

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

▪ Kesimpulan

Pada Bab V ini, berisi kesimpulan hasil dalam mengidentifikasi kajian *Transit Oriented Development* dengan konsep *Mix use* pada kawasan stasiun Pondok Cina. Sesuai dengan hasil yang didapat pada skoring menurut teori ITDP dalam *TOD Standard 2017*, pada kawasan stasiun pondok cina ini masih belum memenuhi standard poin minimal yakni 56 poin (Bronze Medal). Capaian poin dari hasil skoring pada bab sebelumnya hanya mencapai 44 poin dari hasil perhimpunan dari seluruh prinsip *TOD Standard* yaitu *walk, Cycle, Connect, Transit, Mix, Densify, Compact dan Shift*. Namun untuk menjawab pertanyaan pada bab 1 sebelumnya yakni ‘‘Faktor apa yang mempengaruhi keberhasilan TOD di kawasan Stasiun Pondok Cina?’’ penulis juga telah melakukan wawancara dengan ITDP Indonesia yang merupakan *expert* dari pengembangan perkotaan mengenai transportasi dan kebijakan-kebijakan perkotaan. dari hasil wawancara tersebut, Penulis dapat merangkum beberapa faktor yang menjadi keberhasilan di TOD Pondok Cina yaitu:

1. Transportasi umum

Keberadaan dan kualitas transportasi umum merupakan syarat utama dari TOD. Transportasi umum yang efisien, *frequent* dan terintegrasi memudahkan mobilitas warga dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Dengan kata lain kualitas transportasi publik sejalan dengan infrastruktur pendukung dari TOD.

2. Pengelola kawasan

Pengelolaan kawasan tidak lepas dari *stakeholder-stakeholder* pada kawasan tersebut. Menurut ITDP, Pengelola kawasan berperan penting dalam implementasi dan penerapan dari konsep TOD dikarenakan mereka memiliki kuasa untuk merencanakan dan mengendalikan Keputusan-keputusan pada kawasan. pengelola kawasan disini dapat berupa pihak pemerintah maupun pihak swasta maupun badan pengelola yang bekerja melalui program kolaboratif serta ataupun operator transportasinya itu sendiri. Dalam pengembangan kawasan TOD pemerintah tidak bisa melakukan hal ini sendiri perlu adanya skema-skema Kerja sama untuk pengembangan TOD ini yang memerlukan dana yang cukup besar.

Untuk itu pengelola kawasan dapat menjadi faktor keberhasilan dari TOD itu sendiri.

3. Kebijakan / peraturan

Kebijakan dan peraturan pemerintah juga menjadi aspek penting dalam mendukung atau menghambat penerapan prinsip-prinsip TOD. Peraturan zonasi, insentif untuk pengembangan berkelanjutan, konsolidasi lahan serta kebijakan parkir adalah beberapa contoh kebijakan yang berpengaruh. Menurut ITDP peraturan dan kebijakan perlu diperkuat hal ini terkait dengan pembatasan kendaraan pribadi pada kawasan. Pada praktiknya, di Indonesia sudah mempunyai konsep-konsep untuk pengembangan TOD tetapi dalam implementasi sering bersebelahan dengan kebijakan yang contohnya adanya fasilitas *park and ride* pada stasiun yang harusnya TOD adalah dengan mengurangi jumlah parkir itu sendiri lalu implementasi dari konsep tersebut masih belum maksimal. Selain itu, kebijakan mengenai pembiayaan untuk pengembangan kawasan juga penting.

4. Sejarah Perkembangan Metropolitan

Sejarah perkembangan kota mempengaruhi tata ruang, pola penggunaan lahan, serta infrastruktur yang ada. Kota dengan sejarah perkembangan yang lebih mendukung transportasi umum dan penggunaan lahan campuran cenderung akan lebih mudah mengembangkan konsep TOD dibandingkan dengan kota yang sudah terlanjur dengan orientasi infrastruktur transportasi kepada kendaraan pribadi seperti pada wilayah Jabodetabek ini. Pada wawancara ITDP juga memberikan contoh karakteristik pembangunan kawasan Jabodetabek dan bila mana ada pemukiman baru adalah dengan membangun jaringan jalan tol dibanding jaringan transportasi umum tak sama dengan Jepang maupun Belanda yang bila mana ada pemukiman baru adalah dengan membangun jaringan rel kereta api ke kawasan tersebut.

Dari keempat faktor tersebut, penulis menjabarkan bagaimana keterkaitannya dengan hasil skoring prinsip TOD Standard yang telah dilakukan di bab 4 sebelumnya dapat dilihat pada tabel berikut:

No	Faktor	Penerapan Prinsip TOD	Penjelasan	Keberhasilan
1	Transportasi Umum	Walk	Infrastruktur pejalan kaki yang lengkap dan terkoneksi baik dengan layanan transportasi umum	Belum Berhasil
		Connect	Infrastruktur pejalan kaki terkoneksi dengan baik dan pendek	Belum Berhasil
		Transit	Transportasi Umum yang <i>frequent</i> di kawasan	Berhasil
		Compact	ketersediaan pilihan perjalanan pada kawasan	Berhasil
2	Pengelola kawasan	Mix	Pembangunan untuk percampuran pada kawasan yang bisa mendukung fungsi satu sama lain	Cukup Berhasil
		Densify	Pembangunan dengan memadatkan aktivitas pada kawasan	Cukup Berhasil
		Connect	Pembangunan dengan jarak yang dekat dengan berjalan kaki antar fasilitas	Belum Berhasil
		Shift	Penyediaan infrastruktur untuk mengurangi kendaraan pribadi	Cukup Berhasil
3	Kebijakan / peraturan	Walk	Kemudahan dan keamanan bagi pejalan kaki	Belum Berhasil
		Cycle	Insentif bagi pesepeda	Belum Berhasil
		Connect	Prioritaskan pejalan kaki dan pesepeda	Belum Berhasil
		Mix	Konsolidasi lahan pembangunan yang adil dan inklusif	Cukup Berhasil
		Densify	Memaksimalkan kepadatan penggunaan lahan dengan memaksimalkan KDB	Cukup Berhasil
		Shift	Pembatasan Kendaraan pribadi	Cukup Berhasil
4	Sejarah Perkembangan kota	Walk	Pembangunan dan perencanaan yang mengutamakan pejalan kaki	Belum Berhasil
		Transit	Pembangunan rute dan perencanaan perkotaan yang berorientasi transportasi umum di banding dengan berorientasi kepada kendaraan pribadi	Cukup Berhasil
		Compact	keterbangunan kawasan bersebelahan dengan kawasan lain yang terbangun untuk mendukung kawasan satu sama lain	Berhasil

Tabel 5. 1 Faktor pengaruh keberhasilan TOD
(Sumber: Olahan Pribadi)

Dari hasil tabel tersebut dapat disimpulkan bahwa faktor yang mempengaruhi keberhasilan di kawasan stasiun Pondok cina belum maksimal disimpulkan bahwa penerapan prinsip TOD (Transit-Oriented Development) di kawasan ini memiliki tingkat keberhasilan yang bervariasi yang di jabarkan sebagai berikut:

- Dalam hal transportasi umum, prinsip "Walk" dan "Connect" belum berhasil diterapkan dengan baik, karena infrastruktur pejalan kaki dan konektivitas masih kurang memadai. Namun, prinsip "Transit" dan "Compact" menunjukkan hasil yang baik, dengan frekuensi transportasi umum yang tinggi dan ketersediaan pilihan perjalanan yang memadai pada kawasan.
- Untuk aspek pengelolaan kawasan, prinsip "Mix", "Densify", dan "Shift" cukup berhasil. Ini menandakan adanya upaya yang baik dalam mencampur fungsi kawasan, memadatkan aktivitas, dan menyediakan infrastruktur untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Namun, prinsip "Connect" belum berhasil dengan baik, karena jarak antar fasilitas belum ideal untuk pejalan kaki.
- Dari sisi kebijakan dan peraturan, prinsip "Walk", "Cycle", dan "Connect" masih belum berhasil diterapkan dengan optimal, terlihat dari kurangnya kemudahan dan keamanan bagi pejalan kaki dan pesepeda. Sebaliknya, prinsip "Mix", "Densify", dan "Shift" cukup berhasil, menunjukkan adanya usaha dalam konsolidasi lahan yang adil, peningkatan kepadatan penggunaan lahan, dan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi.
- Melihat sejarah perkembangan kota, prinsip "Walk" belum berhasil diterapkan dengan baik, karena perencanaan dan pembangunan masih belum mengutamakan pejalan kaki. Namun, prinsip "Transit" cukup berhasil, dengan pembangunan yang lebih berorientasi pada transportasi umum. Prinsip "Compact" berhasil diterapkan, dengan kawasan yang terbangun saling mendukung satu sama lain.

Selain aspek TOD, Penggunaan lahan campuran di kawasan Stasiun Pondok Cina juga menunjukkan berbagai tingkat fungsi yang mendukung konsep Transit Oriented Development (TOD). hal ini untuk menjawab pertanyaan pada rumusan masalah di bab 1 yaitu “Bagaimana pendekatan konsep *Mix use* di kawasan tersebut?” Berdasarkan analisis dan identifikasi yang dilakukan, pada bab 4 beberapa temuan utama dapat disimpulkan sebagai berikut:

Penggunaan Campuran pada Satu Bangunan

Apartemen Mahata Margonda dan Depok Townsquare adalah contoh nyata dari penggunaan lahan campuran di tingkat bangunan, di mana hunian, area retail, dan layanan publik digabungkan dalam satu struktur. Menurut C. Bramiana, level pertama dari penggunaan campuran adalah integrasi fungsional, di mana satu bangunan dapat berfungsi sebagai hunian, komersial, serta layanan publik yang saling mendukung (Bramiana, 2020). Integrasi ini meningkatkan efisiensi penggunaan lahan dan memberikan kemudahan akses bagi penghuni serta masyarakat sekitar.

Penggunaan Campuran pada Blok Jalan

Pada skala blok jalan, Zona B dan C menunjukkan penggunaan fungsi campuran yang lebih tinggi dibandingkan dengan Zona A. Zona B dan C mencakup berbagai fungsi seperti perbelanjaan, perhotelan, dan layanan kesehatan dalam satu blok, seperti kompleks Margo City dan Rumah Sakit Bunda yang berbagi blok dengan Apartemen Atlanta Daime Suites. Hal ini sesuai dengan konsep Bramiana tentang level penggunaan campuran yang lebih tinggi, yang melibatkan interaksi intens antara berbagai fungsi dan mendukung mobilitas pejalan kaki serta mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi (Bramiana, 2020).

Penggunaan Lahan Campuran yang Dapat Diakses dengan Berjalan Kaki atau Transportasi Umum

Integrasi bangunan dan fungsi di sekitar Stasiun Pondok Cina mendukung konsep TOD dengan memberikan akses mudah bagi pejalan kaki. Meski belum semua aspek prinsip "walk" dalam TOD Standard 3.0 terpenuhi, keberadaan skybridge yang menghubungkan Stasiun Pondok Cina, Apartemen Mahata Margonda, dan Mal DETOS menunjukkan kemajuan menuju lingkungan yang lebih ramah pejalan kaki. Namun, keterjangkauan infrastruktur pejalan kaki di seluruh kawasan masih perlu ditingkatkan. Zona A memiliki infrastruktur dan layanan pejalan kaki yang baik, tetapi kurang beragam dalam fungsi lahannya. Zona B menunjukkan keberagaman fungsi yang tinggi dan fasilitas pejalan kaki yang baik di sepanjang Jalan Margonda Raya. Sebaliknya,

akses pejalan kaki di Zona C dari Jalan Margonda Raya masih memerlukan perbaikan infrastruktur khusus.

Kesimpulan dari penelitian ini adalah bahwa Penerapan TOD pada kawasan dapat menjadi solusi masalah transportasi pada wilayah metropolitan yang dimana penerapan konsep TOD dapat terlaksana dan berhasil bilamana pihak-pihak terkait mampu mengimplementasikan konsep tersebut dengan baik dan sesuai yang pada hasil penelitian ini juga menunjukkan kawasan sebetulnya memiliki potensi untuk penerapan konsep TOD.

▪ **Saran**

Dari hasil penelitian ini, ada beberapa saran untuk meningkatkan keberhasilan penerapan prinsip TOD (Transit-Oriented Development) dan penggunaan lahan campuran di kawasan Stasiun Pondok Cina diantaranya:

○ **Perbaikan Infrastruktur Pejalan Kaki:**

Perlu ada peningkatan pada infrastruktur untuk pejalan kaki, terutama untuk prinsip "Walk" dan "Connect". Ini termasuk pembuatan trotoar yang aman, nyaman, komplet dan terhubung dengan baik.

○ **Meningkatkan Konektivitas Antar Fasilitas:**

Memperbaiki konektivitas antar fasilitas dengan memperpendek jarak dan memperbaiki akses bagi pejalan kaki. Hal ini akan memudahkan mobilitas warga dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi.

○ **Meningkatkan Kebijakan dan Peraturan:**

Pemerintah perlu membuat kebijakan yang mendukung prinsip TOD, seperti insentif untuk pengembangan berkelanjutan, aturan parkir yang membatasi penggunaan kendaraan pribadi, dan insentif bagi pengguna sepeda.

○ **Pengelolaan Kawasan yang Lebih Baik:**

Pengelolaan kawasan yang efektif penting untuk memastikan prinsip-prinsip TOD diterapkan dengan baik. Ini termasuk perencanaan, pelaksanaan, dan pemeliharaan infrastruktur serta fasilitas umum.

- **Mendorong Penggunaan Lahan Campuran:**

Mendukung penggunaan lahan campuran pada tingkat bangunan dan blok jalan. Menggabungkan hunian, komersial, dan layanan publik dalam satu area akan meningkatkan efisiensi penggunaan lahan dan memberikan kemudahan akses bagi warga.

- **Penguatan Pengelolaan Kawasan**

Penguatan peran pengelola kawasan untuk lebih proaktif dalam merencanakan dan mengimplementasikan keputusan-keputusan yang mendukung konsep TOD. Kolaborasi antara pihak pemerintah, swasta, dan badan pengelola sangat diperlukan untuk mencapai tujuan ini.

Hasil Penelitian ini menunjukkan bahwa meskipun beberapa prinsip TOD telah diterapkan cukup baik di kawasan Stasiun Pondok Cina, masih banyak yang perlu ditingkatkan. Infrastruktur pejalan kaki dan konektivitas antar fasilitas harus menjadi fokus utama perbaikan. Selain itu, kebijakan dan peraturan pemerintah harus lebih mendukung penerapan TOD secara menyeluruh. Penggunaan lahan campuran telah menunjukkan hasil positif, namun integrasi fungsi di seluruh kawasan harus lebih ditingkatkan. Dengan upaya yang lebih konsisten dan terarah, kawasan Stasiun Pondok Cina bisa menjadi contoh sukses penerapan TOD dan penggunaan lahan campuran yang efektif. penulis berharap temuan ini dapat menjadi acuan untuk pengembangan kawasan lainnya di masa depan.