

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

DKI Jakarta, sebagai ibu kota Indonesia masih menjadi kota dengan kepadatan yang terbilang cukup tinggi dibandingkan dengan kota lain di Indonesia. Berdasarkan data sensus 2020, kepadatan penduduk di DKI Jakarta mencapai 14.555 jiwa per kilometer persegi, sedangkan kepadatan penduduk di Indonesia hanya 141 jiwa per kilometer persegi. Dengan ini maka kepadatan penduduk di DKI Jakarta setara dengan 103 kali kepadatan penduduk di seluruh Indonesia (<https://news.detik.com/kolom/d-5904632/menerapkan-transit-oriented-development-di-jakarta>).

Kepadatan penduduk ini tentu mempengaruhi aktivitas penduduk di DKI Jakarta, seperti kepadatan kendaraan pribadi yang akhirnya menimbulkan kemacetan pada beberapa titik ruas jalan. Kebiasaan masyarakat untuk menggunakan transportasi pribadi dalam bermobilisasi ini masih menjadi alasan utama terjadinya kemacetan pada jam tertentu. Meskipun upaya pemerintah dalam menerapkan peraturan seperti peraturan *three in one* (satu mobil minimal tiga penumpang) atau peraturan plat nomor ganjil-genap sudah dijalankan, namun tampaknya permasalahan kepadatan lalu lintas masih belum teratasi dengan maksimal (<https://news.detik.com/kolom/d-5904632/menerapkan-transit-oriented-development-di-jakarta>).

Saat ini, semakin banyak orang yang melakukan mobilitas dan beraktivitas di ibu kota khususnya Jakarta. Berdasarkan data yang diperoleh dari Jak Lingko & MRT Jakarta, 2019 pergerakan orang di Jabodetabek telah mencapai 47,5 juta dan lebih dari 18,6 juta pengguna kendaraan pribadi. Sedangkan, pengguna angkutan umum di Jakarta baru mencapai angka 24 persen yang diakibatkan oleh perluasan di wilayah yang pesat dan kurang terkendali sehingga menyebabkan meningkatnya biaya untuk transportasi, mengurangi mobilitas, dan menurunnya kualitas hidup (Khairunnisa, Gandarum, and Lahji 2021).

Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan Tahun 2019-2021

Jenis Kendaraan	2019	2020	2021
Mobil	3.310.426	3.365.467	4.111.231
Bus	34.905	35.266	342.667
Truk	669.724	679.708	785.600
Sepeda Motor	15.868.191	16.141.380	16.519.197
Jumlah	19.883.246	20.221.821	21.758.695

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya

Berdasarkan data Korlantas Polri, jumlah kendaraan di wilayah hukum Polda Metro Jaya saat ini mencapai 22.091.244 unit. Dari angka tersebut, Jakarta dan sekitarnya menyumbang 14,87% dari total populasi kendaraan bermotor di Indonesia. Jumlah kendaraan terbanyak kedua di Jakarta adalah mobil penumpang. Kendaraan roda empat itu terdaftar sebanyak 3.618.644 unit di Polda Metro Jaya atau yang terbanyak dari seluruh Indonesia. Jakarta pun menjadi penyumbang populasi kendaraan bermotor terbesar kedua setelah Jawa Timur (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-6157695/melepas-bayang-bayang-mimpi-buruk-jakarta-lewat-tod>).

Data TomTom Traffic Index mencatat, tingkat kemacetan di Jakarta saat ini berada di angka 34%. Artinya waktu perjalanan 34% lebih lama dibandingkan dengan kondisi awal tanpa kemacetan. Angka ini sendiri menunjukkan penurunan dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Data menunjukkan waktu perjalanan rata-rata berkurang 2 menit per hari. Sebelumnya tingkat kemacetan di Jakarta sempat menembus level 53% pada 2019 dan 36% pada 2020. Kemacetan Jakarta juga berkurang di jam-jam sibuk. Pada jam sibuk pagi hari, saat ini berada di level 37% atau turun 25% dibandingkan level pada 2019. Sedangkan kemacetan di jam sibuk malam hari turun 22% dibandingkan 2019 atau kini ada di level 65%.

Upaya yang telah dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta dalam mengurangi kemacetan yakni dengan melakukan pembatasan volume kendaraan pribadi dengan melakukan sistem pelat nomor Ganjil-Genap. Aturan tersebut bertujuan untuk

mengurangi kemacetan di kota Jakarta yang hingga saat ini masih belum selesai diatasi. Dengan hadirnya Ganjil-Genap, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta meyakini sistem Ganjil-Genap mampu mengurangi kemacetan, mampu dalam mengurangi konsumsi BBM (Bahan Bakar Minyak), terutama BBM bersubsidi khususnya di kota Jakarta dan sekitarnya. Dengan alasan, masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi (mobil) terutama yang memiliki satu atau beberapa mobil dengan pelat nomor sama (ganjil/genap, atau salah satu), akan pindah dengan menggunakan transportasi publik. Namun demikian, upaya tersebut tidak akan berhasil jika tidak diterapkan secara komprehensif dengan diikuti dengan upaya lainnya, seperti penambahan jumlah bus Transjakarta, penambahan koridor busway, penambahan *feeder*, penegakan hukum (*Law enforcement*), dan sterilisasi jalur *Busway*. Jika transportasi publik tidak ditambah dan dari sisi kualitas pelayanannya tidak ditingkatkan, pemilik kendaraan pribadi tetap tidak akan mau menggunakan transportasi publik. Hal ini dikarenakan pembatasan volume kendaraan pribadi berdasarkan pelat nomor ganjil dan genap bisa memicu praktik pemalsuan pelat nomor (<https://dephub.go.id/post/read/pembatasan-volume-kendaraan-pribadi-berdasarkan-pelat-nomor-ganjilgenap-15446>).

Upaya selanjutnya yang telah dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta yakni dengan melakukan sistem Integrasi Transportasi atau Transportasi Terintegrasi. Pemerintah melakukan beberapa cara untuk mengatasi masalah kemacetan tersebut, salah satunya dengan memberikan alternatif transportasi yang berfungsi untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, alternatif angkutan umum ini yaitu TransJakarta, MRT.Jakarta, LRT Jakarta dan KRL CommuterLine. Kekhawatiran akan terjadinya kompetisi antarmoda angkutan umum dalam melayani penumpang antara layanan rail-based transit (MRT, LRT dan CommuterLine) dengan TransJakarta dialihkan menjadi kolaborasi dan integrasi layanan angkutan umum untuk dapat saling menunjang satu sama lain. Seluruh angkutan umum di bawah Pemprov DKI wajib bersinergi supaya target kolektif, yaitu 60% perjalanan di kota Jakarta menggunakan angkutan umum dapat tercapai. Integrasi antara layanan MRT, LRT, CommuterLine dan TransJakarta perlu meliputi setidaknya integrasi fisik, sistem pembayaran dan tarif, serta integrasi sistem operasi (ITDP, 2019).

Selain menyediakan alternatif angkutan umum untuk mengurangi kemacetan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga sudah mulai memperbaiki sarana maupun prasarana angkutan umum agar terciptanya layanan angkutan umum, yang aman, baik, bersih dan nyaman (Handayani, Afrianti, and Suryandari 2021).

Pemerintah DKI Jakarta telah melakukan berbagai upaya untuk menyediakan transportasi publik yang memadai bagi warganya. Integrasi dan konektivitas antar moda transportasi juga dilakukan supaya pengguna fasilitas transportasi publik dapat mudah berpindah antar moda transportasi dengan aman dan nyaman. Upaya yang dilakukan adalah dengan mengembangkan stasiun terpadu. Melalui stasiun terpadu ini, Pemprov DKI Jakarta mengintegrasikan stasiun dengan moda transportasi lain. Seperti Transjakarta, MRT dan LRT serta angkutan umum lain termasuk ojek online. Menariknya, integrasi antar moda transportasi tidak hanya dalam bentuk fisik, layanan dan rute tapi juga sistem pembayarannya. Pada tahap pertama ada empat stasiun yang di tata ulang, yakni Stasiun Tanah Abang, Stasiun Juanda, Stasiun Senen dan Stasiun Sudirman. Dengan adanya penataan stasiun ini, sejumlah fasilitas umum stasiun ditambah. Seperti adanya papan informasi, petunjuk arah dan tanda jalan. Selain itu di area stasiun juga dijadikan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD). Proyek integrasi antar moda ini merupakan kerjasama Pemprov DKI Jakarta, MRT dan Kereta Api Indonesia (KAI). Harapannya, melalui integrasi antar moda ini dapat meningkatkan jumlah pengguna transportasi umum dan menurunkan tingkat kemacetan (Rosyid et al. 2021).

Masalah kemacetan sendiri tidak bisa dituntaskan hanya dengan membangun moda transportasi saja. Selain menyediakan layanan transportasi yang baik, sebuah kota juga harus memiliki kawasan transit yang terintegrasi dengan kegiatan masyarakat, bangunan, dan ruang publiknya. Dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, perlu adanya pembangunan transportasi umum yang memadai dan terintegrasi untuk menunjang seluruh kebutuhan bermobilisasi masyarakat seperti konsep *Transit Oriented Development* (TOD). TOD adalah konsep pembangunan yang saling terkoneksi antar-perumahan (residential), perkantoran, serta pemberhentian transportasi umum sehingga memudahkan masyarakat dalam

bermobilisasi (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-6157695/melepas-bayang-bayang-mimpi-buruk-jakarta-lewat-tod>).

TOD adalah sebuah konsep perencanaan kota yang berfokus pada fasilitas transit. Konsep ini sangat berkaitan dengan transportasi publik (*public transportation*) dan transportasi massal (*mass transportation*). TOD didefinisikan sebagai sebuah konsep yang menggunakan pola ruang *mixed-use* yang mendorong pertumbuhan tempat tinggal yang berdekatan dengan layanan transit sehingga memudahkan penghuni untuk bermobilisasi menggunakan moda transportasi publik. Sistem TOD ini ditandai dengan adanya integrasi antara titik transit, area komersil, area perkantoran, dan area perumahan sehingga semua area dapat dijangkau dengan mudah menggunakan transportasi publik yang ada. Konsep TOD menjadi salah satu alternatif perencanaan kota untuk pertumbuhan daerah yang dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan mengurangi biaya transportasi rumah tangga. Selain itu, pola ruang *mixed-use* yang digunakan pada konsep TOD dapat mengurangi dampak lingkungan dan berpotensi dalam mengurangi kemacetan lalu lintas. Perkembangan kota yang berorientasi pada transportasi publik dan transportasi massal menciptakan kemudahan pada masyarakat dalam bermobilisasi sehingga secara tidak langsung dapat melancarkan aktivitas kota dan memajukan perekonomian kota itu sendiri (<https://news.detik.com/kolom/d-5904632/menerapkan-transit-oriented-development-di-jakarta>).

TOD sering dianggap sebagai salah satu konsep perancangan kota yang berkelanjutan serta gaya hidup yang sehat karena memungkinkan adanya penurunan jumlah tingkat pengguna kendaraan pribadi. Dengan menurunnya tingkat penggunaan kendaraan pribadi, akan berpengaruh pula pada tingkat kebersihan udara pada kota. Berkurangnya penggunaan kendaraan pribadi juga memungkinkan menurunnya jumlah luas jalan kendaraan yang ada sehingga ruang-ruang ini bisa digunakan sebagai ruang terbuka hijau ataupun ruang publik lainnya. Gaya hidup sehat juga ditunjukkan jika masyarakat gemar untuk bermobilisasi dengan kendaraan publik (<https://news.detik.com/kolom/d-5904632/menerapkan-transit-oriented-development-di-jakarta>).

Salah satu hadirnya kawasan TOD di Jakarta adalah TOD Dukuh Atas. TOD tersebut menjadi area yang memiliki akses transit terbanyak di Jakarta. Setidaknya ada lima jenis moda transportasi publik yang bertemu di sana, yakni MRT Jakarta, BRT Transjakarta, kereta bandara, KRL commuterline, dan LRT Jabodebek. Tiap moda transportasi tersebut dapat ditempuh hanya dengan lima menit berjalan kaki melalui akses yang aman dan nyaman (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-6157695/melepas-bayang-bayang-mimpi-buruk-jakarta-lewat-tod>).

Sebagai kawasan sentra kegiatan primer dan sentra transportasi publik, berbagai investasi publik harus bisa berfokus ke arah percepatan pembangunan dan penataan kawasan-kawasan yang ditargetkan mendukung kelangsungan kegiatan transit dalam suatu kawasan, di antaranya adalah pengembangan kawasan dengan konsep *Transit-Oriented Development* (TOD) (Florida TOD Guidebook, 2012). Hal ini juga disebutkan dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi (RDTR - PZ), bahwa Dukuh Atas ditetapkan sebagai pusat perkantoran, perdagangan dan jasa, serta stasiun terpadu dan pusat perpindahan antar-moda transportasi dengan konsep TOD. Pasal 19 Ayat 1 Perda DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang RTRW DKI Jakarta 2010-2030 menyebutkan bahwa Kawasan Dukuh Atas merupakan sistem pusat kegiatan primer pembentuk struktur ruang provinsi DKI Jakarta yang ditetapkan sebagai pengembangan kawasan strategis kebutuhan ekonomi untuk aktivitas perdagangan, jasa, dan campuran dengan intensitas tinggi untuk skala pelayanan nasional dan internasional. Kawasan ini sebagai sentra primer mempunyai jumlah komuter yang paling tinggi di antara kawasan lainnya, yaitu sejumlah 460.069 jiwa/hari dari total jumlah pergerakan 2,42 juta jiwa/hari di DKI Jakarta. Sehingga Kawasan Dukuh Atas sudah ditetapkan oleh Gubernur DKI Jakarta menjadi kawasan dengan simpul pertemuan lima moda transportasi, berupa MRT (*Mass Rapid Transit*), LRT (*Light Rapid Transit*), Kereta Api Jabodetabek (*Commuter Line*), Railink Bandara, serta Transjakarta. *Transit-Oriented Development* (TOD) merupakan sebuah konsep keterpaduan antara pemanfaatan lahan dengan sistem transportasi, sehingga konsep TOD dapat menjadi saran dalam peningkatan ruang perkotaan yang sustainable (Li & Huang, 2020). Pemahaman

konsep TOD terkadang menjadi keliru yaitu anggapan bahwa TOD hanya meliputi stasiun, halte, dan pengembangan transportasi (Batara, 2019). Padahal, pembangunan berorientasi transit (TOD) tidak hanya mengenai pengembangan, pemadatan, dan perapatan kembali suatu kawasan dengan radius 350-700-meter dari sebuah titik transit, melainkan juga strukturisasi ulang sebuah ruang kota menjadi kota berorientasi transit (Lubis, 2018). Konsep TOD memberikan metode perencanaan dan perancangan bermutu tinggi bagi struktur dan pola ruang untuk mendorong, menyediakan, serta mengutamakan pengguna angkutan umum dan pengguna *non-motorized transportation* seperti pesepeda dan pejalan kaki (Isa, 2014)(Humaira, Purnamasari, and Agustin 2021).

Sejalan dengan gagasan integrasi transportasi dan guna lahan, salah satu upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengurangi dominasi kendaraan pribadi adalah mengembangkan kawasan TOD. Penelitian ini memiliki fokus pada Kawasan Dukuh Atas salah satu dari 8 stasiun yang dikembangkan menjadi kawasan TOD di Jakarta, dimana kawasan ini dikembangkan sebagai pilot project dan premium transit station yang dilayani oleh 6 moda transportasi, yaitu KRL, MRT, LRT, RaiLink, Transjakarta dan mini-Transjakarta (RPJMD DKI Jakarta 2018-2022). Namun, terdapat permasalahan, dimana penggunaan kendaraan pribadi masih tergolong tinggi yang mencapai 76,47% penggunaan sepeda motor dan 21,85% penggunaan mobil (Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta, 2019)(Maudina, Agustin, and Waluyo 2021).

Menurut Cervero (1993), secara ideal kawasan TOD memiliki tiga aspek yaitu *density*, *diversity* dan *design*. *Density* berkaitan dengan kepadatan kawasan atau intensitas pemanfaatan lahan yang tinggi, *diversity* berkaitan dengan keberagaman penggunaan lahan dan jenis aktivitas pada kawasan dan *design* berkaitan dengan desain kawasan yang ramah terhadap pejalan kaki dan pesepeda. Beberapa kota di Indonesia sudah menerapkan sistem TOD dalam mengintegrasikan sistem transportasi yang berkelanjutan. Terlebih, diterbitkannya Peraturan Menteri ATR/BPN RI No. 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit, yang menandakan Pemerintah Indonesia akan menerapkan konsep TOD dalam

perencanaan transportasi negeri ini. Selain itu, terdapat kota-kota di Indonesia yang menerapkan sistem BRT (*Bus Rapid Transit*) yang merupakan salah satu unsur penerapan TOD. Kepemilikan BRT di suatu kota merupakan suatu bentuk dalam penerapan TOD. Dengan adanya TOD, kedepannya kota-kota di Indonesia dapat mengatasi permasalahan seperti *urban sprawl*, peningkatan aksesibilitas dan mobilitas sehingga kemacetan akan berkurang, mereduksi pencemaran lingkungan serta efisiensi penggunaan energi pada sektor transportasi, mengurangi ketergantungan terhadap penggunaan kendaraan pribadi sehingga mencapai sistem transportasi yang berkelanjutan dan kota-kota tersebut dapat lebih berkembang dengan baik. Sudah sepatutnya saat ini mengupayakan sebuah pendekatan perencanaan spasial yang inovatif dan mampu mengakomodir mobilitas penduduk dengan sistem transit transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan (Ayuningtias and Karmilah 2019).

Berdasarkan pada fakta, data dan permasalahan yang terjadi, beberapa permasalahan muncul dalam penerapan kawasan berorientasi transit (TOD) di Kawasan dukuh atas yaitu (1) *Walk*, banyaknya pengguna pedestrian khususnya pejalan kaki belum mengetahui seberapa aman dan kenyamanan dalam menggunakan jalur pedestrian, area yang terpantau oleh CCTV untuk keamanan pejalan kaki yang belum memadai atau hanya ada di beberapa titik tertentu, pemantauan atau pengawasan yang dilakukan oleh satuan keamanan di Kawasan dukuh atas yang masih diragukan oleh pengguna moda transportasi publik, masih banyaknya terjadi kepadatan di Kawasan berorientasi transit tersebut pada jam jam sibuk kantor, masih adanya kekurangan dalam penyediaan area istirahat bagi pengguna moda transportasi publik seperti bangku, masih adanya kekurangan petunjuk arah bagi kaum disabilitas dalam melakukan perjalanan melalui transportasi publik, (2) *bicycle*, kapasitas *bike sharing* yang belum terpenuhi atau tersebar di beberapa titik yang terjadi kepadatan pengguna moda transportasi publik, parkir sepeda yang masih belum aman dan terlindungi dari cuaca, penetapan lokasi parkir sepeda yang belum banyak ditempatkan pada titik tertentu, masih adanya tempat parkir sepeda yang memiliki pencahayaan yang belum baik dan kurang adanya pengawasan dari orang yang berjaga/CCTV dalam mencegah gangguan dan

pencurian, (3) *feeder bus*, masih adanya area *drop off* bus yang terlalu jauh dari akses Kawasan berorientasi transit, masih terdapat kekurangan dalam penyediaan informasi tentang kedatangan bus hingga kereta, banyaknya area *drop off* bus yang masih bercampur dengan area parkir kendaraan pribadi, (4) *parking and ride*, jauhnya jarak pintu masuk hingga pintu keluar ke tempat parkir yang membuat kurang efisiennya waktu tempuh perjalanan pada pengguna moda transportasi publik, kapasitas transit point terutama pada stasiun, halte bus hingga ojek online yang belum sesuai atau masih terdapat kekurangan, masih terdapat kepadatan dan kemacetan pada transit point ojek online (Rosada, Purnomo, and Rahma 2017).

Berdasarkan fakta, data dan permasalahan yang telah dijelaskan pada latar belakang, keterkaitan permasalahan disesuaikan dengan teori yang digunakan yaitu menggunakan teori menurut Rippley dan Franklin (1986: 232-33). Ada 3 indikator yakni tingkat kepatuhan aparaturnya pelaksana, kelancaran rutinitas dan tidak adanya persoalan dan kinerja pelaksana atau dampak yang dikehendaki. Permasalahan pada banyaknya terjadi kepadatan pada jam jam sibuk di kawasan pedestrian, masih adanya kekurangan penyediaan area istirahat, masih adanya kekurangan petunjuk arah bagi kaum disabilitas, kekurangan dalam penyediaan informasi tentang kedatangan bus dan kereta hingga jauhnya jarak pintu masuk hingga keluar ke area tempat parkir yang membuat kurang efisien waktu, maka tiga indikator tersebut harus dilaksanakan dengan baik sehingga keterkaitan permasalahan dengan teori yang dipakai berjalan dengan baik. Maka perlu dilakukan bagaimana sistem atau konsep *Transit Oriented Development* (TOD) ini diterapkan melalui Integrasi Transportasi di Kawasan Dukuh Atas dari sisi Implementasi Kebijakannya, maka dari itu penelitian ini nantinya tertarik untuk meneliti Implementasi Kebijakan *Transit Oriented Development* (TOD) Melalui Integrasi Transportasi di Kawasan Dukuh Atas.

2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan dari latar belakang tersebut maka dapat diidentifikasi masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana pengguna dapat mencapai Kawasan Berorientasi Transit pada Kawasan Dukuh Atas dengan akses yang mudah?
- b. Bagaimana cara terbaik bagi pengguna untuk mengakomodasi akses setiap moda melalui integrasi transportasi?
- c. Bagaimana meningkatkan akses dengan moda yang dipilih pengguna?
- d. Bagaimana pengetahuan pengguna moda transportasi publik (penumpang) melalui Integrasi Transportasi dalam penerapan kebijakan Kawasan berorientasi Transit (TOD) di Kawasan Dukuh Atas?
- e. Bagaimana Implementasi Kebijakan *Transit Oriented Development* Melalui Integrasi Transportasi di Kawasan Dukuh Atas?

3. Pembatasan Masalah

Dengan beberapa masalah tersebut, maka perlu adanya pembatasan ruang lingkup permasalahan itu sendiri. Hal ini merupakan upaya untuk menetapkan batas-batas yang jelas mengenai lokus penelitian yang akan diteliti, oleh karena itu batasan masalah dari penelitian ini yaitu: Implementasi Kebijakan *Transit Oriented Development* (TOD) Melalui Integrasi Transportasi di Kawasan Dukuh Atas.

4. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dilihat dari uraian dan penjabaran identifikasi masalah tersebut, maka rumusan masalah yang diambil adalah “Bagaimana Implementasi Kebijakan *Transit Oriented Development* (TOD) Melalui Integrasi Transportasi di Kawasan Dukuh Atas.”

5. Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis Implementasi Kebijakan *Transit Oriented Development* (TOD) Melalui Integrasi Transportasi di Kawasan Dukuh Atas.

6. Manfaat Penelitian

1.6.1 Manfaat Teoritis

Dalam konteks pengembangan, maka penelitian ini diharapkan dapat membantu dalam menambah wawasan dan pengetahuan dalam bidang Ilmu Administrasi Publik, khususnya dalam Implementasi Kebijakan Publik, sehingga dapat mengembangkan ilmu kebijakan publik dalam pengintegrasian transportasi publik melalui kebijakan Kawasan berorientasi transit atau TOD.

1.6.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan juga dapat memberikan masukan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam pengimplementasian kebijakan *Transit Oriented Development* (TOD) dalam ruang lingkup Integrasi transportasi melalui moda transportasi publik.