

## **BAB IV**

### **HASIL DAN ANALISIS PENELITIAN**

Pengumpulan penelitian ini dilakukan dengan cara observasi dan wawancara. Pengambilan data penelitian ini dilaksanakan selama 12 April – 31 Mei 2023 di kawasan Apartemen Y di Cisauk, terdapat juga hasil responden kuesioner penelitian yang khusus dijawab bagi penghuni Apartemen Y yang berjumlah 15 responden. Jumlah tersebut ialah kesesuaian dengan apa yang tersedia di lokasi eksisting yang baru dihuni 2 tahun yang lalu dan tidak ada paksaan bagi responden. Peneliti dan pengelola sepakat bahwasannya nama instansi dan nama data yang berkaitan tersebut di samarkan untuk keamanan dan kenyamanan di berbagai pihak. Penelitian dilakukan dengan cara observasi secara langsung untuk melihat keadaan eksisting pada kawasan Apartemen Y dan menggambarkan ulang keadaan yang sebenarnya dengan melalui pemetaan. Diawali dengan menampilkan mapping kawasan Apartemen Y, lalu memperlihatkan foto-foto untuk mendukung analisa. Kemudian peneliti akan melakukan pembahasan yang lebih spesifik mengenai kondisi eksisting kawasan Apartemen Y dengan menggunakan indikator yang telah dibahas sebelumnya pada Bab Tinjauan Pustaka, setelah itu dilanjutkan dengan pengambilan hasil identifikasi mengenai dampak *Transit Oriented Development* yang ditemukan pada kondisi eksisting.

#### **4.1. Gambaran Umum Wilayah Studi**

Pada gambaran umum wilayah ini berfokus pada kawasan Apartemen Y yang merupakan salah satu apartemen yang terletak di Kecamatan Cisauk, Kabupaten Tangerang. Dalam perencanaan oleh salah satu pengembang, Apartemen Y adalah *The Next Level of TOD* atau dapat dikatakan sebuah hunian dengan kawasan yang dapat terhubung langsung dengan Stasiun Cisauk. Apartemen ini berorientasi dengan konsep TOD yang memanfaatkan fasilitas hunian, bisnis dan hiburan yang dapat diakses dengan mudah karena terintegrasi dengan layanan transportasi umum seperti stasiun, terminal dan pasar modern, imbuh NS (2019 oleh [mediaindonesia.com](http://mediaindonesia.com)). berikut gambaran konsep awal apartemen Y.



Gambar 4. 1 Masterplan awal ( Adanya skybridge yang terhubung dengan Stasiun Cisauk )

Sumber : Web Apartemen Y, 2023

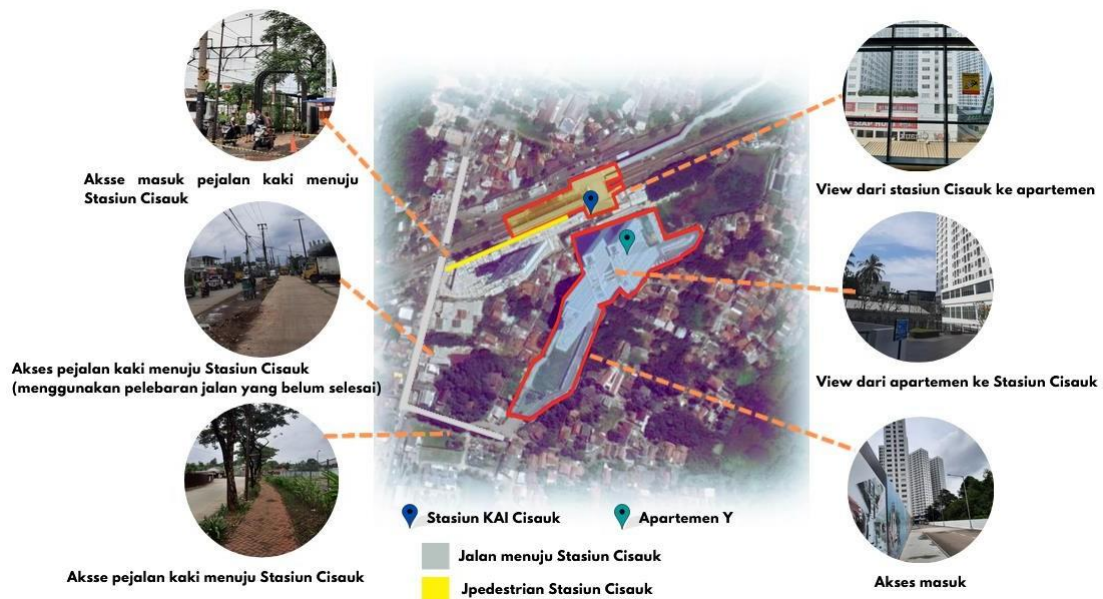


Gambar 4. 2 Gambaran Wilayah Studi ( konsep awal apartemen, terhubung dengan Stasiun Cisauk)

Sumber : Web Apartemen Y, 2023

Kawasan apartemen Y rencananya terintegrasi dengan Stasiun Commuter line Cisauk dan dihubungkannya langsung oleh jembatan *Skybridge*. Namun pada saat peneliti melihat secara langsung di kawasan Apartemen Y ,saat ini belum menjadi kawasan yang terhubung langsung dengan Stasiun Cisauk, walaupun sudah 2 tahun apartemen melakukan serah terima pada tahun 2021. Hal ini merupakan permasalahan umum dimana antara konsep perencanaan dan pelaksanaan belum matang. "Konsepnya belum ada. Namun karena kebutuhan perumahan demikian mendesak, per tahun 800.000 unit, kami jalankan secara paralel. Konsep dan pelaksanaan dilakukan bersamaan," menurut Khalawi Abdul Hamid, Dirjen Penyediaan Perumahan Kementerian Pekerjaan Umum

dan Perumahan Rakyat (PUPR) pada artikel Kompas.com, Kamis (13/12/2018) dengan judul "TOD, Solusi atau Masalah?", (kompas.com,2018).



Gambar 4. 3 Gambaran Wilayah Studi Saat Peneliti Observasi

Sumber : Peneliti, 2023

Peneliti melihat, berdasarkan data di lapangan dan gambar di atas, penerapan dalam perencanaan sebuah apartemen secara eksisting berbeda dengan konsep perencanaan awal tersebut, hal ini menjadi suatu yang kurang efektif terjadi pada apartemen Y. oleh karena itulah penelitian ini akan menjabarkan apa saja prinsip TOD yang diterapkan oleh apartemen Y, lalu melihat bagaimana dampak pengembangan TOD pada kawasan Apartemen Y dengan mengidentifikasi prinsip-prinsip TOD yang telah terimplementasi pada kawasan ini, serta upaya yang dapat dilakukan untuk dapat mengimplementasikan rencana penerapan konsep TOD di kawasan apartemen Y.

#### 4.2. Analisis & Pembahasan Prinsip – Prinsip TOD Apartemen Y

Kawasan berkonsep *Transit Oriented Development* (TOD) saat ini menarik untuk diketahui prinsip-prinsip yang diterapkannya, dengan tujuan untuk menganalisa sebuah kawasan yang nantinya apakah berdampak pada penghuni apartemen melalui penataan massa bangunan ditempat tersebut. Berikut ialah 4 indikator prinsip TOD yang menarik untuk dikaji.



#### 4.2.1. Angkutan Umum / Transit

Angkutan umum / transit pada TOD di apartemen Y ini telah menempatkan pembangunan yang dekat dengan angkutan umum massal khususnya ialah Stasiun Cisauk. Adapun hasil wawancara dengan narasumber marketing dari apartemen Y, IS, mengatakan bahwa *“Untuk konektivitas penghuni apartemen ke stasiun masih dalam perencanaan namun belum pasti kapan dikerjakannya, karena masih menunggu surat izin dari pihak stasiun dan negosiasi soal harga kepada pihak KAI. Lalu untuk mencapai stasiun, saat ini kami memfasilitasi penghuni memakai shuttle car yang sedia pada hari senin-jumat pukul 07.00 pagi s/d pukul 09.00 pagi dan dilanjutkan lagi pukul 17.00 sore s/d pukul 19.00 malam”*.



*Gambar 4. 4 Titik transit kawasan apartemen Y*

*Sumber : Peneliti, 2023*

Berdasarkan hasil survei, seluruh titik transit kawasan apartemen Y terdapat pada radius 0 - 650 m hingga transit angkutan umum, dengan rincian sebagai berikut :

a. Transit ojek online    b. *Shuttle car* apartemen

C. Transit Stasiun Cisauk



d. ojek pangkalan

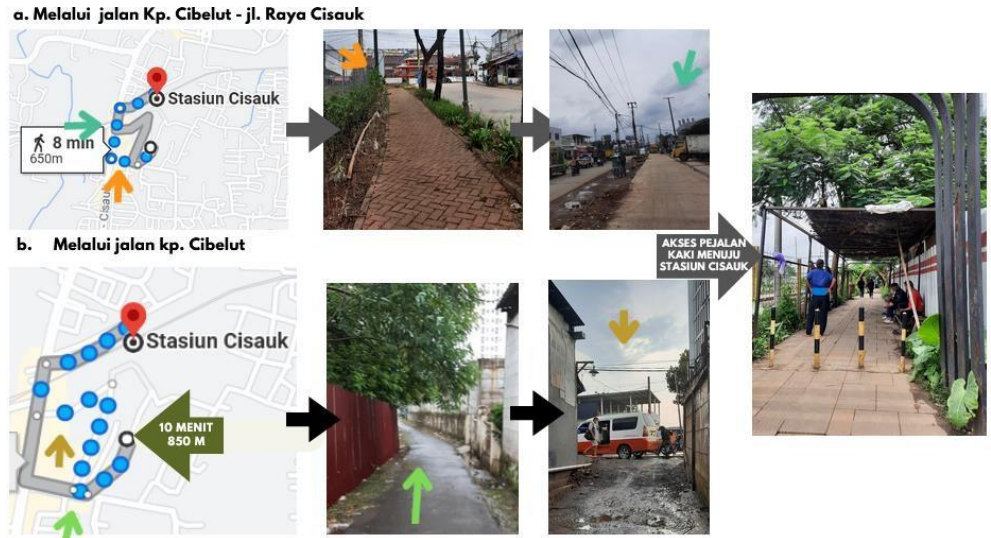
e. angkot (angkutan kota)



**Gambar 4.5 Drop off angkutan umum / transit**

Sumber : Peneliti, 2023

Gambar 4.5 diatas merupakan gambar drop off angkutan umum berupa transit ojek online, *shuttle car* apartemen dan berbasis rel yang berada pada kawasan apartemen. Berdasarkan observasi peneliti, lokasi tersebut masih dapat di tempuh dengan berjalan kaki dalam jarak 650 m (sekitar 8-10 menit) untuk dapat mencapai angkutan Kereta Api terdapat 2 pilihan dalam memilih berjalan kaki, berikut jalur pejalan kaki menuju Stasiun Cisauk. Hal ini sesuai dengan teori TOD Standard bahwasannya jarak titik transit harus kurang dari 1000 meter dari titik transi dan memiliki frekuensi pelayanan minimal 15 menit antara jam 7 pagi hingga jam 10 malam (ITDP, 2017).



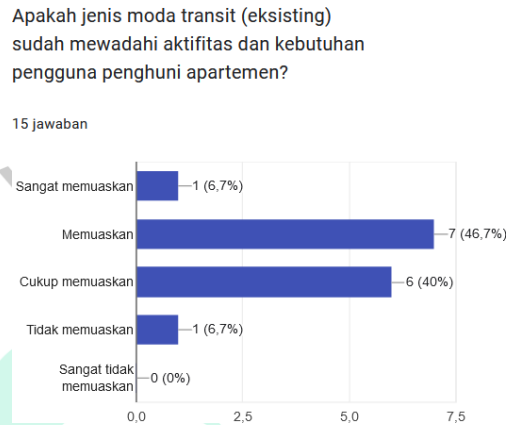
**Gambar 4. 6 Kondisi eksisting akses angkutan umum / transit**

*Sumber : Peneliti, 2023*

Melihat hal ini pada gambar 4.6 peneliti merasa kurang efektif, walaupun sudah sesuai pernyataan mengenai jarak angkutan umum dalam teori ITDP, 2017 yang menyatakan jarak berjalan kaki tidak lebih dari 1000 m atau idealnya ialah 500 m dan berdasarkan teori Peter Calthorpe, 1993 bahwa yang mencakup area TOD dalam jarak 800 meter dari pusat transit. Akan tetapi tampak berbeda konsep perencanaan di awal dengan yang terjadi saat ini, yang mana lokasi transit harus mudah di akses untuk pedestrian sedangkan kondisi transit tidak ada jalur khusus pejalan kaki bagi penghuni untuk mencapai ke Stasiun Cisauk. Penghuni justru diberi pilihan melalui jl. Raya Cisauk atau melalui jl. Kp. Cibulut. Artinya pejalan kaki penghuni apartemen masih menggunakan jalur umum dan rute yang sama dengan pengguna kendaraan umum lainnya, wajar saja bila penghuni kurang minat untuk memilih moda berjalan kaki untuk mencapai Stasiun Cisauk.

Pengalaman peneliti sebagai pejalan kaki dalam mencapai angkutan umum dari unit apartemen ini ialah, jika berjalan kaki menuju lokasi transit atau sebaliknya masih kurang nyaman, hal ini disebabkan oleh tidak adanya peneduh karena pejalan kaki khawatir apabila hujan atau terpaparnya sinar matahari ketika siang hari, dan jalur pejalan kaki

dengan penggunaan kendaraan umum lainnya ini masih satu jalur, yang dapat berdampak negatif apabila dalam keadaan sepi dan juga tidak adanya keamanan yang menjamin pejalan kaki untuk mencapai lokasi transit.

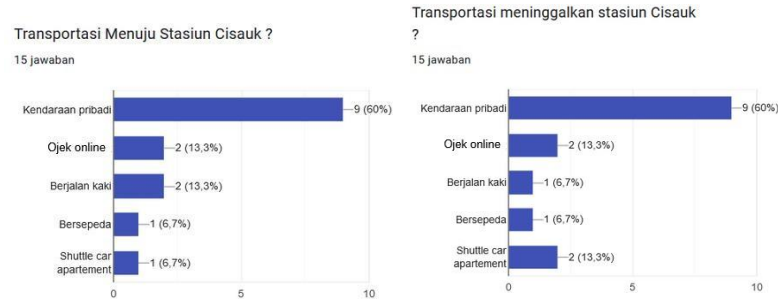


**Gambar 4. 7 Jawaban responden terkait transit (angkutan umum)**

Sumber : Peneliti, 2023

Berikut gambar 4.7 di atas, dari penilaian responden tentang memilih kepuasan terkait *transit* (angkutan umum), persentasenya tetap lebih dominan sudah memuaskan penghuni. Hal ini menjadi berdampak pada penghuni memilih hunian karena dekat dengan transportasi publik (berbasis rel), walaupun apartemen Y ini masih belum terhubung langsung dengan Stasiun dan tidak sepenuhnya penghuni berkegiatan dengan berjalan kaki untuk mencapai transportasi publik.

Adapun berdasarkan hasil dari penelitian yang bersumber pada salah satu penghuni mahasiswa, AN (2023) “*kalau saya butuh transportasi umum masih terbilang mudah, seperti jaraknya tidak jauh dari apartemen ini dengan Stasiun Cisauk, jadi ketika ada tugas keluar kota mudah, saya berangkat dari apartemen naik KAI Stasiun Cisauk sudah sampai Kota Jakarta*”.



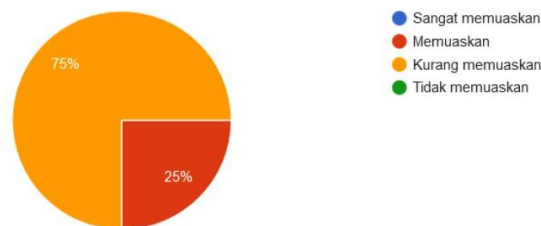
**Gambar 4. 8 : Responden penghuni menggunakan moda transportasi ke Stasiun Cisauk**

Sumber : Peneliti, 2023

Untuk mencapai ke Stasiun Cisauk, saat ini sayangnya masih banyaknya penghuni tidak berjalan kaki menuju stasiun dan juga di tempat yang lain, seperti pada gambar 4.8 di atas dan juga berdasarkan hasil observasi peneliti ialah bukan karena malas, akan tetapi memang belum terintegrasinya secara langsung apartemen Y dengan Stasiun Cisauk, sehingga penghuni apartemen tidak terdorong berjalan kaki karena sebagai pengguna jalan khususnya perempuan merasa kurang nyaman dan aman saat berjalan kaki.

apakah kenyamanan dan keamanan pejalan kaki dan pengguna sepeda menuju Stasiun Cisauk sudah baik?

15 jawaban



**Gambar 4. 9 Responden penghuni menggunakan moda pejalan kaki**

Sumber : Peneliti, 2023

Seperti pada gambar di atas, walaupun Stasiun Cisauk dapat ditempuh dengan berjalan kaki akan tetapi pengguna terasa kurangnya kenyamanan dalam penyediaan jalur pejalan kaki. Hal ini berdampak pada penerapan *transit* kawasan TOD terhadap penghuni apartemen Y di Cisauk ini tidak terlalu berpengaruh. Jika hal ini terus terjadi, maka



dampak yang terjadi terhadap penghuni apartemen Y tetap menggunakan kendaraan pribadi dan selalu bisa terus meningkat penggunaan kendaraan pribadi tersebut.

#### 4.2.2. Pembauran / Mix

*Mix* (pembauran) pada apartemen Y di Cisauk ini, dalam menggunakan fungsi ruang seperti tersedianya seluruh kebutuhan ruang di dalam 500 meter, penggunaan lahan campuran pada kawasan apartemen Y saat ini masih didominasi dengan ruang komersil seperti adanya (Alfamart, laundry, kantin, coffe shop, marketing gallery). Untuk area semi publik seperti fasilitas apartemen berupa kolam renang di tiap tower, ruang gym, serta area playground tidak dapat diakses untuk umum, hanya penghuni apartemen Y saja yang bisa mengaksesnya, berikut di lembar berikutnya adalah gambar-gambar sarana umum.

a. Kantin Lt 2 (*shopping arcade*)

b. mini market



d. coffe shop

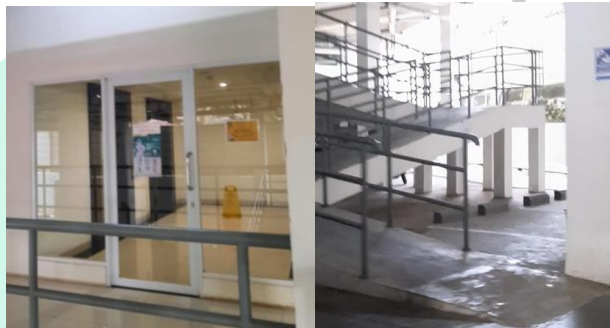
e. area komersil



**Gambar 4. 10 Gambar Sarana Umum Apartemen Y**

*Sumber : Peneliti, 2023*

Berdasarkan hasil pada observasi, konsep *mix* di ruang-ruang tersebut masih dapat dijangkau dengan berjalan kaki dimana penghuni tersebut tinggal, hanya turun ke lantai 1 / 2 menggunakan lift atau tangga sudah bertemu dengan ruang komersil, ruang publik dan ruang semi publik tersebut. Tersedianya sarana yang berada pada jarak berjalan kaki yang dekat dari penghuni dan ruang publik yang aktif. Hal ini seperti dalam penerapan teori *mix* pada ITDP, 2017 bahwa penggunaan akses menuju pelayanan lokal dalam jangkauan berjalan kaki dalam jarak kurang dari 1000m. Berikut gambar lift dan ramp penghuni Apartemen Y di bawah ini.



*Gambar 4. 11 Akses Lift dan ramp penghuni*

*Sumber : peneliti, 2023*

Untuk area semi publik seperti fasilitas khusus penghuni apartemen berupa kolam renang di tiap tower, ruang gym, serta area playground tidak dapat diakses untuk umum. Jadi hanya penghuni apartemen saja yang bisa mengaksesnya, akan tetapi akses untuk mencapai fasilitas tersebut masih dapat dengan berjalan kaki. seperti pada teori ITDP, 2017 menyatakan, akses gedung yang berlokasi dalam jangkauan berjalan kaki sejauh 500 meter dari taman atau tempat bermain. Berikut foto-foto fasilitas di bawah ini.

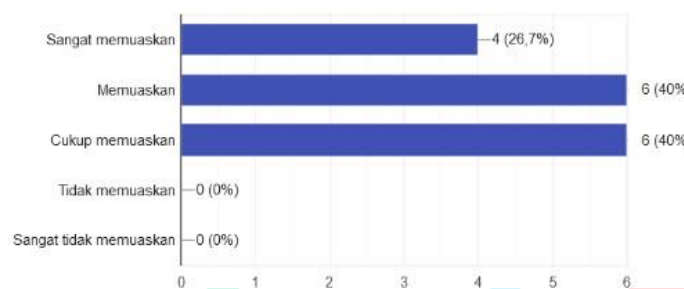


**Gambar 4. 12: Ruang semi publik**

Sumber : website Boking.com, 2023

Apakah konektivitas ruang publik dan semi publik pada apartemen sudah tersedia dengan baik

15 jawaban



**Gambar 4. 13 Jawaban responden terkait mix (pembauran)**

Sumber : Peneliti, 2023

Berdasarkan hasil kuesioner responden pada gambar di atas, hasil tersebut menjawab akses pelayanan lokal dari penghuni apartemen Y di Cisauk. Hal ini sudah cukup memuaskan dalam menerapkan penggunaan lahan dan akses menuju pelayanan lokal juga taman/termpat bermain. Akan tetapi area-area tersebut lebih didominasi oleh ruang komersial yang mana, dapat berdampak akan selalu aktif ruang tersebut tanpa terikat waktu jam sibuk, seperti yang dijelaskan oleh Peter Calthorpe, dalam kriteria TOD khususnya yang menjelaskan tentang karakteristik TOD area komersial.

Adapun demografi dan tingkat pendapatan yang beragam tidak terdapat pada kawasan Apartemen Y, seperti menyediakan perumahan yang terjangkau dalam mendorong campuran aktivitas dan penggunaan yang seimbang dan berkelanjutan. Sedangkan dalam penerapan hunian berkonsep TOD di Indonesia, yang bersumber di dalam buku HUNIAN BERBASIS TRANSIT (TOD): Tantangan dan Potensinya, menurut UU No. 20 Tahun 2011 tentang Rumah Susun, mengutip "Jika dihubungkan dengan aturan Hunian Berimbang, maka minimal 20% dari luas lantai hunian vertikal yang dibangun pada sekitar hub transportasi, wajib dialokasikan untuk kelompok masyarakat berpenghasilan rendah". Hal ini terdapat perbedaan pada hunian apartemen Y dalam penerapan hunian berkonsep TOD di Indonesia.

Secara langsung jika seseorang ingin memiliki salah satu unit di apartemen Y ini, terdapat batasan dan kriteria yang berlaku. Berikut hasil wawancara dari salah satu marketing, "*Untuk MBR tidak bisa, jadi ada minimal salary. Untuk tipe studio salary minimal 8jt dan untuk 2 bed room minimal salary 12 jt*". Jadi untuk memiliki unit ini seperti para pekerja yang berpenghasilan diberi batasan minimal dan harus lolos cek di bank untuk dapat memiliki 1 unit ini. Dengan hal ini, penyediaan hunian bagi kelompok masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) yang mana harus menyediakan minimal 20% di luas lantai vertikal tidak terimplementasi di apartemen ini.

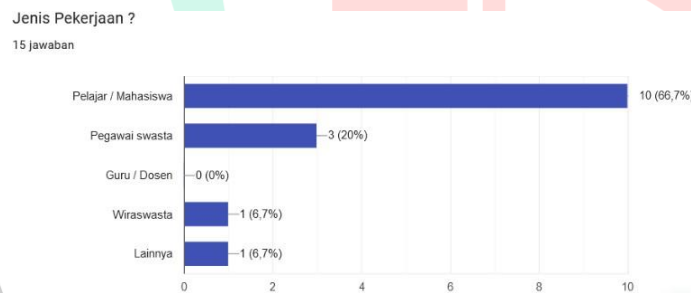
Walaupun sudah terolahnya prinsip mix pada akses menuju pelayanan lokal dan akses taman bermain di kawasan apartemen Y. Namun untuk penyediaan hunian yang terjangkau masih belum terimplementasi. Adapun dampak TOD tidak terlihat terkait prinsip *mix* terhadap penghuni apartemen ini, akan tetapi terdapat pengaruh yang dimana pemilik hunian ini berpotensi hanya orang-orang tertentu saja yang dapat memiliki hunian ini dan bertambah pula banyaknya orang yang membeli hunian ini hanya untuk investasi pada apartemen Y ini,



karena yang memiliki unit ini tidak adanya khusus MBR terhadap penghuni sehingga menambah masalah sosial yang tidak berkesinambungan antara konsep TOD dengan penghuni Apartemen Y.

#### 4.2.3. Memadatkan / *Densify*

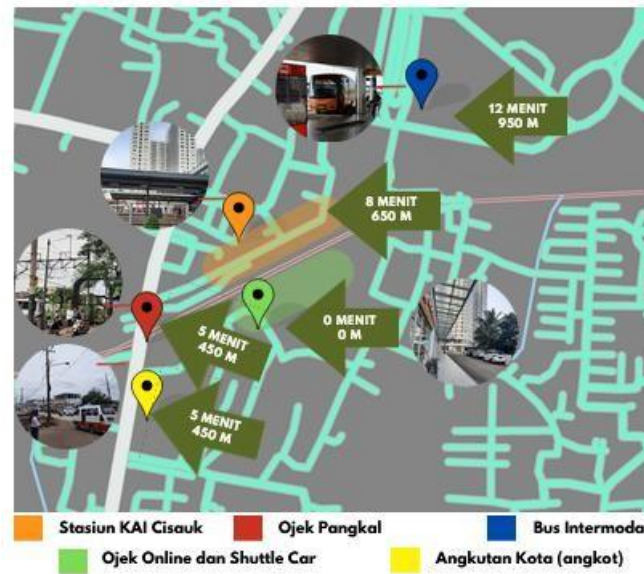
kepadatan permukiman ini digambarkan dengan memberikan kondisi kepadatan bangunan pada kawasan penelitian dan menyesuaikan penghuni untuk menggunakan angkutan umum. Adapun hasil observasi melalui wawancara dengan salah seorang marketing, hadirnya hunian Apartemen Y di Cisauk ini “*dapat menampung sekitar 750 unit yakni, masing-masing lantai 66 unit untuk tower X dan Tower Z dengan jumlah 1175 Unit, jadi total keseluruhan ada 1.925 unit*”. Namun untuk kapasitas parkir bagi penghuni, “*kita menerapkan rasio parkir 1:5*” hasil dari wawancara yang diucapkan kepada seorang marketing Apartemen Y.



Gambar 4. 14 identitas penghuni apartemen Y

Sumber : Peneliti, 2023

Dapat dilihat gambar di atas, merupakan hasil responden sebagai identitas penghuni apartemen Y, hasilnya jumlah mahasiswa yang lebih dominan dibandingkan pekerja. Identitas jenis pekerjaan menjadi tolak ukur penghuni dalam memilih tempat tinggalnya untuk menuju lokasi yang akan dicapai, salah satu wawancara dengan seorang marketing berpendapat “*Rata-rata pembeli unit disini pekerja, yang kerjanya di tanah abang & sudirman. Ada juga disini yang rata-rata sewa, dianya mahasiswa, pekerja di karyawan aeon, dan jika ada acara di ICE BSD*”.



Gambar 4. 15 Arah Sirkulasi dan waktu mencapai angkutan umum penghuni

Sumber : Peneliti, 2023

Dapat dilihat pada gambar diatas, kepadatan permukiman pada Apartemen Y berada dalam jangkauan 650 m stasiun. seperti dalam sasaran teori ITDP, 2017 terkait indikator kepadatan permukiman bahwa, proyek berada dalam jarak antara 500 m dan 1000 m dari stasiun. Adapun persamaan dari teori Peter Calthorpe, 1993 menyatakan, area permukiman ini terletak pada jarak berjalan kaki ke area komersial dan pemberhentian transportasi, yang mencakup area TOD dalam jarak 800 meter dari pusat transit. Akan tetapi, jika melihat berdasarkan indikator dari *transit*, bahwasannya rata-rata penghuni lebih dominan memilih kendaraan pribadi, akan tetapi pembangunan di kawasan apartemen Y ini mewadahi penghuni untuk memilih moda transportasi yang dapat memenuhi aktivitas dan kebutuhan. Berikut hasil wawancara dengan seorang marketing, “*untuk ke Stasiun Cisauk beberapa orang memakai shuttle car, jika ingin ke tempat area publik yang lain bisa naik ojol, mobil atau motor sendiri*”.



**Gambar 4.16 Lahan kosong yang berpotensi akan dibangun kembali apartemen**

Sumber : Peneliti, 2023

Pada gambar di atas, peneliti melihat terdapat lahan kosong yang berpotensi dibangun kembali apartemen. Potensi pembangunan guna lahan yang bercampur dengan kawasan apartemen Y ini, dapat menambahkan kepadatan permukiman di kawasan Apartemen Y yang terjangkau dengan transportasi massal.

Dampak *density* terhadap penghuni apartemen, berdasarkan pernyataan di atas dalam penerapan prinsip TOD terkait kepadatan, apartemen Y berdampak untuk memanfaatkan penggunaan lahan sekitar dan masih dapat berkembang seiring waktu. Di sisi lain, dampak *densify* ini juga menjawab kebutuhan kekurangan hunian di Jakarta yang masih relatif tinggi (backlog) yang mana kebutuhan backlog tertinggi terdapat di Jakarta Timur dan Jakarta Selatan sebesar lebih dari 85.000 unit, bersumber dari Kajian RP3KP Prov. DKI Jakarta 2016. Kondisi ini berdampak akan adanya pembangunan kembali hunian vertikal di kawasan apartemen Y yang menjadi tingginya kepadatan hunian di kawasan apartemen Y. Kekurangannya apabila perkembangan kawasan Apartemen Y belum terintegrasi secara langsung dengan Stasiun Cisauk, dampak penghuni apartemen ini mengakibatkan masih ketergantungan pada kendaraan pribadi yang mana menambahkan suatu masalah terkait kemacetan kota.

#### 4.2.4. Merapatkan / Compact

Compact bersasar pada pembangunan yang terjadi di dalam area perkotaan yang sudah ada. Setelah peneliti melakukan observasi, Apartemen Y di Cisauk dalam area perkotaan dan sudah terdapat bangunan yang sudah ada. Tepatnya di tiga sisi dari bagian Apartemen yang berdekatan dengan pusat titik area utara Stasiun Cisauk, pada di sisi selatan berdampingan dengan hunian vertikal yaitu apartemen Y. Walaupun masih belum terhubung langsung ke stasiun akan tetapi jarak untuk sampai di stasiun masih terjangkau yaitu 650 m dengan berjalan kaki.



Gambar 4.17 : Sisi bangunan Apartemen Y yang telah terbangun

Sumber : Peneliti, 2023

Dari hasil survei pustaka pada gambar 4.2.7 di atas, peneliti melihat di beberapa tempat kawasan Apartemen Y di Cisauk sudah ada yang terbangun. Diantara bangunan yang sudah ada dan berdampingan ialah bangunan KAI Cisauk (utara apartemen), permukiman penduduk (barat apartemen), dan retail (selatan apartemen). Dalam teori ITDP, 2017 menyatakan 3 sisi berdampingan dengan sisi area yang telah terbangun, hasil daripada teori ini masih sama seperti implementasi yang diterapkan pada Apartemen Y di Cisauk yaitu dapat dikatakan rapat, pembangunan wilayah dengan jarak kebutuhan perjalanan yang pendek.





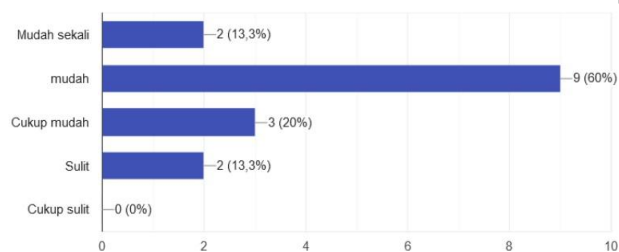
**Gambar 4. 18 Mapping perjalanan menuju angkutan umum**

Sumber : Peneliti, 2023

Dapat dilihat dari gambar di atas ialah, mapping kawasan Cisauk yang terdapat beberapa angkutan umum di dalamnya sesuai dengan cakupan radius 1 km, pilihan-pilihan ini untuk memenuhi kebutuhan penghuni apartemen Y di Cisauk. Jalur pejalan kaki yang digunakan menuju pilihan angkutan masih sama dengan jalur kendaraan umum. Walaupun angkutan umum ini sudah seperti teori ITDP, 2017 bahwa dalam pelayanan sudah 20 menit atau kurang dan beroperasi sudah dari jam 7 pagi hingga 10 malam. Namun penghuni masih lebih dominan dalam penggunaan kendaraan pribadi.

Kemudahan Menjangkau lokasi stasiun Cisauk?

15 jawaban



**Gambar 4. 19 Kemudahan Menjangkau Stasiun Cisauk (Lebih Dominan Mudah)**

Sumber : Peneliti, 2023

Dapat dilihat gambar di atas dari 15 penilaian responden tentang memilih apartemen di Cisauk, persentasenya 58,3% lebih dominan memilih hunian dekat Stasiun Cisauk. Seperti data dari hasil wawancara dengan seorang marketing, “salah satunya yang membuat prefer apartemen ini yang pertama dekat sama stasiun, yang kedua kita ada shuttle car untuk memudahkan customer antar dan jemput ke stasiun, jamnya itu dari jam 07.00 s/d 09.00 pagi, dan 17.00 s/d 19.00. Yang intinya di apartemen Y ini mengutamakan pelayanan 1 x 24 jam”.

Dengan adanya hunian di atas stasiun, hal ini jadi berdampak pada prioritas penghuni memilih hunian terutama karena dekat dengan transportasi publik (berbasis rel), dekat dengan area komersil, dan juga dekat dengan kampus. Akan tetapi *compact* dalam penghuni apartemen ini berdampak tidak terlalu berpengaruh prinsip *compact* tersebut, karena orientasi mereka tetap menggunakan kendaraan pribadi. Walaupun kawasan berkepadatan tinggi namun jangkauan tersebut juga belum terintegrasi dari titik moda transportasi massal, jadi dampak yang terlihat di kawasan di sekitar apartemen ini hanya terus bertumbuh atau bertambahnya aktivitas masyarakat yang baru, dan adanya juga aktivitas kegiatan ekonomi di sekitar area apartemen hingga stasiun Cisauk.

Tabel 4. 1 Kesesuaian Data Penelitian Menurut ITDP, 2017

Indikator	Variabel	Parameter	Hasil Observasi	Kesesuaian
1. Transit (Transportasi Umum).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokasi fasilitas transit</li> <li>• Waktu/ jarak perjalanan moda</li> <li>Jadwal keberangkatan moda.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- jarak berjalan kaki menuju Stasiun Cisauk &lt; 1000 meter atau 10 menit</li> <li>- Tersedianya stasiun yang mudah diakses dan frekuensi pelayanan/15 menit dan beroperasi jam 7-10 .</li> </ul>	Adanya Stasiun Cisauk pada jarak 650 meter dari Apartemen Y terdapat adanya angkutan umum berupa angkot (angkutan kota) dengan jarak 350 m dari titik transit. Jam beroperasi 04:05 pagi hingga 00:22 malam. Dan untuk angkot lebih dari 7-10 malam.	Sesuai

<p>2. <i>Mix</i> / pembauran (Pencampuran Tata Guna Lahan yang Seimbang Antar Kegiatan).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penggunaan lahan penghuni.</li> <li>• Penggunaan lahan non penghuni (kantor, fasilitas umum, pasar dll).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tersedianya hunian yang terjangkau bagi MBR 20%</li> <li>- Tersedia akses menuju pelayanan transit dengan jarak 500 – 1000 meter.</li> <li>- Tersedia akses ke taman dan tempat bermain terdekat dengan jarak &lt; 500 meter.</li> </ul>	<p>tidak terdapat hunian khusus MBR, namun dari pelayanan transit sudah mencukupi dengan jarak 500-1000 meter dan untuk taman hanya turun lift atau tangga sudah sampai pada taman dengan jarak kurang dari 500m.</p>	<p>Tidak sesuai</p>
<p>3. <i>Density</i> (Kepadatan Penggunaan Lahan)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kepadatan ruang dan kapasitas angkutan umum.</li> <li>• Kepadatan penghuni bangunan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pekerjaan yang mendukung penggunaan angkutan umum, pelayanan lokal dan aktivitas ruang publik.</li> <li>- Minimum 140 unit/ha</li> </ul>	<p>Para penghuni masih dominan menggunakan kendaraan pribadi dan penghuni apartemen juga didominasi oleh mahasiswa yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dalam mencapai kampusnya. Apartemen tersebut memiliki 2 tower dengan jumlah 1175 unit dan masih dapat bertambah jumlah unit tersebut karena adanya lahan kosong di kawasan apartemen Y.</p>	<p>Tidak sesuai</p>
<p>4. <i>Compact</i> (merapatkan)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Membangun kawasan apartemen Cisauk.</li> <li>• Jarak kebutuhan perjalanan yang dekat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adanya 3-dari 4 wilayah yang telah terbangun yang berbatasan dengan site</li> <li>- Tersedia sistem transit berkualitas tinggi berjarak 10 meter / 650 m dari pintu bangunan apartemen dengan pilihan moda transportasi yang beragam.</li> </ul>	<p>Pada sisi utara Apartemen Y, terdapat bangunan berupa Stasiun Cisauk, barat permukiman serta retail, dan selatan ialah permukiman yang masing-masing berbatasan dengan Apartemen Y.</p>	<p>Sesuai</p>