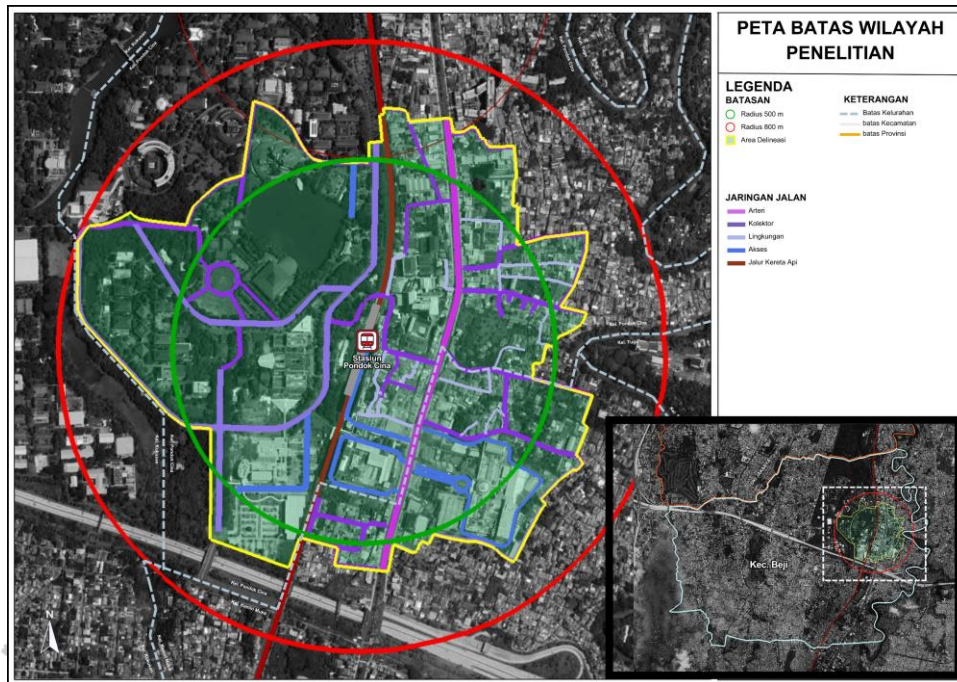


BAB IV PEMBAHASAN PENELITIAN

4.1 Deskripsi Objek Penelitian

Kawasan penelitian berlokasi di Kawasan Stasiun Pondok Cina yang berada di dalam kelurahan Pondok Cina dan kelurahan Kemiri muka, Kecamatan Beji, Kota Depok, Jawa Barat. Lokasi tersebut berada pada daerah penyangga DKI Jakarta dan menjadi kawasan dengan TOD yang dilakukan pemerintah berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi Tahun 2018 hingga 2029. Kebijakan tersebut juga menyatakan bahwa akses angkutan umum dengan berjalan kaki tidak boleh melebihi 500 m, sarana utama pada transportasi perkotaan harus menyediakan fasilitas pejalan kaki dan parkir *park and ride*, dan jarak antar moda transportasi harus 500 meter. Sementara itu ITDP merekomendasikan jarak optimal cakupan Transit Oriented Development adalah 500 m hingga 1 km dari jarak berjalan kaki atau 10 - 20 menit waktu tempuh dalam berjalan kaki dengan kecepatan 3 Km/jam.

Oleh karena itu, Penelitian dilakukan meliputi kawasan dengan lingkup radius 500 meter inti dari Stasiun Pondok Cina dengan deliniasi penelitian dari radius 800 m. Dalam penelitian ini objek penelitian memiliki luas 1.114.970 m² yang sudah terdeliniasi. Yang dapat dilihat dari gambar peta hasil digitasi penulis berikut:



Gambar 4. 1 Peta Batas Wilayah Penelitian
(Sumber: Olahan Penulis)

Batas delineasi berupa jalan yang berada diantara radius 500 m dan 800 m area *buffer* untuk mengetahui Batasan-batasan fisik pada wilayah penelitian. Area penelitian memiliki karakteristik tipe yang beragam yakni kawasan ini berada pada kawasan kampus UI yang merupakan pusat pendidikan, area pusat perdagangan Margonda raya, serta area pemukiman padat penduduk atau perkampungan kota pada kawasan.

4.2 Analisis Data Observasi

Analisis Pengumpulan data penelitian ini dilakukan dengan cara observasi dan pemetaan pada kawasan dan mengumpulkan data sekunder mengenai kawasan stasiun Pondok Cina ini. Analisis dilakukan untuk mengetahui hasil dari 2 variabel pada penelitian ini yaitu *TOD standard 3.0* dan *level of mix use*.

4.2.1 TOD Standard 3.0

Dalam menganalisis variabel ini seperti yang telah di jelaskan pada bab-bab sebelumnya yakni melakukan skoring berdasarkan acuan dari teori *TOD standard 3.0* yang punya 8 prinsip untuk dianalisis yakni prinsip *walk, cycling,*

connect, transit, mix, densify, compact dan *shift* yang didalam prinsip tersebut terdapat beberapa komponen penilaian yang perlu diidentifikasi serta dianalisis.

4.2.1.1 Berjalan kaki (Walk)

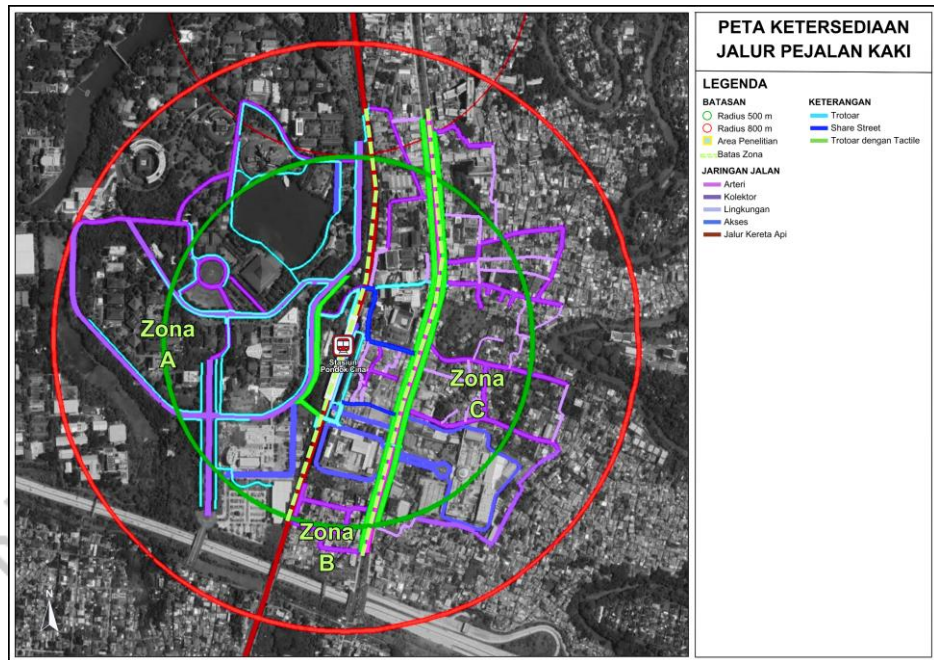
Menciptakan lingkungan yang dapat mendukung aktivitas berjalan kaki dengan infrastruktur pejalan kaki yang aman, lengkap dan mudah diakses oleh semua, aktif dan ramai dan suhu di *pedestrian* yang terjaga. Terdapat 5 komponen penilaian pada walk yaitu:

a) Fasilitas Pejalan Kaki

Panjang jalan yang memiliki fasilitas pejalan kaki yang aman komplet dan universal. Jalur pejalan kaki yang baik dan memenuhi standar menurut *TOD Standard 3.0* antara lain:

- (a) Dirancang supaya memudahkan pejalan kaki dalam mengakses semua gedung dan bangunan di bagian depan blok,
- (b) Bebas hambatan dan dapat digunakan oleh orang dengan disabilitas, termasuk pengguna kursi roda dan orang dengan gangguan penglihatan, sesuai dengan peraturan lokal atau standar internasional,
- (c) Diterangi dengan cukup pada waktu malam hari untuk memastikan keamanan dan keselamatan bagi pejalan kaki.

Dari hasil analisis fasilitas pejalan kaki dari wilayah penelitian di dapati belum seluruh cakupan area di Kawasan terdapat fasilitas pejalan kaki. Pada kawasan Stasiun Pondok Cina ini identifikasi fasilitas pejalan kaki dapat di temui berupa trotoar dan juga jalur khusus pejalan kaki dan *shared road* yang digunakan *frequent* oleh pejalan kaki.



Gambar 4. 2 Peta sebaran Ketersediaan pejalan kaki
(Sumber: Olahan Peneliti)

Setelah melakukan observasi terhadap fasilitas pejalan kaki, ditemukan bahwa sebagian besar fasilitas tersebut terdapat di Zona A atau area kampus Universitas Indonesia. Namun, tidak semua segmen jalur pejalan kaki di area tersebut memenuhi kualifikasi sebagai jalur pejalan kaki yang lengkap. Hanya trotoar di dekat Stasiun Pondok Cina dan sebagian trotoar di seberang RIK UI yang memiliki fasilitas tactile pada trotoarnya. Selain itu, fasilitas pejalan kaki yang memenuhi kualifikasi juga ditemukan pada segmen trotoar di sepanjang Jalan Margonda Raya. Sebaliknya, tidak ditemukan fasilitas jalur pejalan kaki yang lengkap di kawasan ini.



Gambar 4.2. 1 Trotoar seberang RIK UI dan Trotoar Jl. Margonda Raya
(Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 4.2. 2 Trotoar pada area UI yang tidak terkualifikasi
(Sumber: dokumentasi pribadi)

No	Jalur Pedestrian	Panjang (m)	No	Jalur Pedestrian Yang lengkap	Panjang (m)
1	Zona A	4241,6	1	Zona A	107
2	Zona B	2697,8	2	Zona B	1200
3	Zona C	1705,4	3	Zona C	1099
TOTAL		8644,8	TOTAL		2406
Rasio					
(Total pedestrian yang lengkap / total jalur pedestrian) x 100%					27,83%

Tabel 4.1. 1 Rasio jalur pejalan kaki yang memadai
(Sumber: olahan pribadi)

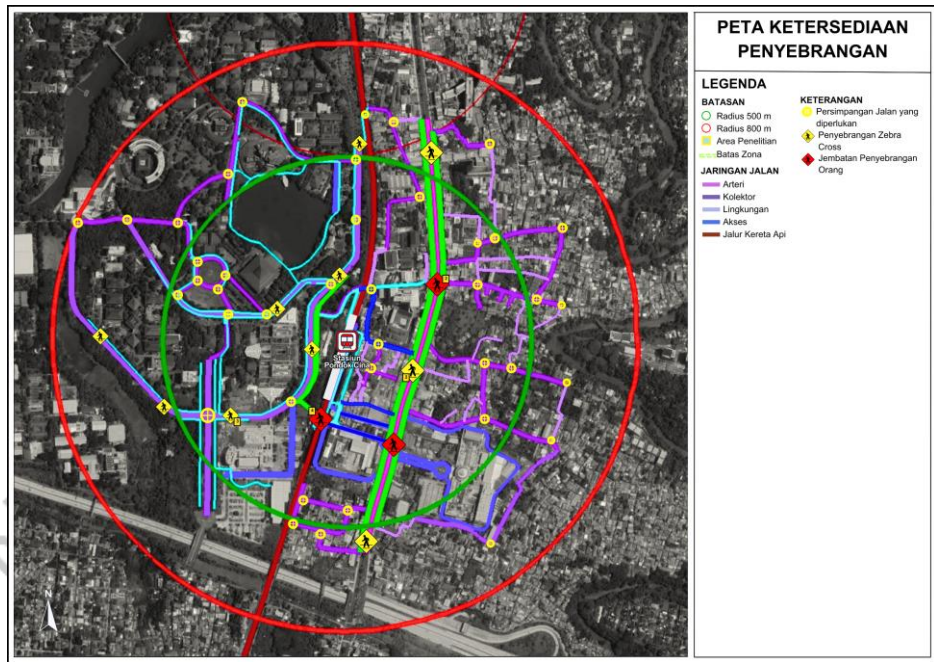
Berdasarkan hasil observasi dan digitasi pemetaan, hanya 27,83% dari total panjang jalur pejalan kaki di kawasan ini yang memenuhi kriteria sebagai jalur pejalan kaki yang aman dan lengkap sesuai dengan standar TOD 3.0 yang telah dijelaskan sebelumnya. Persentase ini masih berada di bawah batas minimal 80%. Oleh karena itu, kawasan ini tidak memperoleh poin untuk kriteria ketersediaan jalur pejalan kaki yang aman dan lengkap, dengan nilai yang diperoleh adalah 0 poin.

b) Persimpangan dan Penyeberangan

Merujuk pada TOD standard 3.0 Terkait persimpangan dan penyeberangan yang di maksud yakni kebutuhan fasilitas penyeberangan pada persimpangan jalan yang memiliki lalu lintas dengan kecepatan diatas 15 Km/jam. Selain itu pada jalan raya besar yang memiliki lalu lintas di perlukan jalur penyeberangan dengan interval minimal 200 m. Hasil observasi dan pemetaan ada beberapa penyeberangan di kawasan yaitu berupa *zebra cross* dan JPO (jembatan penyeberangan orang). Kualifikasi jalur penyeberangan yang aman dan mudah diakses menurut TOD Standard 3.0 harus memenuhi syarat sebagai berikut:

- Bebas hambatan bagi penyandang disabilitas sesuai aturan setempat atau standar internasional.
- Lebar minimal 2 meter dengan garis batas.
- Pulau penyeberangan tersedia jika melewati lebih dari dua jalur lalu lintas.
- Penerangan jalan memadai pada malam hari untuk keselamatan dan keamanan.

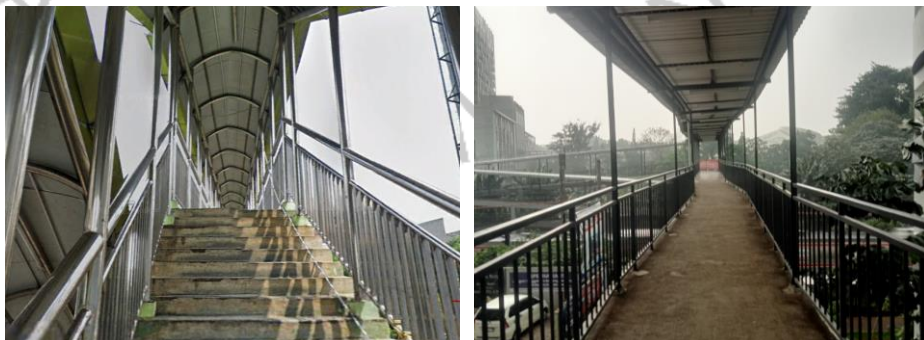
Dari hasil observasi, belum semua Penyeberangan terkualifikasi penyeberangan yang aman dan Komplet. Fasilitas penyeberangan melewati Jalan Margonda Raya dengan interval kurang lebih 200 meter yaitu berupa fasilitas JPO dan *zebra cross*. Namun fasilitas JPO belum terkualifikasi karena tidak menyediakan fasilitas universal seperti lift/ramp dan *tactile*.



Gambar 4. 3 Peta Ketersediaan Penyebrangan
(Sumber: Olahan Pribadi)



Gambar 4.3. 1 Zebra cross UI dan Zebracross Margonda Raya
(Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 4.3. 2 JPO Margonda Raya dan JPO Akses Mahata - UI - DETOS
(Sumber: dokumentasi pribadi)

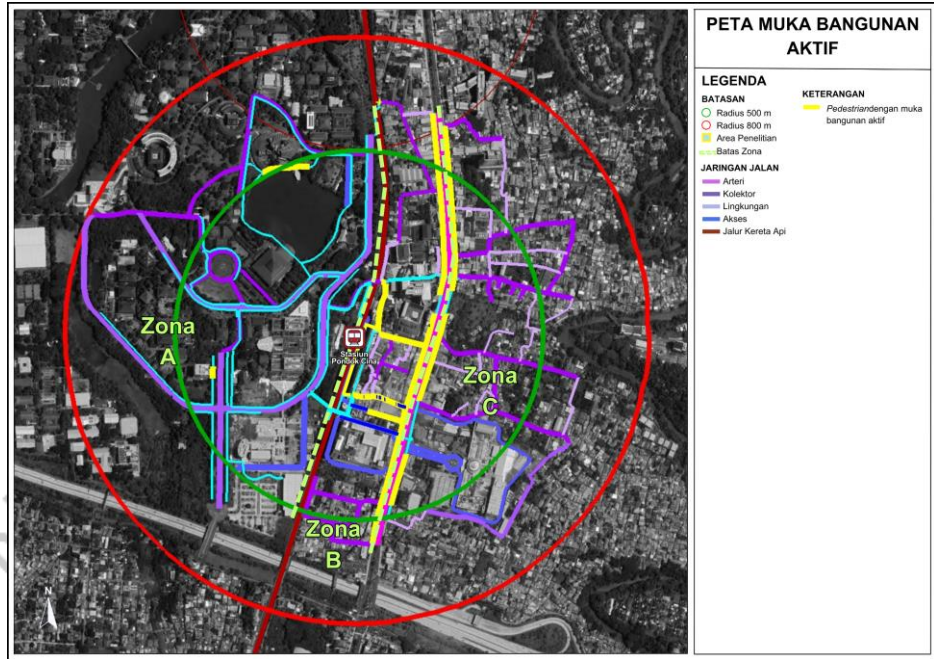
No	Persimpangan	Jumlah
1	Persimpangan yang perlu Fasilitas	38
2	penyebrangan yang sesuai	10
Rasio		
(Total penyebrangan yang sesuai / Total persimpangan yang perlu Fasilitas) x 100%		26,32%

Tabel 4.1. 2 Rasio penyebrangan yang aman
(Sumber: olahan pribadi)

Hasil analisis menunjukkan bahwa dari total 38 penyeberangan yang diperlukan di kawasan tersebut, hanya 10 penyeberangan yang memenuhi kriteria sebagai penyeberangan yang aman dan sesuai. Ini menghasilkan persentase sebesar 26,32%, yang jauh di bawah batas minimal 80% yang diperlukan untuk memenuhi standar penyeberangan yang sesuai. Oleh karena itu, kawasan ini tidak memperoleh poin, dengan nilai yang diperoleh adalah 0.

c) Muka Bangunan yang aktif

Muka bangunan aktif merupakan jumlah bagian jalur pejalan kaki yang berbatasan dengan muka bangunan. Muka bangunan yang aktif secara visual adalah bagian depan bangunan yang bisa dilihat dari jalur pejalan kaki, dengan jendela dan material transparan maksimal 2,5 meter di atas tanah termasuk jendela bangunan yang dapat dipandangan pejalan kaki dan ruang terbuka seperti taman atau teras yang mudah diakses. Untuk garasi, jalur kendaraan, lahan kosong dan gang buntu tidak termasuk (ITDP, 2017) .



Gambar 4. 4 Peta Muka Bangunan Aktif
(Sumber: Olahan Pribadi)



Gambar 4.4. 1 muka bangunan aktif berupa pedagang di jl. stasiun Pondok Cina dan Pertokoan di Trotoar Margonda Raya (Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 4.4. 2 Muka bangunan tidak aktif di akses JPO Mahata
(Sumber: dokumentasi pribadi)

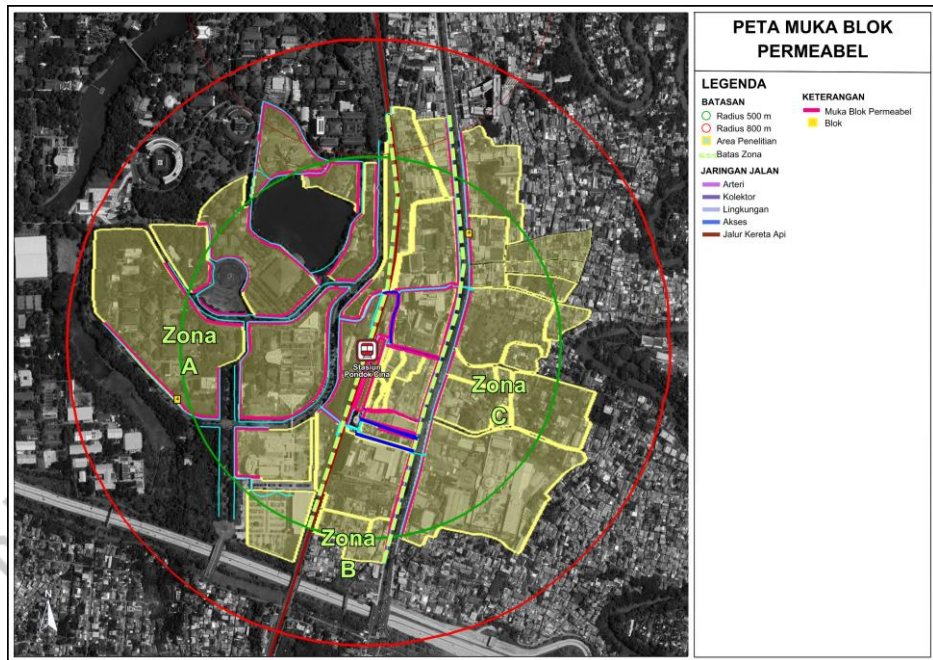
No	Pedestrian dengan muka bangunan aktif	Jumlah
1	Zona A	32
2	Zona B	1957,1
3	Zona C	843
TOTAL		2832,1
Panjang jalur pedestrian		8644,8
Rasio		
(Total muka bangunan aktif / total jalur pedestrian) x 100%		32,76%

Tabel 4.1. 3 Rasio Muka bangunan aktif
(Sumber: olahan pribadi)

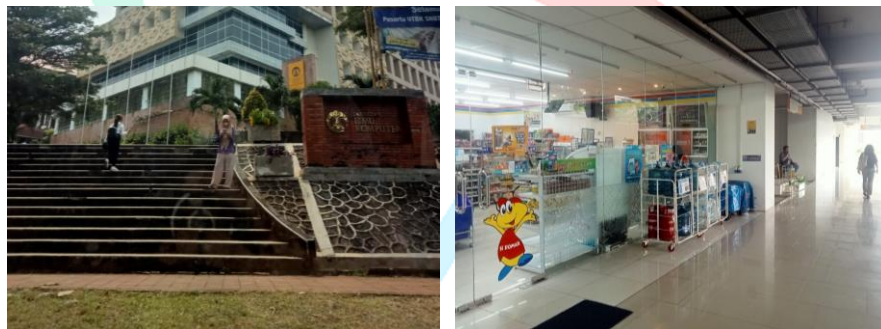
Observasi dan digitasi pemetaan menunjukkan bahwa panjang muka bangunan yang aktif, yang sejajar dengan jalur pejalan kaki di kawasan ini, masih belum maksimal. Identifikasi menunjukkan bahwa muka bangunan yang aktif banyak terdapat di sepanjang jalur trotoar Margonda Raya dan Jalan Stasiun Pondok Cina. Namun, hasil perhitungan menunjukkan bahwa panjang muka bangunan aktif hanya mencapai 32,76% dari total jalur pejalan kaki di kawasan, yang masih di bawah kriteria minimal TOD Standard. Oleh karena itu, poin yang diperoleh untuk kriteria ini adalah 0.

d) Muka Blok yang permeabel

Muka blok permeabel yang dimaksud disini adalah muka blok/bangunan yang dapat di tembus oleh pejalan kaki. Untuk mengidentifikasi muka blok yang permeabel pada TOD Standard 3.0 dijelaskan dapat diidentifikasi berupa Panjang luas blok yang berdekatan dengan trotoar dan jumlah pintu masuk pejalan kaki pada blok tersebut. Jalan masuk yang terqualifikasi dapat berupa pintu masuk toko, lobi gedung, pintu layanan aktif, lorong pejalan kaki, gerbang taman, dan akses taman/plaza. tidak termasuk jalan darurat, gudang, garasi, akses kendaraan, lahan kosong, atau taman yang tidak masuk perhitungan (ITDP, 2017).



Gambar 4. 5 Peta Muka Blok Permeabel
(Sumber: Olahan Pribadi)



Gambar 4.5. 1 Entrance FIKOM UI dan entrance retail Mahata Margonda
(Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 4.5. 2 warung pada gang tembusan Mahata dan pertokoan Margonda Raya
(Sumber: dokumentasi pribadi)

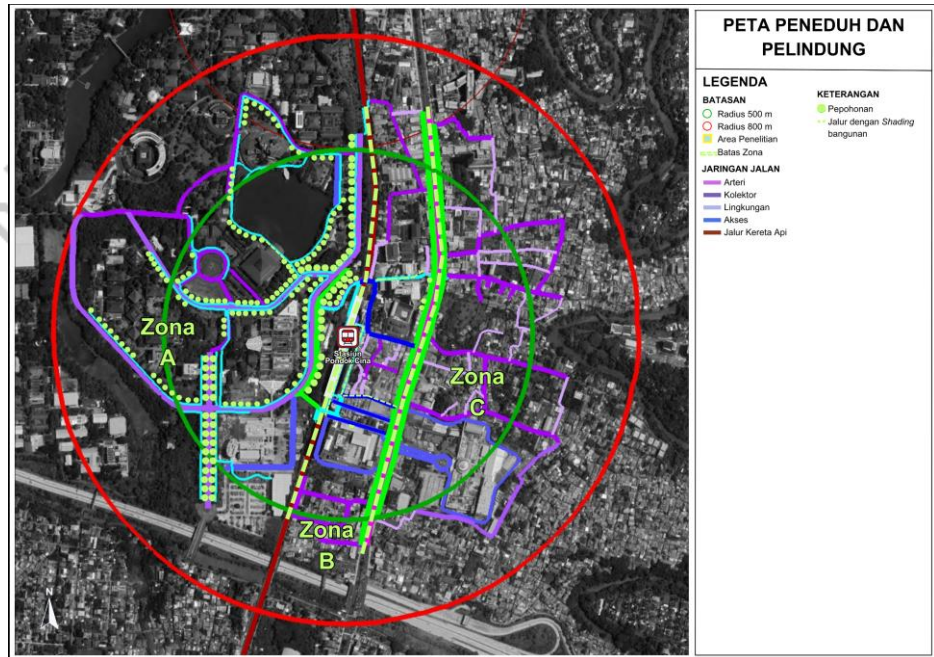
No.	Blok	Panjang Aktif (m)	Entrance
1	Mahata	429	12
2	St. Pocin	914	38
3	Gg. Rotbak	276	3
4	Gg. Rotbak 2	142	3
5	Akses Mahata	132	8
6	Pedestrian Margonda Raya Barat	743,7	58
7	Gunadharma	616	31
8	Gunadharma 2	490	44
9	Pedestrian Margonda Raya Timur	1053,3	67
10	Jl. stasiun Pocin 1	37	3
11	Jl. stasiun Pocin 2	55,8	12
12	Jl. stasiun Pocin 3	46	13
13	Perpus UI 1	432	2
14	Perpus UI 2	227	4
15	RSUI	276	2
16	FIK	1089	4
17	FKOM	540	3
18	FKOM 2	289	1
19	Balairung	505	3
20	Rektor UI	293	2
21	Gr. Seni	191	1
22	Gr. Seni - Masjid	1103	2
23	Masjid UI	294	3
24	St. Pocin	278	0
25	Bund. Rektor 1	141	0
26	Bund. Rektor 2	110	1
TOTAL		10702,8	320
Jumlah entrance / (Panjang blok berbatasan / 100m)		2,989871809	

Tabel 4.1. 4 Perhitungan entrance pada blok
(Sumber: olahan pribadi)

Hasil observasi dan digitasi pemetaan menunjukkan bahwa blok-blok yang permeabel ditemukan di beberapa segmen jalur pejalan kaki, seperti di sepanjang trotoar Jalan Margonda Raya yang memiliki banyak pertokoan. Perhitungan menunjukkan bahwa rata-rata jumlah pintu masuk per blok adalah 2,98. Nilai ini masih di bawah ambang minimal 3, sehingga tidak memperoleh poin.

e) Peneduhan

Segmen Jalur pejalan kaki yang menyediakan peneduhan bagi pejalan kaki. Peneduhan dapat berupa pepohonan, kanopi, maupun bayangan (shading) bangunan. Pada kawasan stasiun Pondok Cina ini Segmen jalur pejalan kaki yang menyediakan peneduhan yang cukup dapat di lihat dari gambar peta dan tabel berikut:



Gambar 4. 6 Peta Peneduh dan Pelindung
(Sumber: Olahan Pribadi)



Gambar 4.6. 1 Peneduhan pada Trotoar Margonda raya dan pedestrian Gunadharma
(Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 4.6. 2 Peneduhan pada trotoar kampus area UI dan Jl. Stasiun Pondok Cina
(Sumber: dokumentasi pribadi)

No	Segmen jalan Pedestrian	Peneduh	Jenis
1	Trotoar Margonda raya sisi barat	Kurang Tercukupi	-
2	Trotoar Margonda raya sisi Timur	Kurang Tercukupi	-
3	Jl. Stasiun Pondok Cina	Kurang Tercukupi	-
4	Gg. Rotbak	Tercukupi	Shading bangunan
5	Akses Mahata margonda	Kurang Tercukupi	-
6	Mahata Margonda	Tercukupi	Shading bangunan
7	Gunadharna	Tercukupi	Shading bangunan
8	Jl. Prof Mr. Djokosoetono	Tercukupi	Pepohonan
9	Jl. Prof Dr. Mahar Marjono	Tercukupi	Pepohonan
10	Jl. Prof Dr. Sujudi	Tercukupi	Pepohonan
11	Bundaran rektor UI	Tercukupi	Pepohonan
12	Jalur Danau Kenanga	Tercukupi	Pepohonan
Total Segmen			12
Tercukupi			8
rasio			66,67%

Tabel 4. 1 ketersediaan peneduh pada segmen jalan
(Sumber: Olahan Pribadi)

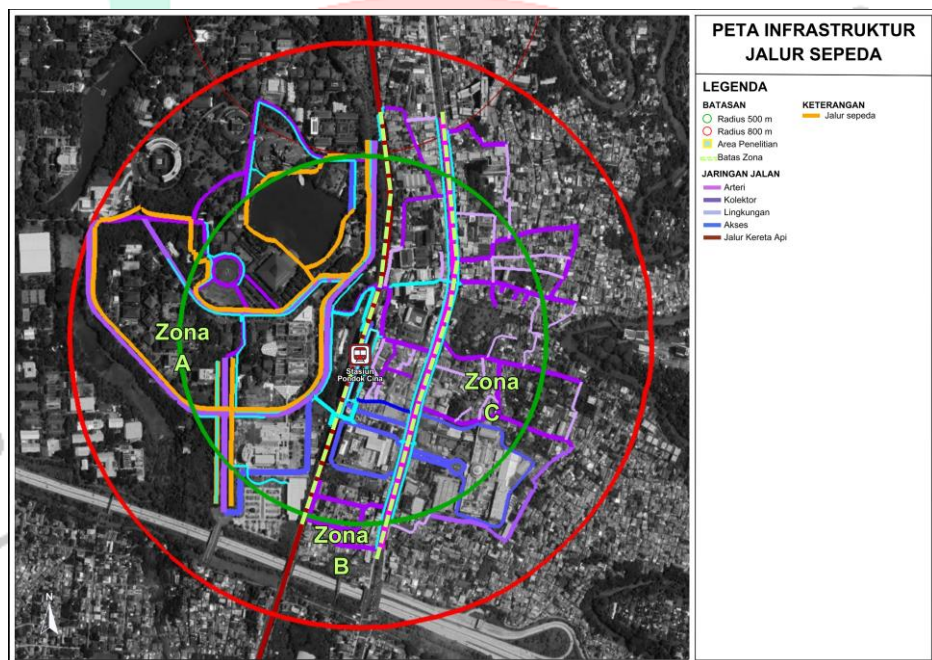
Dari seluruh segmen jalur pejalan kaki di kawasan tersebut, belum semua segmen memiliki peneduhan yang memadai. Berdasarkan hasil analisis, dari 12 segmen jalur pejalan kaki yang ada, hanya 8 segmen yang memenuhi kriteria peneduhan yang cukup. Data dari tabel menunjukkan bahwa persentase segmen yang memenuhi kriteria peneduhan adalah sebesar 66,67%. Persentase ini masih berada dibawah batas minimal yang ditetapkan, yaitu 75%. Oleh karena itu, kawasan tersebut tidak memperoleh poin untuk aspek peneduhan, dengan nilai yang diperoleh adalah 0 poin.

4.2.1.2 Bersepeda (Cycling)

Tersedianya jaringan prasarana sepeda yang lengkap dan aman, mengutamakan jaringan angkutan tidak bermotor. Tersedia fasilitas penyimpanan sepeda yang memadai dan aman. Terdapat 4 komponen penilaian yaitu:

a) Akses Bagi Pesepeda

Untuk dapat terqualifikasi sebagai jalur sepeda semua Bangunan pada kawasan terkoneksi minimal 200 m dengan infrastruktur jaringan jalur sepeda (ITDP, 2017). Selanjutnya, dari hasil observasi dan pemetaan di kawasan Stasiun Pondok Cina, infrastruktur jalur sepeda hanya terdapat di area kampus UI saja. Karena belum semua bangunan di kawasan terkoneksi minimal 200 meter dengan infrastruktur jaringan jalur sepeda, komponen ini tidak mendapatkan poin.



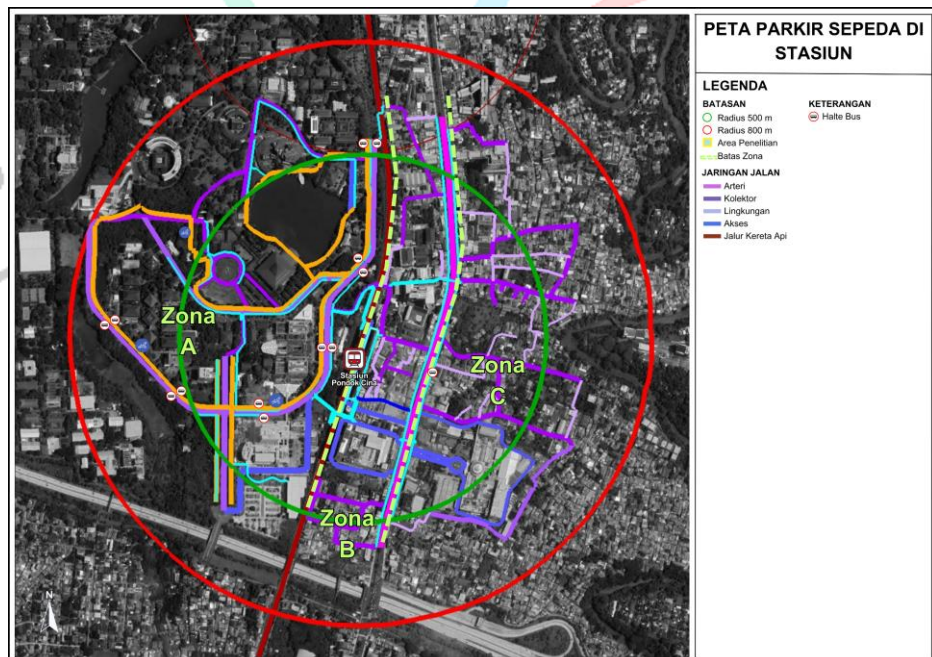
Gambar 4. 7 Peta Infrastruktur Jalur Sepeda
(Sumber: Olahan Pribadi)



Gambar 4.7. 1 Jalur khusus sepeda di area kampus UI
(Sumber: dokumentasi pribadi)

b) Parkir Sepeda Di stasiun

Dalam kategori ini, tempat parkir yang aman harus menyediakan fasilitas penguncian untuk sepeda dan kendaraan tidak bermotor lainnya, seperti rak atau tempat penyimpanan yang terlindungi. Fasilitas parkir sepeda ini harus ditempatkan di luar jalur pejalan kaki atau kendaraan dan tidak lebih dari 100 meter dari pintu masuk stasiun angkutan umum pada kawasan (ITDP, 2017).



Gambar 4. 8 Peta Parkir Sepeda di Stasiun
(Sumber: Olahan Pribadi)

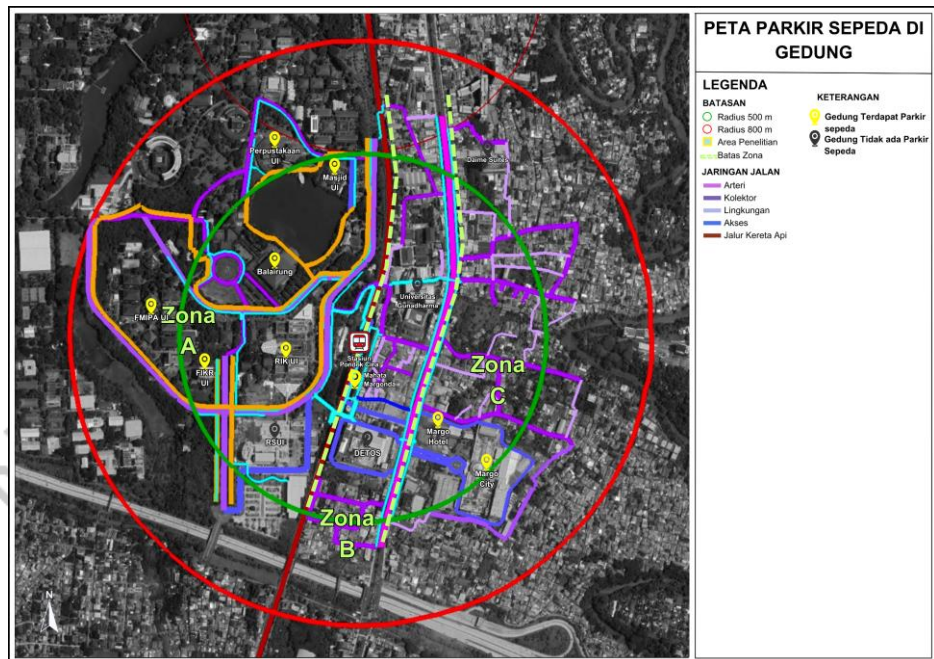
Berdasarkan hasil identifikasi, ketersediaan rak parkir sepeda di stasiun angkutan umum terbatas. Rak parkir sepeda hanya ditemukan di dekat halte pemberhentian Bikun (Bis Kuning) Universitas Indonesia, berupa rak di area outdoor untuk mengunci sepeda, yang juga terintegrasi dengan fasilitas *bike-share* berupa sepeda listrik. Namun, tidak semua halte atau stasiun di kawasan tersebut memiliki rak parkir sepeda. Oleh karena itu, ketersediaan fasilitas parkir sepeda di stasiun angkutan umum ini dianggap tidak memadai. Dengan demikian, perolehan poin untuk kriteria parkir sepeda di stasiun adalah 0 poin.



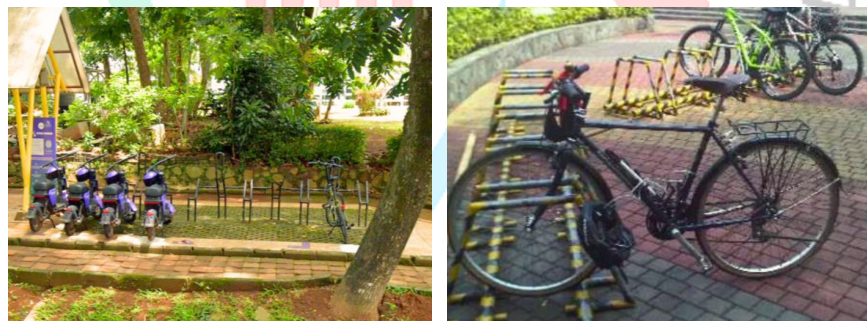
Gambar 4.8. 1 Parkir sepeda dekat halte Bikun RIK
(Sumber: dokumentasi pribadi)

c) Parkir sepeda di Gedung

Dari beberapa Gedung yang terqualifikasi berdasarkan TOD standard 3.0 dijelaskan bilamana gedung yang memiliki luas lebih dari 500 m persegi perlu memerlukan fasilitas parkir sepeda untuk gedung tersebut dengan jarak maksimal 100 m dari fasilitas penyimpanan sepeda (ITDP, 2017). Dari hasil analisis pada kategori ini, pertama-tama penulis mengidentifikasi beberapa gedung pada kawasan yang perlu fasilitas parkir bagi pesepeda. Gedung-gedung tersebut antara yaitu: Mahata Margonda, Depok Town Square, Margo city Margo Hotel, Universitas Gunadharma, Atlanta Daime Suites, RS Bunda, RSUI, RIK UI, FIK UI, FMIPA UI, FIKOM UI, Balairung, Rektor UI, Galeri Seni UI, Perpustakaan UI dan Masjid UI.



Gambar 4. 9 Peta Parkir Sepeda di Gedung
(Sumber: Olahan Pribadi)



Gambar 4.9. 1 Parkir sepeda dekat RIK UI dan Margo City
(Sumber: dokumentasi pribadi dan google photo)

Dari hasil analisis tersebut diidentifikasi hanya DETOS (Depok Town Square), Universitas Gunadharma, RS Bunda dan Atlanta Daime Suites tidak ditemukan adanya fasilitas parkir sepeda yang terqualifikasi. Dari hasil tersebut belum semua gedung tersebut yang menyediakan parkir sepeda yang aman dan nyaman. Namun demikian dari total 17 gedung yang terqualifikasi untuk parkir sepeda hanya terdapat 4 gedung yang tidak termasuk maka ada 13 gedung yang terqualifikasi maka perhitungannya untuk kategori ini adalah $(13 : 17) \times 100\% = 76,43\%$. Persentase tersebut di atas angka 25% dari rata-rata bangunan yang

terkualifikasi terdapat fasilitas parkir sepeda maka itu perolehan poin di sini adalah 1 poin.

d) Akses Ke Gedung Bagi Sepeda

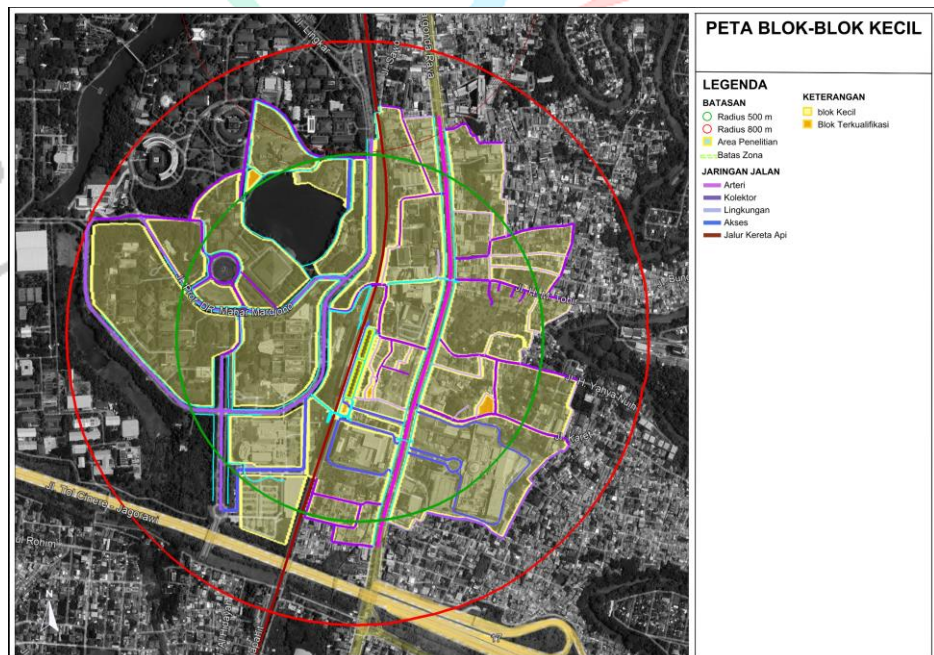
Secara umum, tidak terdapat kebijakan atau peraturan daerah setempat yang memberikan insentif bagi sepeda untuk mendapatkan akses masuk dan parkir di dalam gedung.

4.2.1.3 Menghubungkan (*Connect*)

Yang di maksud dari *connect* adalah menciptakan jaringan jalan yang padat dengan segmen jalur berjalan kaki dan bersepeda yang pendek, langsung, dan bervariasi untuk berjalan kaki dan bersepeda yang harus lebih pendek dibandingkan rute kendaraan bermotor pada kawasan. Terdapat 2 komponen penilaian pada *Connect* yaitu:

a) Blok-blok Kecil

Menurut ITDP, Blok ini terdiri dari properti atau bangunan yang tidak bisa dilalui oleh pejalan kaki umum yang di batasi dengan garis blok yang memisahkan area bangunan dari jalur pejalan kaki dan jalan di sekitarnya. Dapat di lihat pada peta dan tabel dibawah berikut.



Gambar 4. 10 Peta Blok-blok Kecil
(Sumber: Olahan Pribadi)

Zona	Blok	Panjang blok (m)
A	A. 1	1094
	A. 2	1161
	A. 3	503
	A. 4	760
	A. 5	1467
	A. 6	545
	A. 7	564
	A. 8	633
	A. 9	164
	A. 10	321
B	B. 1	623
	B. 2	270
	B. 3	266
	B. 4	535
	B. 5	395
	B. 6	159
	B. 7	353
	B. 8	373
	B. 9	755
	B. 10	399
	B. 11	754
	B. 12	1430
	B. 13	526
	B. 14	440
	B. 15	429
	B. 16	918
	B. 17	127
C	C. 1	1.465
	C. 2	727
	C. 3	731
	C. 4	182
	C. 5	378
	C. 6	888
	C. 7	294
	C. 8	424
	C. 9	903
	C. 10	442
	C. 11	483
	C. 12	566
	C. 13	354
	C. 14	307

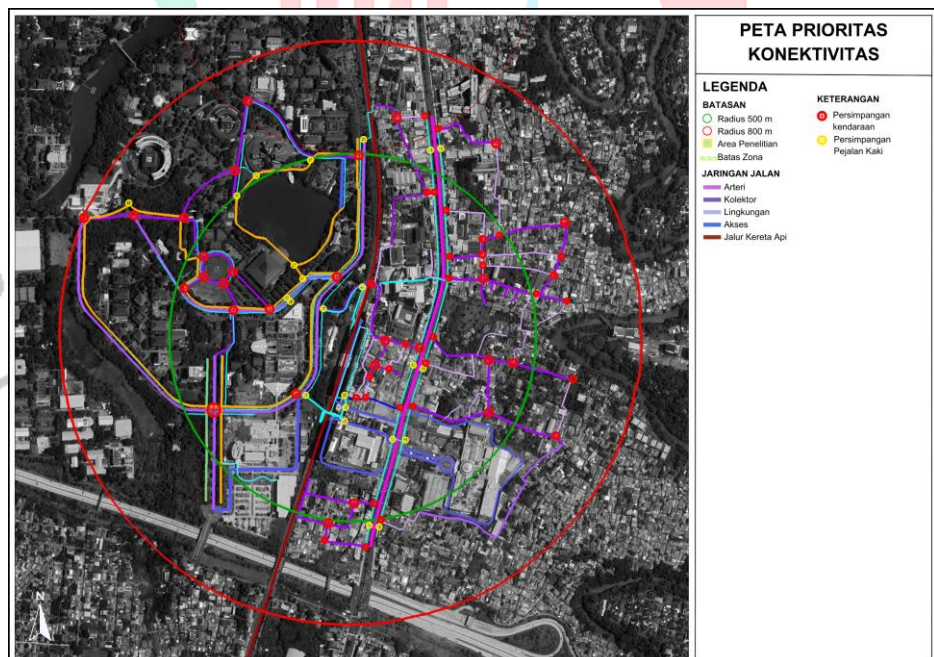
Panjang Total	24108
Jumlah Blok	51
Rasio	
Blok dibawah 190m / jumlah blok	7,84%

Tabel 4.1. 5 Blok kecil pada kawasan
(Sumber: olahan pribadi)

Dari hasil analisis terdapat 51 blok-blok kecil pada kawasan, namun kebanyakan blok Memiliki panjang lebih Dari 190m dan hanya 4 Blok kecil yang memiliki panjang Kurang Dari 190 m. artinya hanya 7,84 % dari total blok yang terkualifikasi sementara sisanya belum memenuhi kualifikasi sebagai blok-blok kecil. Maka didapat poinnya adalah 0 poin untuk blok-blok kecil.

b) Prioritas Konektivitas

Jumlah segmen jalan yang khusus pejalan kaki / sepeda atau perlakuan khusus pada segmen tersebut.



Gambar 4. 11 Peta Prioritas Konektivitas
(Sumber : Olahan Pribadi)

Dari hasil analisis digitasi pemetaan tersebut, komponen prioritas konektivitas untuk pejalan kaki pada kawasan dapat dikatakan belum

maksimal karena hanya terdapat 23 persimpangan untuk pejalan kaki sementara untuk kendaraan terdapat 40 lebih banyak. Untuk perhitungannya ada pada tabel berikut:

No	Persimpangan	Jumlah	Nilai persimpangan			Total
			0,75	1	1,25	
			3 arah	4 arah	5 arah	
1	Persimpangan Kendaraan	40	39	1	0	30,25
2	Persimpangan Pejalan kaki	23	23	0	0	17,25
Rasio						0,57

Tabel 4. 2 Rasio konektivitas
(Sumber: Olahan Pribadi)

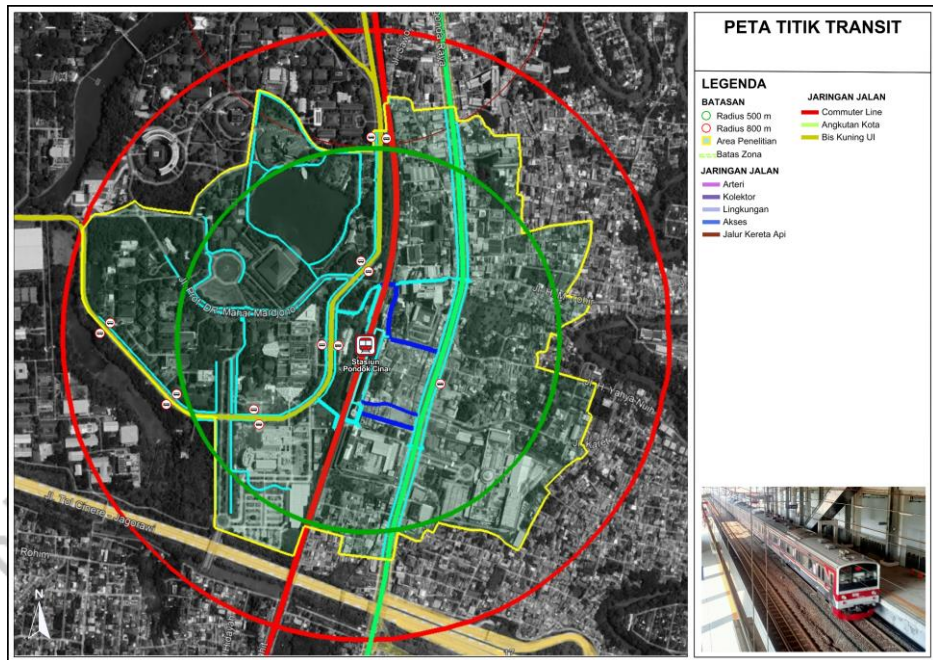
Dari hasil tersebut diperoleh rasio 0,57 yang masih di bawah rasio minimal di angka 1 sehingga poin untuk prioritas adalah 0.

4.2.1.4 Angkutan umum (Transit)

Lokasi kawasan berada dekat dengan jaringan angkutan umum berkualitas serta *frequent* yang dapat dicapai atau diakses dengan berjalan kaki.

a) Berjalan Kaki Ke Halte/stasiun

Identifikasi gedung terjauh maksimal 1000 m dari stasiun angkutan utama (ITDP, 2017). Pada komponen ini terdapat stasiun angkutan umum utama yakni stasiun Pondok Cina yang melayani perjalanan *Commuter Line* rute *Bogor Line*. selain itu, penulis memakai radius 1000 m dari titik pusat angkutan umum tersebut berdasarkan jarak berjalan kaki terjauh menuju ke halte/stasiun Dari gedung terjauh. pada wilayah kawasan Masih berada di Bawah 1000 m. untuk komponen transit sudah sesuai dengan TOD Standard.



Gambar 4. 12 Peta Titik Transit
(Sumber: Olahan Pribadi)



Gambar 4.12. 1 Commuterline di stasiun Pondok Cina
(Sumber: dokumentasi pribadi)

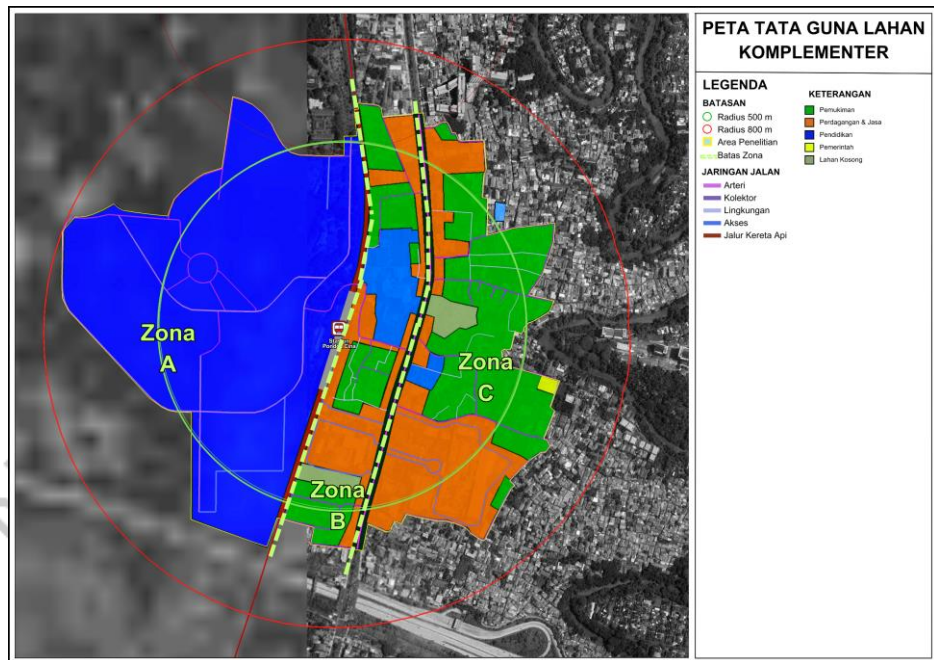
Selain terdapat angkutan cepat berupa *Commuter Line*, pada kawasan penelitian juga terdapat angkutan kota (Angkot) serta bis kuning UI (Bikun).

4.2.1.5 *Pembauran (Mix)*

Pembauran atau *mix* merupakan pembangunan yang mempertimbangkan penggunaan lahan, pendapatan dan tren soal demografi serta peluang dengan layanan di dekat ruang public dimana tempat masyarakat tinggal, bekerja, dan melakukan aktivitas sehari-hari pada kawasan. Pada *mix* terdapat 6 komponen poin yaitu:

a) **Tata Guna Lahan Komplementer**

Menurut TOD Standard 3.0, yang dimaksud penggunaan lahan komplementer merupakan penataan penggunaan lahan di sekitar stasiun angkutan umum yang dapat mendukung dan melengkapi fungsinya. Penggunaan Ini melibatkan penggabungan berbagai jenis lahan, seperti perumahan, toko, dan area rekreasi, untuk menciptakan lingkungan yang lebih hidup dan terintegrasi. Lahan komplementer juga dapat dikatakan keseimbangan penggunaan lahan yang dapat saling mendukung satu sama lain. Untuk menentukan tata guna lahan komplementer pada kawasan penelitian penulis melakukan observasi untuk mendapatkan penggunaan lahan secara *existing* dengan mengidentifikasi tipe fungsi dari lahan tersebut. Dari hasil observasi dengan mendigitasi pemetaan secara pembagian fungsi lahan berupa Pemukiman, Perdagangan dan jasa, pendidikan, pemerintah dan lahan kosong yang tidak bisa diidentifikasi fungsinya. Kemudian fungsi-fungsi tersebut diukur dan dibagi menjadi fungsi pemukiman dan non pemukiman. Untuk daerah layanan stasiun perhitungan diambil dengan membagi beberapa zona pada kawasan lalu menghitung fungsi dominan dari masing-masing zona tersebut (ITDP, 2017).



Gambar 4. 13 Peta Tata Guna lahan Komplementer
(Sumber: Olahan Pribadi)

Keseimbangan penggunaan lahan dalam perhitungan melalui hasil observasi dan analisis penulis untuk zonasi penggunaan lahan pada kawasan pondok Cina ini adalah dengan membagi kawasan penelitian menjadi 3 zona, yaitu zona A, B, dan C untuk mengetahui penggunaan dominan dari setiap zona pada kawasan untuk diperhitungkan yang dapat dilihat pada tabel berikut:

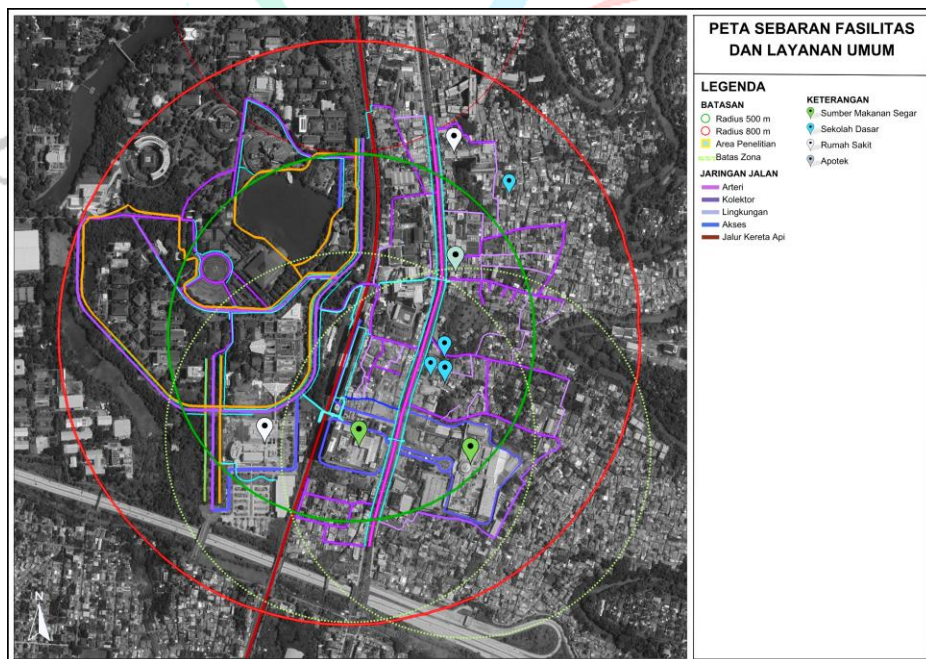
	Zona A	Zona B	Zona C
Non pemukiman	551378	123616	156450
Pemukiman	0	77168	161399
Total luas (m2)	551378	200784	317849
Rasio non pemukiman	100,00%	61,57%	49,22%
Rasio pemukiman	0,00%	38,43%	50,78%
Dominan	100,00%	61,57%	50,78%
Total	212,35%		
rasio dominan (TOTAL / 3 zona)	70,78%		

Tabel 4. 3 Rasio dominan fungsi lahan
(Sumber: Olahan pribadi)

Pada tabel menunjukkan hasil rasio dominan dari ketiga zona pada kawasan tersebut adalah 70,78 %. Maka sesuai dengan TOD standard 3.0 dengan nilai 70-80% pada komponen tata guna lahan komplementar poin yang di dapat adalah 4 poin.

b) Akses fasilitas dan layanan umum

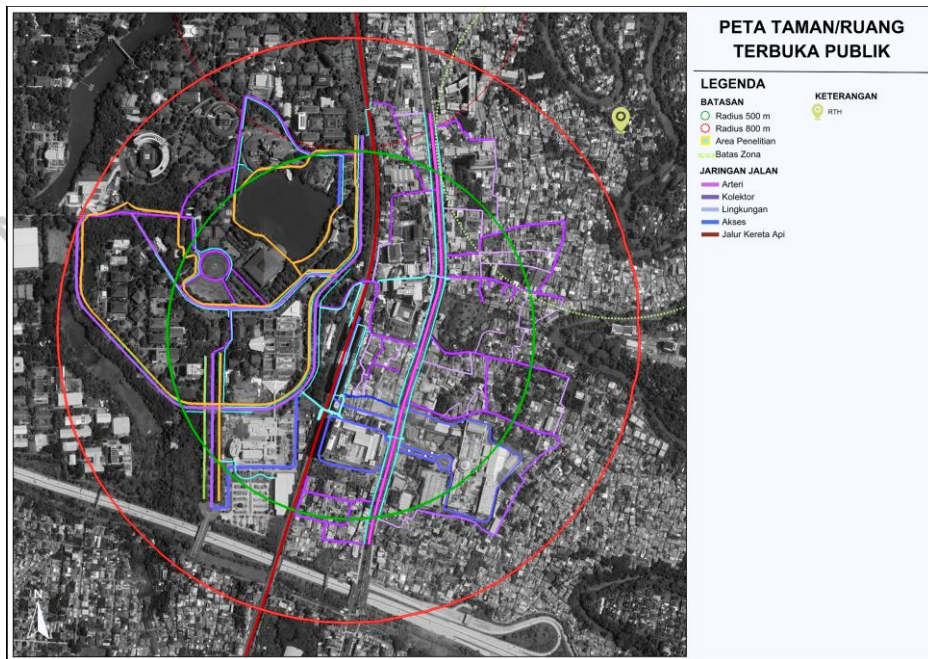
Dalam komponen ini, kategori fasilitas dan layanan umum yang di tentukan yakni berupa sumber makanan segar dengan cakupan akses maksimal 500 m pada kawasan, kemudian fasilitas sekolah dasar, Kesehatan yang harus tercakupi akses maksimal 1000 m pada kawasan (ITDP, 2017). Setelah melakukan observasi terdapat beberapa Fasilitas dan layanan umum pada kawasan stasiun Pondok Cina ini berupa sumber makan Segar yang berada di supermarket di dalam mal, Fasilitas pendidikan sekolah dasar Yaitu SDN pondok Cina 1 dan SDN Pondok Cina 2 Fasilitas kesehatan Ada 2 rumah sakit yaitu RSUI dan RS Bunda Margonda. Dari Fasilitas-fasilitas tersebut, terdapat 2 tipe Fasilitas yang mampu mencakupi pada area kawasan yaitu fasilitas sekolah dasar dan fasilitas Kesehatan yang mampu mencakupi 1000 m pada kawasan. maka poin yang diperoleh adalah 2 poin.



Gambar 4. 14 Peta Sebaran Fasilitas dan Layanan Umum
(Sumber: Olahan Pribadi)

c) Akses ke Taman Atau Ruang Terbuka Publik

Tidak terdapat Taman publik pada kawasan, Taman publik pondok Cina Terdapat di daerah luar penelitian yang berada diluar radius 800 m sehingga taman publik tersebut tidak mencakupi seluruh bangunan pada kawasan penelitian.



Gambar 4. 15 Peta Taman/Ruang Terbuka Publik
(Sumber: Olahan Pribadi)

d) Perumahan Terjangkau

Persentase dari total unit perumahan yang dianggap sebagai perumahan terjangkau (ITDP, 2017). Sewa perumahan dianggap terjangkau jika di bawah 30% dari rata-rata pendapatan pada kawasan selain itu juga untuk menentukan rasio unit perumahan terjangkau untuk evaluasi daerah layanan stasiun pada komponen ini juga dapat ditentukan dengan menentukan 30% di bawah harga median unit hunian di area metropolitan sebagai acuan dengan Langkah-langkah perhitungan sebagai berikut:

- Mencari data tentang harga jual dan sewa unit perumahan di area metropolitan.
- Hitung 30% dari harga median di area metropolitan.

- Temukan data setara atau estimasi untuk daerah sekitar stasiun.
- Hitung rasio unit perumahan di daerah sekitar stasiun yang harganya di bawah 30% dari median metropolitan.

Untuk mencari data harga jual dan sewa unit pada area metropolitan cukup sulit dan perlu banyak mengambil sampel untuk mendapatkan data tersebut. Di sini penulis memakai acuan dari pendapatan rata-rata pada kawasan sebagai acuan. Maka itu, penulis mengambil pendapatan dari UMK (upah minimum kabupaten/kota) menurut ketentuan dari pemerintah setempat. Langkah awal adalah menentukan nilai 30% dari acuan pendapatan yang dapat dilihat pada tabel berikut:

UMK Kota Depok	Rp4.878.412
Sumber: Keputusan Gubernur Jawa Barat Nomor: 561.7/Kep.804-Kesra/2023 tentang Upah Minimum Kabupaten/Kota Jawa Barat Tahun 2024	
Nilai 30%	Rp1.463.524

*Tabel 4. 4 harga sewa unit hunian metropolitan
(Sumber: Olahan Pribadi)*

Dari perhitungan tersebut didapat nilai 30% adalah senilai Rp1.463.524. setelah mendapat nilai tersebut, penulis mencari data mengenai harga jual/sewa unit melalui *website-website* penjualan/sewa unit hunian. Dalam perhitungan ini, harga sewa unit dipilih karena lokasi kawasan penelitian banyak terdapat hunian bertipe kost yang merupakan hunian dengan sistem sewaan. Untuk itu perhitungannya dapat di lihat pada tabel di bawah ini:

No	Daftar Nama Apartemen dan Kost-kostan	Harga
1	Kost Cengkeh 7 tipe B beji depok W91G0TG9	Rp800.000
2	Kost Pondok Esa Beji Depok 486PE	Rp700.000
3	Kost Wisma Noorwan Beji Depok 6UZ33LY8	Rp900.000
4	Kost Hanun Beji Depok 736415PH	Rp800.000
5	Kost Puri Nabila Tipe A Beji Depok C1L3N86U	Rp750.000
6	Kost MW52 Tipe A Beji Depok Q64YF4X5	Rp700.000
7	Kost Wisma Almira Tipe Ekonomis Beji Depok YZ3J539Q	Rp810.000
8	Kost Ibu Sumitro Beji Depok 9K5KNW19	Rp600.000

9	Kost Mawar 12 Tipe B Beji Depok 693MB	Rp610.000
10	Kost Barry Pondok Cina Beji Depok 185YP	Rp800.000
11	Kost Wisma Mahardika Beji Depok 378419WM	Rp650.000
12	Kost Wisma Atuk Beji Depok 754398WA	Rp900.000
13	Kost Rarita Mekarjaya Beji Depok 782YP	Rp750.000
14	Kost Nyaman Beji Depok 853274KN	Rp590.000
15	Kost Griya Adzani I Beji Depok BDR6022M	Rp750.000
16	Kost Ibu Acih Beji Depok 439651IA	Rp750.000
17	Kost Marjan Tipe B Beji Depok 518723MB	Rp700.000
18	Kost Marjan Tipe A Beji Depok G21HF17V	Rp700.000
19	Kost Maja Living Beji Depok 7EF4J54Z	Rp2.000.000
20	Kost Apik Griya Caraka Tipe A Beji Depok J79F84LB	Rp1.550.000
21	Kost Griya Laksana Beji Depok 348GL	Rp2.100.000
22	Kost 3 Saodare Sari Beji Depok 662YK7AL	Rp2.500.000
23	Kost Hypocrates Gallery 8 Beji Depok U337QWQ9	Rp2.230.000
24	Kost Apik Pondok Refasya Tipe B Beji Depok 5VK0Q87U	Rp1.750.000

Tabel 4. 5 harga sewa unit pada kawasan penelitian
(Sumber: mamikos.com)

Setelah mengambil data harga sewa pada wilayah penelitian didapati ada 24 unit kost dengan berbagai varian harga. Kemudian dari unit-unit tersebut terdapat 5 kost yang berada di atas nilai 30% acuan. Artinya terdapat 19 unit yang berada di bawah harga Rp1.463.524. Maka nilai rasio dari unit perumahan terjangkau adalah sebagai berikut:

Rasio
<i>Nilai total unit dibawah 30% / nilai total seluruh unit</i>
(19 unit / 24 unit) x 100%
79,17%

Tabel 4. 6 rasio perumahan terjangkau
(Sumber: Olahan Pribadi)

Dari hasil analisis, diperoleh nilai sebesar 79,17%. Berdasarkan nilai ini, didapatkan 2 poin yaitu bahwa nilai tersebut berada di kisaran 80-89%, serta perumahan terjangkau berada di bawah 30% dari harga acuan dasar pendapatan.

e) Preservasi Pemukiman

Untuk pembangunan TOD pada kawasan ini hanya pada area apartemen Mahata Margonda yang berada di Lahan kosong Milik PT KAI (ITDP, 2024). sebelum gedung ini terbangun lahan tersebut berupa lahan parkir stasiun Pondok Cina. sehingga tidak ada Perpindahan hunian pada kawasan.

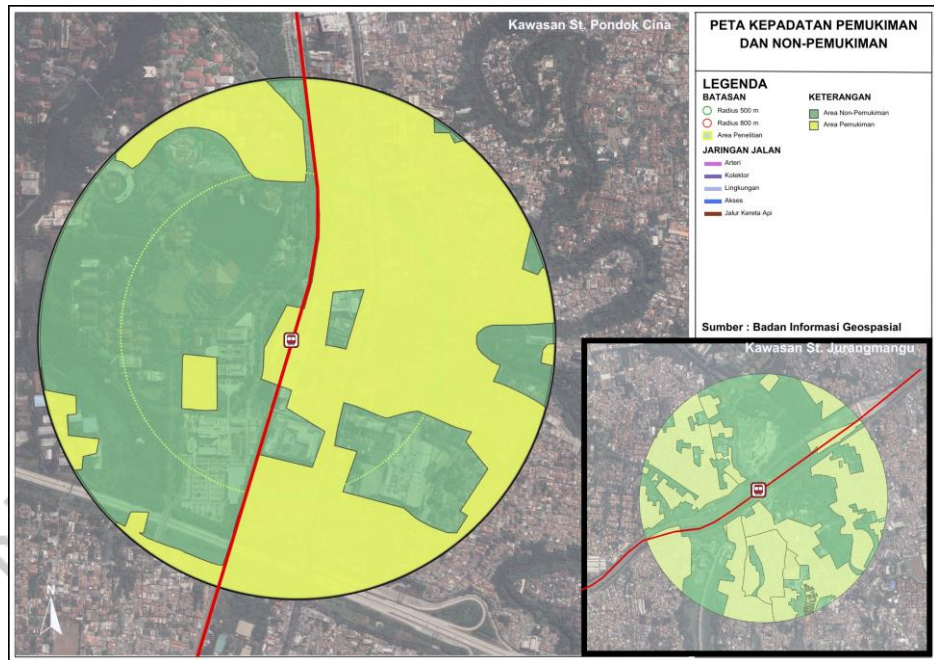
f) Preservasi Bisnis dan Jasa

Sama halnya dengan Preservasi pemukiman tidak ada bisnis dan jasa yang pindah pada pembangunan sebelumnya. Pembangunan dilakukan di lahan kosong milik PT KAI yang sebelumnya merupakan fasilitas *park and ride* yang setelah pembangunannya fasilitas parkir tersebut berada pada parkir Mahata Margonda.

4.2.1.6 Memadatkan (*Densify*)

Densify adalah pengoptimalan kepadatan dan menyelaraskan kapasitas transportasi dengan kepadatan pemukiman dan lapangan kerja untuk mendukung kualitas transportasi, pelayanan masyarakat, dan aktivitas ruang publik (ITDP, 2017). Terdapat 2 komponen penilaian yaitu kepadatan non pemukiman dan kepadatan pemukiman.

Dalam analisis untuk kepadatan pemukiman dan non pemukiman penulis mengambil Contoh kawasan lain di wilayah metropolitan yakni kawasan stasiun Jurangmangu sebagai perbandingan dengan kawasan pondok cina yang tipologinya hampir mirip dengan kawasan penelitian. Dikarenakan data kepadatan pengunjung dan unit hunian pada kawasan sulit didapat penulis menggunakan data sekunder terkait informasi spasial. supaya adil dalam perbandingan data tersebut, penulis memakai data sekunder dari zonasi Badan Informasi Geospasial melalui peta olahan penulis dengan cakupan penuh dari radius 800 m Dari kedua kawasan tersebut.



Gambar 4. 16 Peta Kepadatan Non pemukiman dan pemukiman
(Sumber: Badan Informasi Geospasial dengan Olahan Pribadi)

a) Kepadatan Non-permukiman

Berdasarkan data diatas, perhitungan rasio kepadatan non-pemukiman adalah sebagai berikut:

Kepadatan Non Permukiman			
Kawasan Buffer Non-Permukiman St. Pondok Cina	Luas (Ha)	Kawasan Jurang Mangu Non-Permukiman	Luas (Ha)
Non Permukiman	103	Non-Permukiman	83
Permukiman	98	Permukiman	114
Total	201	Total	197
Rasio	0,51	Rasio	0,42

Tabel 4. 7 rasio Kepadatan Non pemukiman
(Sumber: Olahan Pribadi)

Dari Hasil perbandingan pada tabel tersebut untuk kepadatan non pemukiman kawasan stasiun pondok cina lebih besar dibandingkan dengan kawasan stasiun Jurangmangu. Maka di peroleh poin 6.

b) Kepadatan Permukiman

Berdasarkan data di atas, perhitungan rasio kepadatan permukiman adalah sebagai berikut:

Kepadatan Permukiman			
Kawasan Buffer Permukiman St. Pondok Cina	Luas (Ha)	Kawasan Jurang Mangu Permukiman	Luas (Ha)
Non Permukiman	103	Non-Permukiman	83
Permukiman	98	Permukiman	114
Total	201	Total	197
Rasio	0,49	Rasio	0,58

Tabel 4. 8 kepadatan permukiman
(Sumber: Olahan Pribadi)

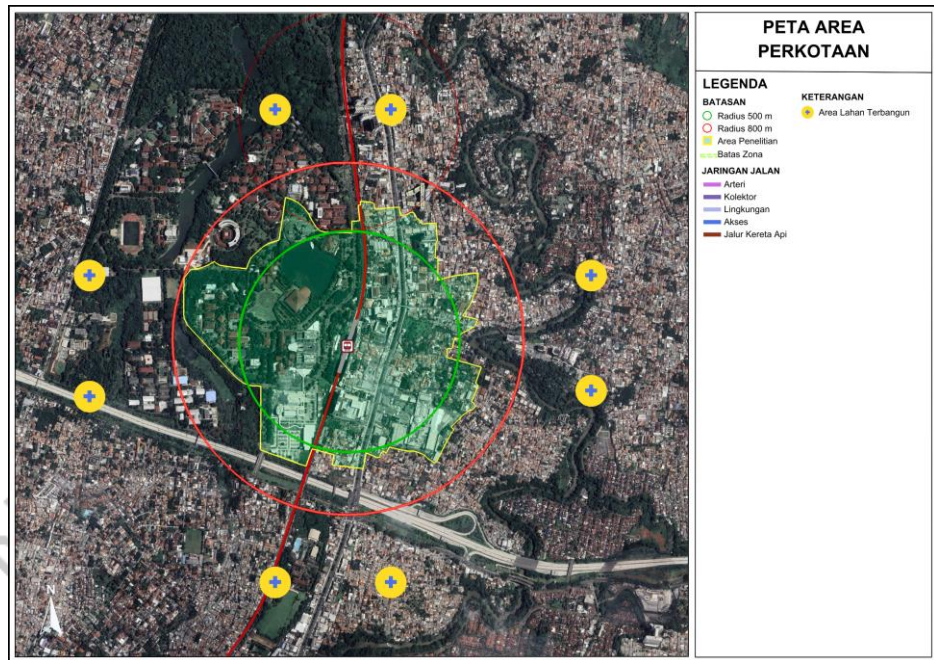
Dari Hasil perbandingan pada tabel tersebut untuk kepadatan permukiman kawasan stasiun pondok cina lebih kecil dibandingkan dengan kawasan stasiun Jurangmangu. Maka di peroleh poin 0.

4.2.1.7 Merapatkan (*Compact*)

Merapatkan kawasan pengembangan proyek dengan pilihan rute singkat dan mendukung di mana pembangunan tersebut juga berada di dalam atau berdekatan dengan kawasan perkotaan yang sudah ada atau sudah terbangun sebelumnya (ITDP, 2017). Terdapat 2 komponen penilaian yaitu:

a) Area perkotaan

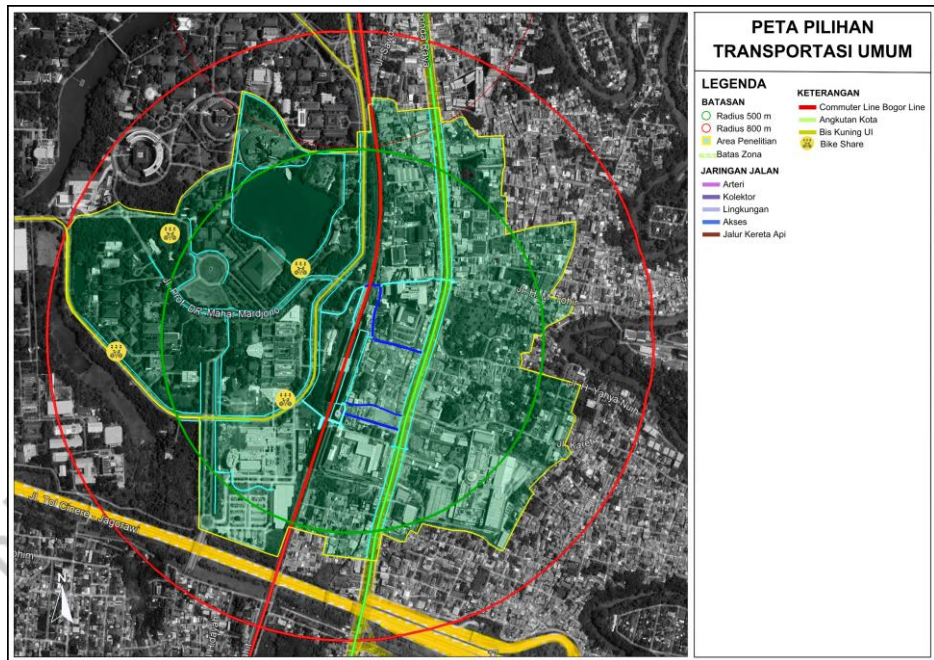
Area perkotaan merujuk pada jumlah sisi pembangunan baru yang berbatasan langsung dengan area yang sudah terbangun sebelumnya (ITDP, 2017). Konsep ini menekankan pentingnya integrasi dan konektivitas antara pembangunan baru dan lingkungan sekitarnya yang sudah ada. Pada kawasan penelitian yang dapat dilihat dari citra satelit menunjukkan kawasan secara langsung berbatasan dengan kawasan yang sudah terbangun di ke empat sisinya sehingga mendapat poin 8 untuk area perkotaan.



Gambar 4. 17 Peta area perkotaan
(Sumber: Olahan Pribadi)

b) Kepadatan perjalanan

Kepadatan perjalanan merupakan ketersediaan beberapa opsi angkutan umum yang dapat diakses dengan berjalan kaki pada kawasan tersebut (ITDP, 2017). Hasil identifikasi pada kawasan penelitian, ditemukan selain stasiun utama, yakni Stasiun Pondok Cina yang melayani KRL Bogor Line, kawasan ini juga dilintasi oleh beberapa rute angkutan kota (angkot), termasuk rute D04, T112, dan T19. Selain angkutan kota, terdapat juga trayek Bis Kuning Universitas Indonesia (UI). Kawasan ini juga menyediakan layanan *Bike-Share* berupa sepeda listrik yang tersedia di lingkungan UI. Berdasarkan hasil observasi ini, kawasan tersebut memperoleh 1 poin untuk ketersediaan angkutan reguler dan 2 poin untuk sistem *Bike-Share*, sehingga total poin yang diperoleh adalah 3 poin untuk indikator kepadatan perjalanan di kawasan tersebut.



Gambar 4. 18 Peta Pilihan Transportasi Publik
(Sumber: Olahan Pribadi)



Gambar 4.18. 1 Angkot di jalan Margonda Raya dan Bis Kuning UI
(Sumber: dokumentasi pribadi)

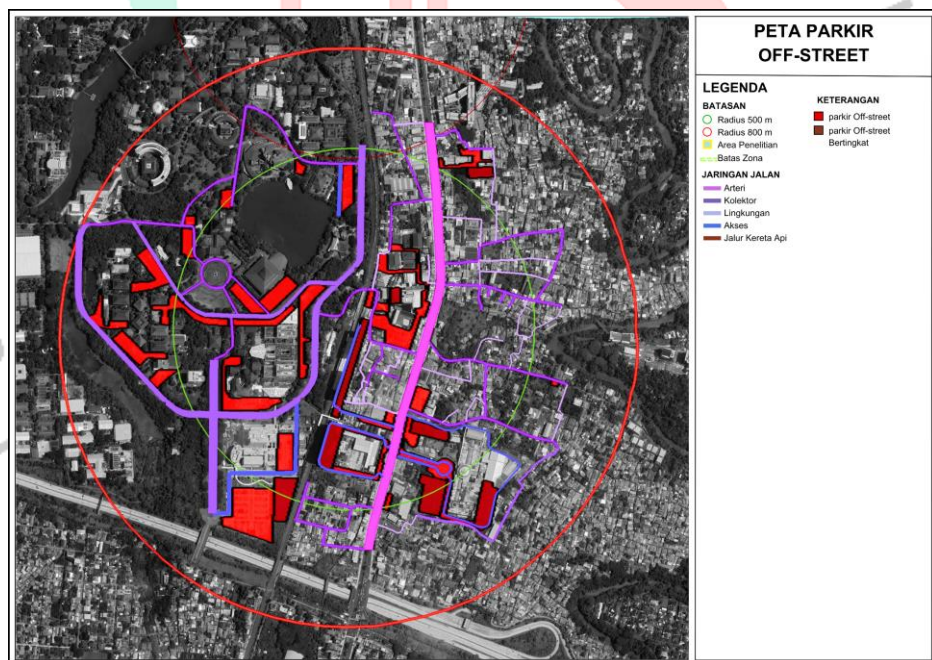


Gambar 4.18. 2 Bike share di kawasan UI
(Sumber: dokumentasi pribadi)

4.2.1.8 Beralih (Shift)

a) Parkir *off-street*

Pengertian parkir *off-street* Parkir di luar badan jalan adalah parkir yang tidak berada di badan jalan yang dapat berupa pelataran parkir atau gedung parkir bertingkat (Warpani, 1990). Untuk mengidentifikasi area parkir, termasuk semua tempat parkir di permukaan, total luas lantai bangunan parkir (termasuk parkir bawah tanah), dan semua akses kendaraan bermotor seperti jalur masuk dan tempat parkir untuk layanan berbagi mobil (car share) (ITDP, 2017). Pada sebaran parkir *Off-street* pada kawasan, hasil observasi mengidentifikasi beberapa Sebaran area parkir pada kawasan juga terdapat beberapa area parkir bertingkat yang berada di beberapa lokasi di antaranya di apartemen Mahata Margonda, Depok Town Square, area Margo City, kampus D universitas Gunadharma, RSUI, Serta apartemen Daime suites.



Gambar 4. 19 Peta sebaran parkir *Off street*
(Sumber: Olahan Pribadi)



Gambar 4.19. 1 Gedung parkir motor Gunadharma dan Gedung parkir DETOS
(Sumber: dokumentasi pribadi)



Gambar 4.19. 2 area parkir FIKOM UI dan gedung parkir RSUI
(Sumber: Google Earth)

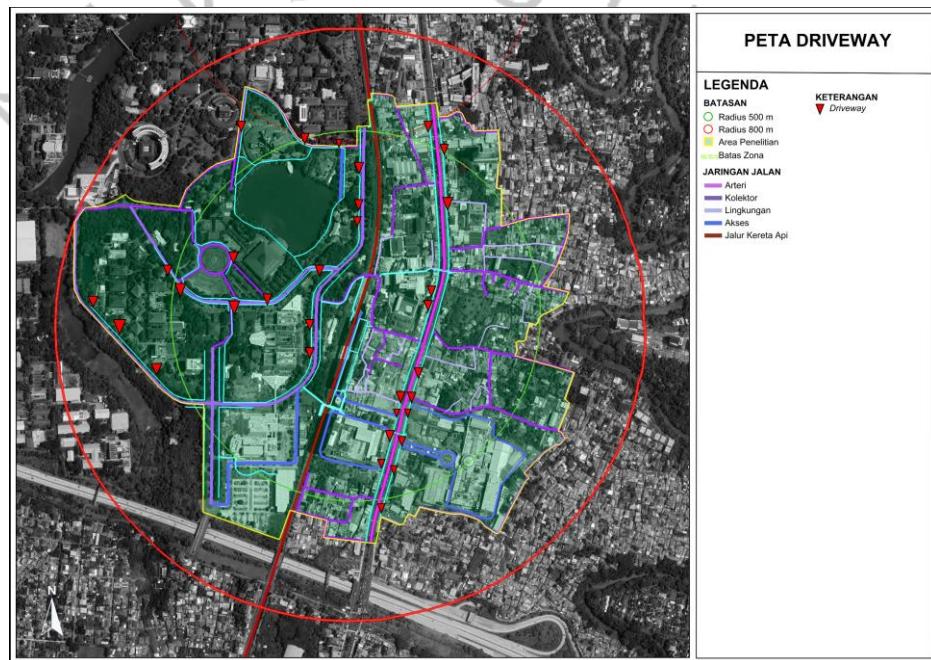
No	Gedung	Luas Parkir (m2)
1	RSUI	45430
2	DETOS	75533
3	mahata	26626
4	Gramedia	2610
5	Suzuki	800
6	Marugame retail	684
7	Univ Gunadharma	25544
8	MARGO City	43787
9	Daime Suites	12738
10	RS Bunda	3109
11	RIK	16693
12	FMIPA	20861
13	Rektorat	4366
14	Balairung	5100
15	Masjid UI	4287
16	perpustakaan UI	900
Total Area Off-street		289068
Total Luas Lahan		1114970
Rasio		25,93%

Tabel 4. 9 sebaran parkir off-street
(Sumber: Olahan pribadi)

Nilai persentase minimal untuk mendapatkan poin di komponen ini adalah 25%. Dari hasil analisis di atas rasio didapat senilai 25,93% masih berada di atas nilai minimal sehingga mendapat poin 4 untuk komponen parkir *off-street* pada kawasan stasiun Pondok Cina.

b) Jalur Masuk Kendaraan Bermotor “Driveway”

Driveway adalah jumlah Jalan masuk kendaraan bermotor yang memotong trotoar pada kawasan (ITDP, 2017).



Gambar 4. 20 Peta Driveway
(Sumber Olahan Pribadi)



Gambar 4.20. 1 Driveway di Trotoar Margonda raya dan Driveway masuk mobil masjid UI
(Sumber: dokumentasi pribadi dan Earth)

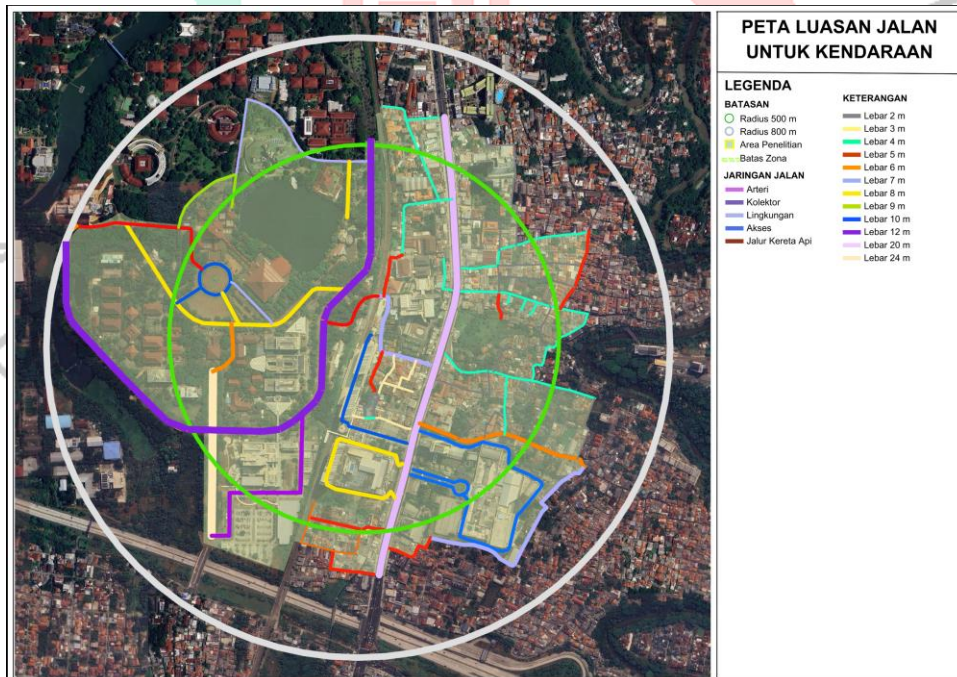
Total Driveway	33
Panjang Muka blok	24108
Total driveway per 100 meter blok	
total driveway / (Panjang muka blok / 100 m)	0,1368840219

Tabel 4.1. 6 Perhitungan Driveway
(Sumber: olahan pribadi)

Dari hasil analisis diadapati total dari *driveway* adalah berjumlah 33 dengan total panjang muka blok yang telah diadapati hasil pengukuran pada komponen blok-blok kecil pada prinsip *Connect*, diadapati hasilnya adalah 0,136 yang Di mana masih nilai minimal 2 *driveway* per 100 m blok sehingga pada komponen ini mendapat 1 poin.

c) Luasan lahan untuk kendaraan bermotor

Luasan jalan bagi lalu lintas kendaraan bermotor dengan luasan area kawasan pembangunan.



Gambar 4. 21 Peta Luasan jalan kendaraan bermotor.
(Sumber Olahan Pribadi)

Lebar jalan (m)	Panjang	Luas m ²
2	1919	3838
3	461	1383
4	2469	9876
5	1577	7885
6	871	5226
7	1556	10892
8	1416	11328
9	299	2691
10	1899	18990
12	537	6444
20	2942	58840
24	421	10104
Total luas		147497
Total simpangan 50 simpang x 5 m		250
luasan lahan untuk kendaraan bermotor = Total luas - luas persimpangan		147247
Rasio dengan luas kawasan		13,21%

Tabel 4. 10 Rasio luasan jalan
(Sumber: Olahan Pribadi)

Pada perhitungan poin ini sesuai dengan kaidah TOD Standard 3.0, penulis menghimpun semua segmen jalan kendaraan dan mengategorikan jalan pada kawasan penelitian menjadi beberapa tipe lebar jalan. Ketersediaan fasilitas parkir *on street* tidak ada dalam kawasan sehingga tidak masuk perhitungan. Berdasarkan digitasi pemetaan dan mendapatkan total luasan senilai 147.497 m² dan dikurangi luasan nilai persimpangan dengan asumsi dari nilai median luas salah satu dari lebar segmen jalan tersebut. Maka di peroleh mediannya adalah 5 m² kemudian dikalikan dengan total simpangan pada jalan. Dari hasil perhitungan rasio luas lahan kawasan dengan luas jalan adalah 13,21 % di mana masih di bawah 15% dari luas lahan sehingga mendapat poin 6.

Untuk mengetahui parameter keberhasilan *TOD standard 3.0* pada kawasan penelitian, hasil perhitungan dari prinsip-prinsip tersebut dapat dirangkum dan dihimpun pada tabel berikut:

Prinsip (Sub variabel)	Komponen	Data	Sumber data	Jenis Data	HASIL	Poin
Walk	Fasilitas Pejalan Kaki	Panjang jalur pejalan kaki yang tersedia, Jalur pejalan kaki yang Universal	Digitasi Peta	Primer	27,83%	0
	Persimpangan	Total Jumlah persimpangan, jumlah persimpangan yang aman	Digitasi Peta	Primer	26,32%	0
	Muka Bangunan aktif	Total jumlah jalur pejalan kaki, Jumlah bagian jalur pejalan kaki terkuualifikasi aktif secara visual	Digitasi Peta	primer	32,76%	0
	Muka blok permeabel	Panjang muka blok yang berbatasan dengan jalur pejalan kaki dan jumlah pintu masuk bagi pejalan kaki pada blok	Digitasi Peta	primer	2,98	0
	Peneduhan	segmen jalur pejalan kaki yang tersedia dan segemen jalur yang menadapat peneduhan dan pelindung yang cukup	Digitasi Peta	primer	66,67%	0
Cycling	Akses Bagi Pesepeda	Segmen jalan kawasan yang aman bagi sepeda dan jarak terjauh gedung ke jaringan infrastruktur pesepeda	Digitasi Peta	Primer	Belum semua gedung terkoneksi infrastruktur sepeda	0
	Parkir sepeda di stasiun	Rak parkir sepeda pada stasiun angkutan umum	Digitasi Peta	Primer	Tidak ditemukan	0
	parkir sepeda pada bangunan	gedung yang menyediakan parkir sepeda yang aman dan nyaman	Digitasi Peta	Primer	76,43%	1
	akses ke dalam gedung	peraturan atau hukum yang berlaku untuk insentif bagi pesepeda	peraturan / kebijakan setempat	Sekunder	Tidak ditemukan	0
Connect	Blok-blok Kecil	Jumlah blok pada kawasan, dan Estimasi panjang setiap blok	Digitasi peta	Primer	7,84% Terkuafikasi	0
	Prioritas konektivitas	Jumlah persimpangan kendaraan bermotor dan persimpangan bagi pejalan kaki dan pesepeda	Digitasi peta	Primer	0,57	0
Transit	Berjalan kaki ke Halte/Stasiun	Identifikasi gedung terjauh menuju ke stasiun/halte dengan jangkauan tidak lebih dari 1000m berjalan kaki	Digitasi peta	Primer	SESUAI	-
Mix	Tata Guna Lahan Komplementer	Identifikasi zona dengan tipologi berbeda pada blok, Jumlah penggunaan dominan pada zona	Digitasi peta	Primer	70,78%	4

	Akses fasilitas dan layanan umum	Fasilitas umum dan layanan umum pada kawasan dengan jarak gedung dengan fasilitas pelayanan lokal	Digitasi peta	Primer	2 Tipe tercakupi	2
	Akses ke Taman Atau Ruang Terbuka Publik	jarak gedung dengan fasilitas Taman yang tersedia	Digitasi peta	Primer	Tidak semua bangunan tercakupi	0
	Perumahan Terjangkau	harga rata-rata unit 30% dari acuan pendapatan kawasan	Website	Sekunder	75,00%	5
	Preservasi Perumahan	Jumlah unit atau rumah tangga setempat yang direlokasi untuk pembangunan	Digitasi peta	Primer	100,00%	3
	Preservasi Bisnis dan Jasa	Jumlah unit atau rumah tangga setempat yang direlokasi untuk pembangunan	Digitasi peta	Primer	100,00%	3
Densify	Kepadatan Non-Peremukiman	Jumlah luas area Non pemukiman pada kawasan dibandingkan dengan wilayah kawasan metropolitan	Badan Informasi Geospasial	sekunder	Lebih Tinggi Dari acuan dasar	5
	Kepadatan Peremukiman	Jumlah luas area pemukiman pada kawasan dibandingkan dengan wilayah kawasan metropolitan	Badan Informasi Geospasial	Sekunder	Lebih rendah 5%	0
Compact	Area Perkotaan	Total area lahan, presentase Lahan yang dapat dibangun yang sudah terbangun	Digitasi Peta	Primer	Ke 4 sisi telah terbangun	8
	Pilihan Angkutan Umum	ketersediaan layanan-layanan transportasi umum selain stasiun utama pada kawasan	Digitasi Peta	Primer	- Bike share (2 poin) - Angkutan Reguler (1 poin)	3
Shift	Parkir Off-street	Jumlah lahan parkir termasuk basement atau parkir tingkat dari total luas lahan kawasan	Digitasi Peta	Primer	25,93%	4
	Kepadatan akses kendaran bermotor	Total muka blok yang berbatasan dengan trotoar, dan jumlah akses untuk kendaraan yang memotong trotoar	Digitasi Peta	Primer	0,13 Driveway / 100 m	1
	Luasan jalan untuk lalu lintas kendaraan	Luasan jalan bagi lalu lintas kendaraan bermotor dengan luasan area kawasan pembangunan	Digitasi Peta	Primer	13,21%	6
TOTAL PEROLEHAN POIN					42	

Tabel 4. 11 perolehan poin TOD
(Sumber: Olahan Pribadi)

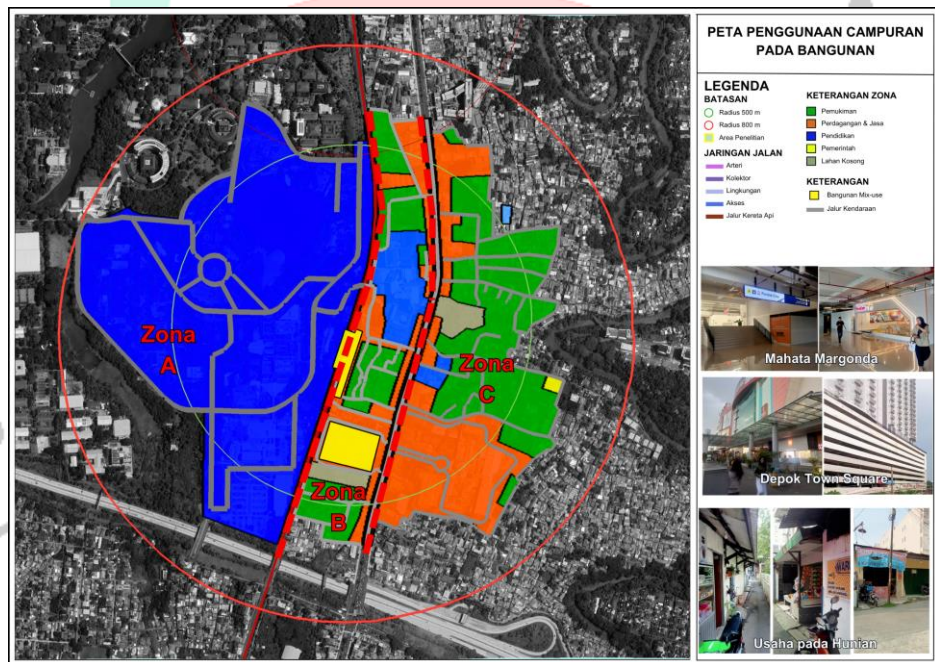
Berdasarkan hasil dari skoring tersebut maka kawasan stasiun Pondok Cina masih belum mencapai capaian poin minimal *TOD Standard 3.0* yakni 56

point yang adalah minimal point *TOD* dengan kategori *Bronze*. Meskipun demikian beberapa penerapan prinsip berdasarkan *TOD Standard 3.0* pada kawasan menunjukkan potensi walaupun dalam pencapaiannya masih belum maksimal.

4.2.2 Level Of Mix Use

4.2.2.1 Penggunaan campuran pada satu bangunan

Sebagaimana yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya oleh C. Bramiana mengenai level of mix-use, terdapat beberapa tingkatan untuk identifikasi penggunaan campuran dalam suatu bangunan atau kawasan. Bramiana menjelaskan bahwa level pertama dari mix-use adalah integrasi secara fungsional, di mana satu bangunan memiliki dapat berfungsi sebagai hunian, komersial, maupun fungsi lain yang saling mendukung (Bramiana, 2020).



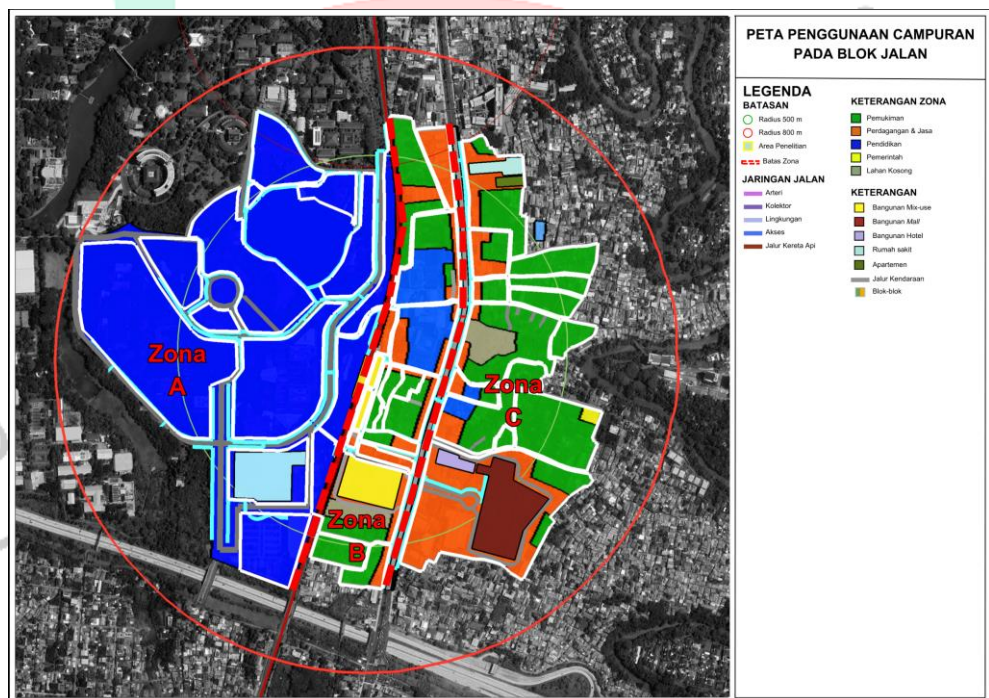
Gambar 4. 22 Peta penggunaan campuran pada satu bangunan
(Sumber Olahan Pribadi)

Hasil identifikasi dan *mixed-use in single building* pada kawasan Pondok Cina gambar diatas menunjukkan adanya dua gedung yang memiliki fungsi campuran (Mix use) secara fungsi. yakni Pertama, Apartemen Mahata Margonda yang selain berfungsi sebagai hunian di lantai atas, juga memiliki area retail dan area layanan stasiun Pondok Cina. Kedua, Depok Townsquare

yang merupakan pusat perbelanjaan yang terintegrasi dengan apartemen di bagian belakangnya. Selain kedua gedung tersebut, terdapat banyak bangunan rumah di wilayah pemukiman yang juga berfungsi sebagai tempat usaha. Dari identifikasi tersebut Apartemen Mahata Margonda dan Depok Townsquare serta hunian yang dapat menjadi tempat usaha merupakan contoh dari level ini karena dapat memadukan fungsi hunian dengan fungsi komersial, layanan publik serta ekonomi dalam satu struktur bangunan.

4.2.2.1 Penggunaan lahan campuran pada blok jalan

Penggunaan fungsi campuran dalam skala jalan atau blok bangunan, di mana berbagai fungsi fungsional dicampur secara horizontal dalam blok-blok jalan tertentu. Pada hasil analisis dan identifikasi kawasan Stasiun Pondok Cina, penulis membagi menjadi 3 zona yaitu zona A, B dan C.



Gambar 4. 23 Peta Penggunaan campuran pada blok jalan (Sumber: olahan peneliti)

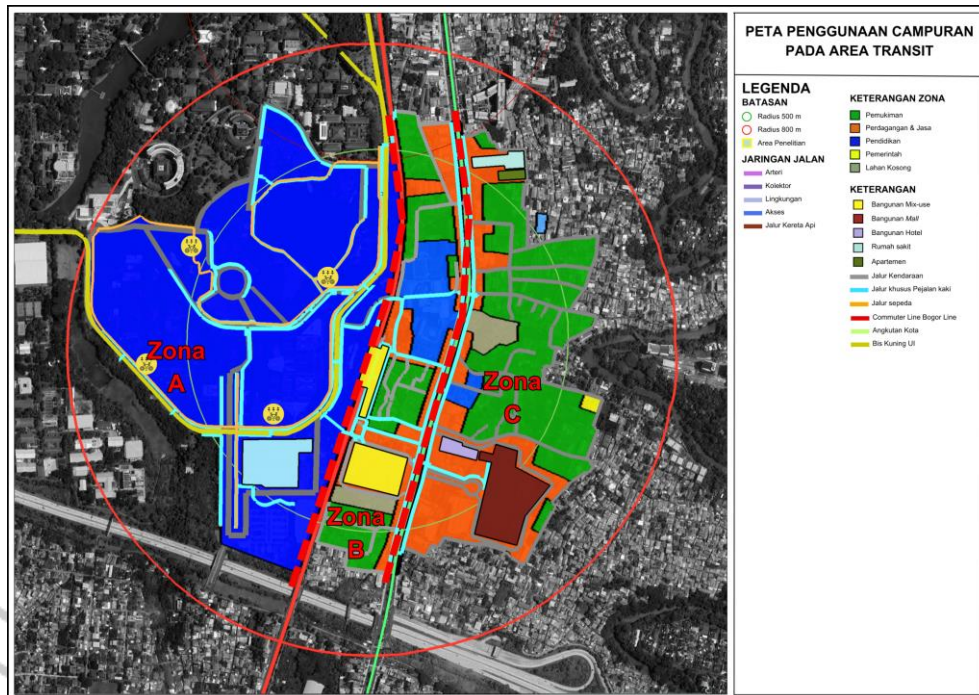
Hasil identifikasi tersebut ditemukan bahwa blok-blok jalan cenderung memiliki fungsi campuran, terutama pada Zona B dan C. sementara pada zona A didominasi oleh fungsi pendidikan karena merupakan kawasan kampus Universitas Indonesia. Namun, adanya RSUI menunjukkan adanya sedikit

integrasi fungsi kesehatan di tengah dominasi fungsi pendidikan. Meskipun dominasi fungsi pendidikan masih kuat, keberadaan RSUI memberikan sedikit variasi fungsi pada zona tersebut.

Di Zona B dan C, terdapat penggunaan fungsi campuran pada blok yang lebih mendominasi. Pada zona B sebagai contoh terdapat Apartemen Mahata Margonda dan DETOS yang sudah memiliki bangunan campuran pada penjelasan sebelumnya. Selain itu pada zona ini pada blok jalan keberagaman fungsi campuran juga mendominasi. Selain itu, di Zona C sebagai contoh terdapat kompleks Margo City yang memiliki pusat perbelanjaan dan hotel dalam satu blok serta terdapat blok yang mencakup Rumah Sakit Bunda yang satu lingkungan dengan Apartemen Atlanta Daime Suites, berbagi satu blok dan satu pintu masuk. Ini menunjukkan tingkat mix-use pada blok yang lebih tinggi, di mana fungsi komersial, perhotelan, dan pelayanan kesehatan saling terintegrasi

4.2.2.1 Penggunaan lahan campuran dalam area yang dapat diakses dengan berjalan kaki atau transportasi umum

Penggunaan lahan campuran dalam suatu lingkungan dapat menciptakan ruang yang mudah diakses dan ramah lingkungan. Konsep ini mendukung pembangunan kota yang berkelanjutan dengan mempromosikan keragaman fungsi dalam jarak akses yang mudah, baik itu dengan berjalan kaki, bersepeda, ataupun menggunakan transportasi umum. Hasil identifikasi dari analisis kawasan Stasiun Pondok Cina menunjukkan bahwa penggunaan lahan campuran yang dapat diakses dengan berjalan kaki belum mencakupi semua kawasan. Hasil analisis menggunakan TOD Standard 3.0 sebelumnya menunjukkan bahwa beberapa poin pada prinsip *walk* belum sepenuhnya terpenuhi. Namun demikian, penulis menemukan beberapa integrasi antar bangunan dan fungsi khusus bagi pejalan kaki.



Gambar 4. 24 Peta Penggunaan campuran pada area transit
(Sumber Olahan Pribadi)

Dari hasil identifikasi pemetaan tersebut, stasiun Pondok Cina merupakan sentral transit di kawasan penelitian dan memiliki integrasi fungsi campuran dengan Apartemen Mahata Margonda. Pada peta Stasiun Pondok Cina/Apartemen Mahata Margonda, akses bagi pejalan kaki cukup baik dengan adanya skybridge walaupun belum teridentifikasi sebagai akses yang universal aman dan lengkap bagi pejalan kaki pada analisis TOD sebelumnya, integrasi yang menghubungkan kawasan UI, Apartemen Mahata, termasuk fungsi retail dalam bangunan tersebut sudah cukup baik dengan memberikan berbagai pilihan akses.

Keterjangkauan di Zona A dapat dikatakan baik dari segi infrastruktur dan layanan penunjang bagi pejalan kaki. Terdapat trayek bis kuning UI dan titik-titik bike-share. Namun, di zona ini tidak ada keberagaman fungsi yang signifikan, dengan dominasi fungsi pendidikan. Zona B Keberagaman fungsi campuran pada blok jalan di Zona B cukup tinggi. Fasilitas pejalan kaki dapat ditemukan sepanjang Jalan Margonda Raya, yang merupakan jalan utama. Terdapat beberapa trayek angkutan reguler berupa angkutan kota (Angkot). Selain itu, terdapat jalur pejalan kaki umum yang memotong Kampus Gunadarma menuju area Stasiun Pondok Cina dan area UI, serta akses khusus pejalan kaki di bagian utara kawasan

penelitian untuk akses antar zona. Dari zona B Menuju Zona C terdapat beberapa jembatan penyeberangan orang dan zebra cross yang memotong Jalan Margonda Raya. Namun, fasilitas pejalan kaki hanya terdapat di sepanjang Jalan Margonda Raya. Untuk menuju ke dalam Zona C dari jalan tersebut belum ada infrastruktur khusus jalur pejalan kaki.

Kesimpulannya adalah untuk konteks keterjangkauan kawasan dengan infrastruktur pejalan kaki masih belum dapat dikatakan cukup baik. Namun dalam segi Integrasi antara Stasiun Pondok Cina dan Apartemen Mahata Margonda dengan *skybridge* yang menghubungkan ke berbagai akses pada kawasan seperti fungsi retail dan Mal DETOS merupakan contoh dari level *mix-use* pada area transit dan berjalan kaki.

