

## **Peningkatan Kualitas Kawasan Terminal Lebak Bulus Dengan Penerapan Konsep TOD Berdasarkan Aspek Komunikasi Arsitektur**

Siti Sujatini<sup>1</sup>, Sindy Lembahyung Sari<sup>2</sup>, Euis Puspita Dewi<sup>3</sup>  
Universitas Persada Indonesia YAI<sup>1,2,3</sup>  
E-mail: [siti\\_sudjatini1@yahoo.com](mailto:siti_sudjatini1@yahoo.com)<sup>1</sup>, [sindylembayung15@gmail.com](mailto:sindylembayung15@gmail.com)<sup>2</sup>,  
[euis.pd75@gmail.com](mailto:euis.pd75@gmail.com)<sup>3</sup>

### **ABSTRAK**

Kawasan Lebak Bulus merupakan kawasan yang memiliki peran penting dalam pergerakan masyarakat, berbagai moda transportasi khususnya stasiun kereta api cepat dan halte busway sangat penting. Penempatan moda transportasi yang kurang efisien sering menimbulkan masalah kemacetan. Pendekatan konsep Transit Oriented Development (TOD) khususnya dengan penerapan beberapa prinsip TOD dinilai dapat meningkatkan kawasan tersebut. Hal ini juga di dukung dengan dokumen perencanaan yang menyatakan bahwa kawasan Lebak Bulus merupakan kawasan yang di rencanakan dan dikembangkan berdasarkan standar TOD. Stasiun Lebak Bulus merupakan stasiun layang pertama di ujung selatan Jakarta yang memiliki desain yang dekat dengan elemen alam dengan nuansa warna didominasi hijau dan gradasinya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui prinsip-prinsip TOD seperti apa yang cocok diimplementasikan di kawasan tersebut. Dengan dilakukannya observasi lapangan dan analisis penelitian berdasarkan pada panduan nilai TOD standar Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) hasilnya kawasan tersebut belum memenuhi karakteristik yang ada dalam prinsip-prinsip TOD.

**Kata kunci :** *Transit Oriented Development (TOD), Moda Transportasi, Lebak Bulus, Implementasi, Efisien.*

### **ABSTRACT**

*The Lebak Bulus area is an area that has an important role in the movement of people, various modes of transportation, especially high-speed train stations and busway stops are very important. The placement of inefficient modes of transportation often causes congestion problems. Pendekatan konsep Transit Oriented Development (TOD) khususnya dengan penerapan beberapa prinsip TOD dinilai dapat meningkatkan kawasan tersebut. This is also supported by a planning document which states that the Lebak Bulus area is an area that is planned and developed based on TOD standards. Lebak Bulus Station is the first elevated station at the southern tip of Jakarta which has a design close to natural elements with predominantly green color shades and gradations. This study aims to find out what TOD principles are suitable to be implemented in the region. With field observations and research analysis based on the Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) standard TOD guideline, the result is that the area does not meet the characteristics contained in the TOD principles.*

**Keyword :** *Transit Oriented Development (TOD), Modes of transportation, Lebak Bulus, Implementasi, Efisien.*

## 1. PENDAHULUAN

Sebagai pengguna moda transportasi umum terutama di kawasan Lebak Bulus yang sedang dalam tahap pengembangan Transit Oriented Development (TOD) tentunya akan memperhatikan prinsip – prinsip yang akan diterapkan pada kawasan ini untuk mengatasi permasalahan yang timbul seperti memperhatikan konektivitas antar moda transportasi diantaranya Stasiun Lebak Bulus, Halte Bsuway Lebak Bulus, Stasiun MRT Lebak bulus yang saling terintegrasi satu dengan yang lain. Memperhatikan ketersediaan lahan parkir yang memadai serta keadaan pedestrian di setiap penghubung menuju moda transportasi.

Dalam perkembangan perkotaan, fasilitas transit intermoda dan kawasan transit telah menjadi aspek yang tidak terlepas. Daerah disekitar titik transit merupakan kawasan yang potensial bagi pengembangan. Hal ini terkait dengan kemudahan akses yang ditawarkan kawasan yang dekat dengan fasilitas transit dan aktifitas yang mungkin akan dibangkitkan oleh kegiatan transit di kawasan tersebut. Hal tersebut merupakan salah satu topik menarik yang banyak diperbincangkan saat ini, maka konsep TOD ini dianggap dapat menjawab permasalahan – permasalahan tersebut. Manfaat dari TOD ini yaitu ; Dapat meningkatkan pejalan kaki dan transit, menghidupkan kembali pusat kota, meningkatkan nilai property di sekitar kawasan tersebut, dan memperbaiki kualitas hidup.

Berdasarkan dari pemaparan latar belakang diatas, dengan ini merumuskan masalah yang akan di kaji yaitu :

- a. Bagaimana konektivitas antar moda transformasi yang satu dengan yang lainnya di stasiun Lebak Bulus ?

- b. Apakah fasilitas lahan untuk setiap kendaraan / moda transportasi sudah terpenuhi ?
- c. Bagaimana keadaan pedestrian di setiap penghubung menuju moda transportasi ?

Maksud dari penelitian yang penulis lakukan adalah untuk memperoleh data-data dan informasi mengenai Transit Oriented Development (TOD) di kawasan Lebak Bulus dan untuk mengetahui sejauh mana konsep Transit Oriented Development (TOD) yang di terapkan di kawaan Lebak Bulus.

Tujuan dari penelitian ini adalah memberikan rekomendasi berupa konsep desain Transit Oriented Development (TOD) yang menerapkan prinsip walk, connect, transit, dan shift di kawasan Lebak Bulus.

## 2. LANDASAN TEORI

### Latar Belakang

Menurut Peter Calthrope dalam Transit Oriented Development Design Guidelines tahun 1992, Transit Oriented Development (TOD) adalah sebuah komunitas bangunan mix-used yang mendorong masyarakat untuk tinggal dan beraktifitas di area kawasan yang memiliki fasilitas transportasi umum dan menurunkan kebiasaan masyarakat mengendarai mobil pribadi. Terdapat beberapa prinsip dalam Transit Oriented Development (TOD), yaitu

- a. Berjalan Kaki (Walk)
- b. Bersepeda (Cycle)
- c. Menghubungkan (Connect)
- d. Angkutan Umum (Transit)
- e. Pembauran (Mix)
- f. Memadatkan (Densify)
- g. Merapatkan (Compact)
- h. Beralih (Shift)

(Sumber: <https://www.propertiterkini.com/perbedaan-TOD-dan-tad-TOD-harus-penuhi8-prinsip/>)

### **Prinsip *Transit Oriented Development (TOD)***

Terdapat beberapa prinsip TOD adalah sebagai berikut,

#### **a. Berjalan Kaki (Walk) dan Bersepeda**

Berjalan kaki merupakan moda perjalanan yang paling alami, sehat, bersih, efisien, terjangkau, dan inklusif menuju tujuan dengan jarak pendek dan komponen penting dari setiap perjalanan transit. Dengan demikian, berjalan kaki merupakan pondasi untuk akses dan mobilitas yang berkelanjutan dan seimbang di dalam perkotaan. Mengembalikan atau mempertahankan hal itu sebagai moda perjalanan yang utama merupakan hal yang sangat penting untuk kesuksesan TOD yang inklusif.

Berjalan kaki juga merupakan cara yang paling nyaman, aman, dan produktif untuk berkeliling, jika jalan kecil dan jalan pada umumnya menarik, ramai, aman, tidak terganggu dan terlindungi dengan baik dari kendaraan bermotor, dan jika layanan yang berguna dan tujuannya berlokasi di sepanjang jalan. (Sumber : TOD Standard 3Rd, ed. New York: ITDP 2017)

#### **b. Menghubungkan**

Berjalan kaki dan bersepeda yang singkat dan langsung memerlukan jaringan jalan dan trotoar yang padat dan terhubung dengan baik di sekeliling blok – blok perkotaan. Berjalan kaki dapat dengan mudah terhalang oleh jalan yang memutar dan sangat sensitif

terhadap kepadatan jaringan. Jaringan yang padat dari jalan dan trotoar yang menawarkan berbagai rute menuju destinasi, banyak sudut-sudut jalan, jalan yang lebih sempit, dan kecepatan kendaraan yang lambat membuat berjalan kaki dan bersepeda menjadi bervariasi dan menyenangkan serta

memperkuat aktivitas jalan dan perdagangan lokal. Pola tata ruang kota yang lebih permeabel terhadap pejalan kaki dan pengguna sepeda daripada mobil juga mendorong penggunaan transportasi tidak bermotor dan angkutan umum dengan segala keuntungannya. Semakin pendek blok-blok perkotaan, semakin baik perspektif walkability-nya. Namun, keseimbangan harus terjadi antara efisiensi hak atas jalan publik ( jaringan yang lebih padat berarti lebih banyak lahan yang digunakan untuk hak atas jalan) dan kapasitas untuk mengakomodasi pengembangan yang lebih besar untuk penggunaan lahan yang membutuhkan hal tersebut.

Keduanya memiliki percabangan untuk keberlangsungan dan ketahanan ekonomidari pembangunan dan, akhirnya, untuk aktivitas pejalan kaki. (Sumber : TOD Standard 3Rd, ed. New York: ITDP 2017)

#### **c. Angkutan Umum**

Akses berjalan kaki menuju angkutan cepat dan berkala, didefinisikan sebagai transportasi berbasis rel atau bus rapid transit (BRT), merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari konsep TOD dan prasyarat untuk pengakuan TOD Standard.

Layanan angkutan umum menghubungkan dan mengintegrasikan pejalan kaki dengan kota melebihi jarak berjalan kaki dan bersepeda dan merupakan hal yang penting bagi orang untuk mengakses berbagai kesempatan dan sumber daya. Mobilitas perkotaan yang sangat efisien dan seimbang serta pola pembangunan yang padat dan kompak saling mendukung dan menguatkan satu sama lain.

Angkutan umum berupa beberapa moda, mulai dari kendaraan berkapasitas rendah hingga tinggi, dari sepeda, taksi, dan becak, hingga bi-

articulated bus dan kereta. Rapid public transit memainkan peran penting tidak hanya dalam menyediakan perjalanan yang cepat dan efisien sepanjang jalurnya saja tetapi juga sebagai tulang punggung bagi pilihan angkutan lain yang melayani seluruh spektrum kebutuhan transportasi perkotaan. (Sumber : TOD Standard 3Rd, ed. New York: ITDP 2017)

d. Beralih (Shift)

Berjalan kaki, bersepeda, dan penggunaan angkutan umum dengan kualitas baik menjadi pilihan moda transportasi yang mudah, aman, dan nyaman, dan gaya hidup bebas mobil dapat didukung dengan berbagai macam moda angkutan umum perantara dan kendaraan yang disewakan sesuai dengan kebutuhan. Sumber daya ruang kota yang langka dan berharga dapat dialihkan kembali dari ruas jalan dan parkir yang tidak dibutuhkan lagi, dan dialokasikan menjadi penggunaan yang lebih produktif secara sosial dan ekonomi. Sebaliknya, pengurangan jalan raya dan ketersediaan tempat parkir secara bertahap namun proaktif di ruang perkotaan dibutuhkan untuk mengarahkan ke peralihan dalam penggunaan moda transportasi dari kendaraan bermotor pribadi ke moda yang lebih berkelanjutan dan seimbang, jika disesuaikan dengan pilihan berjalan kaki, bersepeda, angkutan umum, dan kendaraan lainnya yang mencukupi.

(Sumber : TOD Standard 3Rd, ed. New York: ITDP 2017)

**Pengertian *Transit Oriented Development (TOD) Standard***

Transit Oriented Development (TOD) Standard merupakan ringkasan kebijakan TOD Standard yang memaparkan prinsip – prinsip dasar TOD yang inklusif dalam *Principles of Urban Development for Transport in Life* oleh ITDP, dan mengidentifikasi sasaran kunci yang penting untuk mengimplementasikan prinsip tersebut dalam pembangunan perkotaan. TOD Standard merupakan alat penilaian yang unik yang tersedia untuk mengukur rencana dan produk pembangunan perkotaan berdasarkan keterkaitannya dengan prinsip TOD dan sasaran implementasinya.

(Sumber : TOD Standard 3Rd, ed. New York: ITDP 2017)

**Komunikasi Arsitektur**

Komunikasi merupakan kata yang sering terdengar sehari-hari dan juga dilaksanakan dalam kehidupan sehari-hari. Komunikasi adalah kegiatan sehari-hari yang dilakukan oleh manusia. Hal ini disebabkan manusia sebagai makhluk sosial membutuhkan komunikasi dengan sesamanya, tanpa ada interaksi sosial atau komunikasi maka manusia akan berubah sifatnya menjadi manusia yang tidak normal “tidak sehat”. Proses komunikasi dapat dilakukan dengan berbagai cara, misalnya penyampaian pesan, gagasan, pendapat, pemikiran, maupun luapan emosi. Adapun prosesnya dapat dilakukan secara langsung ataupun dengan menggunakan berbagai media dan alat komunikasi. Sebagai makhluk sosial, manusia dikaruniai Tuhan berbagai macam perangkat komunikasi canggih yang tidak dimiliki oleh makhluk yang lain.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengertian arsitektur adalah seni dan ilmu merancang serta membuat konstruksi bangunan gedung, jembatan, jalan, dan sebagainya. Arsitektur juga dimaknai sebagai metode atau gaya rancangan suatu konstruksi bangunan. Sedangkan, orang yang ahli dalam

merancang dan menggambar bangunan, jembatan, dan sebagainya sekaligus sebagai penyelia konstruksinya disebut dengan arsitek. Arsitektur dipandang sebagai sebuah fenomena budaya yang memiliki fenomena komunikasi tersendiri.

Istilah komunikasi arsitektur memiliki makna yang beragam. Beberapa praktisi arsitektur merujuk komunikasi arsitektur sebagai sarana untuk melakukan strategi dan membuat karya seseorang menjadi tontonan publik untuk menghasilkan lebih banyak pekerjaan. Sementara itu, beberapa ahli lainnya merujuk komunikasi arsitektur sebagai visualisasi arsitektur yang menerapkan representasi komunikasi grafis dalam arsitektur seperti menggabungkan beberapa fitur sketching, dua dimensi, tiga dimensi, perspektif, model-model fisik, rendering, gambar garis, presentasi arsitektur dan lain- lain yang memiliki peran penting dalam merepresentasikan pikiran arsitektur. Salah satu cara terbaik untuk mengkomunikasikan ide atau gagasan seorang arsitek adalah melalui gambar. Kemampuan seorang arsitek dalam mewujudkan ide atau gagasan atau pikiran arsitekturnya ke dalam bentuk gambar dua dimensi atau tiga dimensi seperti disebutkan sebelumnya dinamakan dengan teknik komunikasi arsitektur.

### 3. METODOLOGI

Lokasi kawasan survey adalah Kawasan Lebak Bulus Jakarta Selatan, seperti yang terlihat pada Gambar 1..



Gambar 1. Peta Kawasan Lebak Bulus

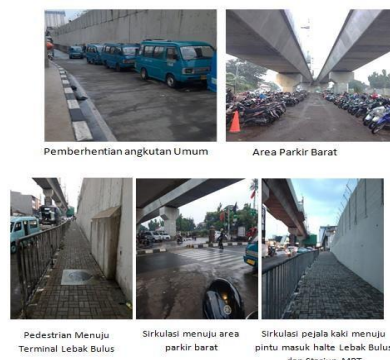
Kawasan Lebak Bulus merupakan kawasan yang memiliki peran penting dalam pergerakan masyarakat hal tersebut di dukung dengan adanya berbagai moda transportasi di sekitar kawasan tersebut seperti Stasiun MRT lebak bulus, Halte Transjakarta, Terminal Lebak Bulus, area komersi Point Square.

Metode kajian yang diterapkan oleh penulis adalah menggunakan metode kualitatif dan metode kuantitatif. Metode kuantitatif dilakukan untuk menganalisa data serta metode kualitatif digunakan untuk mempermudah penulis dalam memperoleh data-data yang dibutuhkan yaitu melalui :

- a. Observasi  
Dalam hal ini penulis mengamati secara langsung Transit Oriented Development (TOD) di kawasan Lebak Bulus.
- b. Wawancara  
Penulis melakukan wawancara secara langsung dengan pegawai keamanan di lokasi tersebut.
- c. Dokumentasi  
Proses mendapatkan data berupa foto di kawasan Lebak Bulus.
- d. Studi Literatur  
Dilakukan proses pengumpulan data-data yang terkait dengan TOD Lebak Bulus dan sumber yang didapatkan dilapangan serta buku atau blog.

### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### Kondisi Existing Kawasan Lebak Bulus



Gambar 2. Kondisi Eksisting Data 1



Hubungan sirkulasi antar stasiun MRT dengan halte  
Terdapat 3 jalur : jalur khusus plat kuning, busway, jaklingko  
Pedestrian sebagai sirkulasi menuju parkir

Gambar 3. Kondisi Eksisting Data 2



Ruko ( Area Komersil )  
Halte Transjakarta Lebak  
Stasiun MRT Lebak Bulus  
Terminal Lebak Bulus

Gambar 4. Kondisi Eksisting data 3



Pemberhentian angkutan Umum  
Area Parkir Barat  
Pedestrian Menuju Terminal Lebak Bulus  
Sirkulasi menuju area parkir barat  
Sirkulasi pejalan kaki menuju pintu masuk halte Lebak Bulus dan Stasiun MRT

Gambar 5. Kondisi Existing Data 4.



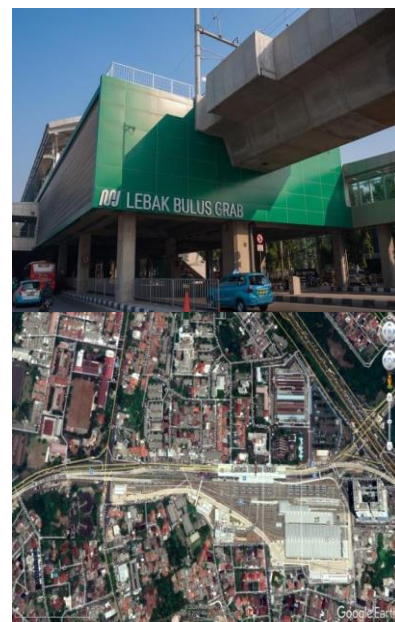
Terdapat tempat pemberhentian angkot dan terminal Lebak Bulus. Tidak adanya penghubung antara kedua tempat tersebut.  
Terdapat area khusus parkir untuk disabilitas

Gambar 6. Kondisi Eksisting Data 5.



Gambar 7. Kondisi Eksisting data 6.

Kawasan Lebak Bulus Merupakan kawasan yang memiliki peran penting dalam pergerakan masyarakat hal tersebut di dukung dengan adanya berbagai moda transportasi di sekitar kawasan tersebut seperti Stasiun MRT lebak bulus, Halte Transjakarta, Terminal Lebak Bulus, area komersi Point Square.



Gambar 8. Mode Transportasi di Lebak Bulus.

Pada bangunan Stasiun MRT Lebak Bulus, desain bangunan tersebut dapat mengkomunikasikan sesuatu melalui denah atau gubahan massa, tampak atau fasade bangunan, dan juga perspektif bangunan yang dapat di uraikan sebagai berikut....

- a. Denah atau Gubahan Massa Stasiun layang pertama di ujung selatan Jakarta ini memiliki desain yang dekat dengan elemen alam dengan nuansa warna didominasi hijau dan gradasinya dan memiliki 1 gubahan massa, seperti yang terlihat pada Gambar 8.



Gambar 8. JPO di Stasiun MRT dekat dengan nuansa alam

Bentuk konstruksi ramping sehingga mudah membaaur dengan lingkungan di sekitarnya. Memiliki panjang sekitar 200 meter dan lebar 33.8 meter, stasiun akan terintegrasi Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) yang menghubungkan area pemukiman di sekitar Depo, seperti yang terlihat pada Gambar 9. Area peron penumpang terletak di ketinggian 12,45 meter dari permukaan jalan dan atap stasiun sekitar 20,9 meter dari permukaan jalan. Stasiun MRT Lebak Bulus terdiri dari 3 lantai, yaitu : LT 1, Jalan pintu masuk dan keluar stasiun MRT Lebak bulus, LT 2 Councerse, pintu tiket, mesin tiket, loket, dan kios retail, LT 3, Platfrom 1 dan 2, Jalur Utara-Selatan menuju Bunderan Hotel Indonesia



Gambar 9. JPO Stasiun MRT.

- b. Tampak atau Fasade Bangunan Wujud luar fisik bangunan yang tampak secara dua dimensi. Gambar tampak dapat digambar secara plain atau ditambah efek bayangan untuk mempertegas dimensi atau maju mundurnya bidang pada bangunan. Fungsi gambar tampak antara lain untuk menunjukkan: dimensi bangunan, proporsi, gaya arsitektur, warna & material, estetika. Terlihat dari tampak depan bangunan stasiun MRT Lebak Bulus, Untuk kemudahan akses masuk dan keluar stasiun, penumpang dapat menggunakan lima unit tangga, dua unit lift, dan dua unit eskalator dari permukaan jalan ke area concourse. Stasiun juga telah dirancang untuk penambahan satu unit eskalator. Dari area concourse menuju area peron, penumpang dapat menggunakan enam unit tangga, dua unit eskalator, dan dua unit lift. Nantinya, akan ada penambahan dua unit eskalator.

- c. Perspektif Bangunan

Pada stasiun MRT Lebak Bulus terlihat Panel atap stasiun menggunakan zinc aluminium, seperti yang terlihat pada Gambar 10. Stasiun akan menggunakan Platform Screen Door (PSD) tipe half height. Di stasiun ini juga akan dilengkapi dengan area khusus untuk menurunkan calon pengguna MRT yang datang dengan menggunakan kendaraan bermotor roda empat dan roda dua. Pintu masuk dengan eskalator dan berpenutup untuk menghindari terik matahari dan hujan. Dinding terbuat dari panel-panel aluminium berukuran sama yang juga difungsikan sebagai penutup ruang mekanis. Atap stasiun mengadopsi sistem ventilasi alamiah yang memungkinkan keluar-masuk udara dengan leluasa.



Gambar 10. Tampak Atap Stasiun MRT Lebak Bulus

Siti Sujatini (2021). Komunikasi Arsitektur. Kuliah Umum Universitas Persada Indonesia.

Sekar Hapsari Ayuningtias, Mila Karmilah (2019) Penerapan Transit Oriented Development (TOD) Sebagai Upaya Mewujudkan Transportasi yang B

## 5. KESIMPULAN

Kawasan lebak bulus belum memenuhi kriteria kelayakan TOD standar, berdasarkan kondisi eksisting terdapat prinsip-prinsip TOD yang belum diterapkan oleh kawasan tersebut. Oleh karena itu untuk meningkatkan kualitas kawasan lebak bulus serta efisiensi penggunaan moda transportasi direkomendasikan konsep TOD yang sesuai dengan kebutuhan kawasan tersebut yaitu dengan penerapan prinsip-prinsip TOD seperti : berjalan kaki (walk), menghubungkan (connect) Angkutan umum (Transit), dan beralih (Shift). Sehingga dengan penerapan prinsip-prinsip tersebut moda transportasi di kawasan lebak bulus dapat tertata dengan baik dan pejalan kaki dapat transit dengan nyaman, hal tersebut dapat meningkatkan minat masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke moda transportasi umum. Berisi mengenai simpulan dari hasil penelitian dan saran.

## DAFTAR PUSTAKA

TOD Standard, 3rd ed. (2017) New York ; The Institute For Transportation and Development Policy (ITDP).