

PENERAPAN PRINSIP *CONNECTIVITY* PADA KAWASAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* ISTORA- SENAYAN

Rana Zahra Tamsil
Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota
Universitas Pradita
Scientia Business Park Tower I
Jl. Boulevard Gading Serpong
Blok O/1, Summarecon Serpong
rana.zahra@student.pradita.ac.id

Andi M. Ahsan Mukhlis
Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota
Universitas Pradita
Scientia Business Park Tower I
Jl. Boulevard Gading Serpong
Blok O/1, Summarecon Serpong
andi.ahsan@pradita.ac.id

Rachmat Taufick Hardi
Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota
Universitas Pradita
Scientia Business Park Tower I
Jl. Boulevard Gading Serpong
Blok O/1, Summarecon Serpong
rachmat.hardi@pradita.ac.id

Abstract

The Istora-Senayan Transit-Oriented Development (TOD) area is a strategically located gateway for tourists and foreign investors coming to Jakarta. It is near the Gelora Bung Karno (GBK) complex, a venue for international sporting events, and the Sudirman Central Business District (SCBD), the business hub of Jakarta. This area holds great potential due to its connectivity. This research aims to evaluate the implementation of connectivity principles in the Istora-Senayan Area. The research method utilized a qualitative approach with spatial analysis and descriptive analysis. The findings indicate that 74.4% of the Istora-Senayan area meets the requirements for access to public transportation, as it is within a maximum walking distance of 800 meters. However, accessibility for people with disabilities is not fully integrated, especially in the SCBD area, where high visitor density poses challenges due to guiding blocks on pedestrian ways managed by SCBD. The proposed solution is to integrate guiding blocks throughout the Istora-Senayan Area to facilitate people with disabilities in using pedestrian ways.

Keywords: Transit Oriented Development, Transportation, Connectivity Principles

Abstrak

Kawasan TOD Istora-Senayan merupakan lokasi strategis yang merupakan pintu gerbang bagi wisatawan dan investor asing datang ke Jakarta karena berdekatan dengan kompleks Gelora Bung Karno (GBK) yang menjadi lokasi perhelatan olahraga internasional serta *Sudirman Central Business District* (SCBD) yang menjadi pusat bisnis di DKI Jakarta yang memiliki potensi pada konektivitasnya. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi penerapan prinsip *connectivity* pada Kawasan Istora-Senayan. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan analisis spasial dan analisis deskriptif. Hasil penelitian memperlihatkan sebesar 74,4% di kawasan Istora-Senayan sudah memenuhi persyaratan akses menuju transportasi umum karena memiliki jarak tempuh berjalan kaki maksimal 800 meter, sedangkan akses untuk penyandang disabilitas masih belum terintegrasi keseluruhan oleh *guiding block* yang berada pada *pedestrian ways*, khususnya pada kawasan SCBD dengan kepadatan pengunjung tinggi karena *pedestrian ways* yang dikelola oleh pihak SCBD. Usulan solusi pemecahan permasalahan adalah mengintegrasikan *guiding block* seluruh Kawasan Istora-Senayan agar mempermudah penyandang disabilitas dalam menggunakan *pedestrian ways*.

Kata-kata kunci: Kawasan Berorientasi, Transportasi, Prinsip Konektivitas

PENDAHULUAN

Kota DKI Jakarta merupakan pusat Pemerintahan Indonesia yang mengalami pertumbuhan perkotaan yang cepat. Kendaraan pribadi yang digunakan di Jakarta dapat mencapai lebih dari 18,6 juta kendaraan. Sementara itu, hanya 24% dari penduduk Jakarta yang menggunakan transportasi umum. Sebaliknya, wilayah Jabodetabek mengalami lonjakan pergerakan manusia sebesar 47,5 juta sehingga menyebabkan ekspansi wilayah

yang sudah tidak terkendali. Hal tersebut juga dapat menyebabkan biaya transportasi meningkat, mobilitas dan kualitas hidup menurun. Fasilitas transportasi multimoda dan kawasan transit adalah faktor penting dalam perkembangan kota (Mass Rapid Transit Jakarta, 2023).

Kawasan stasiun transfer memiliki potensi untuk pengembangan, terutama dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang menggabungkan berbagai jenis kegiatan dalam satu kawasan untuk memudahkan mobilitas masyarakat. Menurut Peraturan Gubernur DKI Jakarta No.31 tahun 2022 menjelaskan bahwa syarat untuk mengembangkan kawasan TOD mencakup simpul transit angkutan umum massal, minimal dari 2 jenis moda transportasi, arah pengembangan yang sesuai dengan pusat kegiatan dan penggunaan kawasan campuran. Pola pengembangan *mixed use* sangat terkait dengan TOD karena berbagai kegiatan seperti permukiman, komersial dan ruang terbuka hijau terintegrasi di lokasi TOD. TOD juga berfokus pada penyediaan fasilitas publik yang mendukung aksesibilitas terutama bagi pejalan kaki dan penggunaan transportasi massal.

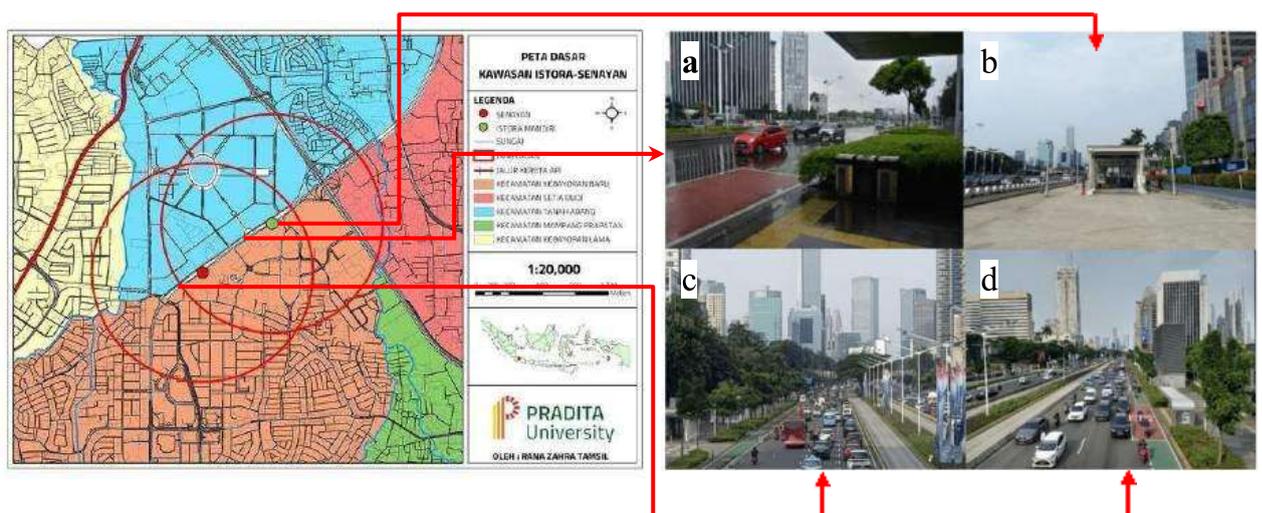
Kawasan Istora-Senayan merupakan salah satu pengembangan TOD terbaru sesuai dan tertuang dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta No.67 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit yang menyebutkan bahwa salah satu pengembangan TOD di DKI Jakarta adalah Kawasan Istora-Senayan. Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 99 Tahun 2020 tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Istora dan Senayan yang biasa disebut sebagai Beranda Pelita Jakarta karena sesuai dengan fungsinya sebagai beranda, tempat biasanya orang-orang asing melihat Jakarta pertama kali, terlebih melalui berbagai ajang olahraga yang diselenggarakan di kawasan Gelora Bung Karno (GBK) dan pusat bisnis *Sudirman Central Business District* (SCBD).

Salah satu prinsip utama dalam konsep TOD adalah prinsip *connectivity* atau konektivitas. Prinsip ini mendorong terciptanya hubungan yang baik antara berbagai jenis moda transportasi, infrastruktur jalan, dan fasilitas publik di dalam kawasan TOD (Ayuningtias, 2019). Penerapan prinsip *connectivity* dalam kawasan TOD di Jakarta, khususnya pada TOD Istora- Senayan, memiliki tujuan untuk menciptakan lingkungan yang mudah diakses, efisien, dan ramah lingkungan bagi penduduk serta pengunjung. Kawasan TOD Istora-Senayan merupakan lokasi yang strategis karena berdekatan dengan kompleks Gelora Bung Karno (GBK), pusat bisnis *Sudirman Central Business Distrik* (SCBD), dan memiliki peran penting sebagai gerbang pertama bagi banyak orang yang datang ke Jakarta. Oleh karena itu, memastikan konektivitas yang baik di kawasan ini akan memberikan dampak positif yang signifikan terhadap kualitas hidup penduduk kota dan pengalaman pengunjung.

Proyek pengembangan ini sejalan dengan rencana tata ruang yang diatur dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Jakarta Pusat, dengan tujuan mengubahnya menjadi area perkantoran dan komersial kelas atas, serta perumahan vertikal. Perkembangan Kawasan TOD Istora-Senayan akan memiliki dampak signifikan pada kawasan TOD lainnya dan aktivitas di sekitarnya, terutama karena kedekatannya dengan *Sudirman Central Business*

District (SCBD). Selain itu, lokasi ini berada di jalan arteri utama yang menghubungkan Jakarta Selatan dan Jakarta Utara. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengevaluasi penerapan prinsip *connectivity* pada kawasan TOD Istora-Senayan berupa penilaian terhadap efisiensi akses langsung menuju transportasi umum dan akses untuk para penyandang disabilitas. Dengan demikian, diharapkan penelitian ini dapat memberikan panduan terkait langkah-langkah untuk meningkatkan penerapan prinsip *connectivity* di kawasan TOD Istora-Senayan. Hal ini termasuk perluasan jaringan transportasi publik, perancangan ruang yang lebih ramah pejalan kaki dan sepeda serta dapat memaksimalkan potensi prinsip *connectivity* dalam menciptakan kawasan TOD yang berkelanjutan, terintegrasi dan memberikan dampak positif bagi perkembangan kota Jakarta ke depan.

Namun, meskipun pentingnya prinsip *connectivity* dalam pengembangan TOD telah diakui, masih terdapat kebutuhan untuk menggali lebih dalam mengenai cara-cara konkrit untuk menerapkannya dalam konteks TOD Istora-Senayan. Faktor-faktor seperti perencanaan infrastruktur jalan, jalur pejalan kaki yang aman, jalur sepeda yang terintegrasi, serta aksesibilitas menuju angkutan umum massal perlu dipertimbangkan dengan cermat agar prinsip *connectivity* dapat diwujudkan secara efektif. Peta titik lokasi penelitian Kawasan Istora- Senayan dapat dilihat pada Gambar 1.



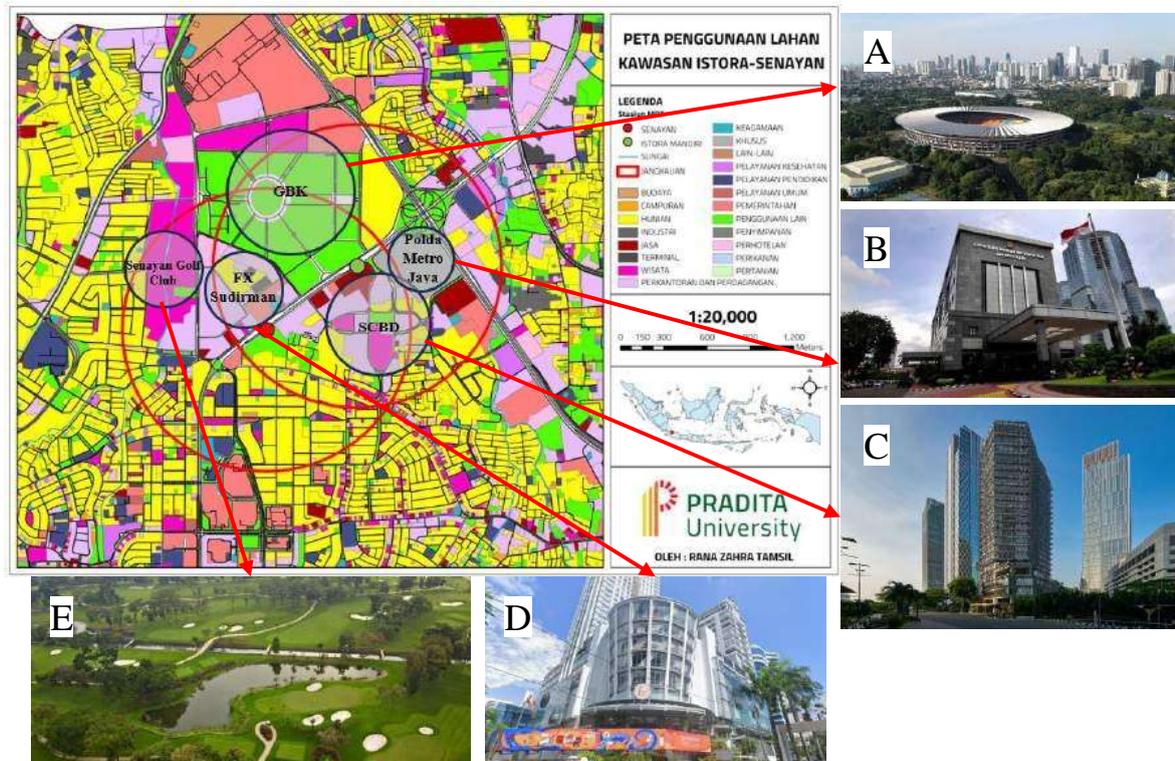
- a. titik sekitar Halte Gelora Bung Karno 2
- b. pintu masuk/keluar Stasiun MRT Istora Mandiri
- c. kondisi lalu lintas menuju Bundaran Hotel Indonesia
- d. kondisi lalu lintas menuju Blok M

Gambar 1 Peta Titik Lokasi Penelitian Kawasan Istora-Senayan

Kawasan Istora-Senayan merupakan kawasan yang terletak di 2 kota yaitu Kota Jakarta Pusat dan Kota Jakarta Selatan serta terletak diantara 5 kecamatan yaitu Kecamatan Kebayoran Lama, Kecamatan Kebayoran Baru, Kecamatan Mampang Prapatan, Kecamatan Setia Budi dan Kecamatan Tanah Abang. Kawasan Istora-Senayan juga terletak diantara 2 stasiun *Mass Rapid Transit* (MRT) yaitu Stasiun MRT Istora Mandiri dan Stasiun MRT Senayan. Radius untuk pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) adalah 800 meter. Kawasan Istora- Senayan terletak di jalan arteri yaitu Jalan Sudirman. Kawasan Istora

Senayan memiliki perbatasan, yaitu:

- a) Utara : Hutan Kota Gelora Bung Karno
- b) Timur : Jalan Tol Dalam Kota
- c) Selatan : *Sudirman Central Business District* (SCBD)
- d) Barat : Patung Pemuda Membangun

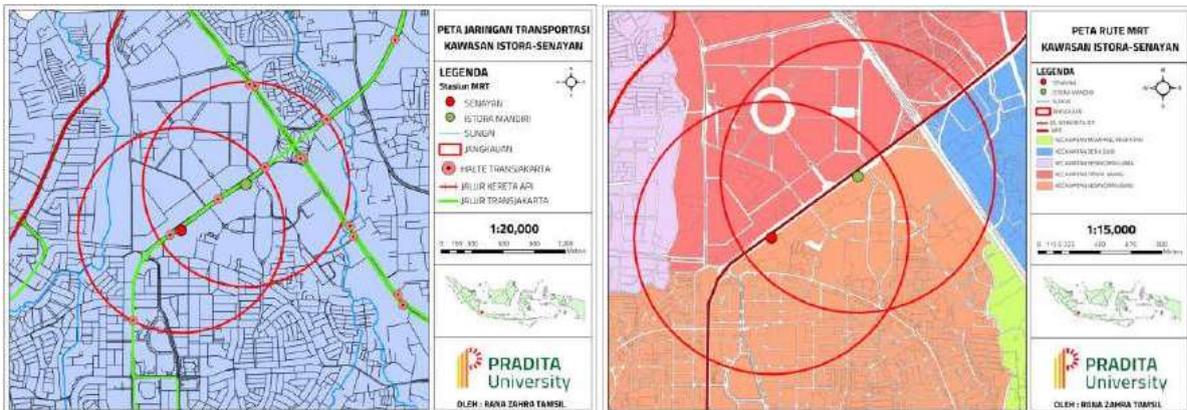


- a. Gelora Bung Karno (GBK)
- b. Polda Metro Jaya
- c. *Sudirman Central Business District* (SCBD)
- d. FX Sudirman
- e. Senayan Golf Club

Gambar 2 Peta Penggunaan Lahan Kawasan Istora-Senayan dan Zoning Kawasan,

Kawasan Istora-Senayan memiliki penggunaan lahan yang didominasi oleh perkantoran, karena berdekatan dengan *Sudirman Central Business District* (SCBD), yang merupakan kawasan perkantoran dengan bangunan tinggi. SCBD merupakan kawasan bisnis di Jakarta Selatan, dengan berbagai jenis properti seperti kondominium, gedung perkantoran, hotel, dan pusat perbelanjaan. Sebagian besar luas SCBD, sekitar 13 hektar, digunakan untuk jalan dan ruang terbuka hijau. Jalan Sudirman juga didominasi oleh perkantoran untuk memudahkan akses ke sana, karena Kawasan Istora-Senayan terletak di tengah Kota Jakarta. Selain perkantoran, jenis penggunaan lahan kedua yang dominan di Kawasan Istora-Senayan adalah hunian. Hunian di kawasan ini memiliki nilai lahan tinggi karena berdekatan dengan SCBD dan perkantoran yang juga memiliki nilai lahan tinggi. Hunian ini biasanya ditempati oleh petinggi negara dan pejabat daerah, karena dekat dengan fasilitas pemerintah dan memiliki kavling yang luas dengan bangunan yang tidak terlalu tinggi. Selain itu, kawasan ini memiliki luas ruang terbuka hijau yang besar karena berseberangan dengan Gelora Bung

Karno (GBK) dan Hutan Kota GBK. GBK tidak hanya digunakan untuk olahraga dan latihan atlet, tetapi juga sebagai objek wisata dengan daya tarik yang tinggi.



Gambar 3 Peta Jaringan Transportasi Kawasan Istora-Senayan

Kawasan Istora-Senayan memiliki beberapa moda transportasi yang memudahkan aksesibilitas. Moda transportasi yang tersedia meliputi *Bus Rapid Transit* (BRT), *Light Rail Transit* (LRT), dan *Mass Rapid Transit* (MRT). BRT memiliki berbagai pemberhentian seperti Halte Bendungan Hilir, Halte Polda Metro Jaya, Halte GBK, Halte Bundaran Senayan, Halte Masjid Agung, Halte Senayan JCC, dan Halte Semanggi, yang terintegrasi dengan kawasan lainnya. LRT, dalam bentuk *commuter line* (KRL), memiliki pemberhentian di Stasiun Palmerah dan Stasiun Tanah Abang, meskipun diluar deliniasi Kawasan Istora-Senayan, sering digunakan oleh pengguna transportasi umum. Untuk mencapai Stasiun Istora Mandiri dan Senayan dengan MRT, pengguna transportasi umum harus naik KRL hingga Stasiun Sudirman dan melanjutkan perjalanan dengan MRT Stasiun Dukuh Atas BNI. MRT berupa kereta cepat yang sangat berguna bagi pekerja di sekitar SCBD dan GBK karena mempercepat akses ke tempat kerja atau tempat wisata. MRT memiliki waktu tempuh lebih cepat dibandingkan KRL, dengan kedatangan setiap 5 menit saat *peak hour* dan setiap 10 menit saat *non peak hour*. Selain itu, Kawasan Istora-Senayan juga memiliki jalur pesepeda (*bike lane*) yang aman dan nyaman untuk pengendara sepeda.

TINJAUAN PUSTAKA

Transit Oriented Development (TOD)

TOD adalah suatu gagasan yang mengutamakan penggunaan lahan yang mencakup berbagai jenis kegiatan, mobilitas, konektivitas, kepadatan yang tinggi, dan intensitas yang tinggi, serta memperhatikan keamanan pejalan kaki. Dalam konteks ini, skala TOD merujuk pada wilayah yang memiliki jangkauan radius sekitar $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ mil (400-800 meter) atau memungkinkan akses berjalan kaki selama 5-10 menit ke sarana transportasi umum (Florida Department of Transportation, 2012). *Institute of Transportation and Development Policy* (ITDP) dalam *TOD Standard 3.0* mengembangkan beberapa prinsip TOD yaitu, *walk*, pembangunan kawasan dengan lingkungan yang ramah terhadap pejalan kaki; *cycle*,

mendukung transportasi *non-motorized*; *transit*, memiliki lokasi yang dekat dengan jaringan transportasi publik; *mix*, pembangunan dengan penggunaan lahan campuran; dan *densify*, mengoptimalkan kepadatan lahan. Konsep *Transit Oriented Development* adalah suatu kawasan pada sekitar titik transit yang memiliki keberagaman jenis penggunaan lahan (*mixed-used*) mirip perumahan, perkantoran, sentra komersial, serta fasilitas publik lain dengan kepadatan tinggi yang terhubung menggunakan konektivitas jalur pejalan kaki, jalur sepeda, dan ketersediaan parkir, dalam mengakomodasi pergerakan masyarakat dengan menggunakan moda transportasi umum yang dapat menangani *problem* stagnasi.

Prinsip Connectivity

Dalam *Transit Connectivity Plan* konektivitas merujuk pada elemen yang menyusun jaringan transportasi. Ini mengacu pada sejauh mana jaringan jalan atau sistem jalan-jalan terhubung dan kontinuitasnya di dalam jaringan tersebut. Ketika konektivitas meningkat, jarak perjalanan menjadi lebih pendek, dan pilihan rute lebih banyak, sehingga perjalanan menjadi lebih nyaman, dan perpindahan antara berbagai tujuan dapat dilakukan dengan lebih efisien. Selain itu, hal ini menciptakan sistem transportasi yang dapat diakses dengan mudah dan tahan terhadap gangguan. Biasanya, konektivitas dilihat sebagai karakteristik positif dalam perencanaan perkotaan karena memfasilitasi mobilitas yang lancar dan menghindari pemisahan link dalam lingkungan perumahan (Putri, 2017). Menurut Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 67 Tahun 2019 berhubungan dengan tinggi rendahnya tingkat konektivitas di *pedestrian ways* dengan jalur hijau dan fasilitas pendukung yang menjadi faktor untuk para pengguna *pedestrian ways* dalam menggunakannya. Akses menuju transportasi umum dengan melihat keterhubungan *concourse* stasiun dengan akses *pedestrian ways* juga diperhatikan untuk mengukur seberapa besar tingginya tingkat konektivitas di kawasan TOD. Terakhir adalah dengan memprioritaskan aksesibilitas untuk penyandang disabilitas yang memerlukan akses juga untuk menuju ke stasiun angkutan dan juga dalam menggunakan *pedestrian ways* serta fasilitas penunjangnya seperti *guiding block* yang berada pada *pedestrian ways* dan juga *lift* prioritas untuk akses menuju transportasi umum.

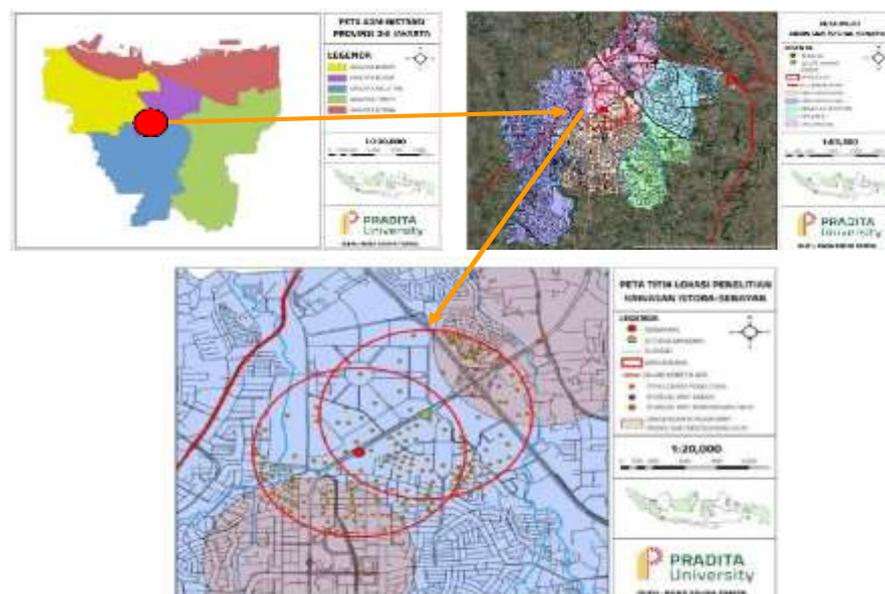
METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini menerapkan pendekatan kualitatif dengan melakukan analisis spasial dan analisis deskriptif untuk menganalisis penerapan prinsip *Connectivity* pada Kawasan Istora-Senayan di Jakarta Pusat dan melakukan pengumpulan data berupa *mapping*, wawancara dan observasi langsung menuju lokasi. Metodologi yang digunakan adalah analisis deskriptif dengan melakukan pengumpulan data berupa *mapping*, wawancara serta observasi data secara langsung. *Mapping* yang dilakukan untuk menghasilkan dan melihat bagaimana kondisi sekitar Kawasan Istora-Senayan baik dari segi *land use*, transportasi, dan kondisi eksisting. Wawancara dilakukan dengan mengajukan beberapa pertanyaan dan yang menjadi target wawancara adalah pengunjung tetap yang bekerja di

sekitar Kawasan Istora-Senayan, khususnya Kawasan SCBD sebanyak 3 orang serta petugas keamanan di sekitar lokasi Kawasan Istora-Senayan sebanyak 3 orang. Observasi langsung dilakukan dengan menganalisis tiap titik pada lokasi studi kasus dan melakukan dokumentasi dalam pengumpulan data secara langsung. Alasan pemilihan Kawasan Istora-Senayan karena Kawasan Istora-Senayan merupakan kawasan yang diprioritaskan untuk pengembangan TOD lebih lanjut serta Kawasan Istora-Senayan berada pada kawasan dengan kepadatan tinggi serta memiliki kelebihan daripada keempat TOD lainnya terutama dari segi sarana dan prasarana (baik dari segi *pedestrian ways*, jangkauan menuju angkutan umum terdekat dan fasilitas untuk penyandang disabilitas. Penelitian ini dimulai dari melakukan perumusan masalah yang kemudian melakukan kajian literatur yang membahas terkait penentuan indikator dalam prinsip *connectivity* baik secara umum maupun terkait dengan regulasi dari Pemerintah DKI Jakarta sehingga dimulai observasi langsung serta wawancara. Kemudian peneliti melakukan penilaian penerapan prinsip *connectivity* pada TOD Kawasan Istora-Senayan yang sudah disusun terhadap kondisi eksisting di Kawasan Istora-Senayan. Penilaian dilakukan berdasarkan hasil survei, wawancara dan analisis spasial terkait penerapan prinsip *connectivity* TOD.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Lingkup penelitian ini merupakan kawasan yang terletak di Provinsi DKI Jakarta, tepatnya di Jakarta Pusat yang mencakup area Kawasan TOD Istora-Senayan dengan radius 800 meter. Terdapat 168 titik lokasi dengan berbagai fungsi bangunan. Kawasan TOD Istora-Senayan ini dilengkapi dengan dua stasiun MRT yaitu Stasiun MRT Bendungan hilir dan MRT ASEAN dengan jangkauan sejauh 800 meter. Penggunaan lahan yang berada disekitarnya didominasi dengan area permukiman, seperti Gambar 4.



Gambar 4 Peta Titik Lokasi Penelitian Kawasan Istora-Senayan

Analisis Prinsip *Connectivity*

Dalam melakukan penilaian terhadap prinsip *connectivity*, hal yang perlu diperhatikan adalah efisiensi akses menuju transportasi umum dan penyediaan akses untuk para penyandang disabilitas di Kawasan Istora-Senayan. Untuk efisiensi akses menuju transportasi umum yang merupakan indikator penilaian dengan melihat jarak dan melihat apakah ada hambatan dalam menuju dan dari titik lokasi menuju transportasi terdekat dan termasuk kedalam jarak efisiensi apabila jarak berjalan kakinya maksimal adalah 800 meter. Sedangkan untuk penyediaan akses untuk para penyandang disabilitas yang merupakan ada atau tidaknya akses berupa *guiding block* yang terintegrasi di sepanjang *pedestrian ways* dan ada atau tidaknya *lift* prioritas untuk menuju dan dari transportasi umum maupun Jembatan Penyeberangan Orang (JPO).

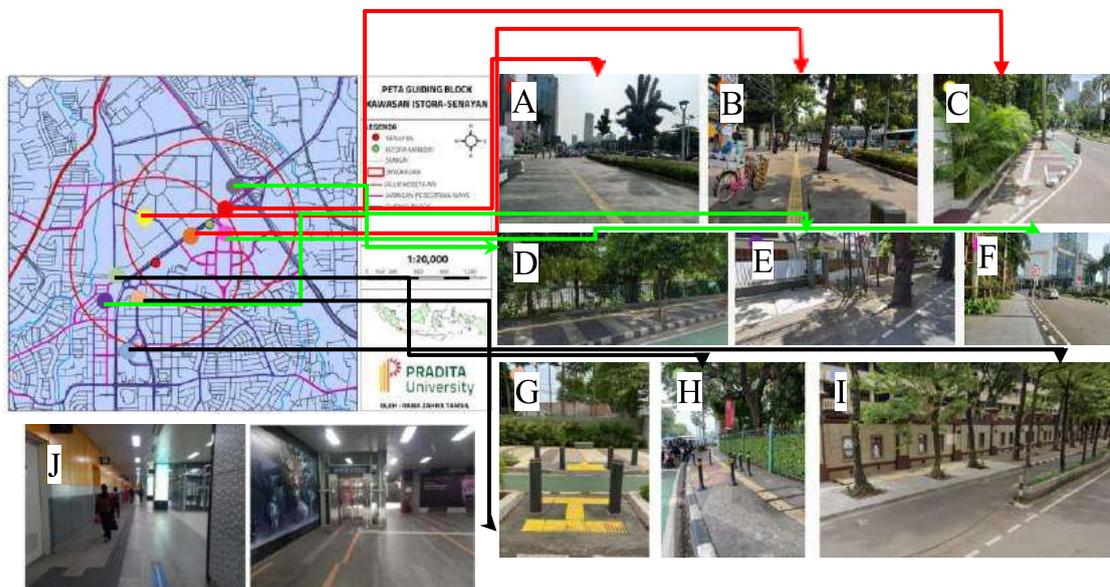
Indikator penilaian dalam prinsip *connectivity* adalah indikator efisiensi akses menuju transportasi umum di Kawasan TOD Istora-Senayan. Berdasarkan hasil analisis, efisiensi akses dalam menuju transportasi umum, sebanyak 43 titik dari 163 titik lokasi di Kawasan Istora-Senayan memiliki jarak dan rute yang tidak efisien untuk menuju ke transportasi umum yang ada disekitarnya. Namun jika dipresentasikan sebanyak 74,4% dari titik lokasi penelitian memiliki jarak dan rute yang efisien. Hal tersebut terjadi dikarenakan akses menuju transportasi umum terdekat harus dilalui dengan jalan yang memutar sehingga memperjauh akses menuju transportasi umum.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar akses di Kawasan Istora-Senayan, baik itu menuju gedung maupun blok-blok di dalamnya, sudah terbilang efisien dalam hal hambatan yang ditemui dan jarak yang harus ditempuh. Selain itu, dalam konteks penyandang disabilitas, pelayanan telah memperhatikan aspek yang penting, seperti *lift* prioritas di stasiun dan halte untuk penyandang disabilitas. Namun, ada kelemahan yang terlihat dalam hal penggunaan *guiding block* di jalur pejalan kaki, karena belum terintegrasi dengan baik di seluruh area pejalan kaki.

Dalam hal penerapan prinsip *connectivity*, hasil ini menggambarkan langkah positif dalam upaya menciptakan aksesibilitas yang baik dan inklusif bagi semua pengguna, termasuk penyandang disabilitas, dalam kawasan TOD Istora-Senayan. Meskipun demikian, masih ada ruang untuk peningkatan, terutama dalam mengintegrasikan *guiding block* yang berada pada keseluruhan *pedestrian ways* saja agar dapat mengakomodasi dengan lebih baik kebutuhan penyandang disabilitas di seluruh jalur pejalan kaki. Hal ini akan menjadi langkah penting dalam mencapai tujuan konektivitas yang lebih efektif dalam pengembangan kawasan TOD.

Berdasarkan analisis mengenai penyediaan akses bagi penyandang disabilitas, terutama dalam hal ketersediaan *lift* prioritas dan jalur *guiding block*, perlu dicatat bahwa kedua elemen ini sangat penting dalam konteks ini. Dari peta jaringan *guiding block* di Kawasan Istora-Senayan, ditemukan bahwa sebagian besar jalur *guiding block* terhubung dengan baik di sepanjang jalan utama. Meskipun begitu, ada beberapa bagian dari jalur *guiding block* yang terputus, menyebabkan kendala bagi penyandang disabilitas dalam mengakses tujuan mereka. Menariknya, di Kawasan SCBD, ditemukan bahwa tidak ada

guiding block meskipun ini adalah wilayah dengan kelas ekonomi tinggi dan volume pengguna yang tinggi, yang seharusnya memenuhi persyaratan untuk memiliki jalur *guiding block*. Gambar 6 memperlihatkan peta *guiding block* dan kondisi eksisting.



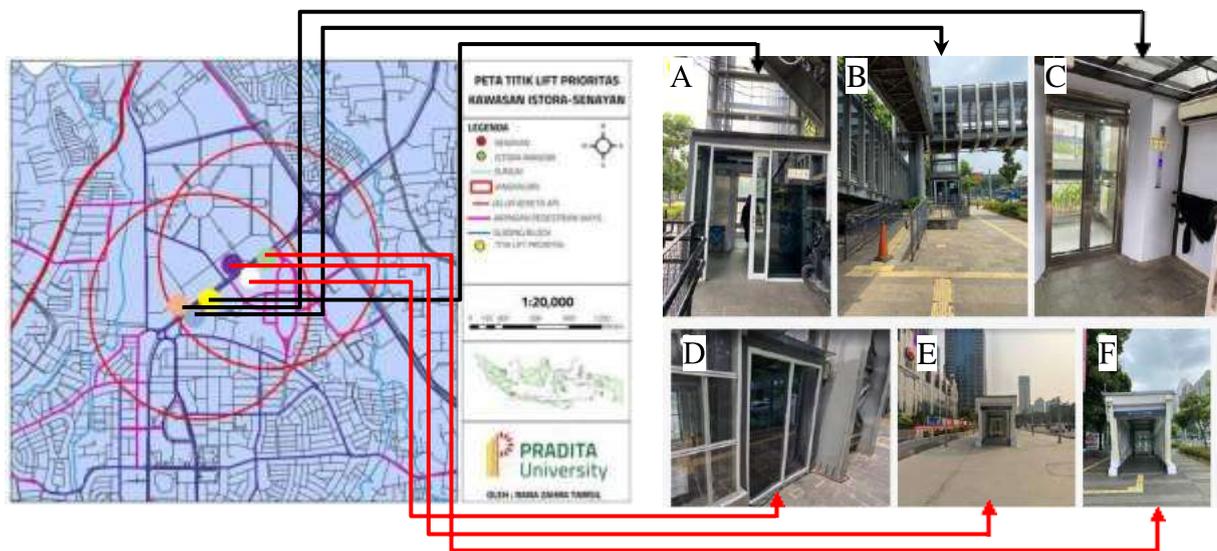
- a. pintu keluar stasiun MRT Istora Mandiri,
- b. di depan gedung Graha CIMB Niaga,
- c. di Jl. Pintu Satu Senayan,
- d. di Jl. Semanggi menuju pintu tol Dalam Kota,
- e. di Jl. Hang Lekir 2
- f. akses menuju SCBD
- g. titik penyeberangan menuju Jl. Sisingamangaraja,
- h. *pedestrian ways* di Jl. Hang Tuah Raya,
- i. *pedestrian ways* di Jl. Pattimura
- j. Stasiun MRT Senayan

Gambar 6 Peta *Guiding Block* dan Kondisi Eksisting

Masalah lain yang ditemui adalah sejumlah *guiding block* yang terputus karena rusak atau memiliki kualitas yang buruk. Dari analisis ini, dapat disimpulkan bahwa jaringan *guiding block* di Kawasan Istora-Senayan belum sepenuhnya terintegrasi dan hanya tersedia di jalan- jalan utama atau kolektor. Meskipun demikian, dalam hal penyeberangan jalan, langkah- langkah keamanan seperti tiang penanda telah diberikan, sehingga memudahkan pengguna *guiding block* untuk mengetahui lokasi penyeberangan jalan. Secara keseluruhan, sebagian besar *guiding block* di wilayah ini memiliki kualitas yang baik, seperti yang terlihat dari bukti dokumentasi yang ada.

Lift prioritas yang terletak dekat dengan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO), karena *lift* prioritas adalah satu-satunya akses bagi penyandang disabilitas untuk menggunakan JPO tersebut. Melalui peta lokasi *lift* prioritas, dapat diidentifikasi bahwa Kawasan Istora-Senayan memiliki enam *lift* prioritas. Hasil analisis menyimpulkan bahwa lima dari enam *lift* prioritas di Kawasan Istora-Senayan dapat digunakan dan berfungsi dengan baik, memfasilitasi akses bagi penyandang disabilitas yang ingin menuju halte BRT atau MRT. Kendati demikian, ada satu *lift* prioritas yang tidak dapat digunakan karena mengalami masalah *maintenance* yang berkepanjangan dan kurangnya responsibilitas dalam

melakukan perbaikan yang cepat. Hal ini mengakibatkan kesulitan bagi penyandang disabilitas dalam mengakses BRT, terutama karena JPO tersebut menghubungkan langsung ke BRT. Gambar 7 memperlihatkan peta dari lift prioritas dan kondisi eksisting.



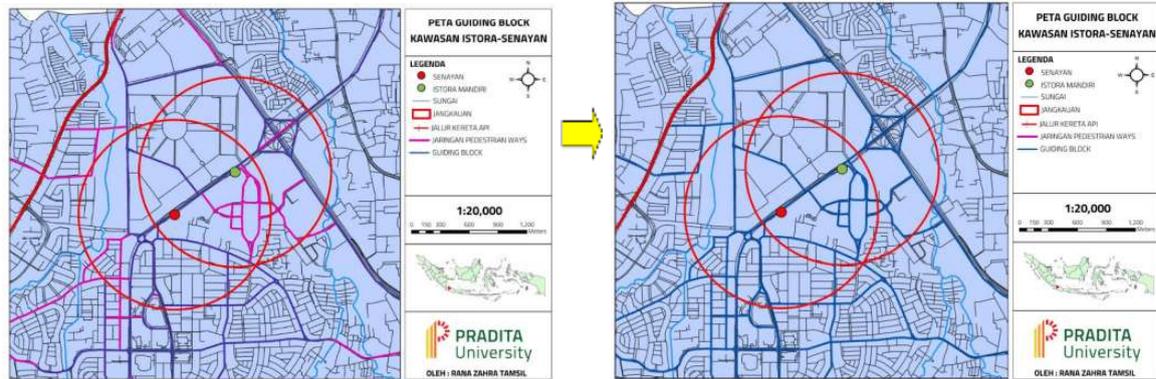
- a. lift prioritas menuju JPO dan transjakarta (arah Blok M),
- b. lift prioritas menuju JPO dan transjakarta (arah Blok M dekat akses keluar Stasiun MRT Senayan)
- c. lift prioritas menuju JPO dan transjakarta (arah Bundaran HI dekat akses keluar Stasiun MRT Senayan)
- d. lift prioritas menuju JPO dan transjakarta (arah Bundaran HI dekat akses keluar Stasiun MRT Istora Mandiri)
- e. lift prioritas menuju dan dari MRT Istora Mandiri
- f. lift prioritas menuju dan dari MRT Senayan

Gambar 7 Peta Titik Lift Prioritas dan Kondisi Eksisting

Solusi Permasalahan Prinsip *Connectivity*

Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta No 67 Tahun 2019 mengenai Peraturan Kawasan Berorientasi Transit, serta mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Panduan Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Infrastruktur dan Fasilitas Jaringan Pejalan Kaki di Wilayah Perkotaan, dijelaskan bahwa "Mempersiapkan aksesibilitas bagi individu dengan keterbatasan menuju dan dari seluruh jaringan menggunakan Transportasi Umum Massal." Dalam konteks ini, pentingnya jaringan jalur pejalan kaki mengarah pada perlunya tersedianya *guiding block* untuk memfasilitasi aksesibilitas bagi penyandang disabilitas di sepanjang *pedestrian ways*. Hal ini menunjukkan adanya komitmen untuk memastikan bahwa aksesibilitas bagi individu dengan keterbatasan dalam menggunakan transportasi umum massal menjadi suatu prioritas dalam pengembangan kawasan berorientasi transit. Dengan adanya fasilitas *guiding block* di jaringan pejalan kaki, penyandang disabilitas akan memiliki akses yang lebih mudah dan aman untuk bergerak di sekitar kawasan TOD Istora-Senayan. Langkah-langkah seperti ini adalah bagian penting dari upaya menciptakan lingkungan yang inklusif dan ramah bagi semua penduduk kota, serta memastikan bahwa

prinsip *connectivity* diintegrasikan dengan baik dalam perencanaan dan pengembangan kawasan berorientasi transit, seperti terlihat pada Gambar 8.



Gambar 8 Peta Solusi Permasalahan Prinsip *Connectivity*

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian tentang penerapan prinsip *connectivity* pada Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Istora-Senayan yang sudah dilakukan adalah bahwa prinsip ini memiliki peran kunci dalam menciptakan kawasan yang berkelanjutan dan berfungsi dengan baik. Melalui integrasi yang efisien antara berbagai jenis moda transportasi, infrastruktur jalan, dan fasilitas pejalan kaki yang aman, prinsip *connectivity* dapat meningkatkan aksesibilitas, mobilitas, dan kualitas hidup penduduk dalam kawasan TOD. Hal yang diperhatikan dari prinsip *connectivity* adalah efisiensi akses menuju transportasi umum dan akses untuk para penyandang disabilitas. Sebagian besar akses dari titik lokasi di dalam Kawasan Istora-Senayan sudah efisien sebesar 74,4% dilihat dari hambatan yang dilalui dan jarak jauhnya. Selain itu, dilihat dari sisi akses khusus para penyandang disabilitas bahwa *lift* prioritas dan pelayanan untuk penyandang disabilitas baik di stasiun maupun halte sudah terpenuhi namun untuk *guiding block* di *pedestrian ways* masih belum terpenuhi karena tidak terintegrasi ke seluruh *pedestrian ways* khususnya pada Kawasan SCBD. Terdapat strategi dari adanya permasalahan pada prinsip *connectivity* yaitu menyediakan *guiding block* pada keseluruhan kawasan agar mempermudah akses untuk para penyandang disabilitas.

DAFTAR PUSTAKA

- Ayuningtias, S., H., Karmilah M. 2019. Penerapan Transit Oriented Development (TOD) sebagai Upaya Mewujudkan Transportasi yang Berkelanjutan. *Jurnal Pondasi*, 28(1): 45-65.
- Florida Department of Transportation. 2012. *Florida TOD Guidebook*. Florida.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2014. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No.03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan*,

- Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.* Jakarta.
- Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta. 2023. *Kawasan Berorientasi Transit (TOD) pada Agustus 2023* (Online), (<https://jakartamrt.co.id/id/kawasan-berorientasi-transit-tod#>, diakses pada 09 Agustus 2023).
- Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. 2019. *Peraturan Gubernur DKI Jakarta No.67 Tahun 2019 Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit.* Jakarta.
- Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. 2020. *Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 99 Tahun 2020 tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Istora Dan Senayan.* Jakarta.
- Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. 2022. *Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 31 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.* Jakarta.
- Putri, Mega Novetrishka. 2017. *Kriteria dan Indikator Sistem Konektivitas Kendaraan Tidak Bermotor (Sepeda) di Kawasan Wisata.* Jurnal Planesa, 8 (1): 12-25.