

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Tipologi pengguna moda transportasi di Kawasan TOD Dukuh Atas terbagi menjadi 3 klaster yang memiliki karakteristik umum dan karakteristik khusus. Terdapat karakteristik yang serupa dari tiap klaster yang sejalan dengan Phani K *et al* (2020) yaitu individu dari tipe lingkungan yang sama kemungkinan besar memiliki karakteristik yang serupa. Klaster 1 dapat disebut dengan klaster pelajar, karena mayoritas pengguna moda transportasi di klaster 1 merupakan pelajar dengan latar belakang pendidikan SMA/SMK dan berasal dari Jakarta Selatan. Klaster 2 dan klaster 3 merupakan klaster pekerja, hal tersebut dapat dilihat dari jenis pekerjaan pada dua klaster tersebut adalah sebagai karyawan swasta. Namun, hal yang membedakan adalah pada klaster 2 mayoritas pengguna berasal dari Jakarta Selatan sedangkan pada klaster 3 sebagian besar pengguna berasal dari luar DKI Jakarta, yaitu Kota Bekasi dan Kota Depok.

Secara umum, pengguna hanya melakukan transit di Kawasan Dukuh Atas dengan durasi waktu yang singkat yaitu kurang dari 30 menit. Hal tersebut mengindikasikan bahwa tidak terdapat kegiatan lainnya yang terjadi di Kawasan TOD Dukuh Atas yang dipengaruhi oleh kondisi lingkungan. Padahal, sebagai kawasan berkonsep TOD, kawasan tersebut seharusnya memiliki campuran aktivitas yang menghidupkan lingkungan serta mendorong kegiatan ekonomi setempat. Selanjutnya, karakteristik sosio-ekonomi pengguna merupakan pengguna dengan usia yang lebih muda atau disebut dengan *millennial* karena Indonesia sedang mengalami bonus demografi sehingga pengguna dengan usia lebih muda dan produktif mendominasi struktur demografi. Namun, pengguna moda transportasi umum masih merupakan *captive riders* atau pengguna yang menggunakan moda transportasi karena tidak ada pilihan lain. Hal tersebut terlihat dari kepemilikan kendaraan yang kecil yaitu mayoritas hanya memiliki 1 unit sepeda motor dengan pendapatan di bawah UMR.

Kemudian karakteristik berikutnya adalah karakteristik pergerakan. Mayoritas pengguna melakukan pergerakan dengan tujuan ke Jakarta Pusat. Hal tersebut dipengaruhi oleh lokasi Kawasan TOD Dukuh Atas yang berada di sisi utara *Sudirman Central Business District* (SCBD). Sebagai pusat perekonomian DKI Jakarta, Kawasan SCBD tersebut memiliki berbagai gedung perkantoran dan perguruan tinggi yang menarik pergerakan pengguna yang dapat diketahui secara umum maksud pergerakan adalah untuk bekerja. Walaupun lokasi pergerakannya menuju Jakarta Pusat yang jaraknya dapat digolongkan sebagai jarak yang dekat dari Kawasan Dukuh Atas, mayoritas pengguna masih memilih untuk menggunakan transportasi umum seperti MRT dan Trans Jakarta daripada berjalan kaki. Hal tersebut dipengaruhi oleh fasilitas jalur pejalan kaki di Kawasan TOD Dukuh Atas yang belum mendukung pergerakan pengguna.

5.2 Rekomendasi

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tipologi pengguna moda transportasi berdasarkan karakteristiknya dalam melakukan kegiatan dan pergerakan di Kawasan Dukuh Atas. Karakteristik tersebut kemudian dapat menjadi dasar dalam pembangunan kawasan TOD Dukuh Atas agar dapat mengakomodasi pergerakan pengguna maupun mengembangkan kawasan sesuai dengan prinsip TOD. Berikut ini merupakan rekomendasi yang dapat dijadikan referensi untuk menentukan pelayanan moda transportasi di Kawasan Dukuh Atas:

5.2.1 Rekomendasi Kepada Pemerintah

Berdasarkan hasil penelitian tersebut, Tipologi pengguna moda transportasi di Kawasan TOD Dukuh Atas

- 1) Sebagai kawasan TOD, Kawasan Dukuh Atas dapat dikembangkan dimana pengguna moda transportasi dapat melakukan kegiatan di sekitar kawasan, bukan hanya singgah untuk transit di bawah 30 menit tanpa menikmati lingkungan sekitar. Pengembangan kawasan tersebut harus memperhatikan karakteristik bahwa pengguna di kawasan TOD mayoritas merupakan *captive riders* yang memiliki pendapatan relatif rendah sehingga pengembangan yang didorong bukan pengembangan yang eksklusif untuk masyarakat kelas atas. Kegiatan yang disediakan lebih baik merupakan ruang publik yang dapat dinikmati segala jenis lapisan masyarakat; seperti menyediakan area terbuka hijau atau plaza untuk berkumpul di sekitar area transit, melebarkan jalur pejalan kaki dan mendorong pertokoan lokal di sekitar kawasan TOD untuk memiliki wajah bangunan yang menarik pengunjung datang yang kemudian dilengkapi dengan tempat bersantai sehingga menciptakan *street plaza* dimana banyak aktivitas akan muncul; menekankan pada konsep *place-making* dan pembangunan kawasan berskala manusia agar orang memiliki keinginan untuk berlama-lama menikmati kawasan. Hal tersebut mendukung prinsip TOD yaitu merupakan kawasan campuran, dimana kawasan TOD tersebut memberikan kesempatan untuk kegiatan ekonomi dan jasa pada jarak berjalan kaki yang pendek, serta ruang publik yang aktif untuk waktu yang lama; bukan hanya untuk kawasan transit saja dimana tidak terjadi interaksi antar manusia yang hidup.
- 2) Pengembangan kawasan dapat fokus pada fasilitas untuk pejalan kaki yang nyaman, aman, dan berjarak pendek yang memudahkan pengguna menjangkau satu moda ke moda lainnya maupun integrasi dengan bangunan di sekitar kawasan TOD. Hal tersebut karena terlihat pengguna enggan untuk berjalan kaki dan tetap menggunakan moda kendaraan umum untuk menuju lokasi tujuan beraktivitas walaupun lokasi tersebut berjarak pendek. Sehingga hal tersebut dapat mendorong pengguna yang melakukan transit di Kawasan TOD Dukuh Atas untuk berjalan kaki menuju lokasi tujuan yang dekat dibandingkan dengan menggunakan kendaraan. Fasilitas dan aksesibilitas jalur pejalan kaki harus atraktif yang mendukung pergerakan pejalan kaki. Pengembangan jalur pejalan kaki tersebut perlu memperhatikan

prinsip TOD, yaitu; infrastruktur pejalan kaki yang aman, lengkap, dan dapat diakses untuk semua; infrastruktur pejalan kaki yang aktif untuk meningkatkan aktivitas; serta infrastruktur pejalan kaki yang nyaman dan terjaga temperaturnya, mengingat Indonesia, khususnya Jakarta, memiliki suhu udara yang cukup panas sehingga perlu diberikan fasilitas agar pengguna ada keinginan untuk berjalan.

5.2.2 Rekomendasi Untuk Penelitian Selanjutnya

Berdasarkan proses penelitian yang telah dilakukan, penulis menyadari masih terdapat keterbatasan pada penelitian mengenai Kajian Tipologi Pengguna Moda Transportasi Di Kawasan TOD Dukuh Atas, DKI Jakarta. Keterbatasan tersebut berupa variabel yang digunakan dapat dilengkapi dengan pilihan yang lebih spesifik seperti jarak pergerakan dari Kawasan TOD Dukuh Atas ke lokasi tujuan yang lebih mempertimbangkan jarak berjalan kaki (< 400 m dan 400-800 m), waktu tempuh pergerakan dari rumah ke Kawasan Dukuh Atas maupun dari Kawasan Dukuh Atas ke lokasi tujuan, biaya perjalanan, tautan perjalanan alasan menggunakan moda transportasi tertentu untuk menuju lokasi tujuan serta pemilihan kegiatan di lokasi TOD yang lebih spesifik.

Namun penulis berharap penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan untuk penelitian selanjutnya. Terdapat beberapa hal yang dianggap dapat menjadi tambahan untuk studi lanjutan. Studi selanjutnya bisa lebih menekankan pada pergerakan pejalan kaki di sekitar Kawasan Dukuh Atas, yaitu melihat aktivitas dan pola perpindahan dari satu moda ke moda yang lain maupun antar bangunan dalam lingkup yang lebih mikro; seperti memetakan rute perjalanan di sekitar Kawasan TOD Dukuh Atas. Data yang diambil sebaiknya didapatkan dari observasi lapangan dan wawancara secara langsung, dan bukan dengan menggunakan metode daring karena pengisi kuesioner cenderung terkelompok dari berbagai daerah di Jabodetabek yang mungkin bukan merupakan pengguna moda transportasi rutin di Kawasan Dukuh Atas.