelitian ini. Penulis juga menyampaikan apresiasi kepada seluruh pihak yang telah memberikan masukan dalam proses penyusunan naskah ini. Seluruh kekurangan dan interpretasi dalam artikel ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis.

KONFLIK KEPENTINGAN

Penulis menyatakan bahwa tidak terdapat konflik kepentingan dalam pelaksanaan penelitian, analisis data, penyusunan naskah, maupun publikasi artikel ini. Seluruh proses penelitian dilakukan secara independen dan tidak dipengaruhi oleh kepentingan finansial, institusional, profesional, maupun personal yang dapat memengaruhi objektivitas hasil dan interpretasi penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] C. Curtis, J. L. Renne, and L. Bertolini, *Transit Oriented Development: Making It Happen*. Burlington, VT, USA: Ashgate, 2009.
- [2] R. D. Knowles, F. Ferbrache, and A. Nikitas, "Transport's role in urban spatial reconfiguration: The case of transit-oriented development," *Journal of Transport Geography*, vol. 84, p. 102706, 2020, doi: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102706.
- [3] P. Calthorpe, *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. New York, NY, USA: Princeton Architectural Press, 1993.
- [4] R. Cervero, E. Guerra, and S. Al, *Beyond Mobility: Planning Cities for People and Places*. Washington, DC, USA: Island Press, 2017.
- [5] R. Cervero, *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Washington, DC, USA: Island Press, 1998.
- [6] A. Duany, E. Plater-Zyberk, and J. Speck, *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. New York, NY, USA: North Point Press, 2000.
- [7] D. S. Vale and C. M. Viana, "Transit-oriented development and urban form: Planning practices and challenges," *Land Use Policy*, vol. 95, p. 104624, 2020, doi: 10.1016/j.landusepol.2020.104624.
- [8] R. K. Yin, *Case Study Research: Design and Methods*, 5th ed. Thousand Oaks, CA, USA: Sage Publications, 2014.
- [9] J. W. Creswell, *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*, 4th ed. Thousand Oaks, CA, USA: Sage Publications, 2014.
- [10] Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, *Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta*. Jakarta, Indonesia: Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, 2022.
- [11] Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, *Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 107 Tahun 2020 tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Dukuh Atas*. Jakarta, Indonesia: Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, 2020.
- [12] Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, *Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 67 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit*. Jakarta, Indonesia: Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, 2019.
- [13] Japan International Cooperation Agency, *Jakarta Integrated Urban Transport Hub Development: Final Report*. Tokyo, Japan: Japan International Cooperation Agency, 2013. [Online]. Available: https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12115416_09.pdf
- [14] Institute for Transportation and Development Policy Indonesia, *Pedoman Reformasi Parkir Jakarta*. Jakarta, Indonesia: ITDP Indonesia, 2019.
- [15] PT MRT Jakarta, "Gubernur Pramono resmikan Transport Hub Dukuh Atas sebagai pusat interkoneksi antar moda dan gaya hidup urban," PT MRT Jakarta, Jakarta, Indonesia, 2025. [Online]. Available: <https://jakartamrt.co.id/>

- [16] PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek, “Jembatan Penyeberangan Multiguna Dukuh Atas segera dapat dinikmati masyarakat,” PT MITJ, Jakarta, Indonesia. [Online]. Available: <https://mitj.co.id/>
- [17] D. Humaira, W. D. Purnamasari, and I. W. Agustin, “Konsep penataan ruang berorientasi transit (Transit-Oriented Development) di kawasan Dukuh Atas, Jakarta,” *Planning for Urban Region and Environment Journal*, vol. 10, no. 1, pp. 55–66, 2021.
- [18] R. Dwiputra, R. A. Saraswati, and B. Marpaung, “Tingkat kenyamanan pejalan kaki dan pesepeda pada kawasan pembangunan berorientasi transit Dukuh Atas,” *Jurnal Arsitektur Terracotta*, vol. 3, no. 2, pp. 1–13, 2022.
- [19] F. R. Br Hutabarat, T. N. Savitri, T. A. Ningmas, R. Nurdiawan, S. M. Al-Fatih, and D. F. Swasto, “Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Dukuh Atas terhadap perubahan harga lahan di DKI Jakarta berdasarkan pendekatan keruangan,” *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, vol. 20, no. 4, pp. 575–587, 2024, doi: 10.14710/pwk.v20i4.58844.
- [20] D. T. Mardana, “Kesesuaian penerapan konsep Transit Oriented Development (TOD) terhadap Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta di kawasan TOD Dukuh Atas, Jakarta,” Skripsi, Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional, Yogyakarta, Indonesia, 2024. [Online]. Available: <https://repository.stpn.ac.id/4278/>
- [21] D. Mahendra Aulya and H. Winarso, “Dinamika harga lahan zona nilai tanah kawasan TOD Dukuh Atas dan kawasan TOD Harmoni,” n.d. [Online]. Available: https://www.academia.edu/37469513/Dinamika_Harga_Lahan_Zona_Nilai_Tanah_Kawasan_TOD_Dukuh_Atas_Dan_Kawasan_TOD_Harmoni
- [22] A. N. Maudina, I. W. Agustin, and B. S. Waluyo, “Karakteristik kawasan Dukuh Atas sebagai kawasan TOD,” *Jurnal Tata Kota dan Daerah*, vol. 13, no. 2, pp. 59–72, 2021.
- [23] J. Khairunnisa, D. N. Gandarum, and K. Lahji, “Evaluasi konsep TOD pada kawasan TOD Dukuh Atas,” *Prosiding Seminar Intelektual Muda*, vol. 2, no. 2, pp. 64–70, 2021.
- [24] T. N. Fatmawati, A. B. Purnomo, and P. Wijayanto, “Analisis konektivitas pejalan kaki dan entropi tata guna lahan pada lima simpul transit di kawasan TOD Dukuh Atas, Jakarta Pusat,” *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, vol. 14, no. 3, 2025, doi: 10.32315/jlbi.v14i3.493.
- [25] A. M. Mulyadi, “Analisis nilai walkability pada fasilitas pejalan kaki di kawasan Transit Oriented Development (TOD),” *Jurnal Jalan Jembatan*, vol. 37, no. 2, pp. 116–129, 2020.
- [26] D. M. R. Napitupulu and I. Rudiarto, “The impact of Transit Oriented Development on walkability: A case study of Dukuh Atas Station, Jakarta,” *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, vol. 21, no. 1, pp. 113–129, 2025, doi: 10.14710/pwk.v21i1.52284.
- [27] A. C. Sambada, “Pengaruh kualitas fisik jalur pedestrian area Transit-Oriented Development (TOD) Dukuh Atas terhadap persepsi kenyamanan pejalan kaki: Studi kasus Stasiun Dukuh Atas Jakarta,” Tesis, Institut Teknologi Bandung, Bandung, Indonesia, 2024. [Online]. Available: <https://digilib.itb.ac.id/>
- [28] L. Bertolini, C. Curtis, and J. L. Renne, “Transit-oriented development: Making it happen,” *Journal of Transport and Land Use*, vol. 15, no. 1, pp. 1–15, 2022, doi: 10.5198/jtlu.2022.2155.

- [29] R. Cervero and K. Kockelman, "Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design," *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 2, no. 3, pp. 199–219, 1997, doi: 10.1016/S1361-9209(97)00009-6.
- [30] E. Papa, L. Bertolini, and M. te Brömmelstroet, "Accessibility instruments for sustainable transport and spatial planning," *Transport Policy*, vol. 114, pp. 138–150, 2022, doi: 10.1016/j.tranpol.2021.10.013.
- [31] A. Sharma, P. Newman, and A. Matan, "Urban rail and the restructuring of cities: Transit-oriented development in emerging economies," *Cities*, vol. 124, p. 103611, 2022, doi: 10.1016/j.cities.2022.103611.
- [32] H. Suzuki, R. Cervero, and K. Iuchi, *Transforming Cities with Transit: Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development*. Washington, DC, USA: World Bank, 2013.
- [33] B. P. Y. Loo, C. Chen, and E. T. H. Chan, "Rail-based transit-oriented development: Lessons from high-density cities," *Land Use Policy*, vol. 102, p. 105240, 2021, doi: 10.1016/j.landusepol.2020.105240.
- [34] Institute for Transportation and Development Policy, *TOD Standard*, 3rd ed. New York, NY, USA: ITDP, 2017.
- [35] R. Cervero and C. Sullivan, "Green TODs: Marrying transit-oriented development and green urbanism," *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, vol. 18, no. 3, pp. 210–218, 2011, doi: 10.1080/13504509.2011.570801.