
EVALUASI PENERAPAN TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT PADA HALTE CENTRALE STITCHING WEDEROOPBOUW JAKARTA SELATAN

Farhan Fauzani Pasha

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
d300200026@student.ums.ac.id

Qomarun

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
Qomarun@ums.ac.id

ABSTRAK

Transportasi umum merupakan salah satu dari sekian banyaknya solusi bagi wilayah perkotaan untuk menyediakan fasilitas guna menunjang kebutuhan mobilitas penduduknya yang padat. Halte CSW sebagai halte yang terintegrasi dibutuhkan guna mengaitkan berbagai kebutuhan mobilitas masyarakat di Ibukota Jakarta, juga merangkap sebagai area publik yang dapat mawadahi berbagai macam kegiatan terpadu. Tujuan penelitian ini yaitu mengevaluasi penerapan Transit Oriented Development pada halte CSW dengan menggunakan prinsip-prinsip kunci TOD, dan indikator suksesnya sebuah area publik. Setelah dilakukan penelitian, secara garis besar, variabel mengenai kesesuaian penerapan TOD pada halte CSW sudah masuk ke dalam kategori baik, namun, masih ada beberapa poin yang masih perlu dilakukan perbaikan, seperti ketersediaan tempat duduk yang masih perlu ditingkatkan, ketersediaan ruang untuk mawadahi kegiatan terpadu di dalam halte yang masih perlu dioptimalkan. Maka dari itu, halte CSW yang telah menerapkan konsep TOD sesuai dengan prinsip-prinsip kunci TOD dan juga indikator suksesnya sebuah area publik yang telah disesuaikan dengan konteks kawasan halte CSW, masih perlu ditingkatkan kembali seiring dengan berkembangnya kebutuhan pengguna di dalamnya.

KEYWORDS:

Transit Oriented Development; Transportasi Umum; Integrasi

PENDAHULUAN

Perkembangan jumlah penduduk yang terus meningkat dibarengi dengan pola tren urbanisasi yang juga semakin marak, menjadikan kebutuhan akan mobilitas masyarakat untuk berpindah dari satu lokasi menuju ke lokasi lainnya harus memiliki fasilitas yang memadai.

Penggunaan transportasi umum sudah banyak diterapkan pada beberapa kawasan perkotaan yang memiliki jumlah penduduk yang padat di Indonesia, salah satunya yakni Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan jumlah penduduk total yang menyentuh angka 10.679.951 jiwa pada tahun 2023 (Qothrunnada, 2023). Dengan jumlah penduduk yang jauh lebih banyak dari kota-kota lain di Indonesia, maka hal ini membuktikan bahwa DKI Jakarta merupakan kota terpadat di Indonesia yang memerlukan solusi untuk menunjang mobilitas

penduduknya, salah satu cara yang sudah diterapkan yakni dengan menghadirkan JakLingko yang merupakan integrasi moda transportasi umum yang di dalamnya terdiri dari beberapa moda transportasi umum seperti Transjakarta, MRT, LRT, dan KRL.

Di samping ketersediaan pilihan jenis moda transportasi umum, halte atau terminal yang menjadi titik dari sebuah jaringan transportasi umum juga memiliki peran yang tak kalah penting dalam menunjang mobilitas masyarakat sebagai pengguna transportasi umum. Dalam upaya memenuhi kriteria halte terintegrasi, sebuah halte perlu memerhatikan prinsip kunci dalam pengaplikasian *Transit Oriented Development (TOD)*, yaitu : 1) Pembangunan kawasan yang menampung kepadatan lebih dari rata-rata komunitas yang ada; 2) Pembangunan fasilitas yang memungkinkan aktivitas multifungsi; 3) Kualitas tempat untuk pejalan kaki yang baik;

4) Adanya pusat komunitas yang aktif (Winnipeg TOD Handbook, 2011)

Centrale Stitching Wederoopbouw atau Cakra Selaras Wahana atau juga yang biasa disingkat dengan CSW, di Jakarta Selatan merupakan salah satu dari beberapa halte integrasi antarmoda JakLingko yang melayani moda transportasi Transjakarta dan MRT. Halte ini pertama kali dibuka dan diresmikan pada 16 Agustus 2017. Pada awalnya halte ini hanya melayani bus Transjakarta koridor 13 yang membentang dari timur ke barat, dengan bangunan halte yang berada di atas jalan layang Ciledug-Tendean. Namun, setelah halte diintegrasikan dengan moda transportasi umum seperti MRT dan juga beberapa bus Transjakarta koridor lainnya sejak 22 Desember 2021, bentuk tampilan dan fasilitas halte banyak dilakukan perubahan dan penambahan fasilitas penunjang lainnya.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kesesuaian penerapan konsep TOD pada halte CSW. Meski bangunan halte yang sudah ada sekarang jauh lebih baik dari bangunan halte sebelumnya, masih perlu dilakukan penelitian lebih lanjut terhadap pengguna transportasi umum di halte CSW agar dapat dipastikan bahwa halte CSW sudah menerapkan konsep *Transit Oriented Development (TOD)* secara tepat sasaran.

TINJAUAN PUSTAKA

Transit Oriented Development (TOD)

Transit Oriented Development (TOD) merupakan sebuah teori yang melahirkan suatu bentuk pengembangan dalam sebuah kawasan atau tata sebuah kota, yang mengedepankan karakteristik kawasan yang mudah untuk diakses. Dan juga penyatuan fungsi yang beragam dalam sebuah bangunan, serta letak yang dekat dan mudah dicapai melalui fasilitas transit yang tersedia, dan memprioritaskan akses bagi pejalan kaki. (Cervero, 2004).

TOD pada awalnya muncul pada tahun 1980 oleh Peter Calthrope, teori ini dikembangkan untuk mengatasi masalah ekologi Masyarakat (Carlton, 2009). Hingga sekarang, teori ini sudah banyak diterapkan pada beberapa kota besar di berbagai belahan

dunia guna menyelesaikan isu kepadatan penduduk dan berbagai masalah sosial lainnya yang memiliki keterkaitan dengan arus mobilitas penduduknya (Hillier, 2007).

TOD dapat digambarkan sebagai perencanaan tata guna lahan dan transportasi yang membuat moda transportasi berkelanjutan menjadi nyaman dan diinginkan, serta memaksimalkan efisiensi layanan transportasi dengan memusatkan pembangunan perkotaan di sekitar stasiun transit (Ibraeva *et al*, 2020). Oleh karenanya, Teori ini dapat dikembangkan lagi sehingga upaya optimalisasi pada moda transportasi umum yang berkelanjutan dapat menjadi pilihan utama bagi pengguna dikarenakan nyaman dan juga dapat diandalkan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas sehari-hari.

Aksesibilitas

Aksesibilitas berasal dari bahasa Inggris *accessibility*, yang artinya ketercapaian atau kemudahan. Aksesibilitas juga bisa diartikan sebagai kemudahan dalam mencapai suatu kesempatan, yang dapat disinonimkan juga sebagai aktivitas, fungsi atau tujuan (Prima & Prayogi, 2020). Konsep aksesibilitas yakni berupa ukuran kemampuan seseorang untuk bermobilitas atau berpindah tempat pada suatu cakupan wilayah (Ralianista, 2015).

Aksesibilitas merupakan sebuah tolok ukur bagi kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susahya lokasi tersebut untuk bisa dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 tahun 2017, aksesibilitas adalah kemudahan yang tersedia bagi pengguna jasa yang memiliki kebutuhan khusus agar masyarakat secara keseluruhan dapat mewujudkan kesetaraan dalam kesempatan. Aksesibilitas dapat diartikan sebagai kemampuan untuk mencapai, menggunakan, dan menikmati sesuatu secara mudah dan nyaman. Aksesibilitas tidak hanya terbatas pada aksesibilitas fisik, tetapi juga aksesibilitas non fisik.

Area Publik

Area publik adalah ruang yang dapat diakses dan digunakan oleh masyarakat secara

umum tanpa batasan, baik secara hukum maupun sosial. Ruang ini berfungsi sebagai wadah untuk interaksi sosial, rekreasi, pendidikan, dan berbagai kegiatan publik lainnya.

The Project for Public Spaces menyebutkan dalam laman webnya bahwa area publik merupakan ruang perkotaan yang digunakan bersama-sama, seperti jalan, pedestrian, taman, plaza, fasilitas transportasi umum, dan museum.

Dalam pendapat lain, area publik juga dapat diartikan sebagai tempat-tempat yang mudah dijangkau, menarik, dan digunakan oleh banyak orang dari berbagai latar belakang (Oldenburg, 2008)

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan selama penelitian adalah metode analisis deskriptif kuantitatif. Data dikumpulkan melalui observasi lapangan, melakukan penyebaran angket kuesioner yang melalui Google Form, dan juga pencarian data melalui studi literatur.

Penelitian ini mengacu kepada 2 (dua) indikator yang telah ada. Yang pertama yaitu Indikator dari kesuksesan sebuah area publik menurut *The Project for Public Spaces*, yakni :

Tabel 1. Indikator kesuksesan sebuah area publik

1	Aksesibilitas	Mudah dijangkau
		Dekat
		Dapat ditempuh dengan berjalan kaki
		Tersambung dengan elemen lainnya
2	Kenyamanan & Kesan	Keamanan
		Kebersihan
		Ketersediaan tempat duduk
		Ketersediaan kamar kecil / toilet
3	Aktivitas & Kegunaan	Menyediakan tempat yang leluasa
		Memfasilitasi aktivitas multifungsi
		Mewadahi komunitas aktif
		Mewadahi aktivitas vital
4	Interaksi Sosial	Menampung komunitas yang Kolaboratif
		Fasilitas yang ramah pengguna

Mendapatkan kepercayaan publik

(Sumber : Project for Public Spaces, 2023)

Selain itu, indikator yang kedua adalah Prinsip Kunci dari pengaplikasian TOD yang dikutip dari *Winnipeg TOD Handbook*, yakni :

Tabel 2. Indikator prinsip kunci TOD

1	Aksesibilitas	Dapat memberikan kualitas dan akses pejalan kaki yang baik
2	Kenyamanan & Kesan	Dapat memfasilitasi kebutuhan yang lebih padat daripada jumlah komunitas yang ada
3	Aktivitas & Kegunaan	Dapat memfasilitasi kebutuhan aktivitas multifungsi
4	Interaksi Sosial	Dapat mewadahi komunitas yang aktif

(Sumber : Analisis Penulis, 2023)

Dari kedua indikator di atas, maka didapatkan titik temu dan kesimpulan dari tiap-tiap indikator yang ada, sehingga dapat disederhanakan agar bisa dikaitkan pada konteks halte CSW, yakni :

Tabel 3. Indikator kesesuaian TOD pada halte CSW

1.	Aksesibilitas	Tingkat kemudahan aksesibilitas untuk berpindah moda dari Transjakarta menuju MRT, dan sebaliknya.
		Tingkat kemudahan aksesibilitas untuk berpindah moda dari Transjakarta koridor atas menuju koridor bawah, dan sebaliknya.
		Tingkat kemudahan aksesibilitas untuk berpindah moda dari sesama Transjakarta koridor bawah dengan jurusan/trayek yang berbeda
2	Kenyamanan & Kesan	Tingkat keamanan bagi perempuan
		Ketersediaan kamar kecil / toilet
		Ketersediaan tempat duduk
		Ketersediaan eskalator dan tangga
		Tingkat kebersihan halte
3	Aktivitas & Kegunaan	Ketersediaan ruang bagi kegiatan terpadu
		Tingkat kepercayaan pengguna untuk

	mengadakan kegiatan terpadu
4 Interaksi Sosial	Tingkat kepercayaan pengguna untuk menjadikan halte sebagai titik temu
	Tingkat kualitas papan penunjuk arah dan informasi

(Sumber : Analisis Penulis, 2023)

Berdasarkan penentuan parameter dan indikator di atas, selanjutnya akan digunakan di dalam angket kuesioner yang dibagikan kepada pengguna halte.

Seluruh data yang didapatkan oleh peneliti lewat observasi lapangan dan juga penyebaran angket mengenai kesesuaian TOD pada halte CSW selanjutnya akan dilakukan analisis dengan membandingkan data yang didapatkan terhadap kajian literatur yang sudah ada.

HASIL PENELITIAN

Lokasi Halte CSW berada persis di tengah sebuah perempatan jalan, pada sisi utara terdapat Jl. Sisingamangaraja, pada sisi timur terdapat Jl. Trunojoyo, pada sisi Selatan terdapat Jl. Panglima Polim, dan pada sisi barat terdapat Jl. Kyai Maja. Untuk lebih tepatnya halte CSW terletak di Kel. Melawai, Kec. Kebayoran Baru, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta.



Gambar 1. Peta Lokasi Halte CSW (Sumber: Google Earth, 2023)

Halte CSW terdiri dari 5 lantai, pada lantai pertama berupa halte bus Transjakarta yang berjumlah sebanyak 3 peron, yakni halte ASEAN yang terletak di sisi timur, Lalu halte Kejaksaan Agung yang terletak di sisi Selatan, dan yang terakhir halte CSW 2 yang terletak di sisi barat.

Pada lantai kedua, area halte merupakan jembatan penyebrangan orang yang dapat

menghubungkan peron-peron halte yang ada di lantai satu, ditambah dengan akses menuju stasiun MRT ASEAN yang terdapat di sisi utara. Selain itu, pada lantai kedua juga terdapat area retail sekaligus tempat duduk, dan juga area pengelola.



Gambar 2. Jembatan penghubung antar-peron halte (Sumber: Dokumen Penulis, 2023)



Gambar 3. Akses menuju stasiun MRT ASEAN (Sumber: Dokumen Penulis, 2023)

Area akses menuju stasiun MRT ASEAN juga pernah sesekali digunakan untuk menyelenggarakan kegiatan terpadu seperti bazaar dan pameran UMKM.

Pada lantai ketiga, terdapat toilet dan juga musholla. Pada lantai ini juga terdapat area transisi yang memiliki beberapa tempat duduk, area transisi ini sering dimanfaatkan sebagai tempat untuk menyelenggarakan beberapa kegiatan/event. Contoh kegiatan terpadu yang beberapa kali kerap diselenggarakan di dalam halte antara lain kegiatan bazaar makanan ringan, pameran seni Lukis, dan acara-acara sejenisnya.

Pada lantai keempat, area halte merupakan sebuah area transisi menuju peron halte bus Transjakarta CSW 1.

Pada lantai kelima, area halte merupakan peron halte CSW 1 yang terintegrasi dengan jalan layang Ciledug-Tendean. Halte ini khusus melayani bus Transjakarta koridor 13.



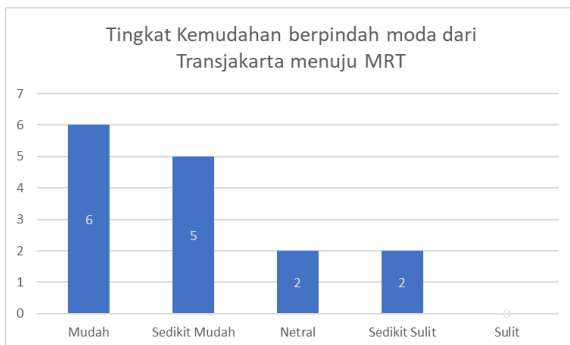
Gambar 4. Peron halte CSW 1 pada lantai kelima

(Sumber: Dokumen Penulis, 2023)

Selain dari observasi lapangan, hasil data yang terdapat di bawah ini merupakan bukti dari penelitian yang telah dilakukan melalui penyebaran angket kuesioner menggunakan Google Form yang telah dilaksanakan selama 7 hari, yakni dari tanggal 1-6 Januari 2024, dengan jumlah responden sebanyak 15 orang.

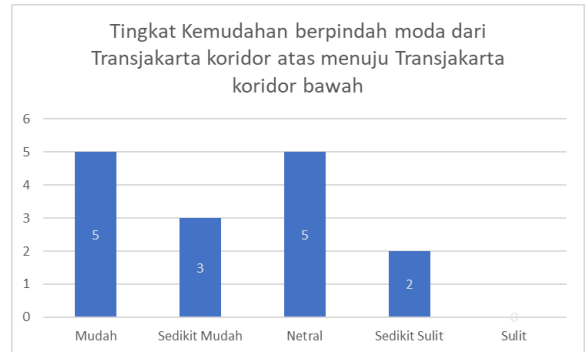
1. Aksesibilitas

Pada bagian aksesibilitas, data yang dikumpulkan melalui kuesioner mencakup tiga poin, yakni :



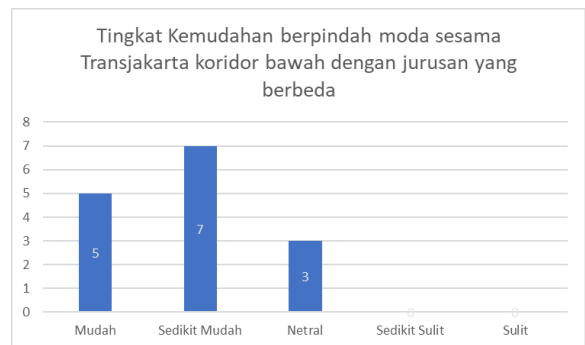
Grafik 1. Tingkat kemudahan berpindah moda dari Transjakarta menuju MRT, dan sebaliknya.

(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)



Grafik 2. Tingkat kemudahan berpindah moda dari Transjakarta koridor atas menuju Transjakarta koridor bawah, dan sebaliknya.

(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

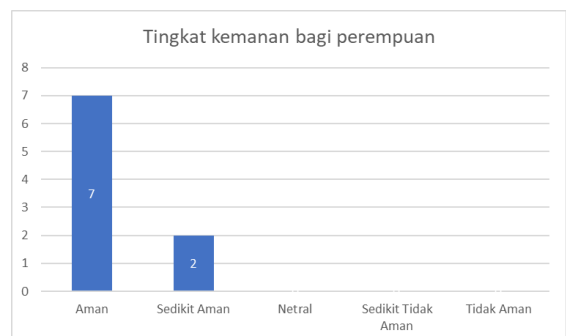


Grafik 3. Tingkat kemudahan berpindah moda sesama Transjakarta koridor bawah dengan jurusan yang berbeda.

(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

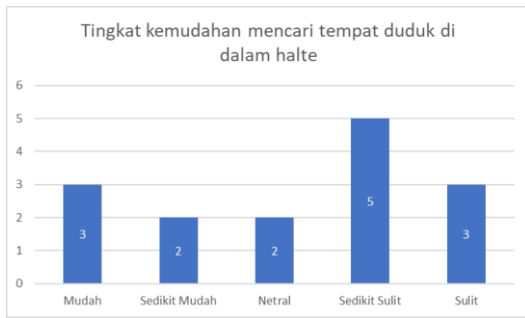
2. Kenyamanan dan Kesan

Pada bagian kenyamanan dan kesan, data yang dikumpulkan melalui kuesioner mencakup lima poin, yakni :



Grafik 4. Tingkat keamanan bagi Perempuan di dalam halte

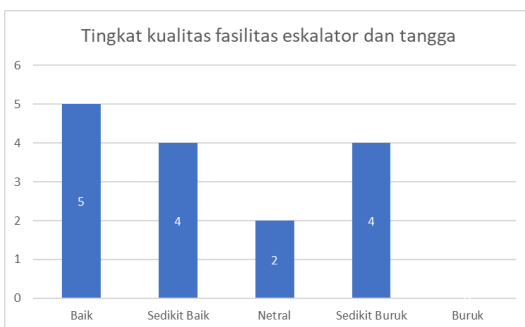
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)



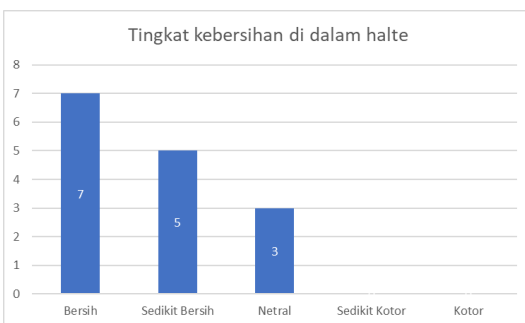
Grafik 5. Tingkat kemudahan mencari tempat duduk di dalam halte
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)



Grafik 6. Tingkat kemudahan mencari toilet di dalam halte
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)



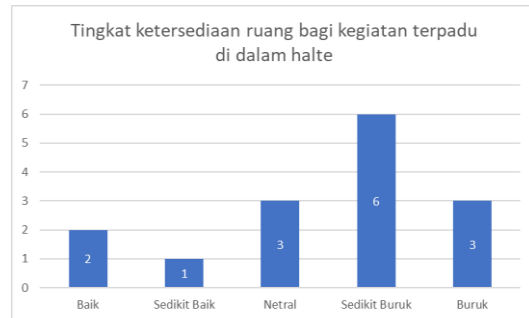
Grafik 7. Tingkat kualitas fasilitas eskalator dan tangga di dalam halte
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)



Grafik 8. Tingkat kebersihan di dalam halte
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

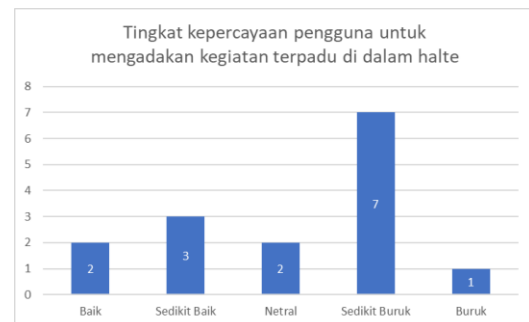
3. Aktivitas dan Kegunaan

Pada bagian aktivitas dan kegunaan, data yang dikumpulkan melalui kuesioner mencakup dua poin, yakni :



Grafik 9. Tingkat ketersediaan ruang bagi kegiatan terpadu di dalam halte

(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)



Grafik 10. Tingkat kepercayaan pengguna untuk mengadakan kegiatan terpadu di dalam halte

(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

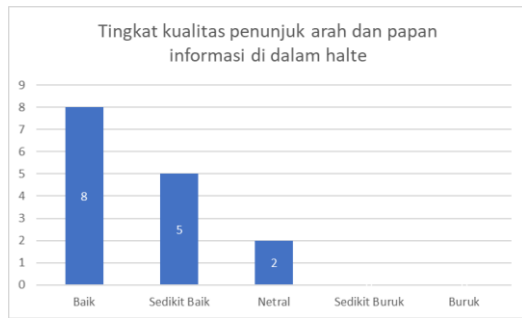
4. Interaksi Sosial

Pada bagian interaksi sosial, data yang dikumpulkan melalui kuesioner mencakup dua poin, yakni :



Grafik 11. Tingkat kepercayaan pengguna untuk menjadikan halte sebagai titik temu

(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)



Grafik 12. Tingkat kualitas penunjuk arah dan papan informasi di dalam halte
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

PEMBAHASAN

Dari hasil penelitian yang telah didapatkan, maka selanjutnya data-data tersebut dapat disimpulkan dan diolah menggunakan metode analisis deskriptif kuantitatif menggunakan skala Likert. Skala ini digunakan untuk mengukur data kuantitatif yang diperoleh melalui kuesioner pada penelitian.

Tabel 4. Skala Likert

Skala	Nilai Skor
Sangat Tidak Baik	1
Tidak Baik	2
Netral	3
Baik	4
Sangat Setuju	5

Setelah itu, tahap selanjutnya dalam pengolahan data yakni menentukan rata-rata kepuasan pengguna halte menggunakan rumus berikut :

$$rata - rata = \frac{Jumlah\ skor\ kuesioner}{Jumlah\ responden}$$

Selanjutnya, penentuan taraf rata-rata kepuasan pengguna halte yaitu dengan menggunakan Teori Kaplan & Norton (2000)

Tabel 5. Taraf rata-rata kepuasan

Range Skor	Kategori
1 – 1,79	Sangat Tidak Baik
1,8 – 2,59	Tidak Baik
2,6 – 3,39	Netral
3,4 – 4,19	Baik
4,2 – 5	Sangat Baik

Poin-poin yang ada disajikan dalam bentuk tabel deskripsi frekuensi seperti di bawah ini :

Tabel 6. Skor jawaban responden pengguna halte CSW

Aksesibilitas	
1	Tingkat kemudahan berpindah moda dari Transjakarta menuju MRT, dan sebaliknya. = $(30 + 20 + 6 + 4)/15 = 60/15 = 4 = \{\text{Baik}\}$
2	Tingkat kemudahan berpindah moda dari Transjakarta koridor atas menuju Transjakarta koridor bawah, dan sebaliknya. = $(25+12 + 15 + 4)/15 = 56/15 = 3,73 = \{\text{Baik}\}$
3	Tingkat kemudahan berpindah moda sesama Transjakarta koridor bawah dengan jurusan yang berbeda. = $(25 + 28 + 9)/15 = 62/15 = 4,13 = \{\text{Baik}\}$
Kenyamanan dan Kesan	
4	Tingkat keamanan bagi Perempuan di dalam halte = $(35 + 8)/9 = 43/9 = 4,7 = \{\text{Sangat Baik}\}$
5	Tingkat kemudahan mencari tempat duduk di dalam halte = $(15 + 8 + 6 + 10 + 3)/15 = 42/15 = 2,8 = \{\text{Netral}\}$
6	Tingkat kemudahan mencari toilet di dalam halte = $(25 + 16 + 6 + 8)/15 = 55/15 = 3,67 = \{\text{Baik}\}$
7	Tingkat kualitas fasilitas eskalator dan tangga di dalam halte = $(25 + 16 + 6 + 8)/15 = 55/15 = 3,67 = \{\text{Baik}\}$
8	Tingkat kebersihan di dalam halte = $(35 + 20 + 9)/15 = 64/15 = 4,26 = \{\text{Sangat Baik}\}$
Aktivitas dan Kegunaan	
9	Tingkat ketersediaan ruang bagi kegiatan terpadu di dalam halte = $(10 + 4 + 9 + 12 + 3)/15 = 38/15 = 2,53 = \{\text{Tidak Baik}\}$

10	Tingkat kepercayaan pengguna untuk mengadakan kegiatan terpadu di dalam halte	= (10 + 12 + 6 + 14 + 1)/15 = 43/15 = 2,87 = {Netral}
Interaksi Sosial		
11	Tingkat kepercayaan pengguna untuk menjadikan halte sebagai titik temu	= (40 + 8 + 6 + 4 + 1)/15 = 59/15 = 3,93 = {Baik}
12	Tingkat kualitas penunjuk arah dan papan informasi di dalam halte	= (40 + 20 + 6)/15 = 66/15 = 4,4 = {Sangat Baik}

(Sumber : Analisis Penulis, 2024)

Dari hasil pengolahan tabel deskripsi frekuensi di atas, maka data-data tersebut bisa disimpulkan menggunakan analisis naratif.

Pada indikator Aksesibilitas, hasil rata-rata jawaban dari responden menunjukkan kategori baik. Namun, pada kasus berpindah moda antara Transjakarta koridor atas dan Transjakarta koridor bawah, juga terdapat beberapa responden yang menjawab agak sulit, jika diuji dengan hasil observasi lapangan, hal ini kemungkinan terjadi dikarenakan jumlah eskalator yang terbatas, yang akhirnya mengakibatkan hanya pergerakan satu arah saja yang bisa menggunakan eskalator, dan arah sebaliknya harus melewati tangga biasa.

Pada indikator kenyamanan dan kesan, hasil rata-rata jawaban dari responden menunjukkan kategori baik dan sangat baik. Akan tetapi, pada kasus tingkat kemudahan mencari tempat duduk di dalam halte mayoritas responden menjawab agak sulit, jika diuji dengan hasil observasi lapangan, hal ini kemungkinan terjadi dikarenakan pada saat-saat tertentu mobilitas pengguna halte meningkat, sehingga terjadi penumpukan jumlah pengguna halte dalam waktu yang bersamaan, hal ini membuat jumlah kursi yang disediakan di dalam halte tidak cukup untuk memfasilitasi jumlah pengguna yang ada.

Pada indikator aktivitas dan kegunaan, hasil rata-rata jawaban dari responden menunjukkan kategori tidak baik dan netral. Jika diuji dengan hasil observasi lapangan, hal ini kemungkinan terjadi dikarenakan keterbatasan ruangan yang ada, dan juga pada

kasus-kasus tertentu, kegiatan terpadu yang diselenggarakan di dalam halte justru mengambil sedikit area sirkulasi pengguna halte, yang akhirnya mengakibatkan pengguna halte merasa sedikit kurang nyaman. Akan tetapi, pada sisi positifnya ruang transisi yang tadinya kosong bisa diisi dengan kios-kios penjual makanan, maupun instalasi pameran, yang pada akhirnya juga dinikmati oleh pengguna halte secara keseluruhan.

Pada indikator interaksi sosial, hasil rata-rata jawaban dari responden menunjukkan kategori baik dan sangat baik. Jika diuji dengan hasil observasi lapangan, hal ini kemungkinan terjadi dikarenakan halte CSW yang merupakan halte transit yang melayani banyak moda transportasi dengan berbagai rute, maka dari itu, banyak pengguna halte yang memanfaatkan kelebihan ini untuk menjadikan halte CSW sebagai titik temu. Tak hanya itu, banyaknya papan informasi dan penunjuk arah yang sangat informatif juga meyakinkan pengguna halte ketika berada di halte sehingga mudah untuk saling berbagi informasi lokasi.

Secara garis besar, variabel mengenai kesesuaian penerapan TOD pada halte CSW sudah masuk ke dalam kategori baik, namun, masih ada beberapa poin yang masih perlu dilakukan perbaikan, seperti ketersediaan tempat duduk yang masih perlu ditingkatkan, ketersediaan ruang untuk mewadahi kegiatan terpadu di dalam halte yang masih perlu dioptimalkan.

KESIMPULAN

Halte yang terintegrasi merupakan salah satu elemen penting dalam sebuah kota, halte yang terintegrasi merupakan sebuah titik dari sekian banyaknya titik di dalam sebuah sistem mobilitas bagi masyarakat yang ada di sebuah kota.

Transit Oriented Development (TOD) menjadikan arah perkembangan kawasan perkotaan menjadi lebih ramah bagi pejalan kaki, hal ini akan semakin terasa jika masyarakat selaku pengguna menyambut baik perkembangan halte terintegrasi yang sudah menerapkan penerapan standar dan pakem yang sesuai dengan konteks kawasan tersebut.

Maka dari itu, halte CSW yang telah menerapkan konsep TOD sesuai dengan prinsip-prinsip kunci TOD dan juga indikator suksesnya sebuah area publik yang telah disesuaikan dengan konteks kawasan halte CSW, masih perlu ditingkatkan kembali seiring dengan berkembangnya kebutuhan pengguna di dalamnya, terutama pada bagian lantai 3 (tiga) bangunan halte yang masih perlu pengoptimalisasian pada desain interior guna memperbaiki sirkulasi pengguna dan juga pemanfaatan ruang yang masih kosong untuk dialokasikan sebagai ruang komunal dan area multiguna.

UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah turut serta berkontribusi dan membantu dalam menyelesaikan penelitian dan penulisan ini, sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan lancar dan tepat waktu.

DAFTAR PUSTAKA

- Cervero, R. (2004). *Transit-oriented development in the United States: Experiences, challenges, and prospects*. Transportation Research Board.
- Carlton, I. (2009). *Histories of Transit-Oriented Development: Perspectives on the Development of the TOD Concept*. <http://repositories.cdlib.org/iurd/wps/WP-2009-02>
- Ibraeva, A., Correia, G. H., Silva, C., & Antunes, A. P. (2020). Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, 110–130. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.10.018>
- Hillier, B. (2007). *Space is the machine: A configurational theory of architecture*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Oldenburg, R. (2008). The great good place: Cafes, coffee shops, bookstores, bars, markets, and parks as places for community gathering. *Penguin*.
- Prima, T., & Prayogi, L. (2020). Kajian Perilaku Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Oriented Development (TOD). *Jurnal Arsitektur Zonasi Vol. 3 Issue 1 DOI: 10.17509/jaz.v3i1.22842*, 1-10.
- Project for Public Spaces. (2023). What Makes a Successful Place? Diambil kembali dari <https://www.pps.org/article/grplacefeat>
- Qothrunnada, K. (2023). 10 Kota Terpadat di Dunia Tahun 2023, Jakarta Urutan Berapa? Retrieved from detikedu website: <https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-6999857/10-kota-terpadat-di-dunia-tahun-2023-jakarta-urutan-berapa>
- Ralianista, Y.S. (2015). *Pengembangan Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta berbasis Transit dengan Pendekatan Aksesibilitas*. Yogyakarta : Tesis Pascasarjana Universitas Gadjah Mada.
- Winnipeg Transit Oriented Development (TOD) Handbook. (2011). City of Winnipeg.