



## Pengaruh Kawasan Berorientasi Transit terhadap Gentrifikasi Sosial Ekonomi: Studi Kasus Kawasan Stasiun Manggarai

### *The Impact of Transit-Oriented Areas on Socioeconomic Gentrification: A Case Study of Manggarai Station*

Permata Dwi Wulandari<sup>1</sup>, Rahmatyas Aditantri<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup> Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Agung Podomoro

<sup>2</sup> Department of Urban and Regional Planning, Internasional Islamic University Malaysia

25210007@podomorouniversity.ac.id

#### Artikel info

##### Artikel history:

Diterima; 04-06-2025

Direvisi; 05-08-2025

Disetujui; 10-08-2025

**Abstract.** *Transit-oriented development (TOD) integrates transportation and land use with high density and mixed functions. However, the development of these areas has the potential to trigger gentrification, as happened in Manggarai, Jakarta, where land prices increased after TOD development. This study aims to analyze the influence of TOD elements on socioeconomic gentrification around Manggarai Station. The method used is multivariate regression analysis based on observations, documentation, and literature from government agencies. The results show that land use area influences population size, particularly through the conversion of vacant land into residential or commercial use. However, socioeconomic variables such as education level, occupation type, income, and land prices are not significantly affected by land area, commercial density, or pedestrian length. Conversely, distance from the station significantly affects population size, education level, and land prices. Areas closer to the station are more desirable due to transportation accessibility, although this does not have a major impact on inbound migration or income. These findings emphasize the importance of policies that consider the socioeconomic impacts of TOD development.*

**Abstrak.** Kawasan berorientasi transit (TOD) mengintegrasikan transportasi dan penggunaan lahan dengan karakteristik kepadatan tinggi dan fungsi campuran. Namun, pengembangan kawasan ini berpotensi memicu gentrifikasi, seperti yang terjadi di Manggarai, Jakarta, di mana harga lahan meningkat pasca-pengembangan TOD. Penelitian ini bertujuan menganalisis pengaruh elemen-elemen TOD terhadap gentrifikasi sosial ekonomi di sekitar Stasiun Manggarai. Metode yang digunakan adalah analisis regresi multivariat berdasarkan observasi, dokumentasi, dan literatur dari instansi pemerintah. Hasil menunjukkan bahwa luas penggunaan lahan berpengaruh terhadap jumlah penduduk, terutama melalui alih fungsi lahan kosong menjadi perumahan atau perkantoran. Namun, variabel sosial ekonomi seperti tingkat pendidikan, jenis pekerjaan, pendapatan, dan harga lahan tidak terpengaruh secara signifikan oleh luas lahan, kepadatan komersial, maupun panjang pedestrian. Sebaliknya, jarak dari stasiun berpengaruh signifikan terhadap jumlah penduduk, tingkat pendidikan, dan harga lahan. Area yang lebih dekat ke stasiun lebih diminati karena aksesibilitas transportasi, meskipun tidak berdampak besar pada migrasi masuk atau pendapatan. Temuan ini menekankan pentingnya

---

kebijakan yang memperhatikan dampak sosial ekonomi dari pengembangan TOD.

---

**Keywords:**

*Gentrifikasi;*  
*Kawasan*  
*berorientasi transit;*  
*Sosial-ekonomi;*  
*Kawasan stasiun*  
*manggarai*

---

**Corresponden author:**

Email: r.aditantri@live.iium.edu.my



artikel dengan akses terbuka dibawah lisensi CC BY -4.0

---

## 1. PENDAHULUAN

Gentrifikasi merupakan fenomena sosial-ekonomi yang kompleks yang terjadi di berbagai kota metropolitan di seluruh dunia (Lees, Slater, & Wyly, 2013). Gentrifikasi adalah proses perubahan dalam pemanfaatan lahan yang menyebabkan kawasan hunian yang sebelumnya ditempati oleh masyarakat berpenghasilan rendah beralih menjadi permukiman bagi kelompok masyarakat berpenghasilan lebih tinggi (A. N. Medha & Ariastita, 2017). Tahapan perubahan yang terjadi biasanya mengarah pada revitalisasi kawasan yang menyebabkan perubahan nilai lahan dan struktur sosial dan ekonomi (Ariani, Priambudi, & Wijaya, 2022). Perubahan ini juga dipengaruhi oleh tenaga kerja, sumber daya manusia, investasi modal, ekonomi, infrastruktur dan fasilitas pengembangan (Aditantri, Rahmi, Kusumodewi, & Wibisono, 2023; United Nations, 2018)

Kawasan berorientasi transit (TOD) adalah konsep perencanaan wilayah di sekitar dan di dalam simpul transportasi yang mengintegrasikan perencanaan transportasi dan perencanaan tata guna lahan (Lee, Choi, & Leem, 2016; Thomas & Bertolini, 2017) dengan memiliki ciri berkepadatan tinggi, penggunaan lahan campuran, ketersediaan ruang terbuka dan publik, serta memiliki area dalam jarak 1 mil atau ¼ mil dari stasiun transportasi umum (Lisa Wahyulina & Ellisa, 2020; Vega, Balcázar, & Guerra, 2023). Terdapat sejumlah faktor yang turut memengaruhi proses pembangunan TOD, yaitu perubahan penggunaan lahan, integrasi transportasi, ketersediaan fasilitas dan layanan publik, dan kepadatan pembangunan komersial dan residensial. Pada kasus tertentu aspek pembangunan kawasan berorientasi transit memiliki dampak terhadap timbulnya gentrifikasi yang mengakibatkan kerugian dalam hal sosial ekonomi. Pengaplikasian konsep pembangunan TOD dalam prosesnya menyebabkan beberapa dampak terhadap lingkungan sekitar, seperti menyebabkan terjadinya gentrifikasi (Hidayati, 2020; Padeiro, Louro, & da Costa, 2019). Kerugian dari timbulnya gentrifikasi ini dirasakan oleh masyarakat berpenghasilan rendah, yang dimana beresiko tergusur akibat tingginya nilai properti akibat pembangunan TOD (Deka, 2017). Pihak-pihak yang merasakan dampak ekonomi, terutama mereka yang terpaksa pindah, mengalami kesulitan keuangan karena mereka tidak mampu menanggung kenaikan pajak properti dan biaya hidup yang meningkat. Selain itu, tekanan psikologis muncul akibat perubahan struktur sosial penduduk dan munculnya perasaan tidak nyaman terhadap komunitas baru. Dengan adanya gentrifikasi ini juga menghilangkan hunian yang terjangkau (A. N. (Azka) Medha & Ariastita, 2017).

Terdapat beberapa fenomena gentrifikasi di kawasan berorientasi transit, seperti di TOD Dhaka. Fenomena gentrifikasi ini terjadi dikarenakan kurangnya layanan transit di Dhaka dimana dengan kurangnya layanan transit tersebut terdapat lingkungan masyarakat berpenghasilan menengah yang menunjukkan kebutuhan akan layanan transit tetapi tidak ada peningkatan layanan transit di daerah lingkungan mereka. Dengan kurangnya layanan transit tersebut berdampak terhadap gentrifikasi di TOD Dhaka (Chen, Xi, & Jiao, 2023b). Fenomena gentrifikasi dalam konteks pengembangan TOD juga teridentifikasi di Indonesia, khususnya di Jakarta, dengan kawasan TOD Manggarai sebagai salah satu lokus yang mengalami transformasi tersebut.

Kawasan Manggarai ditetapkan sebagai simpul integrasi berbagai moda transportasi dalam konsep TOD dan dikembangkan sebagai stasiun utama berstatus kelas A terbesar di wilayah DKI Jakarta, dengan fungsi strategis sebagai pusat layanan transportasi regional (antar kota) sekaligus dalam kota (Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 1, 2012). Di kawasan ini tersedia berbagai moda transportasi, termasuk KRL Commuter Line, kereta bandara Soekarno-Hatta, Bus Rapid Transit (BRT), serta rencana jalur kereta jarak jauh. Berdasarkan NJOP DK Jakarta, sebelum adanya pengembangan stasiun manggarai, harga lahan di Kawasan Stasiun Manggarai adalah sekitar Rp 8.000.000,- /m<sup>2</sup> kemudian setelah adanya pengembangan Stasiun Manggarai, harga lahan di kawasan Stasiun Manggarai mengalami kenaikan hingga Rp 17.000.000,- /m<sup>2</sup>. Kenaikan harga lahan yang ada di kawasan Stasiun Manggarai merupakan salah satu dari ciri-ciri gentrifikasi akibat kawasan berorientasi transit.

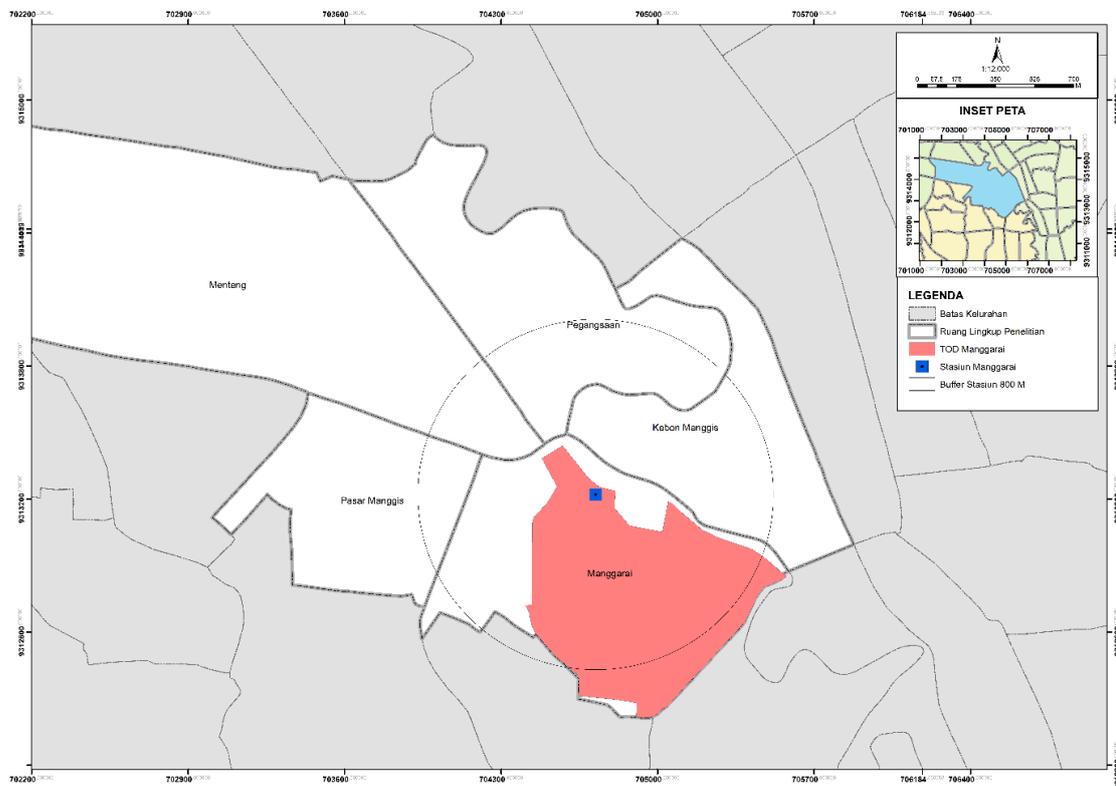
Stakeholder, dalam hal ini pemerintah atau pengembang perlu membuat kebijakan khusus, seperti pembuatan

alokasi anggaran dengan memikirkan dampak dari investasi kepada lingkungan yang memiliki status sosial ekonomi berbeda (Chen et al., 2023a). Sebelum menentukan kebijakan tersebut penting untuk mengetahui pengaruh atau hubungan TOD terhadap gentrifikasi. Salah satu pembuktian dari pengaruh TOD terhadap gentrifikasi akan dilakukan pada wilayah Stasiun Manggarai yang dirancang sebagai kawasan berorientasi transit. Oleh karena itu, dilakukan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh atau hubungan aspek dalam TOD terhadap aspek gentrifikasi sosial ekonomi di kawasan Stasiun Manggarai.

## 2. METODE

### 2.1. Ruang Lingkup

Penelitian ini mengambil lokasi studi di kawasan TOD Manggarai, DKI Jakarta, serta wilayah-wilayah yang secara langsung terdampak oleh pengembangan kawasan berorientasi transit. Batasan kawasan TOD ditentukan berdasarkan radius 800 meter dari Stasiun Manggarai (Permen ATR/Kepala BPN No. 16, 2017). Adapun cakupan wilayah studi meliputi lima kelurahan, yakni Kelurahan Manggarai, Kebon Manggis, Pasar Manggis, Pegangsaan, dan Menteng. Pemilihan kelima wilayah ini didasarkan pada lokasinya yang berada dalam jangkauan radius TOD, sehingga diharapkan mampu memberikan gambaran yang menyeluruh mengenai dampak sosial dan ekonomi dari gentrifikasi yang terjadi akibat pengembangan kawasan tersebut. Visualisasi lokasi studi dapat dilihat pada peta yang disajikan dalam Gambar 1.



**Gambar 1** Ruang Lingkup Studi di Kawasan Stasiun Manggarai, Jakarta

### 2.2. Sumber Data

Data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan dengan melakukan dokumentasi dan observasi pada kawasan penelitian dengan mencari kenampakan fisik yang terlihat secara langsung terkait luas penggunaan lahan, kepadatan komersial, panjang pedestrian, dan jarak dari stasiun terhadap fasilitas umum. Selain itu, data sekunder didapatkan melalui tinjauan pustaka yang dikeluarkan oleh Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil DKI Jakarta terkait jumlah kependudukan dan migrasi masuk, Badan Pusat Statistik DKI Jakarta terkait rata-rata pendapatan, dan Badan Pendapatan Daerah DKI Jakarta terkait harga lahan.

### 2.3. Metode Analisis Data

Metode analisis data dilakukan dengan teknik analisis regresi multivariate berdasarkan aspek TOD dan aspek gentrifikasi sosial ekonomi di kawasan Stasiun Manggarai (Ghozali, 2018). Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif untuk menganalisis pengaruh kawasan berorientasi transit (Transit-Oriented

Development/TOD) terhadap gentrifikasi sosial ekonomi di kawasan Stasiun Manggarai. Variabel respons yang dianalisis terdiri atas enam indikator utama yang merefleksikan aspek-aspek perubahan sosial ekonomi akibat pengembangan kawasan TOD. Keenam indikator tersebut mencakup: (Y<sub>1</sub>) perubahan tingkat pertumbuhan populasi penduduk, (Y<sub>2</sub>) perubahan jumlah penduduk dengan tingkat pendidikan sarjana, (Y<sub>3</sub>) perubahan tingkat migrasi masuk, (Y<sub>4</sub>) perubahan struktur penduduk berdasarkan jenis pekerjaan, (Y<sub>5</sub>) perubahan tingkat pendapatan penduduk, dan (Y<sub>6</sub>) perubahan harga lahan. Variabel-variabel ini dipilih karena mewakili dinamika sosial ekonomi yang sering diasosiasikan dengan fenomena gentrifikasi dalam literatur global (Silva et al., 2020).

Sebagai variabel prediktor, penelitian ini menggunakan beberapa indikator yang merepresentasikan karakteristik fisik dan fungsional kawasan TOD di sekitar Stasiun Manggarai. Variabel-variabel tersebut antara lain adalah jarak ke stasiun, tingkat keterjangkauan transportasi publik, kepadatan hunian, ketersediaan fasilitas komersial dan ruang publik, serta intensitas pembangunan properti baru. Pemilihan variabel ini didasarkan pada temuan dalam studi TOD sebelumnya, yang menunjukkan bahwa peningkatan aksesibilitas, intensifikasi pembangunan, dan perubahan penggunaan lahan merupakan pemicu utama terjadinya gentrifikasi (Nunez, 2022) (Shi et al., 2021).

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah regresi linear berganda untuk mengidentifikasi hubungan antara karakteristik TOD dengan indikator gentrifikasi sosial ekonomi. Selain itu, teknik analisis spasial juga digunakan untuk memetakan distribusi perubahan sosial ekonomi di sekitar stasiun, guna memberikan gambaran visual tentang wilayah-wilayah yang terdampak secara signifikan. Pendekatan ini sejalan dengan penelitian kontemporer dalam studi urban yang menekankan pentingnya integrasi data kuantitatif dan spasial dalam mengkaji dampak pembangunan berbasis transportasi (Cherednichenko, 2022) (Lee, 2020).

X<sub>1</sub> : luas penggunaan lahan

X<sub>2</sub> : kepadatan komersial per km<sup>2</sup>

X<sub>3</sub> : panjang jalur pedestrian

X<sub>4</sub> : jarak pejalan kaki dari stasiun menuju fasilitas umum

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1. Pengaruh luas penggunaan lahan terhadap sosial ekonomi

Untuk memahami bagaimana luas penggunaan lahan memengaruhi kondisi sosial ekonomi, dapat dilakukan analisis regresi antara luas penggunaan lahan dengan beberapa variabel sosial ekonomi, seperti jumlah penduduk, jumlah penduduk dengan gelar sarjana, migrasi masuk, jumlah penduduk berdasarkan jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan dan harga lahan. Hasil regresi dapat dilihat pada tabel 1.

**Tabel 1.** Hasil Regresi Multivariate Luas Penggunaan Lahan Terhadap Variabel Dependen

Source		Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Luas penggunaan lahan	Jumlah penduduk	0.077	1	0.077	2.457	0.021	0.257
	Jumlah penduduk dengan gelar sarjana	0.007	1	0.007	0.072	0.792	0.004
	migrasi masuk	0.354	1	0.354	3.370	0.036	0.215
	Jenis pekerjaan	4.261	1	4.261	0.335	0.570	0.018
	Rata-rata pendapatan	0.041	1	0.041	0.286	0.600	0.016
	Harga Lahan	0.153	1	0.153	0.162	0.692	0.009

Sumber: Hasil analisis, 2024

Hasil perhitungan regresi menunjukkan bahwa luas penggunaan lahan berpengaruh signifikan terhadap jumlah penduduk dan migrasi masuk. Hal tersebut ditunjukkan dari analisis regresi multivariate diperoleh nilai P Value sebesar 0,021 dan 0,036 lebih kecil dari 0,05. Hasil perhitungan diatas berarti peningkatan jumlah penduduk dan migrasi dipengaruhi dengan adanya peningkatan luas penggunaan lahan. Hal ini dikarenakan kondisi eksisting wilayah penelitian memiliki perubahan luas penggunaan dari lahan kosong menjadi lahan perumahan dan perkantoran. Besarnya luas penggunaan lahan perumahan berpengaruh terhadap pertumbuhan penduduk yang

meningkat. Selain itu luas penggunaan lahan perkantoran yang besar dapat menciptakan lapangan kerja baru sehingga menarik migrasi penduduk. Dalam *partial eta squared* jumlah penduduk diperoleh nilai sebesar 0,257 atau 25,7%. Temuan ini menunjukkan bahwa variabel jumlah penduduk memberikan kontribusi sebesar 25,7% terhadap variasi luas penggunaan lahan, sementara 74,3% sisanya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang berada di luar cakupan variabel dalam penelitian ini. Berdasarkan nilai *partial eta squared*, migrasi masuk memiliki pengaruh sebesar 0,215 atau setara dengan 21,5% terhadap perubahan luas penggunaan lahan. Dengan demikian, terdapat 78,5% variasi yang belum dapat dijelaskan dan kemungkinan disebabkan oleh variabel lain yang tidak dianalisis dalam studi ini.

Hasil perhitungan regresi menunjukkan bahwa luas penggunaan lahan tidak berpengaruh signifikan terhadap jumlah penduduk dengan gelar sarjana, jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan dan harga lahan. Hal tersebut ditunjukkan dari analisis regresi multivariate diperoleh nilai P Value sebesar 0,792, 0,570, 0,600, dan 0,692 lebih besar dari 0,05. Hasil perhitungan diatas berarti bahwa peningkatan jumlah penduduk dengan gelar sarjana, jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan, dan harga lahan tidak dipengaruhi dengan adanya peningkatan luas penggunaan lahan (Mirzazadeh, 2023; Vardopoulos, Maialetti, Scarpitta, & Salvati, 2024). Hal ini dikarenakan kondisi eksisting wilayah yang memiliki kondisi permukiman yang padat dan masih kurangnya keberadaan komersial seperti *mixed-use* dan perkantoran yang dapat menarik profesional muda sehingga tidak berpengaruh terhadap jumlah penduduk dengan gelar sarjana, rata-rata pendapatan, dan harga lahan.

### 3.2. Pengaruh kepadatan komersial terhadap sosial ekonomi

Untuk memahami bagaimana kepadatan komersial memengaruhi kondisi sosial ekonomi, dapat dilakukan analisis regresi antara luas penggunaan lahan dengan beberapa variabel sosial ekonomi, seperti jumlah penduduk, jumlah penduduk dengan gelar sarjana, migrasi masuk, jumlah penduduk berdasarkan jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan dan harga lahan. Hasil regresi dapat dilihat pada tabel 2.

**Tabel 2.** Hasil Regresi Multivariate Kepadatan Komersial Terhadap Variabel Dependen

Source		Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Kepadatan komersial	Jumlah penduduk	51.044	1	51.044	3.085	0.096	0.146
	Jumlah penduduk dengan gelar sarjana	0.004	1	0.004	0.045	0.835	0.002
	migrasi masuk	0.007	1	0.007	0.008	0.931	0.000
	Jenis pekerjaan	3.237	1	3.237	0.254	0.620	0.014
	Rata-rata pendapatan	0.008	1	0.008	0.057	0.814	0.003
	Harga Lahan	3.171	1	3.171	3.348	0.084	0.157

Sumber: Hasil analisis, 2024

Hasil perhitungan regresi menunjukkan bahwa kepadatan komersial tidak berpengaruh signifikan terhadap jumlah penduduk, jumlah penduduk dengan gelar sarjana, migrasi masuk, jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan dan harga lahan. Hal tersebut ditunjukkan dari analisis regresi multivariate diperoleh nilai P Value sebesar 0,096, 0,835, 0,931, 0,620, 0,814, dan 0,084 lebih besar dari 0,05. Hasil perhitungan diatas berarti bahwa peningkatan jumlah penduduk, jumlah penduduk dengan gelar sarjana, migrasi masuk, jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan, dan harga lahan tidak dipengaruhi dengan adanya peningkatan kepadatan komersial. Hal ini dikarenakan kondisi eksisting wilayah yang hanya memiliki komersial berskala kecil seperti pertokoan bukan berupa pusat perbelanjaan besar sehingga tidak berpengaruh terhadap jumlah penduduk, jumlah penduduk dengan gelar sarjana, migrasi masuk, jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan, dan harga lahan (Cocola-Gant, 2015).

### 3.3. Pengaruh Panjang pedestrian terhadap sosial ekonomi

Untuk memahami bagaimana panjang pedestrian memengaruhi kondisi sosial ekonomi, dapat dilakukan analisis regresi antara luas penggunaan lahan dengan beberapa variabel sosial ekonomi, seperti jumlah penduduk, jumlah penduduk dengan gelar sarjana, migrasi masuk, jumlah penduduk berdasarkan jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan dan harga lahan. Hasil regresi dapat dilihat pada tabel 3.

**Tabel 3.** Hasil Regresi Multivariate Panjang Pedestrian Terhadap Variabel Dependen

Source		Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Panjang pedestrian	Jumlah penduduk	1.707	1	1.707	0.103	0.752	0.006
	Jumlah penduduk dengan gelar sarjana	0.259	1	0.259	2.729	0.116	0.132
	migrasi masuk	0.316	1	0.316	0.331	0.572	0.018
	Jenis pekerjaan	1.404	1	1.404	0.110	0.744	0.006
	Rata-rata pendapatan	0.133	1	0.133	0.914	0.352	0.048
	Harga Lahan	0.509	1	0.509	0.538	0.473	0.029

Sumber: Hasil analisis, 2024

Hasil perhitungan regresi menunjukkan bahwa panjang pedestrian tidak berpengaruh signifikan terhadap jumlah penduduk, jumlah penduduk dengan gelar sarjana, migrasi masuk, jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan dan harga lahan. Hal tersebut ditunjukkan dari analisis regresi multivariate diperoleh nilai P Value sebesar 0,752, 0,116, 0,572, 0,744, 0,352, dan 0,473 lebih besar dari 0,05. Hasil perhitungan diatas berarti bahwa peningkatan jumlah penduduk, jumlah penduduk dengan gelar sarjana, migrasi masuk, jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan, dan harga lahan tidak dipengaruhi dengan adanya peningkatan panjang pedestrian. Hal ini dikarenakan panjang pedestrian dapat meningkatkan kenyamanan dan kualitas lingkungan perkotaan namun tidak cukup kuat untuk mengukur gentrifikasi dibandingkan dengan variabel seperti aksesibilitas transportasi (Chen et al., 2023b; González, Loukaitou-Sideris, & Chapple, 2019).

### 3.4. Pengaruh jarak dari stasiun terhadap sosial ekonomi

Untuk memahami bagaimana jarak dari stasiun memengaruhi kondisi sosial ekonomi, dapat dilakukan analisis regresi antara luas penggunaan lahan dengan beberapa variabel sosial ekonomi, seperti jumlah penduduk, jumlah penduduk dengan gelar sarjana, migrasi masuk, jumlah penduduk berdasarkan jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan dan harga lahan. Hasil regresi dapat dilihat pada tabel 4

**Tabel 4.** Hasil Regresi Multivariate Jarak dari Stasiun Terhadap Variabel Dependen

Source		Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	Partial Eta Squared
Jarak dari stasiun	Jumlah penduduk	0.272	1	0.272	2.247	0.024	0.240
	Jumlah penduduk dengan gelar sarjana	0.434	1	0.434	4.574	0.046	0.203
	migrasi masuk	0.003	1	0.003	0.003	0.955	0.000
	Jenis pekerjaan	1.762	1	1.762	0.138	0.714	0.008
	Rata-rata pendapatan	0.075	1	0.075	0.520	0.480	0.028
	Harga Lahan	5.589	1	5.589	5.901	0.026	0.247

Hasil analisis regresi multivariat menunjukkan bahwa variabel jarak terhadap stasiun memiliki pengaruh yang signifikan terhadap tiga indikator utama gentrifikasi sosial ekonomi, yakni jumlah penduduk, jumlah penduduk berpendidikan sarjana, dan harga lahan. Signifikansi pengaruh ini ditunjukkan oleh nilai p-value masing-masing sebesar 0,024, 0,046, dan 0,026, yang semuanya berada di bawah ambang batas signifikansi 0,05. Temuan ini mengindikasikan adanya korelasi negatif antara jarak ke stasiun dengan intensitas perubahan sosial ekonomi. Semakin dekat suatu wilayah ke Stasiun Manggarai, maka semakin tinggi kecenderungan terjadinya peningkatan jumlah penduduk, terutama dari kelompok dengan latar belakang pendidikan tinggi, serta peningkatan harga lahan. Hal ini konsisten dengan temuan sebelumnya yang menunjukkan bahwa kawasan dengan aksesibilitas tinggi terhadap infrastruktur transportasi massal cenderung menarik kelompok sosial ekonomi menengah ke atas, memicu pergeseran demografis dan tekanan terhadap pasar properti (Erragcha & Babay, 2022; Lieske et al., 2021).

Kondisi eksisting di wilayah studi menunjukkan bahwa kawasan yang berada dalam radius terdekat dari stasiun mengalami tekanan permukiman yang signifikan. Peningkatan jumlah penduduk di kawasan tersebut sebagian besar berasal dari kelompok pendatang baru yang memiliki mobilitas tinggi dan daya beli lebih kuat. Hal ini sejalan dengan pola gentrifikasi yang terjadi di berbagai kota besar dunia, di mana kedekatan terhadap simpul transportasi publik mendorong transformasi lingkungan sosial dan ekonomi secara bertahap (Fernando et al., 2021; McDougall et al., 2023). Temuan ini juga diperkuat oleh hasil analisis *partial eta squared* yang menunjukkan bahwa variabel jumlah penduduk memberikan kontribusi sebesar 24,0% terhadap variasi jarak ke stasiun, sedangkan variabel jumlah penduduk berpendidikan sarjana berkontribusi sebesar 20,3%. Variabel harga lahan menunjukkan kontribusi tertinggi, yaitu sebesar 24,7%, terhadap jarak dari stasiun, mencerminkan bahwa nilai lahan meningkat secara signifikan di kawasan dengan akses transportasi tinggi.

Persentase kontribusi tersebut menunjukkan bahwa meskipun faktor jarak memiliki pengaruh signifikan, terdapat proporsi besar dari variasi yang dijelaskan oleh faktor eksternal lainnya, yaitu sebesar 76,0% untuk jumlah penduduk, 79,7% untuk jumlah penduduk berpendidikan sarjana, dan 75,3% untuk harga lahan. Faktor-faktor eksternal tersebut dapat mencakup kebijakan tata ruang, intervensi pasar properti, serta dinamika investasi swasta yang belum dimasukkan dalam model ini. Oleh karena itu, meskipun jarak ke stasiun terbukti menjadi salah satu pemicu utama terjadinya gentrifikasi sosial ekonomi, analisis lanjutan yang mengintegrasikan variabel spasial dan kebijakan diperlukan untuk memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif tentang dinamika transformasi kawasan TOD (Li et al., 2022; Wang & Wang, 2021).

Hasil perhitungan regresi menunjukkan bahwa jarak dari stasiun tidak berpengaruh signifikan terhadap migrasi masuk, jenis pekerjaan, dan rata-rata pendapatan. Hal tersebut ditunjukkan dari analisis regresi multivariate diperoleh nilai P Value sebesar 0,955, 0,714, dan 0,480 lebih besar dari 0,05. Hasil perhitungan di atas berarti bahwa peningkatan migrasi masuk, jenis pekerjaan, dan rata-rata pendapatan tidak dipengaruhi dengan adanya jarak dari stasiun. Hal ini dikarenakan walaupun jarak dari stasiun atau aksesibilitas sering dianggap penting namun penduduk lebih mementingkan lokasi dengan kualitas lingkungan yang lebih baik sehingga jarak dari stasiun tidak berpengaruh terhadap variabel-variabel tersebut (Deka, 2017; Lutz, Wicki, & Kaufmann, 2024).

#### **4. KESIMPULAN**

Penelitian ini menunjukkan bahwa TOD di sekitar kawasan stasiun Manggarai memiliki pengaruh terhadap dinamika sosial ekonomi yang mencerminkan indikasi gentrifikasi. Berdasarkan hasil regresi multivariat, luas penggunaan lahan berpengaruh signifikan terhadap jumlah penduduk dan migrasi masuk dengan nilai P Value sebesar 0,021 dan 0,036 yang lebih kecil dari 0,05. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin luas penggunaan lahan yang dialokasikan untuk perumahan dan perkantoran, semakin besar daya tarik kawasan bagi penduduk baru yang mengakibatkan kawasan ini mengalami perubahan komposisi demografi yang berpotensi meningkatkan permintaan terhadap infrastruktur dan layanan publik. Namun, luas penggunaan lahan tidak berpengaruh signifikan terhadap beberapa aspek sosial ekonomi lainnya, seperti jumlah penduduk dengan gelar sarjana, jenis pekerjaan, rata-rata pendapatan, dan harga lahan, yang mencerminkan bahwa pengembangan kawasan belum sepenuhnya mengubah struktur sosial ekonomi penduduk setempat. Selain itu, kepadatan komersial dan panjang pedestrian juga tidak berpengaruh signifikan terhadap berbagai aspek sosial ekonomi yang menunjukkan bahwa keberadaan pertokoan berskala kecil dan infrastruktur pedestrian belum cukup kuat untuk menjadi pendorong utama perubahan sosial ekonomi di kawasan tersebut. Sementara itu, jarak dari stasiun memiliki pengaruh signifikan terhadap jumlah penduduk, jumlah penduduk dengan gelar sarjana, dan harga lahan dengan nilai P Value masing-masing sebesar 0,024, 0,046, dan 0,026. Kawasan yang lebih dekat dengan stasiun cenderung lebih diminati karena menawarkan aksesibilitas transportasi yang baik. Hal ini menarik kelompok masyarakat berpendidikan tinggi dan mendorong kenaikan harga lahan. Namun, jarak dari stasiun tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel seperti migrasi masuk, jenis pekerjaan, dan rata-rata pendapatan yang mengindikasikan bahwa aksesibilitas transportasi bukan satu-satunya faktor penentu perubahan sosial dan ekonomi di kawasan stasiun Manggarai.

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, terdapat beberapa rekomendasi yang dapat diajukan. Dalam proses pengembangan kawasan berorientasi transit, para pemangku kepentingan, baik dari sektor pemerintah maupun swasta, perlu merumuskan kebijakan yang memperhatikan dinamika sosial dan kondisi ekonomi masyarakat yang bermukim di sekitar area yang direncanakan sebagai kawasan TOD. Pendekatan yang inklusif ini penting untuk meminimalisir potensi dampak negatif terhadap komunitas lokal, khususnya yang rentan terhadap tekanan sosial dan ekonomi akibat transformasi kawasan.

Diperlukan juga adanya penelitian lebih lanjut untuk membahas lebih rinci bagaimana pengaruh TOD terhadap gentrifikasi sosial ekonomi. Selain itu juga, dalam penelitian selanjutnya variabel-variabel TOD yang digunakan dapat lebih diperkuat dengan menyesuaikan dengan kondisi dan karakteristik kawasan agar hasil penelitian lebih akurat dan relevan dalam konteks yang spesifik

## 5. DAFTAR PUSTAKA

- Aditantri, R., Rahmi, L. A., Kusumodewi, A. N., & Wibisono, A. D. (2023). Growth Centre Interaction Through Gravity Model Approach Using Geographic Information System. *IOP Conference Series: Earth And Environmental Science*, 1264(1). Institute Of Physics. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/1264/1/012019>
- Ariani, N. M., Priambudi, B. N., & Wijaya, M. I. H. (2022). Land Use Change As One Of The Indicators To Formulate The Gentrification Phase At The Diponegoro University Semarang. *IOP Conference Series: Earth And Environmental Science*, 1089(1). Institute Of Physics. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/1089/1/012040>
- Chen, Y., Xi, H., & Jiao, J. (2023a). What Are The Relationships Between Public Transit And Gentrification Progress? An Empirical Study In The New York–Northern New Jersey–Long Island Areas. *Land*, 12(2). <https://doi.org/10.3390/Land12020358>
- Cherednichenko, O. (2022). Developing Of Indicators For Assessing The Level Of Development Of City Transport Systems. *Публічне Адміністрування Та Національна Безпека*. <https://doi.org/10.25313/2617-572x-2022-5-8181>
- Cocola-Gant, A. (2015). Tourism And Commercial Gentrification. *RC21 International Conference. "The Ideal City: Between Myth And Reality. Representations, Policies, Contradictions And Challenges For Tomorrow's Urban Life."* Urbino. Retrieved From <http://www.rc21.org/en/conferences/urbino2015/>
- Deka, D. (2017). Benchmarking Gentrification Near Commuter Rail Stations In New Jersey. *Source: Urban Studies*, 54(13), 2955–2972. <https://doi.org/10.2307/26428363>
- Erragcha, N., & Babay, H. (2022). Effects Of Media Coverage And Perceived Risk During COVID-19: Moderated Mediation Model. *African Journal Of Hospitality, Tourism And Leisure*. <https://doi.org/10.46222/Ajhtl.19770720.327>
- Fernando, M., Heinen, E., & Johnson, D. (2021). Exposure, Timing, And Vulnerability: The Role Of Public Transport In Inducing Gentrification. *Journal Of Transport And Land Use*. <https://doi.org/10.5198/JTLU.2021.1897>
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 25* (9th Ed.). Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- González, S. R., Loukaitou-Sideris, A., & Chapple, K. (2019). Transit Neighborhoods, Commercial Gentrification, And Traffic Crashes: Exploring The Linkages In Los Angeles And The Bay Area. *Journal Of Transport Geography*, 77, 79–89. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.04.010>
- Hidayati, I. (2020). *Understanding Mobility Inequality: A Socio-Spatial Approach To Analyse Transport And Land Use In Southeast Asian Metropolitan Cities*. <https://doi.org/10.33612/DISS.146785021>

- Lee, J. H. (2020). Reflecting On An Integrated Approach For Transport And Spatial Planning As A Pathway To Sustainable Urbanization.Sustainability. <https://doi.org/10.3390/SU122310218>
- Lee, J., Choi, K., & Leem, Y. (2016). Bicycle-Based Transit-Oriented Development As An Alternative To Overcome The Criticisms Of The Conventional Transit-Oriented Development. *International Journal Of Sustainable Transportation*, 10(10), 975–984. <https://doi.org/10.1080/15568318.2014.923547>
- Lees, L., Slater, T., & Wyly, E. (2013). Gentrification. In *Gentrification*. Taylor And Francis. <https://doi.org/10.4324/9780203940877>
- Li, Z., Cao, C., & Deng, X. (2022). Research On The Regional Development And Transformation In Development Geography.FRONTIERS OF DEVELOPMENT GEOGRAPHY. <https://doi.org/10.48014/Fdg.20220618001>
- Lieske, S. N., Van Den Nouwelant, R., Han, J. H., & Pettit, C. (2021). A Novel Hedonic Price Modelling Approach For Estimating The Impact Of Transportation Infrastructure On Property Prices.Urban Studies. <https://doi.org/10.1177/0042098019879382>
- Lisa Wahyulina, B., & Ellisa, E. (2020). *The Potential Of Transit-Oriented Development (TOD) And Its Typology In Block-A Area*.
- Lutz, E., Wicki, M., & Kaufmann, D. (2024). Creating Inequality In Access To Public Transit? Densification, Gentrification, And Displacement. *Environment And Planning B: Urban Analytics And City Science*. <https://doi.org/10.1177/23998083241242883>
- Mcdougall, E., Webber, K., & Petrie, S. (2023). Addressing The Need For More Nuanced Approaches Towards Transit-Induced Gentrification: A Case For A Complex Systems Thinking Framework.Geography Compass. <https://doi.org/10.1111/Gec3.12681>
- Medha, A. N. (Azka), & Ariastita, P. G. (Putu). (2017). Pandangan Terhadap Fenomena Gentrifikasi Dan Hubungannya Dengan Perencanaan Spasial. *Jurnal Teknik ITS*, 6(2). <https://doi.org/10.12962/J23373539.V6I2.25056>
- Medha, A. N., & Ariastita, P. G. (2017). Pandangan Terhadap Fenomena Gentrifikasi Dan Hubungannya Dengan Perencanaan Spasial. *Jurnal Teknik ITS*, 6(2), C202–C205. <https://doi.org/10.12962/J23373539.V6I2.25056>
- Mirzazadeh, B. (2023). The Impact Of Socio-Economic, Land Use, And Travel Related Variables On Escort And Non-Escort Intermediate Stops On Work Tours. *Current Urban Studies*, 11(01), 43–59. <https://doi.org/10.4236/Cus.2023.111003>
- Nunez, R. (2022).The Geography Of Gentrification. <https://doi.org/10.4324/9781003341239-15>
- Padeiro, M., Louro, A., & Da Costa, N. M. (2019). Transit-Oriented Development And Gentrification: A Systematic Review. *Transport Reviews*, 39(6), 733–754. <https://doi.org/10.1080/01441647.2019.1649316>
- Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 1. (2012). *Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030*.
- Permen ATR/Kepala BPN No. 16. (2017). *Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit*.
- Shi, J., Duan, K., Xu, Q., & Li, J. (2021). Effect Analysis Of The Driving Factors Of Super-Gentrification Using Structural Equation Modeling.PLOS ONE. <https://doi.org/10.1371/JOURNAL.PONE.0248265>
- Silva, C. A., Giannotti, M. A., & De Almeida, C. M. (2020). Dynamic Modeling To Support An Integrated Analysis Among Land Use Change, Accessibility And Gentrification.Land Use Policy. <https://doi.org/10.1016/J.LANDUSEPOL.2020.104992>
- Thomas, R., & Bertolini, L. (2017). Defining Critical Success Factors In TOD Implementation Using Rough Set Analysis. *Journal Of Transport And Land Use*, 10(1), 139–154. <https://doi.org/10.5198/JTLU.2015.513>

- United Nations. (2018). *World Urbanization Prospects 2018 Highlights*.
- Vardopoulos, I., Maialetti, M., Scarpitta, D., & Salvati, L. (2024). Spatially Explicit Analysis Of Landscape Structures, Urban Growth, And Economic Dynamics In Metropolitan Regions. *Urban Science*, 8(4). <https://doi.org/10.3390/urbansci8040150>
- Vega, J., Balcázar, R., & Guerra, X. (2023). Transportation Oriented Development Method: Literature Review. *IOP Conference Series: Earth And Environmental Science*, 1141(1). <https://doi.org/10.1088/1755-1315/1141/1/012002>
- Wang, Y., & Wang, X. (2021, April 8). The Changes And System Construction Of Spatial Planning From The Perspective Of Policy Diffusion. <https://doi.org/10.2991/ASSEHR.K.210407.014>