

# Analisis Perbedaan Pola Pergerakan Berbasis Transit pada Kawasan TOD Regional di Jakarta Selatan

Tanesha Novlita Putri Aden dan Ketut Dewi Martha Erli Handayani  
Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)  
*e-mail*: erli.martha@gmail.com

**Abstrak**—Kawasan transit Blok M dan Lebak Bulus merupakan kawasan yang terletak di pusat kegiatan kota Jakarta Selatan yang direncanakan akan dikembangkan menggunakan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dengan skala pelayanan regional. Pengembangan kawasan TOD ini memiliki tujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan penggunaan moda transit. Penerapan konsep TOD juga memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk melakukan aktifitas sehari-hari yaitu tinggal, bekerja, berbelanja, rekreasi, maupun aktifitas lainnya didalam jarak yang berdekatan dengan menggunakan selain kendaraan pribadi. Aktifitas yang ada di kawasan TOD ini menimbulkan pola pergerakan transit yang memiliki 2 karakteristik, yaitu karakteristik pergerakan dan karakteristik sosio-ekonomi. Penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisis perbedaan pola pergerakan berbasis transit di kawasan TOD Regional Blok M dan Lebak Bulus dengan analisis uji perbedaan dua sampel independen. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat perbedaan pola pergerakan yang signifikan antara kawasan transit Blok M dan lebak Bulus, yaitu dari segi frekuensi penggunaan moda transit, jarak menuju lokasi transit, serta pendapatan pengguna moda transit.

**Kata Kunci**—*Transit Oriented Development*, TOD Regional, Pola Pergerakan Transit.

## I. PENDAHULUAN

**P**ERTUMBUHAN sebuah kota selalu identik dengan pertumbuhan jumlah penduduk yang memiliki dampak baik positif maupun negatif. Jumlah penduduk yang besar dapat dijadikan sebagai subjek pertumbuhan perekonomian, namun juga dapat menyebabkan ini peningkatan mobilitas dan jumlah kendaraan pribadi, serta tidak seimbangnya *supply* dan *demand*, yang menyebabkan kemacetan[1].

DKI Jakarta, yang memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi diatas pertumbuhan ekonomi nasional yaitu 6.41%, secara tidak langsung membuat Jakarta memiliki tingkat kemacetan yang cukup tinggi, yaitu 58%[2][3]. Untuk mengatasi ketidakseimbangan ini, pembangunan beberapa moda transportasi umum seperti *Bus Rapid Transit* (BRT / Transjakarta), Kereta Commuter Jabodetabek (KCI), *Mass Rapid Transit* (MRT), dan *Light Rapid Transit* (LRT) juga telah dilaksanakan di Jakarta. Namun hal ini juga harus didukung dengan pengembangan kawasan perkotaan yang mendukung penggunaan moda transit.

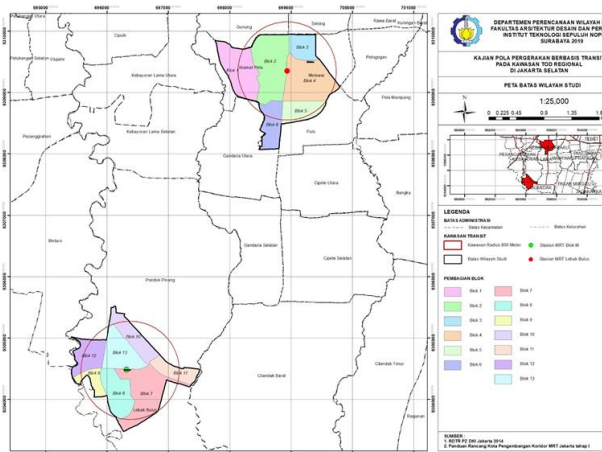
Salah satu konsep yang bisa diterapkan adalah *Transit Oriented Development* (TOD). Melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi tahun 2018-2029, pemerintah merencanakan untuk menerapkan prinsip *Transit Oriented Development* (TOD)

pada beberapa kawasan. Konsep TOD ini merupakan konsep yang mendorong pembangunan berbasis *mixed use* dan *compact*, meningkatkan pengguna transportasi publik, dan menciptakan lingkungan yang layak huni yang terletak pada radius 800m dari titik transit[4]. Prinsip TOD juga merupakan salah satu implementasi transportasi berkelanjutan karena menyediakan aksesibilitas serta alternatif moda bagi seluruh masyarakat, mendukung ekonomi kota, dan juga ramah lingkungan[5]. Titik transit juga harus berada dalam jarak berjalan kaki kurang dari 500 meter hingga 1.000 meter dari stasiun hingga pintu masuk bangunan[6]. Selain untuk mendukung sistem transportasi berkelanjutan, konsep ini diharapkan dapat menyediakan lingkungan dimana masyarakat dapat tinggal, bekerja, berbelanja dalam satu lokasi yang sama. Menurut Cervero (2002), konsep TOD terdiri dari 3 aspek yang harus dipertimbangkan, yaitu *density* (kepadatan), *diversity* (keberagaman), dan *design* (desain).

Menurut Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang No. 16 tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (TOD), terdapat 3 tipologi TOD yang ditentukan berdasarkan skala layanan sistem transportasi massal, pengembangan pusat pelayanan dan kegiatan yang dikembangkan, yaitu kawasan TOD Kota yang memiliki fungsi pelayanan skala regional, TOD Subkota dengan fungsi pelayanan berskala kota, dan TOD Lingkungan dengan fungsi pelayanan berskala lingkungan. Kawasan stasiun yang direncanakan akan dikembangkan menggunakan konsep TOD Regional diantaranya adalah Stasiun TOD MRT Blok M dan Lebak Bulus.

Kedua stasiun ini berada di Jakarta Selatan dan masuk kedalam pembangunan fase 1 MRT Jakarta dengan total kurang lebih sepanjang 16 kilometer. Stasiun Lebak Bulus juga merupakan stasiun awal dan akhir yang diharapkan dapat menarik masyarakat yang bertempat tinggal diluar Jakarta namun beraktivitas di dalam DKI Jakarta.. TOD Blok M juga dilaksanakan untuk mendukung peran dan fungsi Blok M sebagai pusat kegiatan Kota Jakarta Selatan. Menurut penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya, ciri kawasan dengan kriteria TOD mempengaruhi penggunaan Bus Transjakarta secara signifikan, terutama di kriteria diversitas dan desain kawasan. Berdasarkan penelitian tersebut, diketahui bahwa di kawasan Blok M, presentase pengguna kendaraan pribadi masih jauh lebih banyak dibandingkan kendaraan umum. Sebesar 57.96% dari seluruh presentase kendaraan yang melalui kawasan Blok M adalah sepeda motor dan 39.81% adalah mobil[7].

Meskipun kedua kawasan memiliki tipologi yang sama yaitu TOD Regional, namun terdapat peluang bahwa kedua kawasan TOD ini memiliki karakteristik pola pergerakan



Gambar 1. Peta batas wilayah studi dan batas blok pada penelitian

transit yang berbeda. Pola pergerakan ini timbul akibat adanya pemenuhan kebutuhan manusia yang perlu bergerak. Sistem yang membangkitkan atau menarik pergerakan tersebut merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dll. Keterkaitan antar wilayah ruang sangatlah berperan dalam menciptakan perjalanan, dan pola sebaran tata guna lahan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang [8]. Menurut Alan Black (2005), karakteristik pola pergerakan transit dilihat dari karakteristik penggunaannya, yaitu berdasarkan tujuan perjalanan, waktu perjalanan, tingkat pendapatan, usia, jenis kelamin, dan jenis pekerjaan [9]. Selain itu, pola pergerakan juga dapat dilihat dari moda pergerakan, panjang pergerakan, dan maksud perjalanan.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Nuo Jin Qi pada tahun 2017 pada 2 kawasan TOD yang berbeda dengan tipologi yang sama, yaitu di TOD Grand Theatre Station dan Houhai Station, kedua stasiun ini memiliki karakteristik pola pergerakan yang berbeda, diantaranya adalah jumlah pengguna, karakteristik penggunaan lahan, dan area pejalan kaki [10]. Dari penelitian terdahulu ini dapat dikatakan bahwa penelitian mengenai perbedaan pola pergerakan berbasis transit di kawasan TOD Regional Blok M dan Lebak Bulus ini perlu dilakukan.

## II. METODE PENELITIAN

### A. Metode Pengumpulan Data

Dalam melakukan pengumpulan data, dilakukan melalui survey primer. Survey primer dilakukan titik transit yaitu Terminal Bus Blok M dan Lebak Bulus serta kawasan yang menjadi wilayah penelitian adalah kawasan TOD Blok M dan Lebak Bulus, yaitu radius 800m dari titik stasiun MRT Blok M dan Lebak Bulus.

Populasi dari penelitian ini adalah masyarakat yang menggunakan moda transit baik dari maupun menuju kawasan TOD untuk melakukan aktivitas sehari-hari, yaitu menggunakan jumlah rata-rata *tap in-tap out* bus transjakarta per harinya di titik transit pada tahun 2017, yaitu sebesar 9298 pada Terminal Blok M dan 2532 pada Terminal Lebak Bulus. Sedangkan dalam menentukan jumlah sampel, digunakan teknik *random sampling*, yaitu teknik sampling yang setiap populasinya memiliki kesempatan yang sama untuk dipilih

Tabel 1.

Indikator, Variabel, dan Definisi Operasional pada Penelitian		
Indikator	Variabel	Definisi Operasional
Karakteristik Pergerakan	Maksud pergerakan	Sebab terjadinya pergerakan, seperti berbelanja, bersekolah, bekerja, rekreasi, dll.
	Waktu pergerakan	Waktu terjadinya pergerakan, misalnya siang atau malam
Frekuensi pergerakan		Jumlah pergerakan yang dilakukan dalam jangka waktu satu minggu
Jarak pergerakan		Jarak yang ditempuh dalam melakukan pergerakan dari atau menuju titik transit
Moda pergerakan		Alat angkut yang digunakan untuk berpindah dari atau menuju titik transit
Karakteristik Sosio-Ekonomi	Pendapatan	Jumlah rata-rata pendapatan setiap bulan masyarakat yang beraktivitas di kawasan TOD
	Usia	Usia dari masyarakat yang beraktivitas di kawasan TOD
	Gender	Jenis kelamin masyarakat yang beraktivitas di kawasan TOD

menjadi sampel. Untuk menentukan jumlah sampel, digunakan metode Slovin menggunakan sampling error sebesar 10% dan didapatkan sampel sejumlah 99 responden pada kawasan Blok M dan 96 pada kawasan Lebak Bulus.

### B. Variabel Penelitian

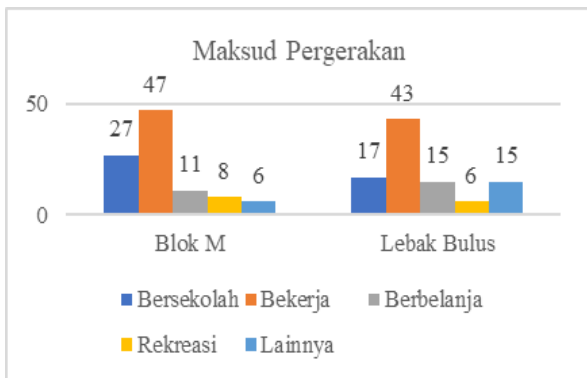
Dalam melakukan analisis, digunakan beberapa variabel penelitian yang digunakan sebagai penentu karakteristik pola pergerakan. Variabel ini didasarkan pada hasil sintesa dari beberapa pustaka ilmiah, baik dari jurnal, report, buku, maupun penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya. Berikut merupakan tabel variabel penelitian ini.

### C. Metode Analisis

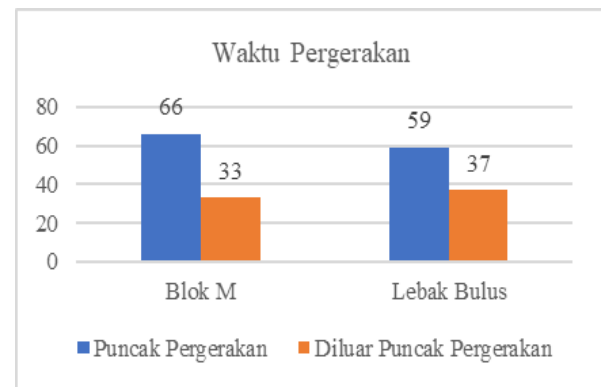
Untuk mengetahui perbedaan pola pergerakan pada kedua kawasan transit, dilakukan dengan dua tahapan analisis yaitu: 1) *Menganalisis pola pergerakan berbasis transit di kawasan TOD Regional Blok M dan Lebak Bulus*

Tahapan ini dilakukan dengan menggunakan analisis statistik deskriptif. Analisis ini digunakan untuk mendeskripsikan pola pergerakan menggunakan variabel maksud pergerakan, waktu pergerakan, frekuensi pergerakan, dan jarak pergerakan untuk karakteristik pergerakan, dan gender, pendapatan, dan usia untuk karakteristik sosio-ekonomi sesuai dengan hasil survey primer. Output yang didapatkan adalah pola pergerakan berbasis transit 2) *Mengidentifikasi perbedaan pola pergerakan transit pada kedua kawasan TOD Regional.*

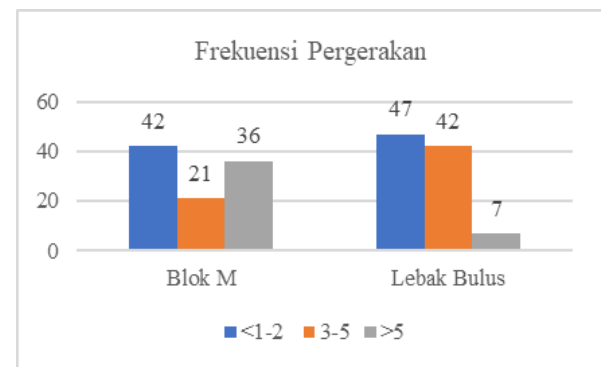
Pada sasaran ini, digunakan teknik analisis uji perbedaan dua sampel. Analisis uji beda dua sampel yang digunakan adalah Mann-Whitney, uji beda *Two Sample Independent*, serta uji Chi-Square melalui Crosstab. Ketiga analisis ini memiliki tujuan yang sama, yaitu untuk menguji apakah ada perbedaan yang signifikan antar dua kelompok data yang diambil dari populasi dan sampel yang berbeda. Perbedaan



Gambar 2. Hasil Survey pada Variabel Maksud Pergerakan



Gambar 3. Hasil Survey pada Variabel Waktu Pergerakan



Gambar 4. Hasil Survey pada Variabel Frekuensi Pergerakan

dari ketiga jenis analisis ini adalah dari jenis data yang diuji. Uji Mann-Whitney dilakukan pada data ordinal, yaitu variabel pendapatan, uji Independen T-Test dilakukan pada data rasio yaitu variabel frekuensi, jarak, dan usia, sedangkan uji Chi-Square dilakukan pada data nominal, yaitu variabel maksud, waktu, moda, dan gender. Analisis dilakukan menggunakan *software* SPSS 23 dan hasilnya dilihat dari nilai P-Value. Hipotesis dari penelitian ini adalah,  $H_0$  = tidak ada perbedaan pola pergerakan antara kawasan Blok M dan Lebak Bulus,  $H_a$  = ada perbedaan pola pergerakan antara kawasan Blok M dan Lebak Bulus. Apabila nilai P-value  $<0.05$ , maka  $H_0$  ditolak yang berarti bahwa ada perbedaan pola pergerakan antara kawasan Blok M dan Lebak Bulus. Sedangkan apabila nilai P-Value  $>0.05$ , maka  $H_0$  diterima yang berarti bahwa tidak ada perbedaan pola pergerakan antara kawasan Blok M dan Lebak Bulus

### III. HASIL DAN DISKUSI

#### A. Analisis pola pergerakan berbasis transit pada kawasan TOD Regional Blok M dan Lebak Bulus

Pola pergerakan transit dibagi menjadi 2 (dua) karakteristik, yaitu karakteristik pergerakan dan sosio ekonomi. Karakteristik pergerakan merupakan salah satu indikator dalam pola pergerakan yang meliputi variabel maksud, waktu, frekuensi, jarak, dan moda pergerakan. Sedangkan untuk karakteristik sosio-ekonomi meliputi variabel pendapatan, usia, dan gender.

Berdasarkan hasil survey primer menggunakan kuisioner, diketahui bahwa maksud pergerakan pada kawasan TOD Blok M didominasi oleh pergerakan bekerja sebanyak 47 responden (48%), lalu bersekolah sebanyak 26 responden (26%), berbelanja 12 responden (12%), rekreasi 8 responden (8%), dan lainnya sebanyak 6 responden (6%). Sedangkan untuk di kawasan Lebak Bulus, maksud pergerakan didominasi oleh pergerakan bekerja sebesar 41 responden (43%), lalu pergerakan bersekolah sebesar 20%, berbelanja dan lainnya sebesar 16%, dan yang terakhir adalah rekreasi sebesar 6%. Grafik mengenai hasil survey pada variabel maksud pergerakan adalah sebagai berikut:

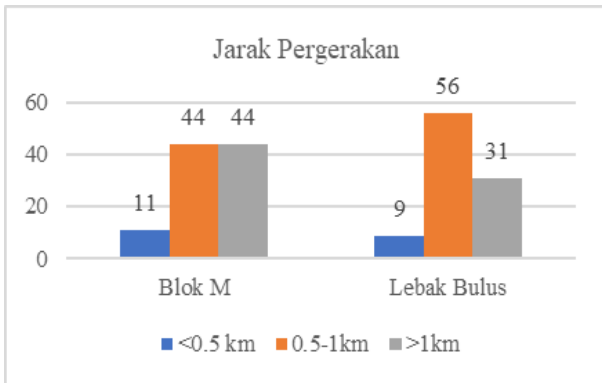
Untuk variabel waktu pergerakan, pada kawasan TOD Blok M mayoritas pergerakan dilakukan pada puncak pergerakan, baik pagi (06.00-08.00), siang (12.00-14.00), maupun malam (16.00-18.00). Pergerakan pada jam puncak ini adalah sebesar 67% atau sebanyak 66 responden, sedangkan diluar puncak pergerakan adalah 33%. Untuk

variabel waktu pergerakan, pada kawasan TOD Lebak Bulus, mayoritas pergerakan dilakukan pada jam puncak pergerakan yaitu sebesar 61% (59 responden). Sedangkan pergerakan diluar jam puncak pergerakan hanya 39% atau sebesar 37 responden.

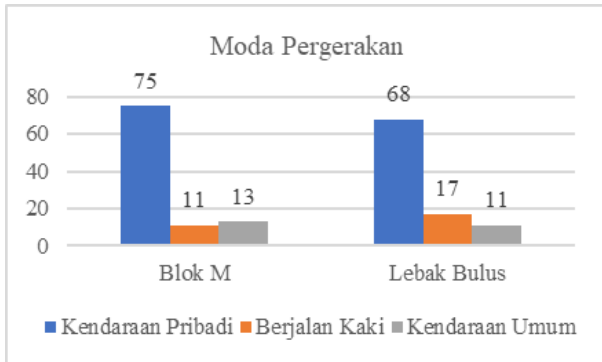
Pada variabel frekuensi pergerakan, mayoritas responden di kawasan TOD Blok M melakukan pergerakan di kawasan transit dengan frekuensi 1-2 kali selama 1 minggu (42 responden), lalu  $>5$  kali (36 responden), dan yang paling sedikit adalah 3-5 kali (21 responden). Sedangkan pada kawasan TOD Lebak Bulus, frekuensi pergerakan yang dominan adalah  $<1-2$  kali sebesar 49%, 3-5 kali sebesar 44%, dan  $>5$  kali sebesar 7%.

Untuk variabel jarak pergerakan, 45% dari responden melakukan pergerakan dengan jarak 0.5-1 km dari dan menuju ke titik transit. Selain itu, pergerakan dengan jarak  $>1$  km memiliki presentase 44%, dan jarak  $<0.5$  km memiliki presentase paling kecil yaitu 11%. Hasil survei primer menunjukkan bahwa mayoritas pergerakan pada kawasan TOD Lebak Bulus berjarak 0.5-1 km sebesar 58%,  $<0.5$ km sebesar 10%, dan  $>1$ km sebesar 32%.

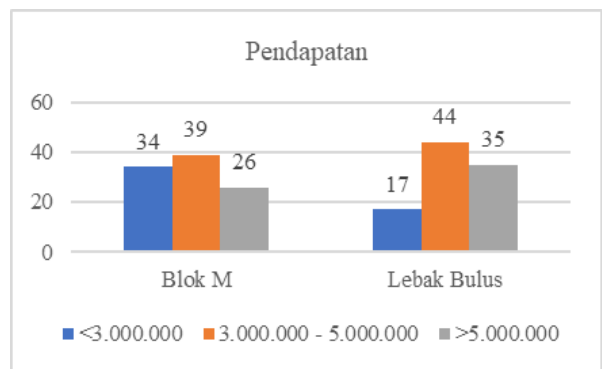
Variabel terakhir yaitu moda pergerakan, di kawasan TOD Blok M, sebanyak 76% masyarakat masih menggunakan kendaraan pribadi untuk berpindah dari maupun menuju ke titik transit. Sedangkan, pergerakan dengan berjalan kaki hanya 11%, dan menggunakan moda transit atau kendaraan umum sebesar 13%. Di kawasan TOD Lebak Bulus,



Gambar 5. Hasil Survey pada Variabel Jarak Pergerakan



Gambar 6. Hasil Survey pada Variabel Moda Pergerakan

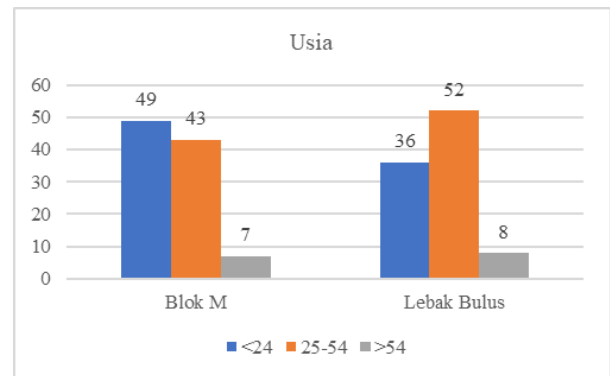


Gambar 7. Hasil Survey pada Variabel Pendapatan

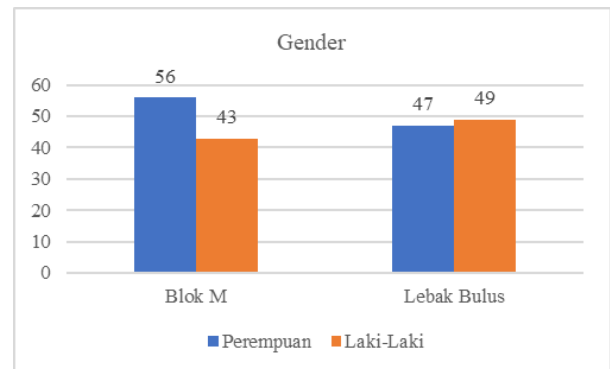
pergerakan dengan kendaraan pribadi merupakan moda yang paling banyak digunakan, yaitu sebesar 71%. Untuk pergerakan dengan berjalan kaki hanya sebesar 18%, sedangkan yang menggunakan kendaraan umum hanya 11%.

Pada karakteristik sosio-ekonomi, berdasarkan hasil survei primer, rata-rata pendapatan pelaku pergerakan pada kawasan TOD Blok M didominasi oleh pendapatan sebesar 3-7.5 juta (39%, 38 responden), lalu <3 juta (35%, 35 responden), dan >7.5 juta sebesar 26% (26 responden). Sedangkan di kawasan TOD Lebak Bulus, pengguna moda transit mayoritas memiliki pendapatan >7.5 juta sebesar 46%, 3-7.5 juta sebesar 36%, dan paling kecil adalah 3 juta sebesar 18%. Grafik mengenai hasil survey pada variabel pendapatan adalah sebagai berikut

Untuk variabel usia, pelaku pergerakan didominasi oleh masyarakat dengan usia <24 sebesar 49%, lalu 25-54 tahun sebesar 44%, dan yang paling sedikit adalah >54 tahun. Di kawasan Lebak Bulus, pelaku pergerakan mayoritas memiliki usia 25-54 tahun (54%), <24 tahun (38%), dan paling sedikit adalah >54 tahun (8%). Hal ini berkaitan dengan maksud pergerakan pada kawasan ini yang didominasi oleh



Gambar 8. Hasil Survey pada Variabel Usia



Gambar 9. Hasil Survey pada Variabel Gender

Tabel 2.  
Hasil Uji Mann-Whitney

Test Statistics <sup>a</sup>	
PENDAPATAN	
Mann-Whitney U	3,788,500
Wilcoxon W	8,738,500
Z	-2,611
Asymp. Sig. (2-tailed)	.009

pergerakan bekerja dan bersekolah.

Yang terakhir untuk variabel gender, pelaku pergerakan di kawasan ini didominasi oleh wanita sebesar 57% (56 responden), dan pria sebesar 43% (43 responden). Lalu di kawasan Lebak Bulus berdasarkan survei primer, pelaku pergerakan di kawasan ini didominasi oleh wanita sebesar 51% (47 responden), dan pria sebesar 49% (49 responden).

*B. Analisa perbedaan pola pergerakan transit pada kedua kawasan TOD Regional*

Dalam mengidentifikasi perbedaan pola pergerakan pada kedua kawasan TOD, digunakan tiga jenis analisis, yaitu Mann-Whitney, uji Independen T-Test, dan Crosstab. Uji pertama yang dilakukan adalah Mann-Whitney yang dilakukan pada variabel ordinal, yaitu pendapatan. Hasil dari uji Mann-Whitney, diketahui bahwa P-value bernilai 0.009 (<0.05), yang berarti bahwa terdapat perbedaan signifikan antar dua kelompok (H0 ditolak). Tabel hasil uji Mann-Whitney adalah sebagai berikut:

Selanjutnya adalah uji independen T-Test yang dilakukan pada data berskala rasio, yaitu variabel frekuensi, jarak, dan usia. Hasil dari uji T-Test ini adalah hanya nilai P-value pada variabel frekuensi dan jarak yang memiliki nilai <0.05 yaitu 0.018 dan 0.021 yang berarti bahwa ada perbedaan pada variabel frekuensi dan jarak pada kedua kawasan. Hasil dari uji Independen T-Test adalah sebagai berikut:

Tabel 3.  
Hasil Uji Independen T-Test  
t-test for Equality of Means

		t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
							Lower	Upper
FREKUENSI	Equal variances assumed	2386	193	.018	,696	,292	,121	1,271
	Equal variances not assumed	2394	187,063	.018	,696	,291	,122	1,270
JARAK	Equal variances assumed	-2,333	193	.021	-,182	,078	-,335	-,028
	Equal variances not assumed	-2,331	190,874	.021	-,182	,078	-,336	-,028
USIA	Equal variances assumed	-1,371	193	,172	-2,583	1,883	-6,298	1,132
	Equal variances not assumed	-1,371	192,649	,172	-2,583	1,884	-6,298	1,132

Tabel 4.  
Hasil Uji Chi-Square Variabel Maksud Pergerakan

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,514 <sup>a</sup>	4	,164
Likelihood Ratio	6,651	4	,156
N of Valid Cases	195		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 6,89.

Tabel 5.  
Hasil Uji Chi-Square Variabel Waktu Pergerakan

Chi-Square Tests				
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	,824 <sup>a</sup>	1	,364	
Continuity Correction <sup>b</sup>	,575	1	,448	
Likelihood Ratio	,825	1	,364	
Fisher's Exact Test			,374	,224
N of Valid Cases	195			

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 33,97.

b. Computed only for a 2x2 table

Uji ketiga yang dilakukan adalah uji Chi-Square melalui Crosstab yang dilakukan pada data berskala nominal. Berdasarkan hasil uji Chi-Square, diketahui bahwa dari keempat variabel yaitu maksud pergerakan, waktu pergerakan, moda pergerakan, serta gender, tidak ada yang memiliki nilai P-Value <0,05, yang berarti bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antar dua kelompok (H0 diterima). Hasil dari uji Chi-Square adalah sebagai berikut:

Tabel 6.  
Hasil Uji Chi-Square Variabel Gender

Chi-Square Tests				
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	1,132 <sup>a</sup>	1	,287	
Continuity Correction <sup>b</sup>	,847	1	,357	
Likelihood Ratio	1,133	1	,287	
Fisher's Exact Test				,317
N of Valid Cases	195			

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 45,29.

b. Computed only for a 2x2 table

Tabel 7.  
Hasil Uji Chi-Square Variabel Moda Pergerakan

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	1,749 <sup>a</sup>	2	,417
Likelihood Ratio	1,759	2	,415
N of Valid Cases	195		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 11,82.

Berdasarkan hasil dari uji beda pada pola pergerakan, dapat diketahui bahwa variabel yang memiliki perbedaan pada kedua kawasan TOD hanya variabel frekuensi, jarak, dan variabel pendapatan. Pada variabel frekuensi, diketahui bahwa rata-rata penggunaan moda transit di kawasan Blok M lebih tinggi yaitu 3.67 per 7 hari, sedangkan di kawasan Lebak Bulus hanya 3.03 per 7 hari. Sedangkan untuk variabel jarak, rata-rata jarak yang harus ditempuh dari atau menuju titik transit di kawasan Blok M lebih pendek dari kawasan Lebak Bulus, yaitu 1.25 untuk kawasan Blok M, dan 1.43 untuk kawasan Lebak Bulus.

Tabel 8.  
Kesimpulan Hasil Uji Beda Pola Pergerakan

Pola Pergerakan	Kawasan TOD	Kecenderungan Memusat	P-Value	Keterangan
Frekuensi	Blok M	Rata-rata: 3.67	<b>0.018</b>	<b>Signifikan</b>
	Lebak Bulus	Rata-rata: 3.03		
Jarak	Blok M	Rata-rata: 1.25	<b>0.021</b>	<b>Signifikan</b>
	Lebak Bulus	Rata-rata: 1.43		
Usia	Blok M	Rata-rata: 29.65	0.172	Tidak Signifikan
	Lebak Bulus	Rata-rata: 32.23		
Pendapatan	Blok M	Median: 3.000.000-7.500.000	<b>0.009</b>	<b>Signifikan</b>
	Lebak Bulus	Median: 3.000.000-7.500.000		
Moda	Blok M	Modus: kendaraan pribadi	0.164	Tidak Signifikan
	Lebak Bulus	Modus: kendaraan pribadi		
Maksud	Blok M	Modus: bekerja	0.364	Tidak Signifikan
	Lebak Bulus	Modus: bekerja		
Waktu	Blok M	Modus: jam puncak	0.417	Tidak Signifikan
	Lebak Bulus	Modus: jam puncak		
Gender	Blok M	Modus: perempuan	0.287	Tidak Signifikan
	Lebak Bulus	Modus: laki-laki		

Untuk variabel pendapatan, tingkat pendapatan di kawasan Blok M lebih heterogen atau dapat dikatakan lebih merata. Sedangkan di kawasan Lebak Bulus, rata-rata tingkat pendapatannya cenderung memusat di pendapatan 3-7.5 juta setiap bulannya. Kesimpulan dari hasil uji beda pola pergerakan dapat dilihat pada tabel dibawah ini

## I. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis, diketahui bahwa pola pergerakan transit pada kedua kawasan TOD memiliki perbedaan signifikan dari sisi frekuensi penggunaan moda transit, jarak menuju lokasi transit, serta tingkat pendapatan pengguna moda transit. Diketahui bahwa di kawasan TOD Blok M frekuensi penggunaan moda transisinya lebih tinggi dan jarak yang ditempuh dari/menjuju titik transit daripada frekuensi dan jarak di kawasan TOD Lebak Bulus. Sedangkan untuk variabel pendapatan tingkat pendapatan di Blok M lebih heterogen dibandingkan di kawasan TOD Lebak Bulus. Hal ini mengindikasikan bahwa pada dua kawasan TOD dengan tipologi dan karakteristik yang sama yaitu TOD Regional dapat memiliki pola pergerakan transit yang berbeda pula.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Puji dan syukur kehadiran Allah SWT karena berkat limpahan dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan jurnal yang berjudul 'Analisis Perbedaan Pola Pergerakan Berbasis Transit pada Kawasan TOD Regional di Jakarta

Selatan' ini dengan tepat waktu. Tak lupa penulis juga ingin mengucapkan terima kasih kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan Kota Jakarta Selatan yang telah memberikan bantuan dalam proses pengambilan data untuk menyelesaikan jurnal ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] A. V. Sohoni, M. Thomas, and K. V. K. Rao, "Application of The Concept of Transit Oriented Development to A Suburban Neighborhood," in *Transportation Research Procedia*, 2017, vol. 25, pp. 3220–3232, doi: 10.1016/j.trpro.2017.05.135.
- [2] Berita Resmi Statistik, *Ekonomi DKI Jakarta Triwulan III -2018 tumbuh sebesar 6,41 persen*. 2018.
- [3] TomTom International BV, "TomTom Traffic Index 2017: Mexico City Retains Crown of 'Most Traffic Congested City' in World Global Traffic Congestion at All Time High\*-But Shocking Differences between Continents," Mexico City, 2017.
- [4] M. Isa, M. H. Isa, and K. D. M. E. Handayani, "Keterkaitan Karakteristik Kawasan Transit Berdasarkan Prinsip Transit Oriented Development (TOD) terhadap Tingkat Penggunaan Kereta Komuter Koridor Surabaya-Sidoarjo," *J. Tek. ITS*, vol. 3, no. 2, pp. C196–C201, Sep. 2014, doi: 10.12962/j23373539.v3i2.7275.
- [5] L. Nadal and I. Alfred, "The TOD Standard v. 3.0: Building Inclusive and Sustainable Cities for Generations to Come - Institute for Transportation and Development Policy," 2017. [Online]. Available: <https://www.itdp.org/2017/11/28/tod-building-inclusive-cities/>. [Accessed: 10-Feb-2020].
- [6] K. H. Dewi Martha Erli, "Penerapan TOD (Transit Oriented Development) sebagai Upaya Mewujudkan Transportasi yang Berkelanjutan di Kota Surabaya," Surabaya, 2012.
- [7] M. A. Arsyad, "Keterkaitan Pengembangan Kawasan Transit Berbasis TOD(Transit Oriented Development) Terhadap Penggunaan Bus Transjakarta Di Kawasan Blok, M Jakarta," *Repos. Inst. Teknol. Sepuluh Nop.*, 2017.
- [8] N. J. Qi, "Impacts of Transit-Oriented Development (TOD) on the Travel Behavior of its Residents in Shenzhen, China," 2017.
- [9] O. Z. Tamin, "Menuju Terciptanya Sistem Transportasi Berkelanjutan di Kota-Kota Besar di Indonesia," *J. Transp.*, vol. 7, no. 2, 2007, doi: 10.26593/JT.V7I2.1820.%P.
- [10] R. Setiawan, "Karakteristik Pengguna Kereta Api Komuter Surabaya - Sidoarjo," Surabaya, 2005.