

ANALISIS PENERAPAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT*

STUDI KASUS: JALAN LAKSDA ADISUCIPTO, JALAN JANTI, DAN JALAN BABARSARI, DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA

Wendra Nalanda Winata¹

Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jl. Babarsari No.44, Janti, Caturtunggal, Kec.
Depok, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa
Yogyakarta 55281

Putra Apriyanto Habirun

Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jl. Babarsari No.44, Janti, Caturtunggal, Kec.
Depok, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa
Yogyakarta 55281

Okkie Putriani

Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jl. Babarsari No.44, Janti, Caturtunggal, Kec.
Depok, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa
Yogyakarta 55281

Ibnu Fauzi

Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jl. Babarsari No.44, Janti, Caturtunggal, Kec.
Depok, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa
Yogyakarta 55281

Abstract

Realizing a sustainable city in the application of Transit Oriented Development (TOD), one of which can be seen in the existence of a motorcycle custody area managed by the community. The study area is within 800 m with a motorcycle custody area as a transit node covering Jalan Laksda Adisucipto, Babarsari, and Janti in the Special Region of Yogyakarta, Indonesia. This area is the centre of business, economy, education and tourism. The development of residential areas (Barsa City) and business areas (Sahid Raya Hotel - J-Walk) are the indicators of TOD activity. This study analyses whether TOD can be adequately developed to increase the national economy and tourism mobility. The methods used in this research are literature review, interview, and field survey. The result is the TOD region's clustering with the transit node as the centre. This study concludes that further studies are needed to optimize the TOD area, which has the potential to support community aspects, one of which is in the economic sector.

Keywords: Transit Oriented Development, motorcycle custody, transit node

Abstrak

Perwujudan kota berkelanjutan dalam penerapan *Transit Oriented Development* (TOD), salah satunya dapat dilihat adanya area penitipan sepeda motor yang dikelola oleh masyarakat. Wilayah studi yang dilakukan adalah radius 800 m dengan area penitipan motor sebagai simpul transit yang mencakup Jalan Adisucipto, Babarsari, dan Janti di Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia. Wilayah ini merupakan pusat bisnis, ekonomi, pendidikan, dan pariwisata. Adanya pembangunan kawasan perumahan (*Barsa City*) dan bisnis (*Sahid Raya Hotel - J-Walk*) menjadi indikator dari aktivitas TOD. Kajian ini menganalisis apakah TOD dapat dikembangkan dengan baik dalam meningkatkan mobilitas perekonomian dan pariwisata nasional. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *literature review*, metode wawancara, dan survei lapangan. Hasil luaran penelitian adalah klusterisasi wilayah TOD dengan simpul transit sebagai pusatnya. Kesimpulan penelitian ini masih diperlukan kajian lebih lanjut terhadap optimasi kawasan TOD yang berpotensi dalam mendukung aspek masyarakat, salah satunya di sektor ekonomi.

Kata Kunci: *Transit Oriented Development*, penitipan sepeda motor, simpul transit

¹ Corresponding author

PENDAHULUAN

Pada tahun 2018 sampai 2019 terjadi kenaikan jumlah kendaraan sebesar 11,8% di Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) (Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta, 2021). Peningkatan jumlah kendaraan terutama transportasi pribadi, berpengaruh pada potensi kemacetan akibat dari terbatasnya kapasitas jalan. Fenomena ini dapat dianalisis pada munculnya titik-titik kemacetan di area Jalan Lingkar/*Ringroad* sebagai jalan utama untuk mengurangi kemacetan di DIY. (Said, H and Sriwati, 2019). Pada tahun 2020 tiap kilometer jalan dibebani sebanyak 2.862 kendaraan (Atmadji and Syukron, 2022). Sedangkan pertumbuhan jalan DIY pada tahun 2020 sampai dengan 2022 hanya sebesar 0,41% sehingga ketidakseimbangan pertumbuhan jalan dan kendaraan (Dataku, 2022).

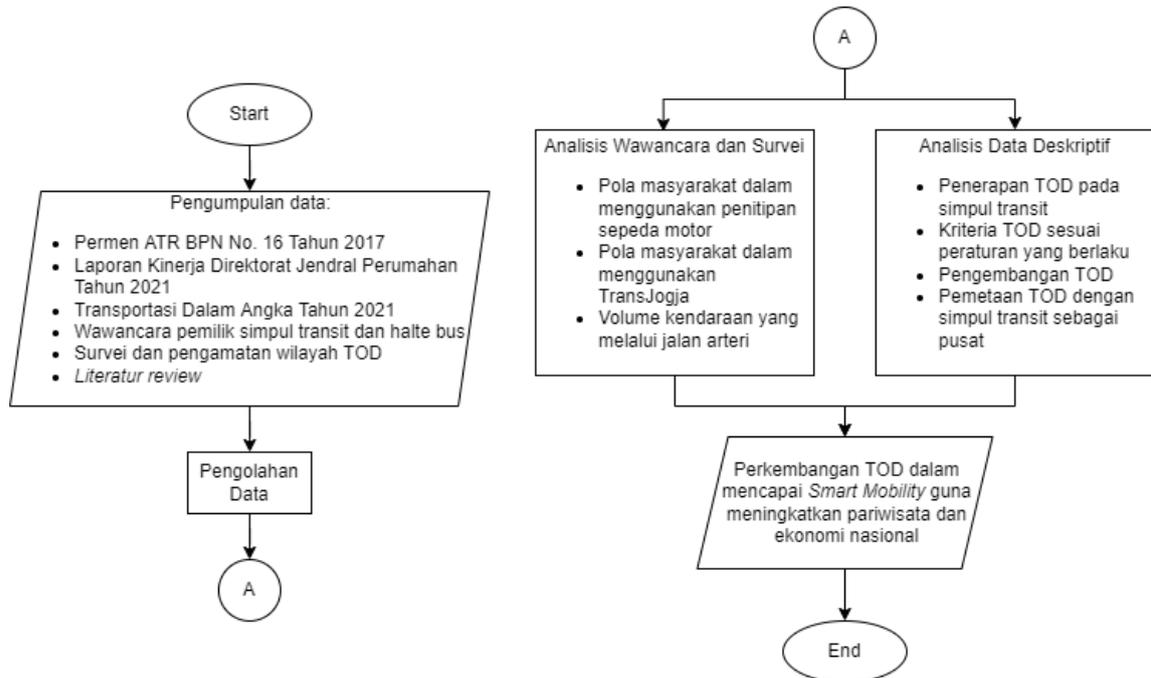
Kemacetan dapat berpengaruh pada sektor ekonomi dan pariwisata DIY serta nasional. Analisis kerugian ekonomi akibat kemacetan didasarkan komparasi antara biaya yang dikeluarkan saat berada di area kemacetan dan area bebas hambatan, akumulasi tahunan menunjukkan bahwa pada hari biasa (*weekdays*) kerugian mencapai 55 Miliar Rupiah per tahun, dan pada libur akhir minggu (*weekends*) kurang lebih 8 Miliar Rupiah (Atmadji and Syukron, 2022). Tingkat kemacetan yang tinggi dapat menurunkan kepuasan pengunjung di suatu tempat sehingga potensi untuk kembali akan semakin kecil. Hal tersebut berkaitan erat dengan sulitnya mengakses berbagai fasilitas dan waktu perjalanan yang melelahkan (Kusuma, 2020). Faktanya sektor pariwisata menjadi kontributor utama dalam mendorong ekonomi DIY hingga mencapai 17,46% (ANATARA YOGYA, 2020).

Bus Trans Jogja merupakan salah satu solusi yang diterapkan oleh pemerintah DIY dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi sehingga tidak memenuhi kapasitas jalan (Damayanti dan Khoirudin, 2021). Bus Trans Jogja beroperasi sejak tahun 2008 dengan jumlah titik pemberhentian mencapai 267 titik pemberhentian yang tersebar di seluruh wilayah DIY (Yogyakarta, 2022). Walaupun demikian, masyarakat tetap lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi tingkat kepuasan pada penggunaan Trans Jogja masih berada pada skala rendah dengan 50% penumpang menyatakan waktu tempuh perjalanan menilai sedang dan 12,65% menilai waktu perjalanan lama (Augustin, 2021). Berdasarkan survei lapangan yang dilakukan pada tanggal 8 September 2022 di Halte TJ Solo (Janti), didapatkan temuan yang hampir sama bahwa waktu keterlambatan bisa mencapai lebih dari 10 menit. Kepuasan tersebut berpengaruh pada pengguna Trans Jogja yang terus menurun dari 2018 sebesar 5,8 Juta penumpang sampai di 2022 yang hanya berada pada angka 1,1 Juta penumpang. Oleh sebab itu, diperlukan langkah dalam meningkatkan efektivitas layanan Trans Jogja.

Pembentukan *Transit Oriented Development* (TOD) menjadi langkah efektif dalam menangani masalah kemacetan serta menjawab keluhan atas waktu tempuh yang lama pada layanan Trans Jogja dan akses ke berbagai keperluan masyarakat (Hasibuan *et al.*, 2014). Penelitian ini akan mengambil studi kasus di Caturtunggal sebagai salah satu kelurahan di kabupaten Sleman, DIY. Diharapkan penelitian ini dapat menjadi basis bagi pemerintah DIY dalam pengembangan wilayah-wilayah lain menjadi TOD dalam mendukung salah satu aspek *smart city*, yaitu *smart mobility* di DIY.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah survei lapangan berupa wawancara, pengamatan langsung dan *literature review* dengan melakukan pengumpulan data dari penelitian terkait *Transit Oriented Development* yang didukung dengan peraturan pemerintah mengenai penerapan TOD. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi basis data dalam pengembangan wilayah berpotensi TOD di DIY.



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

LANDASAN TEORI

Transit Oriented Development (TOD)

TOD menjadi rencana untuk menggabungkan berbagai keperluan dalam satu titik dengan tujuan mencegah perpindahan massal masyarakat dan berdampak pada penurunan kapasitas jalan (Putriani and Fauzi, 2018). Konsep TOD berfokus pada integrasi sistem kendaraan bukan pada pengurangan jumlah kendaraan (Thomas and Bertolini, 2020). TOD merupakan kesatuan sistem wilayah yang memadukan perumahan, pusat belanja, perkantoran, ruang terbuka, dan fasilitas pendukung lainnya yang dapat diakses oleh pengguna di wilayah TOD dengan hanya berjalan kaki, dengan begitu volume penggunaan kendaraan dapat berkurang. Salah satu parameter utama yang perlu diperhatikan pada perencanaan TOD adalah simpul transit. Simpul transit menjadi titik dimana pengguna mengalami pergantian moda kendaraan contohnya stasiun, halte, dan bandara.

Perencanaan TOD pada idealnya akan menempatkan area utama seperti pusat belanja dan perkantoran dekat dengan simpul transit agar masyarakat mudah mengakses titik tujuan mereka dengan berjalan kaki. Ruang terbuka akan dimanfaatkan sebagai media untuk memberikan kesejukan serta memastikan vitalitas lingkungan. TOD dapat menghemat waktu masyarakat dalam mengakses kebutuhan mereka. Manfaat dari pembentukan TOD adalah perubahan perilaku masyarakat untuk lebih sering berjalan kaki, nilai jual suatu bangunan, perencanaan rumah tinggal, tata kelola kota, dan peningkatan kesadaran komunitas (Ibraeva *et al.*, 2020).

Perencanaan TOD di Indonesia diatur dalam Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit. Berdasarkan Permen ATR BPN No. 16 Tahun 2017 TOD terbagi atas 3 jenis yaitu TOD Kota, TOD Sub Kota, dan TOD Lingkungan yang didasarkan pada tingkat mobilisasi masyarakat dan fasilitas pendukung yang tersedia.

Smart City

Konsep *Smart City* merupakan konsep dimana suatu kota didesain untuk berbasis teknologi yang terintegrasi infrastruktur untuk memberikan kemudahan dalam mengakses semua informasi dan fasilitas umum (Axelsson & Grannath, 2018). Infrastruktur yang terhubung adalah infrastruktur fisik, infrastruktur IT, infrastruktur bisnis, dan infrastruktur sosial. *Smart City* yang beroperasi dengan baik adalah kota yang beroperasi dalam 6 aspek, yaitu pada aspek ekonomi, penduduk, pemerintahan, mobilitas, lingkungan, dan hidup (Petunjuk Mewujudkan Smart City Menurut Diagram Cohen, 2017). Perwujudan *Smart City* melibatkan beberapa pemangku kepentingan yaitu *government, citizen, developer, media,* dan *private sectors* dalam mengintegrasikan informasi, data, dan keamanannya yang mampu berhubungan dengan informasi kota lainnya secara *open* (Hasibuan and Sulaiman, 2019). Berdasarkan kriteria *Smart City*, Yogyakarta masih pada level *open information* antara satu kota terhadap kota lain sehingga perwujudan *smart city* belum terpenuhi.

Wilayah Caturtunggal

Caturtunggal adalah salah satu kelurahan yang berada di DIY. Pemilihan kelurahan Caturtunggal didasarkan pada potensinya untuk dijadikan TOD sebab keberadaan 1 jalan arteri (Jalan Laksda Adisucipto) dan 2 jalan pendukung (Jalan Babarsari dan Jalan Janti) yang dimanfaatkan untuk perpindahan moda serta akses menuju berbagai fasilitas yang ada dalam radius TOD. Infrastruktur pendukung antara lain institusi pendidikan, tempat hiburan, dan pusat belanja. Keberadaan seluruh faktor tersebut memungkinkan para penumpang yang turun dari Halte TJ Solo (Janti) untuk dapat mengakses segala keperluannya dalam waktu yang sama tanpa harus berpindah titik yang tentunya dapat mencegah kemacetan sebab kurangnya pengguna jalan.

PEMBAHASAN

Penitipan Motor Sebagai Simpul Transit



Gambar 2. Simpul Transit Penitipan Motor

Simpul transit adalah suatu titik keramaian dimana masyarakat melakukan perpindahan moda, contohnya dari sepeda motor lalu bus, pesawat terbang lalu kereta api, dan kapal laut ke kendaraan bermotor. Di kelurahan Caturtunggal terdapat 4 tempat penginapan parkir motor yang tersebar di sepanjang Jalan Laksda Adi Sucipto. Penitipan motor yang dipilih sebagai simpul transit adalah yang terdekat dari Halte TJ Solo (Janti) seperti yang ditunjukkan pada Gambar 1. Motor yang dititipkan berasal dari area penyanggah yang berada di Jawa Tengah yaitu Klaten, Solo, dan Purworejo sebagai wilayah yang mendominasi dengan tujuan utama para masyarakatnya untuk bekerja di DIY. Di samping itu juga, terdapat motor yang berasal dari Jawa Timur yang penggunaanya biasa datang kembali dalam skala minggu untuk keperluan pendidikan Magister. Kapasitas rata-rata 4 tempat penitipan tersebut mencapai 100 motor dengan waktu terpadat adalah pada pagi dan sore hari. Pada radius 100 meter dari simpul transit terdapat Halte TJ Solo (Janti) sebagai halte Trans Jogja dimana penumpang yang menitipkan motornya akan langsung menggunakan bus Trans Jogja untuk menuju titik lainnya.

Tabel 1 menyajikan kriteria teknis kawasan TOD yang diambil dengan radius 800 m dari simpul transit penitipan motor. Kriteria teknis kawasan didasarkan dari Permen ATR No. 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.

Tabel 1. Kriteria Teknis Kawasan TOD

Tipologi Kawasan TOD	Kriteria Teknis Kawasan TOD		Keterangan
	TOD Kota	TOD Sub Kota	
Karakter Pengembangan		√	Mendukung kegiatan ekonomi dari TOD Kota, yaitu terminal dan stasiun
Minimal aktivitas yang signifikan di kawasan		√	Berlangsung selama 16 jam dari jam 05.00-21.00 WIB
Jenis kegiatan pemanfaatan ruang	√		Dimanfaatkan sampai 6 jenis, yaitu untuk institusi pendidikan, area komersial, tempat ibadah, RTH, hotel, dan perumahan
Karakteristik komersial	√	√	Bersifat regional
Tipe Hunian		√	Ketinggian sedang, ketinggian rendah, dan sedikit bangunan dengan ketinggian tinggi pada Gedung Kampus Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Sahid J-Walk, dan Barsa City yang mencapai 7-9 lantai
Kepadatan populasi	√	√	Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, kepadatan penduduk pada kelurahan Janti tahun 2018 adalah 1.304 jiwa/ha
Tipologi RTH		√	Taman skala komunitas dan taman lingkungan tetap terjaga sesuai standar pelayanan
Ruang pengembangan moda transit	√	√	Bus Lokal dan BRT yang dioperasikan oleh Trans Jogja dan Teman Bus

Dari pendataan tersebut, dapat disimpulkan bahwa TOD pada kawasan tersebut termasuk dalam kriteria TOD Sub Kota sebagai Sub Pusat Pelayanan Kota yang mendukung perekonomian dan mobilisasi regional.

Potensi Kelurahan Caturtunggal sebagai TOD



Gambar 3. Pemetaan TOD di Caturtunggal

Kelurahan Caturtunggal memiliki potensi yang besar dalam pengembangannya menjadi *Transit Oriented Development* sebab fasilitas-fasilitas pendukung yang berada pada area Caturtunggal. Untuk basis analisisnya juga masih didasarkan pada radius 800 m dari simpul transit (tempat parkir motor).

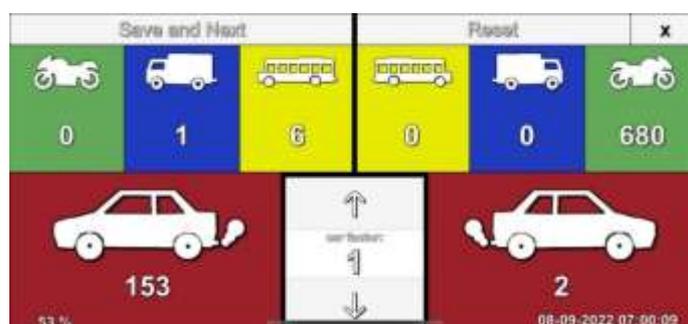
Tabel 2. Klasifikasi Bangunan Kawasan TOD

No.	Nama Bangunan	Klasifikasi Bangunan	Latitude	Longitude
1.	Kampus 3 Gedung Bonaventura Babarsari – UAJY		-7.77944075457154	110.4161290967353
2.	Kampus 2 Gedung Thomas Aquinas Babarsari - UAJY	Institusi Pendidikan	-7.78036548390627	110.4141216255712
3.	Kampus 4 Gedung Theresa Babarsari - UAJY		-7.78029875353591	110.4147564558004
4.	Kampus 2 UPN Veteran Yogyakarta Babarsari		-7.78211809814349	110.4146183787259
5.	Maple Tree Homestay		-7.78119014799149	110.41594866737339
6.	Sahid Raya Hotel & Convention Yogyakarta		-7.77970995621311	110.41394887018632
7.	OYO 212 Royal Homy Syariah	Hotel	-7.77886416156655	110.41125745960403
8.	Eastparc Hotel Yogyakarta		-7.78135913399902	110.40876710318334
9.	Latifa Hotel		-7.78013369511299	110.40855404269912
10.	Green leaf Guest House Jogja		-7.78426091301292	110.40674182019903

No.	Nama Bangunan	Klasifikasi Bangunan	Latitude	Longitude
11.	Manna Kampus (Mirota Kampus)	Komersial	-7.78316207805631	110.41453772245815
12.	Sahid J-Walk	Pusat	-7.77946704431249	110.41438127724412
13.	Cornerstone		-7.78336258862859	110.4045550841632
14.	Masjid Baiturrahman	Tempat Ibadah	-7.78402826318829	110.4057506008343
15.	Masjid Margotunggal		-7.78210856750047	110.4111820870708
16.	Masjid Babus – Salam Pringgodani		-7.78304007949666	110.4149114168378
19.	Bakpia Pathok Kurnia Sari	Area Komersial	-7.78308303212064	110.41536616637241
20.	Apotek K24 Babarsari		-7.78185988319588	110.41412457815075
21.	Indomaret Janti		-7.78372630745110	110.4106113736257

Dampak Ekonomi dan Pariwisata sebagai TOD dalam Perwujudan *Smart City*

Keberadaan Jalan Laksda Adisucipto sebagai jalan arteri dengan kapasitas yang besar mendukung untuk mobilisasi tingkat tinggi. Berdasarkan pengamatan pada tanggal 08 September 2022 yang dilakukan selama 15 menit (06.45-07.00 WIB) menggunakan aplikasi *traffic counter* kendaraan bermotor yang lewat kebanyakan adalah motor dan mobil dan proporsi untuk bus dan truk masih kurang.



Gambar 4. Tampilan *Traffic Counter*

Hal ini menunjukkan belum terdapat kejenuhan pada kapasitas bus di area Caturtunggal dan akan mudah untuk melintas. Kemudahan dalam melintasi Jalan Laksda Adisucipto akan berpengaruh pada kemudahan akses para wisatawan untuk membeli oleh-oleh khususnya bakpia khas Jogja sebab di pinggir jalan sepanjang Jalan Laksda Adisucipto terdapat banyak toko-toko makanan khas DIY.

Kemudahan akses dalam membeli diharapkan akan memberi kepuasan bagi para wisatawan, hal ini juga sebagai langkah untuk memajukan Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) khususnya pada bidang makanan yang ada di DIY. Integrasi antar moda transportasi dengan UMKM tersebut merupakan langkah dalam perwujudan *Smart City* sebagai kota yang berkelanjutan untuk mencegah potensi macet yang semakin parah di masa mendatang.

KESIMPULAN

Masalah kemacetan memiliki kaitan erat dengan tingginya jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Dalam mengatasi hal tersebut pemerintah DIY telah menyediakan Trans Jogja sebagai salah satu moda transportasi umum. Namun, penggunaan Trans Jogja mengalami penurunan tiap tahunnya akibat dari faktor ketidakpuasan masyarakat atas keterlambatan yang sering dialami oleh bus Trans Jogja. Dalam mengatasi kedua permasalahan tersebut, penerapan TOD sebagai konsep kawasan terpadu sangat diperlukan. Sebagai studi kasus diambil area Caturtunggal dalam melihat potensi pengembangan TOD di beberapa wilayah di DIY. Caturtunggal adalah salah satu kelurahan yang berada di Kabupaten Sleman. Caturtunggal dipilih atas dasar keberadaan faktor pendukung TOD seperti institusi pendidikan, tempat hiburan, dan gedung bertingkat dalam radius 800 m dari simpul transit yang ditetapkan yaitu tempat penitipan motor di dekat Halte Janti. Berdasarkan pengamatan di lapangan yang dikombinasikan dengan studi dari jurnal terkait dan Permen ATR BPN No.16 Tahun 2017 maka area Caturtunggal masuk kedalam TOD Sub Kota sebagai Sub Pelayanan Kota. Keberadaan 3 jalan di area Catur Tunggal yaitu Jalan Laksda Adisucipto, Jalan Janti, dan Jalan Babarsari mendukung dalam mobilisasi masyarakat menuju faktor-faktor penunjang TOD tersebut. Penerapan TOD di area Caturtunggal menjadikan UMKM khususnya bidang makan lebih ramai yang tentunya mendorong sektor ekonomi dan pariwisata DIY.

DAFTAR PUSTAKA

- Augustin, P.A. 2021 'Efektivitas Trans Jogja Sebagai Pelayanan Publik Di Kota Yogyakarta', *Journal of Governance Innovation*, 3(2), pp. 189–203. doi:10.36636/jogiv.v3i2.707
- ANATARAYOGYA. 2020. *Pariwisata berkontribusi terbesar pada pertumbuhan ekonomi di Yogyakarta*. Available at: <https://jogja.antaranews.com/>.
- Atmadji, E. and Syukron, A. 2022 'Optimalisasi waktu tunggu mobil pada lampu merah di tiga persimpangan di Kota Yogyakarta', *Jurnal Kebijakan Ekonomi dan Keuangan*, 1(1), pp. 126–133. doi: 10.20885/jkek.vol1.iss1.art13.
- Damayanti, A.P. dan Khoirudin, R. 2021. 'Ekspektasi Pengguna Layanan Transportasi Publik Trans Jogja', *JIMFE (Jurnal Ilmiah Manajemen Fakultas Ekonomi)*, 07(01). doi: 10.34203/jimfe.v7i1.3386.
- Dataku. 2022 *Panjang Jalan Berdasarkan Material DIY*. Available at: <http://bappeda.jogjaprovo.go.id/>.
- Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta. 2021. 'Transportasi Dalam Angka 2021', p. 18.
- Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta. 2022 *Data Trans Jogja*. Available at: <https://dishub.jogjaprovo.go.id/trans-jogja>.
- Hasibuan, A. and Sulaiman, O.K. 2019. 'Smart City, Konsep Kota Cerdas Sebagai Alternatif Penyelesaian Masalah Perkotaan Kabupaten/Kota', *Buletin Utama Teknik*, 14(2), pp. 127–135. Available at: <https://jurnal.uisu.ac.id/index.php/but/article/view/1097>.
- Hasibuan, H. S., Soemardi, T.P, Koestoer, R., dan Moersidik, S. 2014 'The Role of Transit Oriented Development in Constructing Urban Environment Sustainability, the Case of

- Jabodetabek, Indonesia’, *Procedia Environmental Sciences*, 20, pp. 622–631. doi: 10.1016/j.proenv.2014.03.075
- Ibraeva, A., Correia, G.H.A, Silva, C., dan Antunes, A.P. 2020 ‘Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges’, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132(March 2019), pp. 110–130. doi:10.1016/j tra.2019.10.018
- Kusuma, R.E. 2020 ‘Faktor–Faktor Yang Mempengaruhi Minat Kunjungan Wisatawan di Objek Wisata Waduk Jatibarang, Kecamatan Gunungpati Kota Semarang’, *Geo Image (Spatial-Ecological-Regional)*, 9(2), pp. 131–138.
- Putriani, O. and Fauzi, I. 2018. ‘A comparative study of Transit Oriented Development (TOD) at Yogyakarta Railway Station’, *MATEC Web of Conferences*, 181. doi: 10.1051/mateconf/201818102001.
- Said, L. B., S. Maryam dan Sriwati. 2019 ‘Pengaruh Pertumbuhan Kendaraan Dan Kapasitas Jalan Terhadap Kemacetan Di Ruas Jalan Perintis Kemerdekaan’, *Fly Over*, 3(1), pp. 79–86.
- Thomas, R. dan Bertolini, L. 2020 ‘Transit-Oriented Development’, *Transit-Oriented Development*, pp. 1–20. doi: 10.1007/978-3-030-48470-5.