

Kajian Eksisting Kawasan Stasiun Manggarai terhadap Rencana Penataan Kawasan Berbasis TOD

Theresia Budi Jayanti

Lab. Perkotaan, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara.
Korespondensi : theresiaj@ft.untar.ac.id

Abstrak

Seiring dengan kebijakan Pemprov DKI Jakarta untuk mengadopsi konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dalam pendekatan penataan kota di sekitar titik-titik transit khususnya stasiun Kereta Api, diperlukan berbagai kajian tentang kesiapan kawasan yang berada dalam jangkauan radius maksimum 800 meter, dalam mendorong warganya mau meninggalkan kendaraan pribadi (bermotor) dan beralih ke moda jalan kaki atau bersepeda. Beberapa kawasan titik transit yang telah dirumuskan perencanaannya oleh Pemerintah Propinsi DKI Jakarta sebagai kawasan yang terintegrasi TOD adalah: Benhil, Manggarai, Tanah Abang, Harmoni, Dukuh Atas, Senen, dan Grogol. Disisi lain, permasalahan yang terjadi adalah di beberapa kawasan titik transit yang telah direncanakan diatas belum siap memberikan layanan keamanan dan kenyamanan warganya untuk bergerak di dalam lingkungan permukiman ataupun mencapai titik transit untuk berpindah ke titik transit yang lain. Stasiun Manggarai yang termasuk dalam rencana pengembangan kawasan terintegrasi TOD merupakan salah satu stasiun transit terbesar dan sibuk di Jakarta, sehingga perlu dilakukan kajian terhadap kondisi eksisting kawasan terkait perencanaan tersebut. Penelitian ini bermaksud mengidentifikasi faktor dan aspek yang perlu dipertimbangkan serta mengevaluasi kesiapan stasiun Manggarai ketika kawasan tersebut dikembangkan menjadi kawasan berbasis TOD. Pendekatan penelitian adalah deduktif-kualitatif. Data primer diperoleh melalui interview mendalam terhadap pengguna stasiun serta dengan observasi langsung. Data sekunder diperoleh melalui survey instansional kepada pihak-pihak terkait. Hasil penelitian merupakan sejauh mana kesiapan kawasan Manggarai terhadap rencana penataan kawasan berbasis TOD melalui pendekatan kategori evolusi implementasi TOD.

Kata-kunci : stasiun, manggarai, TOD, transit

Pendahuluan

Sebagai kota metropolitan dengan keragaman aktivitas dan pertumbuhan penduduk yang sangat tinggi, Jakarta menghadapi berbagai permasalahan mendasar, khususnya dalam bidang transportasi dan lalu lintas. Untuk mengatasi persoalan tersebut, Pemprov DKI Jakarta telah merumuskan perencanaan kawasan dengan pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) dengan tujuan untuk menarik orang yang tinggal di susur kota agar kembali tinggal di kawasan perkotaan untuk mengurangi gerak

commuting (khususnya dengan kendaraan pribadi).

Studi ini bermaksud mengidentifikasi faktor dan aspek yang perlu dipertimbangkan ketika kawasan di sekitar stasiun transit akan dikembangkan menjadi kawasan berbasis TOD. Studi kasus yang diambil adalah kawasan di radius 800m dari Stasiun Manggarai.

Stasiun ini terletak di Jalan Manggarai Utara 1, RT 1/RW 11, Kelurahan manggarai, Kecamatan Tebet, Jakarta Selatan dan merupakan salah satu stasiun utama di Jakarta karena intensitas-

nya yang tinggi. Lokasi stasiun ini cukup strategis karena merupakan batas antara Jakarta Pusat dengan Jakarta Selatan dan antara Jakarta Pusat dengan Jakarta Timur. Stasiun ini merupakan salah satu stasiun yang cukup padat baik pada saat siang dan malam hari.

Stasiun Manggarai dilewati jalur kereta Jakarta-Bogor, menghubungkan Bogor-Tanah Abang, dan Tanah Abang-Bekasi. Stasiun ini merupakan stasiun kereta api terbesar di DKI Jakarta.

Stasiun Manggarai mempunyai 10 jalur kereta api dan merupakan pusat stasiun untuk kereta jalur *oop line* Jabodetabek dengan dilengkapi fasilitas belanja dan parkir yang luas.

Stasiun ini kebanyakan melayani kereta komuter tujuan Depok, Bogor, Jatinegara, Jakarta Kota dan Bekasi.

Saat ini di stasiun Manggarai sedang dibangun penambahan jalur untuk kereta MRT yang nantinya mempunyai jalur menuju Bandara Soekarno Hatta.

Stasiun ini juga menjadi tempat untuk menyimpan gerbong kereta api Jayabaya, Gaya baru Malam selatan, Majapahit, Brantas, dan Kertajaya.

Kereta api jarak jauh tidak berhenti di stasiun ini. Bagian depan stasiun berbatasan dengan pemukiman penduduk Kali Manggarai yang berada di sepanjang Kali.

Di sebelah utara Stasiun Manggarai berbatasan dengan pemukiman Menteng Tenggulun. Di sebelah selatan berbatasan dengan pemukiman Bukit Duri. Di sebelah barat Stasiun Manggarai terdapat Pasar Raya Manggarai dan Infinia Park yang merupakan salah satu pusat pembelanjaan dan perkantoran (Gambar 1).

Terminal Bus Manggarai terletak 200 meter dari stasiun Manggarai dan berada tidak jauh dari Pasar Raya Manggarai. SMK Karya Guna dan PT Courindo Sukses Makmur ada di sebelah timur Stasiun manggarai. Balai Yasa Traksi Manggarai berada di selatan stasiun.



Gambar 1. Lokasi Stasiun Manggarai
(Sumber: www.google.co.id/maps)

Studi ini bermaksud menjawab masalah kesiapan kawasan Sekitar Stasiun Manggarai dengan rencana penataan kota yang terintegrasi TOD dan penerapan konsep TOD ke dalam Kawasan Manggarai. Adapun ruang lingkup yang dipelajari adalah: deliniasi Kawasan, fokus Integrasi Kawasan dengan konsep TOD dan hal-hal lain yang terkait prinsip Urban Desain – (misal : Jalur Pedestrian, Ruang publik)

Metode Penelitian

Studi ini menggunakan metode penelitian deduktif-kualitatif. Diawali dengan menghimpun pemahaman mengenai teori TOD. Berdasar kajian teoritis tersebut akan disusun prinsip-prinsip penataan kembali suatu kawasan yang secara eksisting merupakan *built up area* menjadi suatu kawasan yang berbasis pada perencanaan TOD.

Data primer diperoleh melalui observasi dan interview mendalam. Interview dengan pertanyaan berskala digunakan untuk mengetahui profil, kebiasaan dan perilaku ketika beraktivitas khususnya yang terkait dengan mobilitas sehari-hari.

Sedang bentuk pertanyaan berskala digunakan untuk menggali persepsi, pendapat dan harapan-harapan responden sebagai pengguna kendaraan umum (KA) terutama dikaitkan dengan aksesibilitas dari dan menuju Stasiun Manggarai sebagai titik transit utama di dalam kawasan TOD.

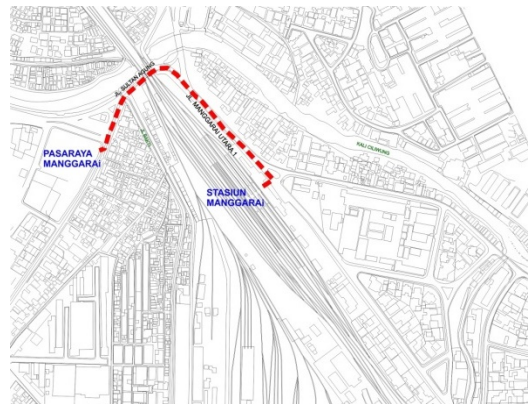
Data sekunder diperoleh melalui survey instansional kepada pihak-pihak terkait di lokasi antara lain dengan Kepala Urusan Kependudukan untuk mendapatkan data demografi dan aspek-aspek kehidupan masyarakat (sosial, budaya, ekonomi) dan kepemilikan kendaraan pribadi dan sebagainya. Sedang survey kepada Kepala Kantor Stasiun Manggarai untuk mendapatkan data mengenai jumlah pengguna KA, jenis dan rute perjalanan warga sehari-hari, penyediaan dan pemanfaatan fasilitas parkir/park and ride dan sebagainya.

Hasil dan Pembahasan

Hasil pengamatan di sekitar Kelurahan Manggarai menunjukkan bahwa, di kawasan tersebut terdapat berbagai fungsi perkotaan yang beragam antara lain: permukiman berikut sarana-prasarasannya, seperti fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan, fasilitas sosial budaya dan keagamaan serta kantor-kantor pemerintahan. Selain itu di sekitar Stasiun Manggarai terdapat fungsi-fungsi utama yang mempunyai skala pelayanan wilayah dan kota seperti Pasar Manggarai, Pasaraya Manggarai, Terminal Bus Manggarai, Balai Yasa Traksi Manggarai, Infinia Park dan sebagainya.

Sebagai simpul pergerakan TOD, Stasiun Manggarai ini terkoneksi dengan transportasi umum lainnya, kendaraan umum berupa angkot serta halte pembantu Bis Transjakarta yang berada di depan stasiun. Selain itu, Stasiun Manggarai juga terkoneksi dengan Terminal Manggarai dengan jarak sekitar 500 meter atau 10-15 menit berjalan kaki, di Terminal Manggarai juga terdapat Halte Manggarai Bus Transjakarta.

Namun akses jalan kaki disekitar Stasiun Manggarai terutama hubungannya dengan konektivitas transportasi lain belum digarap dengan baik. Sedang untuk menuju ke fungsi-fungsi lain yang berada di sekitar kawasan Manggarai, selain berjalan kaki, para pengguna *comuter line* lebih banyak menggunakan ojek dan transportasi publik lainnya (angkot, bajaj). Hal ini terlihat dari munculnya pangkalan ojek atau angkot liar di sekitar stasiun.



Gambar 2. Peta Jarak Stasiun Manggarai dengan Pasaraya dan Terminal Manggarai
(Sumber: Peneliti, 2016)

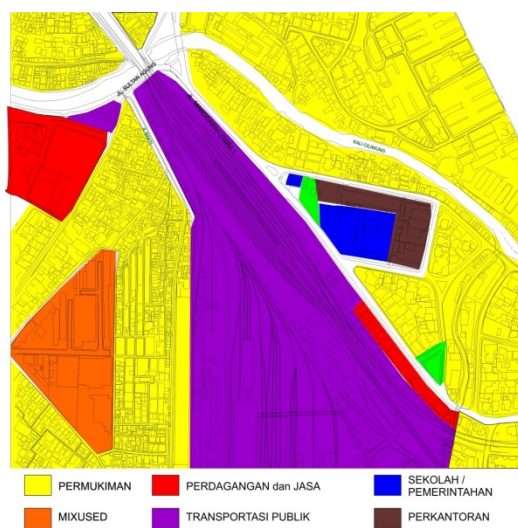
Kawasan sekitar Stasiun Manggarai bersinggungan dengan jalur arteri sekunder dengan 2 arah pergerakan seperti Jalan Manggarai Utara, Jalan Sultan Agung, Jalan Tambak. Pergerakan kendaraan di Jalan Sultan Agung dan Jalan Tambak tergolong ramai dan padat karena kedua jalan tersebut terhubung dengan dengan jalan arteri primer; sedangkan intensitas kendaraan di Jalan Manggarai Utara lebih rendah dibandingkan kedua jalan tersebut diatas. Kepadatan di Jalan Manggarai Utara dikarenakan banyaknya ojek, bajaj dan angkot yang mangkal disekitar stasiun.

Hasil pengamatan menunjukkan bahwa sepanjang jalur arteri sekunder sudah mempunyai jalur untuk pedestrian dengan lebar bervariasi. Namun tidak semua jalur pedestrian tersebut nyaman digunakan untuk berjalan kaki. Selain kualitas jalur yang sebagian besar rusak, pada beberapa titik, jalur tersebut terputus karena diokupasi oleh pedagang kaki lima (PKL), pangkalan ojek, dan perletakan *street furniture* yang kurang tepat.

Keamanan pejalan kaki juga kurang terjamin karena tidak terlindung dari kendaraan bermotor. Vegetasi yang ada di jalan-jalan tersebut mayoritas merupakan vegetasi dengan jenis tanaman hias, vegetasi jenis peneduh hanya terdapat dibeberapa titik saja sehingga sangat kurang nyaman bagi pejalan kaki di siang hari.

Arahan zonasi sebagaimana ditetapkan dalam Pergub. Lingkungan sekitar Stasiun Manggarai diarahkan untuk menjadi fungsi campuran.

Penggunaan lahan eksisting pada kawasan sekitar Stasiun Manggarai umumnya didominasi dengan fungsi hunian berkepadatan bangunan sedang hingga tinggi, dengan ketinggian bangunan rata-rata satu hingga dua lantai. Fungsi perdagangan/pasar/usaha dan perkantoran lebih banyak berada di sepanjang Jalan Sulta Agung dan Jalan Tambak. Sedang penggunaan lahan pada Jalan Manggarai Utara didominasi dengan fungsi permukiman.



Gambar 3. Peta Peruntukan Lahan Kawasan Manggarai (Sumber: Peneliti, 2016)

Akses menuju Stasiun Manggarai dari lingkungan permukiman atau sebaliknya di sekitar Kelurahan Manggarai melalui jalan-jalan sekunder dan jalan lingkungan. Sedangkan akses dari Terminal dan Pasaraya Manggarai yang fungsi kegiatannya mempunyai pengaruh besar pada Stasiun Manggarai, langsung berbatasan dengan jalan arteri sekunder melalui Jalan Sultan Agung. Sesuai dengan hirarkinya, kepadatan jalan ini relative sangat tinggi terutama pada pagi hari dan sore hari bahkan cenderung macet (pada jam berangkat dan pulang kantor). Sementara pada jam-jam tak sibuk, arus kendaraan cenderung sedang hingga cepat. Hasil pengamatan menunjukkan bahwa sepanjang jalan arteri sekunder tersebut sudah tersedia trotoar de-

ngan lebar 0,5 sampai 1,5 meter, diberi perkerasan (konblok) dan tanpa pembatas kantin. Di beberapa tempat jalur pedestrian tersebut terputus karena terhalang oleh PKL atau kondisi jalur pedestrian yang rusak. Vegetasi di sekitar kawasan kurang terawat, parkir/terminal bayangan ojek, bajaj atau angkot yang berkumpul menunggu penumpang baik untuk transit maupun ke tujuan masing-masing membuat situasi jalan semakin padat. Perletakan perabot jalan dan jejaring utilitas kota (tiang listrik, tiang lampu jalan dan sebagainya) juga menyebabkan alur pedestrian terputus di beberapa titik.



Gambar 4. Situasi Akses dari Stasiun Manggarai Ke Pasaraya Manggarai (melalui Jalan Sultan Agung) (Sumber: Peneliti dan Google street view, 2016)

Sesuai hirarkinya, jalan kolektor sekunder mempunyai frekuensi kendaraan yang relative sedang sampai dengan padat dengan tingkat kecepatan kendaraan mulai sedang hingga cepat. Jalan-jalan kolektor sekunder di lokasi penelitian dilewati oleh berbagai jenis kendaraan bermotor.

Berdasarkan hasil pengamatan, jalan kolektor sekunder di sekitar kawasan sudah bertrotoar, dengan material perkerasan berupa konblok, tanpa pembatas (kantin), dengan lebar berkisar antara 0,5 meter sampai 1,5 meter.

Pemanfaatan trotoar sangat beragam, tetapi sebagian besar digunakan untuk mendirikan lapak PKL dan perluasan ruang usaha dari toko-toko yang ada. Beberapa rumah di jalur utama

kawasan meletakkan pot-pot untuk menghindari PKL. Penataan street furniture yang belum ada juga mengganggu karena terletak di tengah jalur pedestrian. Kondisi ini menyebabkan alur jalan bagi pedestrian seringkali terputus, sehingga pejalan kaki cenderung terdesak ke jalan raya.



Gambar 5. Situasi pemanfaatan trotoar di sepanjang Jalan Manggarai Utara (Sumber: Peneliti, 2017)

Jalan lingkungan di perumahan terdiri dari gang-gang di lingkungan perumahan informal (1-2 meter), jalan-jalan lingkungan di perumahan formal dengan lebar antara 3-4 meter, dan terdapat juga jalan lingkungan di beberapa kompleks perumahan yang lebih besar.

Kondisi jalur pedestrian/trotoar di lingkungan perumahan pada umumnya tidak disediakan secara khusus, tercampur dengan kendaraan bermotor. Pada lingkungan perumahan informal, tidak tersedia trotoar, umumnya jalan aspal langsung berbatasan dengan selokan. Sehingga pedestrian dengan kendaraan bermotor (kendaraan roda dua) maupun non motor (sepeda,

gerobag) tercampur. Kepadatan dan kecepatan kendaraan bermotor (umumnya motor) seringkali antara rendah sampai sedang.

Mayoritas pengguna layanan kereta api di kawasan Manggarai ini adalah warga dalam usia muda (20-40 tahun), berprofesi sebagai pegawai kantor, dan menggunakan kereta api setiap hari kerja. Hal ini menunjukkan bahwa banyak pengguna kereta api di Stasiun Manggarai adalah *commuter* yang bekerja di area Manggarai dan juga mereka yang tinggal di area Manggarai dan bekerja di tempat lain. Biasanya mereka menggunakan kereta dari/menju tempat kerja dan rumah mereka. Mayoritas responden berasal dari jarak lebih dari 800 meter dari stasiun kereta api.

Jarak ini menunjukkan *walkability* yang kurang baik. Sehingga banyak orang yang menggunakan angkutan umum lain (angkot, Kopaja, Metromini, dan lain-lain) untuk menjangkau tujuan mereka. Namun ketika ditanyakan mengenai persepsi mereka tentang faktor-faktor yang berkaitan dengan *walkability* di area tersebut, responden masih beranggapan bahwa jarak antara halte kendaraan umum dari stasiun/tujuan mereka cukup dekat sehingga tidak banyak orang yang perlu menitipkan kendaraan mereka di stasiun (*park and ride*). Mayoritas responden pun merasa bahwa kondisi lingkungan cukup aman untuk berjalan kaki.

Pembahasan dalam studi ini ditujukan untuk mengetahui kesiapan kawasan Sekitar Stasiun Manggarai dengan rencana penataan kota yang terintegrasi TOD. Mengacu pada Prijanto (2013) dalam Hayati dkk (2014), yang fokus pada system MRT di Jakarta di masa mendatang, evolusi implementasi TOD dapat dikategorikan dalam tiga tingkatan. Tahap pertama adalah *seamless mobility*, tahap kedua ; *sustainable neighbourhood* dan tahap terakhir adalah *optimum growth*.

Pada tahap pertama, para pihak yang terkait dalam program pengembangan system transit meningkatkan interkoneksi dari dan ke stasiun agar dapat meminimalisasi gangguan lalu lintas kendaraan bermotor terhadap aliran pejalan kaki/penumpang. Tingkat berikutnya adalah

sustainable neigh-bourhood, yang tujuannya adalah ketika menciptakan titik-titik tujuan atau membuat stasiun transit, jangan hanya sekedar menyediakan jalan-jalan akses dari dan menuju stasiun. Tahap ketiga adalah *optimum growth district*, di mana secara keseluruhan suatu kawasan di sekitar titik transit dapat menjadi suatu tempat yang hidup dan berbeda. Hal ini akan meningkatkan potensi perjalanan pada jam-jam sibuk secara signifikan. Pembahasan kawasan Manggarai terhadap tiga tingkatan evolusi implementasi TOD sebagai berikut:

1. *Seamless Mobility*

Kapasitas penumpang yang naik dan turun di Stasiun Manggarai mencapai 12 ribuan orang perhari. Mengacu pada kajian pustaka sebelumnya, maka kawasan sekitar Stasiun KA Manggarai yang berada di Jakarta Barat ini dapat dikategorikan pada "*urban TOD*" karena mempunyai ciri ciri: berlokasi pada jalur lintas transportasi umum kota seperti terminal bus kota, stasiun kereta, dan halte bus kota yang memiliki tingkat kepadatan tinggi serta bisa berpotensi menjadi daerah komersil.

Survey kepada pengguna kereta api di Stasiun Manggarai menunjukkan bahwa konektivitas angkutan umum dengan keberadaan stasiun transit Manggarai sangat signifikan.

Perjalanan ke dan dari stasiun Manggarai sebagian besar ditempuh dengan menggunakan kendaraan umum seperti Angkot, Kopaja dan sejenisnya.

Namun sayangnya tidak ada konektivitas transportasi umum antara stasiun kereta api dengan fungsi-fungsi pada skala lingkungan. Fungsi-fungsi yang berada di jalan kolektor sekunder dan lingkungan harus ditempuh dengan kendaraan bermotor (mobil/motor pribadi, taxi, bajaj, ojek, dan sebagainya) atau dengan berjalan kaki.

Kawasan TOD Manggarai dan sekitarnya didominasi fungsi perumahan, lengkap dengan berbagai penunjangnya meliputi fasilitas pendidikan, sarana perekonomian (pasar, pabrik/industri, toko dan warung), kantor pelayanan pemerintah

dan sarana sosial lain seperti rumah ibadah dan sarana kesehatan.

Lokasi fasilitas pendidikan di tingkat SMK umumnya berada di tepi jalan lingkungan dan jalan kolektor sekunder yang tidak dilewati oleh jalur angkutan umum. Sebaliknya, fungsi-fungsi komersial umumnya berlokasi di sepanjang jalan kolektor primer. Salah satunya adalah fungsi minimarket retail (Alfamart, Indomaret, dan sebagainya) yang beradar di Jalan Manggarai Utara sehingga mudah diakses dari hunian dengan berjalan kaki atau naik mikrolet.

Kawasan perdagangan dan jasa yang berada di di sekitar jalan Sultan Agung terkoneksi dengan baik dengan banyaknya angkutan umum (Kopaja dan Metromini) yang menghubungkan dengan Stasiun Manggarai. Hal ini sangat menguntungkan untuk komuter yang menggunakan kereta api untuk bekerja setiap harinya di area tersebut.

Bila ditinjau dari sisi dukungan fasilitas bagi pedestrian, jalur-jalur pedestrian sudah tersedia baik di jalan-jalan lingkungan sampai ke jalan kolektor dan arteri. Lebar jalur umumnya berkisar antara 1,5 meter s/d 2 meter.

Selain itu, jalur pedestrian belum menjalin/*melinkage* berbagai titik-titik kegiatan penting di kawasan, dan jalur-jalur jalan yang ada belum secara terencana menempatkan aktivitas komersial, permukiman, perkantoran, dan fasilitas umum sosial dalam jarak tempuh berjalan kaki dari stasiun transit.

Dominasi pengguna kendaraan bermotor sangat terlihat pada kawasan ini. Kondisi ini juga diperparah dengan banyaknya halangan pada jalur pejalan kaki, terutama pada jalan kolektor.

Jalur pedestrian juga banyak digunakan untuk fungsi-fungsi lain seperti parkir kendaraan bermotor, kaki lima, dan sebagainya. Dari aspek konektivitas, hampir semua jalan dilengkapi pedestrian, namun tidak semuanya terhubung dengan baik.

2. Sustainable Neighborhood

Identifikasi *mixed-use* pada kawasan deliniasi Manggarai adalah dengan melihat keragaman fungsi bangunan kawasan Manggarai yang gunalahannya didominasi fungsi perumahan, perdagangan/komersil dan jasa serta fungsi perkantoran. Dominasi fungsi ke 3 yaitu fungsi campuran atau *mixed-use*

Deliniasi kawasan di sekitar Stasiun Manggarai saat ini sudah memiliki berbagai pemanfaatan lahan, yaitu adanya sarana pendidikan, pasar, gedung-gedung perkantoran swasta dan pemerintah. Kawasan ini juga akan semakin berkembang dengan adanya rencana pembangunan apartemen dan hotel oleh swasta serta rencana pemerintah untuk membangun monorel dan halte busway di kawasan ini akan meningkatkan jumlah pengguna transportasi publik. Dengan adanya hal tersebut di atas, Kawasan Manggarai harus siap untuk mewadahi pertumbuhan dan memenuhi kebutuhan pengguna transportasi publik, di sisi lain kawasan sekitar stasiun diharapkan menjadi tempat bermukim yang baik. Berbagai fungsi lahan yang ada pada kawasan Manggarai harus terkoneksi melalui jalur pedestrian ataupun moda transportasi umum.

Melihat keragaman fungsi yang ada, kawasan sekitar Stasiun Manggarai memiliki potensi untuk dikembangkan dengan pendekatan *Transit Oriented Development*, yaitu:

- Adanya Stasiun Kereta Api dan Listrik, serta rencana pemerintah mengembangkan sektor transportasi melalui pembangunan transjakarta, MRT dan LRT di daerah ini.
- Terdapat angkutan umum lainnya yang mendukung cakupan penumpang yang lebih luas seperti kopaja, mikrolet dan sebagainya. Adanya keragaman fungsi lahan seperti hunian, perkantoran, dan komersil menengah ke bawah di sekitar area stasiun Manggarai

Di sisi lain, untuk mencapai TOD yang ideal masih terdapat beberapa permasalahan pada kawasan sekitar Stasiun Manggarai, antara lain:

- Sarana dan prasarana moda transportasi publik pada titik-titik transit yang dibutuhkan sudah tersedia namun belum terkoneksi secara maksimal.
- Kenyamanan secara visual masih kurang karena ketidak-beraturan. Kondisi jalur pejalan kaki belum sesuai standar, baik itu material, dimensi ataupun tanda-tanda
- Penggunaan fungsi lahan sebagai area mixed use saat ini belum maksimal.

3. Optimum Growth

fasilitas pejalan kaki berikut dukungannya sangat diperlukan. Melalui tinjauan terhadap figure ground, Solid di kawasan Manggarai terdiri dari kawasan perumahan; perdagangan, perkantoran dan jasa; kawasan pelayanan umum dan sosial; kawasan campuran. Void kawasan Manggarai terdiri dari berupa ruang terbuka hijau; kawasan biru dan jaringan jalan mixed-use. Pola kawasan Manggarai cenderung heterogen, yang cukup bervariasi.

Jaringan jalan di kawasan Manggarai untuk saat ini belum dimanfaatkan secara optimal karena masih banyak jalur pedestrian yang digunakan tidak sesuai fungsinya misal sebagai area pedagang kaki lima, parkir kendaraan penduduk seperti di perumahan penduduk. Akan tetapi, jaringan jalan di kawasan Manggarai memiliki peluang untuk menjadi "Optimum Growth" karena jaringan jalan di kawasan ini berada pada kawasan yang strategis yang dapat berkembang secara optimal jika stake holder (masyarakat dan pemerintah) ikut berpartisipasi untuk mewujudkan jaringan jalan yang hidup, nyaman bagi pejalan kaki dan terdapat fasilitas yang mendukung.

Dengan adanya optimalisasi sistem jaringan jalan diharapkan masyarakat sekitar merasa yang nyaman dan aman sehingga mampu mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan beralih menggunakan transportasi massal khususnya kereta api.

Kepadatan penduduk di Manggarai dapat dikategorikan pada kepadatan sedang dan memiliki mobilitas yang tinggi sehingga pendekatan *opti-*

mum growth khususnya dalam optimalisasi

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa mengenai *seamless mobility*, *sustainable neighborhood* dan *optimum growth*, dapat disimpulkan kesiapan kawasan sekitar Manggarai terhadap rencana penataan kota yang terintegrasi TOD masih belum optimal. Ditinjau dari aspek *seamless mobility*, belum terdapat kesiapan karena konektivitas terhadap titik transit belum tercapai, *linkage* antar aktivitas di kawasan ini belum optimal serta jalur pedestrian yang belum menjalin berbagai titik-titik kegiatan penting. Jika dilihat dari *sustainable neighborhood* sudah terdapat fungsi *mixed-use* di kawasan ini walaupun belum optimal pengembangannya, selain itu juga belum ada ruang terbuka hijau publik yang dapat dinikmati masyarakat.

Sedangkan pada aspek *optimum growth*, kepadatan penduduk yang sedang tidak didukung oleh penggunaan transportasi umum secara optimal ditambah dengan jalur pedestrian yang belum sesuai dengan fungsinya dan tidak terdapat aktivitas yang mampu menghidupkan kawasan di sepanjang pedestrian karena aktivitasnya masih menyebar dan belum terintegrasi.

Melihat dari belum siapnya kawasan Manggarai sebagai kawasan yang terintegrasi TOD, maka perlu dilakukan penataan titik transit yang terintegrasi ke dalam sistem jaringan jalan dan transportasi umum; mengoptimalkan fungsi *mixed-use* kawasan serta optimalisasi penataan RTH publik yang terkoneksi dengan sistem transportasi umum dan pedestrian.

Daftar Pustaka

- Anggraini, D. *Jalur Sepeda Dalam Konteks Tautan Antar Kegiatan di Perkotaan*. Proceedings of International Conference: *Sustainable built environment in the tropics: New technology, new behavior?* School of Architecture, Tarumanagara University, Jakarta, Indonesia, 12-13 November 2012.
- Calthorpe, P. *The Next American Metropolis: Ecology, Community and The American Dream*. New York: Princeton Architectural Press. 1993.

- Gallin, N. (2001). *Quantifying pedestrian friendliness -- guidelines for assessing pedestrian level of service*. *Road & Transport Research*, 10(1), 47.
- Hauck/Regine Keller/Volker Kleinekort (Ed); *Infrastructural Urbanism. Addressing the In-between*; DOM Publisher; 2011.
- Park Connector Network: Konsep Jalur Transportasi Non-motorized dan Penghijauan Kota*. Opini. 29 April 2010.
- Oswalt, P. Overmeyer, K., dan Misselwitz, Philipp; *Urban Catalyst, The Power of Temporary Use*; DOM Publisher; 2013
- Shirvani, H. *The Urban Design Process.*, New York: Van Nostrand Reinhold, 1985
- Watson D. et.al. *Time Saver Standard for Urban Design*. McGraww-Hill Professional. USA. 2003.
- Zahnd, M. *Perancangan Kota Secara Terpadu. Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Penerbit Kanisius dan Soegijapranata University Press. Yogyakarta. 1999. (hal 107, 108)
- Zahnd, M. *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Kanisius. Yogyakarta. 1999.
- Zeisel, J. *Inquiry By Design: Tools for Environment – Behaviour Research*. Brooks /Cole Publishing Co. Monterey. California. 1981.
- Perda Provinsi DKI no.1 tahun (2012) tentang RTRW 2030.
- Peraturan Gubernur no.182 tahun (2012).