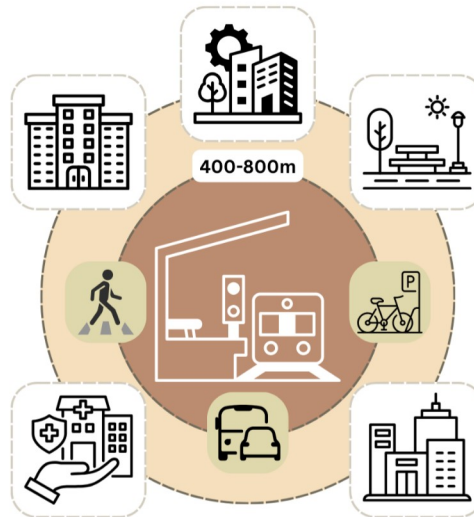


BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Umum *Transit-Oriented Development* (TOD)

2.1.1. Definisi dan Karakteristik *Transit-Oriented Development* (TOD)



Gambar 2.1 Konsep *Transit-Oriented Development*
Sumber: Penulis

Transit-Oriented Development (TOD) adalah pendekatan pengembangan kawasan yang menempatkan simpul transportasi publik sebagai pusat aktivitas dan pengorganisasian ruang. Gagasan ini banyak dikaitkan dengan pemikiran Peter Calthorpe, yang melihat TOD sebagai kawasan campuran dalam jangkauan berjalan kaki dari simpul transit, sehingga tata guna lahan, aktivitas, dan sistem transportasi dapat saling mendukung (Calthorpe, 1993). Dalam perkembangannya, TOD dipahami bukan sekadar pembangunan di dekat stasiun, tetapi sebagai upaya membentuk lingkungan yang terhubung, mudah diakses, dan mendukung mobilitas melalui berjalan kaki, bersepeda, serta angkutan umum massal (ITDP, 2017).

Karakter utama TOD ditunjukkan oleh adanya fungsi campuran, kepadatan yang memadai, dan prioritas pada pergerakan non-kendaraan pribadi. Selain itu, TOD juga menekankan pentingnya konektivitas kawasan, kualitas jalur pejalan kaki, kemudahan akses menuju simpul transit, serta hubungan yang baik antara bangunan, ruang publik, dan fasilitas pendukung. Melalui karakter tersebut, TOD diarahkan untuk membentuk kawasan perkotaan yang lebih kompak, aktif, dan efisien dalam pemanfaatan ruang (ITDP, 2017).



Gambar 2.2 New Carrollton Station Maryland

Sumber: gensler.com

Dalam konteks Indonesia, kawasan berorientasi transit dipahami sebagai kawasan yang terintegrasi dengan simpul angkutan umum massal dan dikembangkan dengan fungsi campuran serta intensitas ruang sedang hingga tinggi. Pengembangannya tidak hanya menekankan kedekatan terhadap stasiun, tetapi juga keterpaduan struktur ruang, peningkatan aksesibilitas, dan kenyamanan bagi pengguna transit (Kementerian ATR/BPN, 2017).

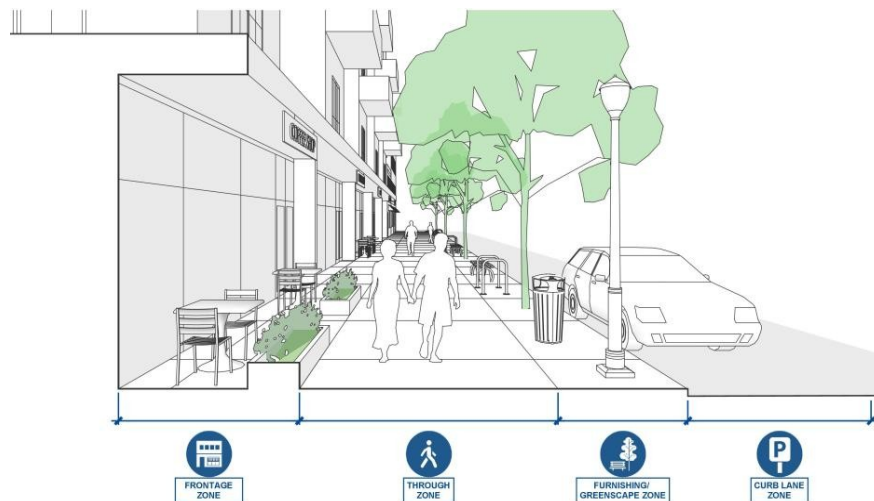
Berdasarkan pengertian tersebut, TOD dalam perancangan arsitektur memiliki arti penting karena memengaruhi tidak hanya pola kawasan, tetapi juga bagaimana bangunan dirancang agar responsif terhadap akses, orientasi pergerakan, kedekatan fungsi, dan hubungan dengan ruang publik. Dalam tugas akhir ini, TOD digunakan sebagai dasar pendekatan untuk merancang apartemen bagi MBR di Kawasan Stasiun Cisauk agar hunian menjadi bagian dari sistem kawasan yang terintegrasi dengan transit.

2.1.2. Tujuan dan Manfaat *Transit-Oriented Development* (TOD)

Tujuan utama *Transit-Oriented Development* (TOD) adalah mewujudkan kawasan yang lebih efisien, mudah dijangkau, dan mampu mendukung mobilitas masyarakat melalui transportasi publik. Pendekatan ini dikembangkan untuk menekan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi dengan menempatkan hunian, fasilitas pendukung, dan berbagai aktivitas harian lebih dekat dengan simpul transit. Melalui susunan kawasan yang saling terhubung, kebutuhan sehari-hari dapat dicapai

dengan berjalan kaki, bersepeda, atau menggunakan angkutan umum, sehingga waktu tempuh dan biaya perjalanan dapat dikurangi (ITDP, 2017).

Selain mendukung mobilitas, TOD juga berperan dalam meningkatkan kualitas pemanfaatan ruang perkotaan. Pengembangan kawasan dengan kepadatan yang sesuai, fungsi campuran, dan konektivitas yang baik memungkinkan terbentuknya lingkungan yang lebih hidup dan aktif. Dalam hal ini, kawasan sekitar stasiun tidak lagi hanya berfungsi sebagai tempat perpindahan moda, tetapi berkembang menjadi lingkungan yang mendukung kegiatan tinggal, bekerja, berbelanja, dan berinteraksi sosial dalam jarak yang saling berdekatan. Dengan demikian, TOD membantu membentuk kawasan yang lebih kompak sekaligus mengurangi kecenderungan perkembangan kota yang menyebar (ITDP, 2017).



Gambar 2.3 *Pedestrian Environment Zones*

Sumber: vta.org

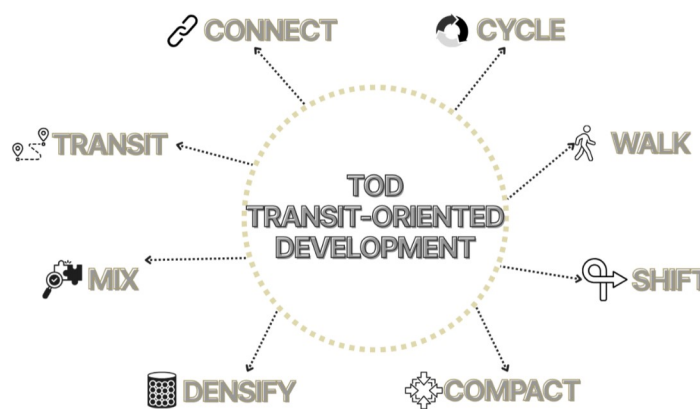
Manfaat TOD juga dapat dilihat dari meningkatnya kualitas ruang publik dan kemudahan akses kawasan. Jalur pejalan kaki yang aman, hubungan antarruang yang lebih baik, serta kemudahan mencapai stasiun akan mendorong terciptanya lingkungan yang lebih nyaman dan inklusif. Bagi masyarakat, khususnya yang bergantung pada transportasi umum, kondisi ini memberikan kemudahan mobilitas, efisiensi perjalanan, dan akses yang lebih baik terhadap berbagai fasilitas perkotaan.

Dalam perkembangannya, TOD juga dipahami sebagai pendekatan yang perlu memperhatikan aspek keadilan dan inklusivitas. Dalam konteks perancangan apartemen bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR), TOD menjadi relevan karena mampu mendekatkan hunian dengan simpul transit, mengurangi beban

mobilitas harian, serta mendukung terbentuknya lingkungan tempat tinggal yang lebih efisien, saling terhubung, dan sesuai dengan kebutuhan penghuni (ITDP, 2020).

2.1.3. Prinsip *Transit-Oriented Development* (TOD)

Sebagai pedoman pengembangan kawasan berorientasi transit, ITDP melalui TOD Standard 3.0 merumuskan delapan prinsip utama yang menjadi dasar integrasi antara sistem transportasi publik dan pengembangan kawasan, yaitu *Walk*, *Cycle*, *Connect*, *Transit*, *Mix*, *Densify*, *Compact*, dan *Shift*. Delapan prinsip ini tidak hanya digunakan untuk menilai kualitas kawasan transit, tetapi juga menjadi acuan dalam merancang lingkungan yang lebih terhubung, efisien, dan berorientasi pada manusia. Melalui prinsip-prinsip tersebut, TOD dipahami sebagai pembentukan *complete communities*, yaitu kawasan yang memungkinkan berbagai aktivitas harian berlangsung dekat dengan transit dan dapat dijangkau dengan mobilitas non-motor.



Gambar 2.4 The Eight Principles of TOD
Sumber: Penulis

- **Walk (Berjalan Kaki):** Mendorong terciptanya lingkungan yang aman, nyaman, dan mudah diakses bagi pejalan kaki melalui jalur pedestrian yang layak, terhubung, dan minim hambatan sebagai bagian penting dari akses menuju transit.
- **Cycle (Bersepeda):** Menyediakan infrastruktur bersepeda yang aman dan terhubung, serta didukung fasilitas parkir sepeda, untuk memperluas jangkauan akses menuju simpul transit.

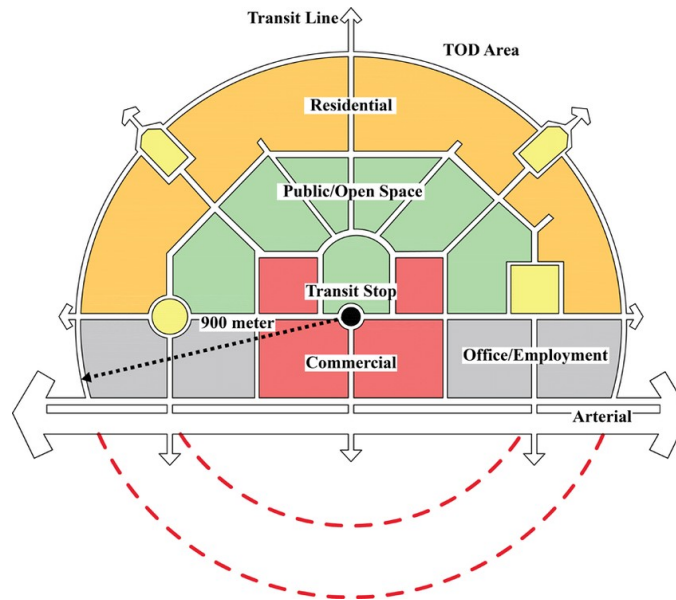
- **Connect (Konektivitas):** Membentuk jaringan jalur dan rute yang rapat serta saling terhubung sehingga pergerakan pejalan kaki menjadi lebih langsung, efisien, dan mudah dicapai.
- **Transit (Angkutan Umum):** Mengarahkan pengembangan kawasan pada area yang terlayani angkutan umum berkualitas sehingga aktivitas harian berada dekat dengan layanan *transit* yang memadai.
- **Mix (Campuran Fungsi):** Menggabungkan fungsi hunian, komersial, dan fasilitas publik agar kawasan tetap aktif serta mampu mendukung kebutuhan harian dalam jarak dekat.
- **Densify (Kepadatan):** Mengoptimalkan kepadatan kawasan untuk mendukung penggunaan angkutan umum, efisiensi lahan, dan aktivitas kawasan.
- **Compact (Kompak):** Menata kawasan agar fungsi-fungsi utama terkonsentrasi di sekitar simpul transit sehingga jarak tempuh antaraktivitas menjadi lebih singkat.
- **Shift (Peralihan Moda):** Mendorong peralihan dari kendaraan pribadi ke moda yang lebih berkelanjutan melalui pengurangan dominasi mobil, pengelolaan parkir, dan pemberian prioritas bagi pejalan kaki, pesepeda, serta pengguna angkutan umum.

Selain aspek fisik, TOD Standard 3.0 juga memperhatikan dimensi inklusivitas, termasuk keterjangkauan hunian, agar manfaat pengembangan kawasan transit dapat dirasakan oleh lebih banyak kelompok masyarakat (ITDP, 2020). Dalam konteks tugas akhir ini, prinsip yang paling relevan adalah *Walk, Connect, Transit, Mix, Densify, Compact*, dan *Shift*, karena berhubungan langsung dengan perancangan apartemen MBR di Kawasan Stasiun Cisauk. Prinsip-prinsip tersebut menjadi dasar dalam merancang hunian yang terintegrasi dengan stasiun, didukung fungsi penunjang kawasan, serta mampu membentuk lingkungan yang kompak, efisien, dan berorientasi pada transportasi publik (ITDP, 2017; Kementerian ATR/BPN, 2017).

2.1.4. Radius dan Jangkauan Pelayanan *Transit-Oriented Development* (TOD)

Radius dan jangkauan pelayanan dalam *Transit-Oriented Development* (TOD) pada dasarnya ditentukan oleh kemampuan kawasan untuk dijangkau dengan berjalan kaki dari simpul transit. Dalam pedoman nasional, kawasan berorientasi transit umumnya berada dalam radius pelayanan sekitar 400–800 meter dari simpul angkutan umum massal. Jarak ini digunakan sebagai dasar dalam penentuan batas

kawasan TOD, sekaligus menjadi acuan dalam penataan fungsi, intensitas ruang, dan keterhubungan antarelemen kawasan (Kementerian ATR/BPN, 2017).



Gambar 2.5 TOD Concept
Sumber: researchgate.net

Dalam penerapannya, area yang berada paling dekat dengan stasiun umumnya diprioritaskan untuk fungsi-fungsi yang membutuhkan tingkat aksesibilitas tinggi, seperti area transit, ruang komersial, dan fasilitas pendukung aktivitas harian. Sementara itu, fungsi hunian dapat ditempatkan pada area berikutnya, selama masih berada dalam jangkauan pedestrian yang nyaman dan terhubung dengan baik menuju simpul transit. Susunan seperti ini menunjukkan bahwa kedekatan terhadap stasiun bukan hanya ditentukan oleh jarak, tetapi juga oleh kualitas akses pejalan kaki yang menghubungkan antarbagian kawasan (Kementerian ATR/BPN, 2017; ITDP, 2017).

Dengan demikian, radius pelayanan TOD tidak hanya berperan sebagai batas spasial, tetapi juga sebagai dasar dalam penyusunan tata massa dan distribusi fungsi kawasan. Dalam konteks perancangan, pemahaman terhadap radius dan jangkauan pelayanan ini penting untuk menentukan letak hunian, fasilitas penunjang, serta hubungan antara tapak dengan Stasiun Cisauk, sehingga kawasan dapat mendukung mobilitas berjalan kaki dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi.

2.1.5. Penerapan TOD Kawasan Sekitar Stasiun

Penerapan *Transit-Oriented Development* (TOD) pada kawasan sekitar stasiun diarahkan pada pembentukan lingkungan yang menempatkan simpul transit sebagai pusat aktivitas dan pergerakan. Dalam pedoman nasional, kawasan TOD merupakan kawasan yang terintegrasi dengan simpul angkutan umum massal, dikembangkan dengan fungsi campuran, serta memiliki intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi. Dengan demikian, kawasan sekitar stasiun tidak hanya berfungsi sebagai titik perpindahan moda, tetapi juga sebagai bagian dari struktur kawasan yang mendukung aktivitas harian masyarakat (Kementerian ATR/BPN, 2017).



Gambar 2.6 Trotoar Jalan Wahid Hasyim Jakarta
Sumber: lingkungan.lovelybogor.com

Dalam penerapannya, kawasan sekitar stasiun perlu ditata agar memiliki akses pejalan kaki yang aman, nyaman, dan terhubung dengan baik. Jalur pedestrian, konektivitas antarruang, serta hubungan antara bangunan dan ruang publik menjadi unsur penting karena menentukan kemudahan pengguna dalam mencapai simpul transit. Oleh karena itu, keberhasilan TOD tidak hanya ditentukan oleh kedekatan jarak, tetapi juga oleh kualitas jaringan pergerakan yang mendukung mobilitas harian secara efisien (ITDP, 2017; Kementerian ATR/BPN, 2017).



Gambar 2.7 Kawasan Blok M Jakarta
Sumber: netralnews.com

TOD juga diterapkan melalui penataan fungsi kawasan yang bersifat campuran. Area yang paling dekat dengan stasiun umumnya diarahkan untuk fungsi dengan tingkat aksesibilitas tinggi, seperti area transit, komersial, pelayanan, dan fasilitas publik, sedangkan fungsi hunian dapat ditempatkan pada bagian kawasan yang masih berada dalam jangkauan pedestrian yang nyaman. Penataan ini bertujuan membentuk kawasan yang lebih aktif, kompak, dan efisien (Kementerian ATR/BPN, 2017; ITDP, 2017).

Dalam konteks tugas akhir ini, penerapan TOD pada kawasan sekitar stasiun menjadi dasar dalam merancang apartemen bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) di Kawasan Stasiun Cisauk. Pendekatan ini penting agar hunian terintegrasi dengan stasiun, jalur pejalan kaki, dan fasilitas penunjang di sekitarnya, sehingga dapat mendukung lingkungan hunian yang lebih mudah diakses, efisien, dan sesuai dengan kebutuhan mobilitas penghuni (ITDP, 2017).

2.2. Tinjauan Apartemen bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR)

2.2.1. Definisi Apartemen



Gambar 2.8 Apartemen Akasa Pure Living BSD

Sumber: 99.co/id

Apartemen merupakan salah satu bentuk hunian vertikal yang tersusun atas unit-unit tempat tinggal dalam sebuah bangunan bertingkat. Setiap unit digunakan secara terpisah oleh penghuni, tetapi tetap didukung oleh fasilitas bersama, seperti koridor, tangga, lift, utilitas bangunan, dan ruang komunal. Dalam konteks perancangan arsitektur, apartemen tidak hanya dipahami sebagai wadah tempat tinggal, tetapi juga sebagai bagian dari sistem kawasan yang harus mampu mendukung aksesibilitas, fungsi hunian, dan hubungan dengan lingkungan sekitarnya (Neufert, 2012).



Gambar 2.9 Rusunawa Pasar Rumput Jakarta

Sumber: monitor.co.id

Dalam konteks regulasi di Indonesia, hunian vertikal pada dasarnya diatur dalam kerangka rumah susun. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2011

tentang Rumah Susun, rumah susun adalah bangunan gedung bertingkat yang terbagi dalam satuan-satuan yang dapat dimiliki dan digunakan secara terpisah, serta dilengkapi dengan bagian bersama, benda bersama, dan tanah bersama (Republik Indonesia, 2011). Pengertian ini menunjukkan bahwa secara hukum, penyelenggaraan hunian vertikal di Indonesia memiliki dasar pengaturan yang jelas, baik dari sisi fisik bangunan maupun sistem kepemilikannya.

Dalam tugas akhir ini, istilah apartemen digunakan sebagai objek perancangan karena penekanannya berada pada rancangan bangunan hunian vertikal dalam konteks kawasan perkotaan. Sementara itu, istilah rumah susun digunakan sebagai acuan regulatif untuk memahami ketentuan penyelenggaraan hunian vertikal di Indonesia. Dengan demikian, pembahasan apartemen bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) dalam tugas akhir ini menempatkan apartemen sebagai objek arsitektural, sedangkan rumah susun sebagai dasar pengaturan yang relevan dalam konteks nasional.

2.2.2. Karakteristik Apartemen bagi MBR

Apartemen bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) memiliki karakter yang berbeda dari apartemen pada umumnya, terutama dalam hal keterjangkauan, efisiensi ruang, dan pemenuhan kebutuhan dasar penghuni. Apartemen bagi MBR dirancang untuk menyediakan hunian vertikal yang layak dengan luas unit yang terbatas, namun tetap mampu mendukung aktivitas tinggal secara fungsional. Oleh karena itu, perancangannya menuntut keseimbangan antara efisiensi bangunan dan kualitas ruang hunian (Neufert, 2012).

- Efisiensi ruang, unit hunian perlu disusun secara sederhana, fungsional, dan mudah digunakan sehingga kebutuhan dasar penghuni tetap dapat terpenuhi dalam luasan yang terbatas. Penataan ruang yang efisien menjadi penting karena berhubungan langsung dengan keterjangkauan biaya pembangunan, pemanfaatan lahan, dan efektivitas penggunaan unit.
- Keterjangkauan, apartemen bagi MBR perlu mempertimbangkan kemampuan ekonomi penghuni, baik dalam biaya perolehan maupun biaya operasional. Oleh karena itu, pemilihan sistem bangunan, material, utilitas, dan fasilitas penunjang perlu dirancang secara rasional agar hunian tetap ekonomis tanpa mengabaikan fungsi dasar dan kualitas minimum bangunan (Republik Indonesia, 2011).

- Kelayakhunian, hunian yang layak tidak hanya berkaitan dengan tersedianya tempat tinggal, tetapi juga mencakup pencahayaan, penghawaan, sanitasi, keamanan, dan kenyamanan dasar. Dengan demikian, walaupun unit dirancang secara efisien, kualitas lingkungan hunian tetap harus diperhatikan agar penghuni memperoleh tempat tinggal yang sehat dan aman.
- Ketersediaan fasilitas bersama, apartemen bagi MBR tidak cukup hanya menyediakan unit hunian, tetapi juga perlu didukung oleh ruang komunal, sirkulasi yang memadai, area servis, dan fasilitas dasar lain yang menunjang kehidupan sehari-hari penghuni. Keberadaan fasilitas tersebut penting untuk mendukung pola hidup bersama dalam hunian vertikal serta membentuk lingkungan yang lebih tertata (Kementerian PUPR, 2021).
- Keterhubungan kawasan, hunian perlu memiliki akses yang baik terhadap jalur pejalan kaki, fasilitas umum, serta sistem transportasi yang mendukung mobilitas penghuni. Karakter ini menjadi semakin penting apabila apartemen dirancang pada kawasan berbasis transit, karena kemudahan mencapai stasiun dan fasilitas penunjang akan sangat memengaruhi kualitas hidup penghuni.

2.2.3. Tipologi Hunian bagi MBR

2.2.3.1. Berdasarkan ketinggian bangunan, apartemen dapat dibedakan menjadi:

- Low-rise, bangunan hunian vertikal dengan jumlah lantai relatif rendah dan umumnya masih mengandalkan tangga sebagai sirkulasi utama. Tipologi ini memiliki biaya operasional yang lebih rendah, namun kapasitas unitnya terbatas sehingga kurang efisien pada kawasan dengan kebutuhan kepadatan tinggi.



Gambar 2.10 Asatti Vanya Park BSD
Sumber: rumah123.com

- Medium-rise, memiliki ketinggian sedang dan biasanya menggunakan kombinasi tangga serta lift. Tipologi ini dinilai cukup seimbang karena mampu meningkatkan kapasitas hunian tanpa menuntut kompleksitas bangunan yang terlalu tinggi.



Gambar 2.11 Apartemen Cik Ditiro Jakarta
Sumber: jendela360.com

- High-rise, bangunan bertingkat tinggi yang lebih efisien dalam pemanfaatan lahan dan dapat menampung jumlah unit yang lebih besar, tetapi membutuhkan sistem struktur, utilitas, dan sirkulasi vertikal yang lebih kompleks.



Gambar 2.12 Apartemen Upper West BSD City
Sumber: bsdcity.com

2.2.3.2. Berdasarkan bentuk massa bangunan, tipologi apartemen dapat dibedakan menjadi:

- Tipologi *slab* atau *linear block*, memiliki bentuk memanjang dengan susunan unit yang berderet secara horizontal. Bentuk ini relatif sederhana, mudah dikembangkan secara modular, dan cukup baik dalam mendukung pencahayaan serta penghawaan alami. Namun, tipologi ini lebih sesuai pada tapak yang memanjang dan umumnya membutuhkan luasan lahan yang lebih besar.



Gambar 2.13 Apartemen South Residence Jakarta
Sumber: dekoruma.com

- Tipologi *tower*, memiliki massa yang lebih kompak ke atas, sehingga lebih efisien dalam penggunaan lahan dan sesuai diterapkan pada kawasan dengan harga lahan tinggi atau kebutuhan intensitas bangunan yang lebih besar.



Gambar 2.14 Apartemen The Elements Jakarta
Sumber: rumah123.com

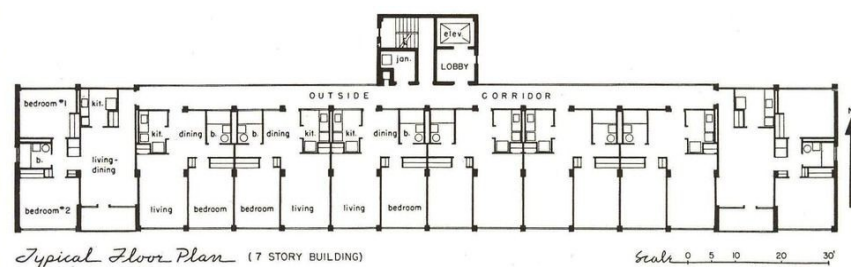
- Tipologi blok majemuk, terdiri atas lebih dari satu massa bangunan dalam satu kawasan, sehingga memungkinkan pembagian fungsi, pengaturan zonasi, dan penyediaan ruang terbuka bersama yang lebih baik.



Gambar 2.15 Apartemen B Residence BSD
Sumber: bresidence-apartment.com

2.2.3.3. Berdasarkan pola sirkulasi unit, tipologi apartemen dapat dibedakan menjadi:

- *Single-loaded corridor*, unit hunian berada di satu sisi koridor sehingga bukaan ruang dapat lebih optimal untuk pencahayaan dan ventilasi alami. Akan tetapi, pola ini cenderung kurang efisien dalam menampung jumlah unit.



Gambar 2.16 Single Loaded Corridor
Sumber: pinterest

- *Double-loaded corridor*, unit berada di kedua sisi koridor sehingga lebih efisien dalam penggunaan luas lantai dan lebih sesuai untuk bangunan dengan jumlah unit yang banyak.



Gambar 2.17 *Double Loaded Corridor*
Sumber: pinterest

Berdasarkan uraian tersebut, tipologi apartemen bagi MBR yang paling relevan untuk kawasan sekitar stasiun adalah tipologi yang mampu mendukung kepadatan sedang hingga tinggi, efisiensi pemanfaatan lahan, serta keterhubungan dengan sistem kawasan dan transportasi publik. Oleh karena itu, tipologi *medium-rise* atau *high-rise*, dengan bentuk massa tower atau blok majemuk, serta pola *double-loaded corridor* menjadi pilihan yang lebih sesuai untuk dipertimbangkan dalam perancangan. Tipologi tersebut memungkinkan penyediaan jumlah unit yang lebih banyak, sekaligus tetap mendukung efisiensi ruang, pengaturan kawasan, dan integrasi dengan pendekatan *Transit-Oriented Development* (TOD).

2.2.4. Kebutuhan Ruang Apartemen bagi MBR

Kebutuhan ruang apartemen bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) ditentukan oleh kemampuan hunian dalam mewadahi aktivitas dasar penghuni secara layak, efisien, dan fungsional. Dalam hunian vertikal, ruang tidak hanya dipahami sebagai luasan fisik, tetapi juga sebagai susunan fungsi yang mendukung kegiatan sehari-hari, seperti beristirahat, berkumpul, memasak, membersihkan diri, mencuci, dan menyimpan barang. Oleh karena itu, kebutuhan ruang apartemen bagi MBR perlu dirancang secara efektif agar luas unit yang terbatas tetap dapat memberikan kenyamanan dan kelayakhunian (Republik Indonesia, 2011; Republik Indonesia, 2021). Pada tingkat unit, kebutuhan ruang utama umumnya meliputi:

- Ruang tidur, sebagai area privat untuk beristirahat
- Ruang serbaguna, digunakan secara fleksibel untuk berkumpul, belajar, menerima tamu, atau aktivitas keluarga.

- Area memasak dan kamar mandi menjadi ruang dasar yang menunjang kegiatan domestik, sanitasi, dan kebersihan penghuni.
- Ruang servis sederhana, seperti area mencuci, tempat menjemur, atau penyimpanan barang kebutuhan sehari-hari (Republik Indonesia, 2011). Pada skala bangunan, kebutuhan ruang apartemen bagi MBR juga mencakup:
- Ruang bersama dan ruang sirkulasi, seperti lobby, koridor, tangga, lift, dan ruang komunal. Ruang-ruang tersebut penting untuk mendukung pergerakan penghuni, orientasi di dalam bangunan, dan interaksi sosial.
- Fasilitas penunjang bangunan, seperti ruang pengelola, ruang keamanan, area sampah, ruang utilitas, area parkir terbatas, dan area drop-off.

Keberadaan ruang dan fasilitas tersebut penting agar bangunan dapat berfungsi dengan baik, tertata, dan tetap terpelihara (Badan Standardisasi Nasional, 2004; Republik Indonesia, 2021).

Dalam konteks kawasan perkotaan, kebutuhan ruang dan fasilitas penunjang apartemen bagi MBR juga perlu dikaitkan dengan akses terhadap fasilitas eksternal, seperti perdagangan, pendidikan, pelayanan, ruang terbuka, dan transportasi publik. Hal ini penting karena apartemen bagi MBR tidak berdiri sendiri, melainkan menjadi bagian dari lingkungan kawasan yang lebih luas. Dalam tugas akhir ini, hubungan tersebut menjadi semakin penting karena apartemen dirancang dengan pendekatan *Transit-Oriented Development* (TOD), sehingga konektivitas terhadap jalur pejalan kaki, stasiun, dan fasilitas kawasan perlu diperhatikan sebagai bagian dari kebutuhan hunian (Republik Indonesia, 2021).

Berdasarkan uraian tersebut, kebutuhan ruang dan fasilitas penunjang apartemen bagi MBR dapat dikelompokkan ke dalam empat bagian utama, yaitu ruang unit hunian, ruang servis, ruang bersama dan sirkulasi, serta fasilitas penunjang bangunan dan kawasan. (Republik Indonesia, 2011).

2.3. Tinjauan Integrasi TOD dengan Apartemen

2.3.1. Konsep Hunian Berbasis Transit

Konsep hunian berbasis transit menempatkan hunian sebagai bagian dari sistem mobilitas harian, sehingga penghuni dapat mengakses simpul transportasi massal secara mudah, aman, dan nyaman melalui berjalan kaki, bersepeda, serta dukungan jaringan first-last mile yang terencana (ITDP, 2017).



Gambar 2.18 Rusun Pasar Jumat Jakarta
Sumber: propertiterkini.com

Dalam konteks apartemen bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR), hunian berbasis transit bertujuan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi sekaligus meningkatkan kemudahan akses menuju tempat kerja, pendidikan, dan layanan kota melalui angkutan umum yang memadai. Kedekatan hunian dengan simpul transit juga berpotensi menekan biaya mobilitas rumah tangga karena dapat mengurangi kebutuhan penggunaan kendaraan pribadi dan pengeluaran harian untuk transportasi (International Transport Forum, 2023).

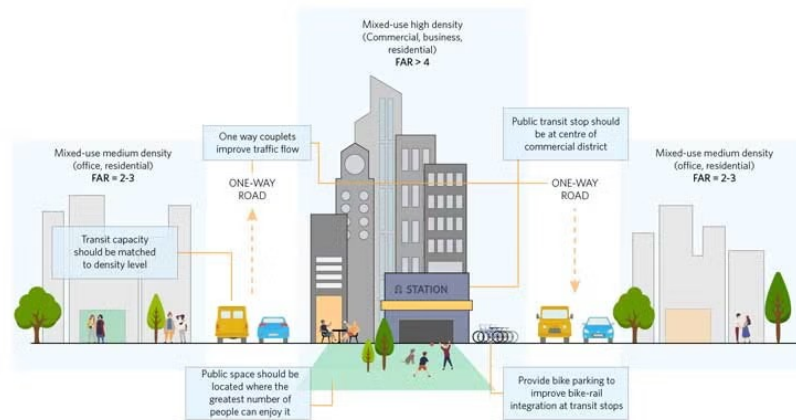
Selain itu, hunian berbasis transit diarahkan untuk membentuk lingkungan yang mendukung aktivitas harian dalam radius berjalan kaki. Melalui penataan fungsi yang terintegrasi, aktivitas tinggal, bekerja, berbelanja, dan mengakses layanan publik dapat dilakukan secara lebih efisien. Dengan demikian, hunian berbasis transit tidak hanya mendukung kemudahan mobilitas, tetapi juga membentuk kawasan yang lebih kompak, terhubung, dan sesuai dengan prinsip Transit-Oriented Development (TOD) (ITDP, 2017; Kementerian ATR/BPN, 2017).

2.3.2. Strategi Tata Massa dan Kepadatan pada Area TOD

Salah satu prinsip utama Transit-Oriented Development (TOD) adalah mengoptimalkan pemanfaatan lahan di sekitar simpul transit untuk mendukung penggunaan angkutan umum dan meningkatkan efisiensi tata guna lahan perkotaan (ITDP, 2017; International Transport Forum, 2023). Dalam pendekatan ini, penataan massa bangunan dan kepadatan kawasan menjadi aspek penting karena memengaruhi hubungan antara hunian, aktivitas kawasan, dan akses menuju transit.

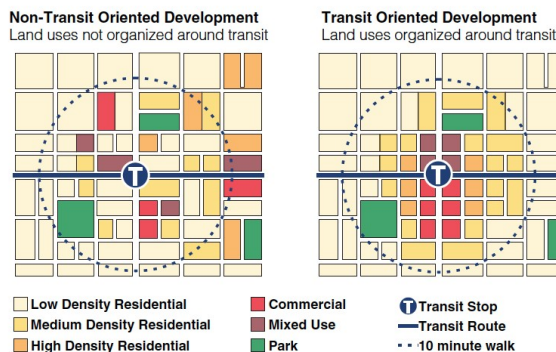
Dalam konteks Indonesia, pedoman kawasan berorientasi transit menempatkan jangkauan pelayanan pejalan kaki sebagai dasar dalam penataan intensitas ruang dan distribusi fungsi kawasan. Oleh karena itu, penyusunan tata massa dan kepadatan bangunan perlu mempertimbangkan jarak efektif menuju simpul transit, kualitas jalur pejalan kaki, serta kemudahan akses dari tapak ke stasiun (Kementerian ATR/BPN, 2017).

Strategi tata massa yang relevan untuk apartemen bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) di kawasan TOD dapat dilakukan melalui beberapa pendekatan, yaitu:



Gambar 2.19 Ilustrasi Gradasi Kepadatan Bangunan pada Kawasan *Transit-Oriented Development (TOD)*
Sumber: hdrinc.com

- Gradasi kepadatan, yaitu penempatan intensitas bangunan yang lebih tinggi pada area yang paling dekat dengan stasiun, kemudian menurun secara bertahap ke area yang lebih jauh. Strategi ini mendukung efisiensi lahan sekaligus memperkuat hubungan antara kawasan hunian dan transit.



Gambar 2.20 Perbandingan Susunan Kawasan Berbasis Transit dan Kawasan Konvensional
Sumber: courses.washington.edu

- Pengolahan lantai dasar bangunan agar memiliki hubungan yang lebih baik dengan ruang luar dan jalur pejalan kaki. Bagian bawah bangunan perlu dirancang lebih terbuka dan mudah diakses sehingga mampu membentuk transisi yang baik antara bangunan, ruang publik, dan sirkulasi kawasan.



Gambar 2.21 Ilustrasi Lantai Dasar Aktif dan Hubungannya dengan Jalur Pejalan Kaki pada Kawasan TOD
Sumber: archdaily

- Orientasi massa bangunan perlu disusun dengan mempertimbangkan kemudahan akses menuju stasiun, keterhubungan dengan jaringan pejalan kaki, dan kualitas ruang kawasan secara keseluruhan. Penataan massa yang baik dapat membantu memperjelas arah pergerakan, membentuk susunan kawasan yang lebih teratur, serta mendukung terciptanya lingkungan hunian yang kompak dan efisien (ITDP, 2017; Kementerian ATR/BPN, 2017).



Gambar 2.22 Skema Penataan dan Orientasi Massa Bangunan terhadap Simpul Transit
Sumber: courses.washington.edu

2.3.3. Mixed-Use sebagai Penunjang Hunian



Gambar 2.23 Perpaduan Fungsi Bangunan Perumahan, Komersial, dan Rekreasi

Sumber: architecthaven.com

Dalam pendekatan *Transit-Oriented Development* (TOD), fungsi campuran atau *mixed-use* merupakan salah satu unsur penting dalam membentuk kawasan yang aktif, efisien, dan mudah diakses. Penerapan fungsi campuran bertujuan menghadirkan berbagai aktivitas dalam jarak yang berdekatan, sehingga penghuni dapat memenuhi kebutuhan sehari-hari tanpa harus melakukan perjalanan jauh. Dengan demikian, kawasan tidak hanya berfungsi sebagai tempat tinggal atau titik transit, tetapi juga sebagai lingkungan yang mendukung aktivitas harian secara lebih terintegrasi (ITDP, 2017).

Dalam konteks apartemen bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR), keberadaan fungsi campuran menjadi penting karena dapat mendukung efisiensi mobilitas dan mengurangi beban perjalanan harian penghuni. Fungsi penunjang seperti perdagangan skala harian, pelayanan, ruang bersama, dan fasilitas umum dapat ditempatkan dalam kawasan agar mudah dijangkau oleh penghuni. Kehadiran fungsi tersebut tidak hanya meningkatkan kemudahan akses, tetapi juga mendukung kualitas hidup penghuni melalui lingkungan hunian yang lebih praktis dan terhubung (Kementerian ATR/BPN, 2017).

Pada kawasan sekitar stasiun, fungsi campuran umumnya ditempatkan pada area dengan tingkat aksesibilitas tinggi, terutama pada bagian yang dekat dengan simpul transit dan jalur utama pejalan kaki. Dalam perancangan apartemen bagi MBR, fungsi penunjang dapat dihadirkan pada lantai dasar atau area tertentu dalam kawasan untuk mengaktifkan ruang tepi jalan dan memperkuat hubungan antara

hunian dengan ruang publik. Penataan ini mendukung terbentuknya kawasan yang lebih hidup, kompak, dan sesuai dengan prinsip TOD (ITDP, 2017).

Namun, penerapan *mixed-use* pada apartemen bagi MBR tetap perlu mempertimbangkan kesesuaian skala dan fungsi. Fungsi penunjang yang dihadirkan sebaiknya diarahkan pada kebutuhan dasar penghuni dan aktivitas sehari-hari, bukan fungsi komersial yang terlalu dominan. Oleh karena itu, fungsi campuran dalam kawasan apartemen MBR lebih tepat difokuskan pada ritel kebutuhan harian, ruang komunal, layanan dasar, dan akses menuju transportasi publik.

2.3.4. Konektivitas Pejalan Kaki dan Sepeda



Gambar 2.24 *Elements of a Mixed Use Street*

Sumber: vta.org

Kualitas penerapan Transit-Oriented Development (TOD) sangat dipengaruhi oleh kemudahan mobilitas non-motor, terutama berjalan kaki dan bersepeda, yang aman, nyaman, dan terhubung langsung dengan simpul transit. Dalam kerangka TOD Standard, ITDP menempatkan prinsip Walk, Cycle, dan Connect sebagai dasar pembentukan kawasan yang mendukung mobilitas harian secara efisien. Prinsip tersebut menekankan pentingnya jalur pejalan kaki yang layak, jaringan rute yang rapat dan saling terhubung, serta konektivitas kawasan yang mampu meminimalkan hambatan dan putaran bagi pengguna (ITDP, 2017).

Dalam pedoman nasional, jangkauan pelayanan TOD umumnya berada dalam radius berjalan kaki sekitar 400–800 meter dari simpul angkutan umum massal. Oleh karena itu, perancangan hunian pada kawasan TOD perlu memastikan bahwa rute

dalam radius tersebut benar-benar dapat ditempuh dengan nyaman, aman, teduh, dan mudah dipahami oleh pengguna (Kementerian ATR/BPN, 2017).

Dalam konteks perancangan apartemen bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR), konektivitas pejalan kaki dan sepeda menjadi penting karena berhubungan langsung dengan kemudahan penghuni dalam mencapai stasiun dan fasilitas penunjang kawasan. Implikasi desain yang relevan meliputi penyediaan jalur pedestrian yang menerus dan aksesibel, penyeberangan yang aman, sistem penunjuk arah (wayfinding) yang jelas menuju stasiun, serta fasilitas sepeda dan parkir sepeda yang ditempatkan dekat akses utama agar dapat berfungsi secara efektif (ITDP, 2017). Dengan demikian, konektivitas pejalan kaki dan sepeda tidak hanya mendukung akses menuju transit, tetapi juga memperkuat keterhubungan antara apartemen, stasiun, dan aktivitas kawasan di sekitarnya.

2.3.5. Parkir, drop-off, dan sirkulasi pada kawasan TOD



Gambar 2.25 Pentingnya Konektivitas pada Konsep TOD
Sumber: architecthaven.com

Paradigma TOD menuntut pengendalian kendaraan pribadi agar tidak mendominasi ruang kawasan stasiun, sehingga parkir dan lalu lintas mobil perlu dikelola untuk mendukung pergeseran moda menuju transit dan mobilitas non-motor. (ITDP, 2017)

Prinsip Shift menekankan pembatasan dominasi mobil melalui pengurangan dampak parkir terhadap ruang publik dan jaringan pedestrian, termasuk pengendalian

suplai parkir serta pencegahan parkir permukaan yang memutus kontinuitas rute berjalan kaki. (ITDP, 2017)

Dalam implementasi TOD, strategi seperti parkir minimum/terkendali, parkir berbagi (shared parking), serta pemisahan sirkulasi kendaraan dari rute pejalan kaki digunakan untuk menjaga kualitas kawasan transit sekaligus meningkatkan efisiensi lahan. (World Bank, 2017)

Pada hunian vertikal terjangkau, area drop-off (kendaraan pribadi/angkutan daring/feeder) perlu dirancang tidak mengganggu jalur pedestrian utama dan ditempatkan secara efisien dekat akses masuk tanpa merusak kualitas plaza transit atau ruang publik. (World Bank, 2017)

2.4. Tinjauan Standar, Pedoman, dan Kriteria Perancangan

Perancangan apartemen berbasis Transit-Oriented Development (TOD) di sekitar Stasiun Cisauk, BSD City memerlukan landasan regulasi yang mencakup:

- Pengembangan kawasan berorientasi transit
- Tata ruang wilayah setempat
- Penyediaan apartemen untuk masyarakat berpenghasilan rendah (MBR).

Keberadaan regulasi tersebut penting agar perancangan tidak hanya sesuai secara konseptual, tetapi juga dapat dipertanggungjawabkan secara hukum dan diterapkan dalam proses perencanaan.

2.6.1. Regulasi Penerapan Kawasan Berorientasi Transit (TOD)

Penerapan TOD di Indonesia mengacu pada Peraturan Menteri ATR/BPN Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit, yang menegaskan bahwa kawasan TOD dikembangkan dengan fungsi campuran, intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi, dan terintegrasi dengan simpul angkutan umum massal. Dalam konteks tugas akhir ini, apartemen bagi MBR di sekitar stasiun perlu dirancang sebagai bagian dari sistem kawasan yang mendukung mobilitas transit, bukan sekadar bangunan hunian yang berada dekat dengan stasiun. Implikasinya dalam perancangan meliputi penyediaan jalur pedestrian yang terhubung menuju stasiun, fungsi penunjang skala harian, serta pengaturan akses kendaraan yang tidak mengganggu pergerakan pejalan kaki.

Selain itu, perancangan juga perlu diselaraskan dengan Peraturan Presiden Nomor 60 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Jakarta,

Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, dan Cianjur serta Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi Tahun 2018–2029. Kedua regulasi tersebut memperkuat arah pengembangan kawasan metropolitan yang menekankan keterpaduan antara tata ruang dan sistem transportasi, termasuk penguatan simpul transit sebagai pusat aktivitas dan pergerakan kawasan.

2.6.2. Regulasi Tata Ruang Wilayah pada Lokasi Perancangan (Cisauk–BSD)

Pengembangan kawasan Cisauk–BSD perlu mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Tangerang Tahun 2011–2031 beserta perubahannya dalam Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2020. Regulasi ini menjadi dasar untuk memastikan bahwa perancangan apartemen bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) beserta fungsi penunjangnya berada pada peruntukan ruang yang sesuai, serta mendukung struktur ruang dan jaringan prasarana wilayah.

Dalam konteks tugas akhir ini, RTRW digunakan untuk menegaskan beberapa hal, yaitu kesesuaian fungsi ruang, hubungan tapak dengan pusat kegiatan dan koridor kawasan, serta keterkaitan tapak dengan jaringan transportasi yang mendukung pengembangan kawasan. Dengan demikian, pemilihan dan pengembangan tapak tidak hanya didasarkan pada potensi lokasi, tetapi juga pada kesesuaiannya terhadap arahan tata ruang wilayah.

Apabila kawasan perancangan memiliki keterkaitan dengan wilayah administrasi lain di sekitarnya, maka regulasi tata ruang pada wilayah tersebut juga perlu diperhatikan. Hal ini penting untuk menjaga konsistensi perencanaan kawasan, terutama dalam hubungannya dengan sistem transportasi, struktur ruang, dan pengembangan kawasan yang saling terhubung lintas batas administrasi.

2.6.3. Regulasi Apartemen dan Kerangka Hunian untuk MBR

Perancangan apartemen bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) perlu mengacu pada Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2011 tentang Rumah Susun sebagai dasar hukum penyelenggaraan hunian vertikal di Indonesia. Dalam undang-undang tersebut, rumah susun diposisikan sebagai salah satu instrumen penting dalam penyediaan hunian perkotaan. Meskipun objek yang dirancang dalam tugas akhir ini adalah apartemen, ketentuan mengenai rumah susun tetap relevan sebagai landasan

regulatif dalam memahami prinsip penyediaan hunian vertikal yang layak, terjangkau, dan berkelanjutan.

Sebagai acuan yang lebih operasional, perancangan juga perlu memperhatikan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Rumah Susun. Peraturan ini menjadi pedoman dalam aspek perencanaan, pembangunan, pemanfaatan, hingga pengelolaan hunian vertikal. Dengan demikian, perancangan apartemen tidak hanya mempertimbangkan bentuk bangunan dan kebutuhan ruang, tetapi juga memperhatikan aspek operasional, pengelolaan, dan keberlanjutan hunian dalam jangka panjang.

Bagi apartemen yang ditujukan untuk MBR, regulasi tersebut penting karena berkaitan dengan keterjangkauan, efisiensi, dan kelayakhunian. Oleh karena itu, rancangan apartemen bagi MBR perlu memperhatikan tidak hanya biaya awal pembangunan, tetapi juga kemudahan pengelolaan, pemeliharaan, dan penggunaan bangunan agar hunian tetap dapat berfungsi secara layak serta terjangkau bagi penghuninya.

2.5.Studi Preseden

2.7.1. Profil dan Karakter Umum

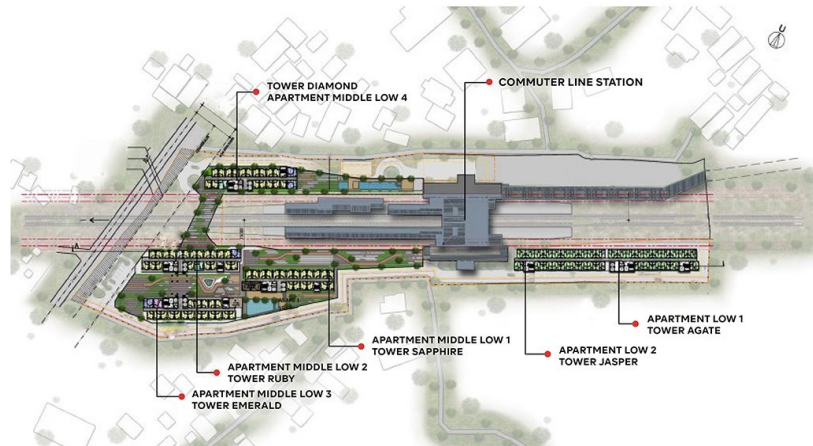
2.7.1.1.Apartemen Cisauk Point



Gambar 2.26 Apartemen Cisauk Point
Sumber: rumah123.com

Apartemen Cisauk Point merupakan hunian vertikal yang terletak di kawasan Cisauk, Tangerang Selatan, yang dikembangkan oleh PT Adhi Commuter Properti sebagai bagian dari konsep pengembangan kawasan

berbasis transit. Apartemen ini memiliki keunggulan utama berupa keterhubungan langsung dengan Stasiun Cisauk melalui jalur pedestrian dan jembatan penghubung yang terintegrasi dengan area komersial C-Hub. Kehadiran fasilitas komersial dan layanan publik di dalam kawasan mendukung aktivitas sehari-hari penghuni, khususnya para komuter yang menggunakan transportasi massal. Karakter utama hunian ini adalah konsep Transit-Oriented Development (TOD) yang menekankan kemudahan akses terhadap transportasi publik, sehingga cocok bagi pekerja urban dan masyarakat yang memiliki mobilitas tinggi. Fasilitas komersial yang terintegrasi memungkinkan penghuni untuk melakukan aktivitas sehari-hari tanpa bergantung pada kendaraan pribadi. (Sumber: Brighton.co)



Gambar 2.27 Master Plan Apartemen Cisauk Point
Sumber: lrtcity.com

2.7.1.2. Apartemen Serpong Garden



Gambar 2.28 Apartemen Serpong Garden
Sumber: serpong-garden-apartment.com

Apartemen Serpong Garden merupakan kawasan hunian vertikal yang terletak di wilayah Serpong, Tangerang Selatan, yang berkembang sebagai kawasan hunian dengan dukungan fasilitas perkotaan yang cukup lengkap. Apartemen ini berada di area yang relatif dekat dengan berbagai fasilitas publik seperti pusat perbelanjaan, fasilitas pendidikan, serta akses jalan utama yang menghubungkan kawasan Serpong dengan wilayah Tangerang dan Jakarta. Karakter hunian ini lebih menekankan pada konsep hunian modern di kawasan suburban, dengan lingkungan yang relatif lebih tenang dibandingkan pusat kota, namun tetap memiliki akses yang cukup baik terhadap pusat aktivitas. Apartemen ini umumnya diminati oleh keluarga muda dan pekerja yang beraktivitas di kawasan Serpong dan sekitarnya. Dengan harga yang terjangkau dan akses ke berbagai fasilitas, apartemen ini menjadi pilihan utama bagi keluarga muda yang mencari hunian yang nyaman dan dekat dengan pusat kota. (Sumber: Sinarmasland.com)



Gambar 2.29 Apartemen Serpong Garden
Sumber: rumahsaya.bca.co.id

2.7.1.3. Apartemen Semesta Mahata Tanjung Barat



Gambar 2.30 Apartemen Samesta Mahata Tanjung Barat
Sumber: detik.com

Apartemen Samesta Mahata Tanjung Barat merupakan hunian vertikal yang dikembangkan oleh Perum Perumnas dengan konsep hunian berbasis transportasi publik. Lokasinya berada di kawasan Tanjung Barat, Jakarta Selatan, yang terintegrasi langsung dengan Stasiun Tanjung Barat, sehingga memudahkan penghuni dalam mengakses transportasi massal. Apartemen ini dirancang sebagai bagian dari program penyediaan hunian bagi masyarakat berpenghasilan menengah hingga menengah ke bawah di kawasan perkotaan. Karakter utama apartemen ini adalah penerapan konsep TOD dalam skala perkotaan, dengan memprioritaskan konektivitas pejalan kaki menuju stasiun serta penyediaan fasilitas pendukung hunian seperti area komersial, ruang terbuka, dan fasilitas sosial yang mendukung aktivitas penghuni. (Sumber: Brighton.co)



Gambar 2.31 Apartemen Semesta Mahata Tanjung Barat
Sumber: sobatbangun.com

2.7.1.4. Assati Garden House BSD

Apartemen Assati BSD merupakan hunian vertikal yang berada di kawasan BSD City, Tangerang Selatan, yang dikenal sebagai kawasan pengembangan kota mandiri dengan berbagai fasilitas perkotaan yang lengkap. Apartemen ini memiliki akses yang cukup baik terhadap berbagai fasilitas seperti pusat perbelanjaan, kawasan pendidikan, dan area perkantoran yang berkembang di BSD. Karakter hunian ini lebih menonjolkan konsep hunian urban modern dengan fasilitas lengkap, yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan gaya hidup masyarakat perkotaan, khususnya keluarga muda dan pekerja profesional. Lingkungan BSD yang tertata dengan baik dan dilengkapi dengan ruang terbuka hijau serta jaringan jalan yang baik memberikan nilai tambah bagi kenyamanan hunian di kawasan ini. Dengan fasilitas lengkap dan lokasi yang strategis, apartemen ini menjadi pilihan yang ideal bagi mereka yang bekerja di kawasan BSD maupun Jakarta. (Sumber: BSDCity.com)



Gambar 2.32 Assati Garden House BSD
Sumber: <https://www.asattibsd.com>

Tabel 2.1 Tabel Profil dan Karakter Umum Studi Preseden

Nama	Apartemen Cisauk Point	Apartemen Serpong Garden	Samesta Mahata Tanjung Barat	Assati Garden House BSD
Tipologi	TOD (Transit-Oriented Development) mixed-use commuter housing; integrasi hunian vertikal, area komersial, dan ritel	TOD/TOL (Transport-Oriented Living), ramah pejalan kaki, menonjolkan konsep “Live–Work–Play –Connect”	TOD kombinasi hunian subsidi (MBR) + komersial	Low-rise apartment + garden house hybrid, green living/resort-style dalam integrated township BSD

Aksesibilitas	Fasilitas perbelanjaan: • Aeon Mall • Indonesia Convention Centre (ICE) Fasilitas kesehatan: • Eka Hospital Fasilitas pendidikan: • Universitas Atmajaya • Prasetya Mulya Business School	Fasilitas perbelanjaan: • Pasar Modern Intermoda (1,3 km) • AEON Mall dan The Breeze (kedua mal terdekat, jarak tidak disebutkan secara spesifik) Fasilitas kesehatan: • RS Selaras (2,9 km) • RS Eka BSD City (6,4 km) • RS Hermina (8,1 km) Fasilitas Pendidikan: • Unika Atma Jaya (2 km, 9 menit) • Universitas Prasetya Mulya (3,6 km, 15 menit) • Sekolah IPEKA (5,7 km)	Fasilitas perbelanjaan: • AEON Mall Tanjung Barat Cilandak Town Square (CITOS) • Lippo Mall Kemang • Pejaten Village • Ragunan Zoo Fasilitas kesehatan: • RSUD Pasar Minggu • RSUP Fatmawati • RS Pondok Indah • Siloam Hospitals. Fasilitas pendidikan: • Universitas Indonesia (UI). • Universitas Pancasila. • Universitas Gunadarma. • Universitas Nasional (UNAS). • IISIP Jakarta.	Fasilitas perbelanjaan: • Pasar Modern Intermoda (7,1 km) • AEON Mall (5,9 km) • QBig (3,9 km) Fasilitas kesehatan: • Eka Hospital (8,4 km) • RS Mitra Keluarga (7,8 km) Area kantor: • Foresta Business Loft (3,4 km) • BSD Green Office Park (5,8 km) Fasilitas pendidikan: • IPEKA Plus (2,7 km) • Jakarta Nanyang School (4,8 km) • Universitas Prasetya Mulya (4 km) • Froggy (3,5 km) • IULI Campus (6,1 km) • Unika Atma Jaya (7,5 km) • Sinarmas World Academy (6,5 km) Tempat hiburan: • The Breeze (6,3 km) • ICE BSD (3,8 km) • BSD Xtreme Park (6
---------------	--	--	---	--

				km) Fasilitas olahraga dan rekreasi: • Damai Indah Golf (8 km)
Konektivitas	• Terhubung ke Stasiun KRL Cisauk melalui skybridge/jembatan pedestrian • Akses mudah ke jalan tol yang menghubungkan ke Jakarta dan kota-kota besar lainnya.	• Stasiun Cisauk (0 km) dapat dicapai langsung dari Apartemen Serpong Garden. • Tanah Abang (±40 menit via KRL dari Stasiun Cisauk).	• Terintegrasi langsung dengan Stasiun KRL Tanjung Barat. • Terintegrasi dengan Halte Bus TransJakarta. • Dekat Stasiun MRT Fatmawati. • sekitar 800 m dari Gerbang Tol Lenteng Agung 3. • Sekitar 1,2 km dari Gerbang Tol Lenteng Agung 1 (Tol JORR). • Dekat juga dengan Gerbang Tol Simatupang.	• Pintu Tol Serpong BSD (10,1 km)
Fasilitas	• Area komersial • Kolam renang • Co-working space • Jogging track • Jalur sepeda dan pejalan kaki • Taman bermain	• Reflecting Pool • Massage Pool • Lap Pool • Swimming Pool • Yoga Park • Jogging Track • Fitness Center • Children Playground • Zen Garden • Barbeque Area	• Area Komersial • Daycare • Amphiteater	• Club House • Swimming pool • Grand lounge (mini bar, library, dan taman bermain) • 7 taman tematik • Danau • Floating deck • Garden terrace
Jumlah Tower	6 tower (2 tower subsidi MBR + 4 tower komersial)	5 tower	3 tower (1 tower rusunami subsidi/MBR + 2 tower komersial)	10 tower apartemen low-rise (dengan kombinasi apartemen +

				garden house/townhouse)
Jumlah Lantai	±26 lantai per tower	20–25 lantai	23–29 lantai	5 lantai per tower (4 Lantai Unit Apartemen, 1 Parkiran).
Luas Tapak	±1,6 Ha	±2,7 Ha	±1,5 Ha	Kawasan Vanya Park ±30 Ha; luas tapak Assati spesifik tidak dicantumkan

Sumber: lrtcity.com, analisproperti.com, sobatbangun.com, asattibsd.com, travelio.com

2.7.2. Besaran, Jumlah, dan Harga Sewa Unit

Tabel 2.2 Tabel Besaran, Jumlah, dan Harga Sewa Unit Studi Preseden

Nama		Apartemen Cisauk Point	Apartemen Serpong Garden	Samesta Mahata Tanjung Barat	Assati Garden House BSD
Jumlah Unit		3000 unit	2963 unit	1216 unit	892 unit
Luas Unit	Studio	24-32 m2	20-24 m2	24-27 m2	2 m2
	1 BR	35-38 m2	28-36 m2	37-39 m2	32-35 m2
	2 BR	44-50 m2	33-45 m2	44-50 m2	41-50 m2
Harga Sewa Perbulan	Studio	2-3,8 juta	1,4-3,5 juta	3,5-5,5 juta	3,5 juta
	1 BR	3,1-4,7 juta	2,8-4 juta	4,9-6,7 juta	6,5 juta
	2 BR	-	2,7-4,5 juta	6,6-7,2 juta	8,5 juta

Sumber: lrtcity.com, analisproperti.com, sobatbangun.com, asattibsd.com, travelio.com