



6.13%

SIMILARITY OVERALL

SCANNED ON: 16 JUL 2024, 12:12 PM

Similarity report

Your text is highlighted according to the matched content in the results above.

● CHANGED TEXT 6.13% ● QUOTES 0.04%

Report #22043453

9 11 27 i BAB I PENDAHULUAN 1.1 Latar Belakang Jabodetabek merupakan wilayah metropolitan terbesar di Indonesia. Pesatnya urbanisasi dan urban sprawl yang semakin melebar membuat kebutuhan mobilitas masyarakat tentu akan semakin meningkat. Mobilitas masyarakat di Jabodetabek yang bertambah padat ini menimbulkan masalah transportasi yang kompleks salah satunya adalah kemacetan. Kepadatan wilayah Jabodetabek mencapai tingkat yang mengkhawatirkan, Meluasnya urbanisasi di Jakarta menyebabkan pengelolaan perkotaan yang tidak efektif, kurangnya infrastruktur, dan memudarnya wilayah desa di perkotaan tradisional, yang berdampak pada kondisi kehidupan perkotaan (Goldblum, 2000). Data Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia pada tahun 2022 mencatatkan jumlah populasi Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi) mencapai lebih dari 34 juta jiwa. Pertumbuhan penduduk ini menciptakan tekanan terhadap infrastruktur transportasi yang terbatas, menciptakan kemacetan lalu lintas dan menurunkan kualitas hidup masyarakat. Di Jakarta sendiri pada tahun 2022, ada sekitar 12 juta unit lebih kendaraan bermotor di Jakarta, sedangkan populasi penduduknya sendiri hanya 10 juta jiwa (BPS, 2022) dan hanya sekitar 21 % yang menggunakan transportasi publik. Dalam perkembangannya kebutuhan transportasi umum di Jabodetabek masih belum optimal karena kurangnya kapasitas perencanaan untuk menghadapi semakin kompleksnya pengelolaan kawasan ini (Rustiadi,

2015). Penggunaan transportasi massal yang masih belum maksimal ini pula dapat terlihat dari perkembangan lahan yang semakin melebar dan kecenderungan zonasi kawasan yang bersifat monofungsi menjadi kompleksitas tersendiri dengan tingginya mobilitas masyarakat dan peningkatan jumlah kendaraan pribadi. Zonasi kawasan yang cenderung monofungsi ini, seperti hanya mengakomodasi fungsi perumahan, bisnis, atau industri, menyebabkan ketidakseimbangan konektivitas antar wilayah. Hal ini menciptakan tantangan dalam mengoptimalkan penggunaan transportasi massal di Jabodetabek, yang justru meningkatkan ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi. Meskipun terdapat sejumlah alternatif transportasi massal, penggunaannya masih belum mencapai potensinya secara maksimal. (Aminah, 2018) Pada saat penelitian ini dibuat, wilayah Jabodetabek sudah dilayani berbagai macam moda transportasi publik seperti Commuter Line, Kereta Bandara, MRT, LRT Jabodebek serta Transjakarta. dari beberapa layanan-layanan transportasi publik tersebut layanan Commuter line (KRL) menjadi primadona untuk melakukan perjalanan di wilayah Jabodetabek (Ito, 2014). Kelebihan layanan ini mencakup kemampuannya untuk mencakup sejumlah besar stasiun-stasiun di wilayah Jabodetabek dan menyediakan jadwal keberangkatan yang lebih banyak, dengan headway 10-20 menit. Selain itu, tarifnya juga sangat terjangkau dengan jarak yang relatif jauh. tarif layanan ini di tahun 2024 adalah Rp. 3000,00 untuk jarak 25 Kilometer

pertama dan penambahan Rp.1.000,00 untuk jarak 10 Kilometer berikutnya.

Gambar 1. 1 Tabel Jumlah Penumpang Kereta api (Sumber: Perkeretapian Dalam Angka, Direktorat Jendral Perkeretaapian tahun 2023) Pada gambar Tabel diatas jumlah pengguna Commuter Line Jabodetabek adalah sebanyak 217.964.892 pengguna bila di rata-ratakan artinya pada tahun 2022 pengguna commuter line Jabodetabek sebanyak 597.164 pengguna/hari. Jumlah tersebut meningkat dari tahun 2020 dan tahun 2021 sampai 2022 dan di proyeksikan akan terus meningkat kembali di tahun 2023. Dalam hal ini Sistem transportasi publik diharapkan menjadi elemen krusial dalam menghadapi masalah kemacetan yang semakin kompleks. Untuk memahami peran penting sistem transportasi publik dalam mengurangi kemacetan, perlu ditekankan pada 1 hirarki transportasi dan peran pejalan kaki dalam konteks perkotaan. oleh karena itu, pejalan kaki sebagai bagian penting dari hirarki transportasi yang sering kali dianggap sebagai elemen yang diabaikan dalam perencanaan kawasan perkotaan. Gambar 1. 2 Hirarki Transportasi (Sumber : X dewan Transportasi Jakarta) Berfokus pada prinsip-prinsip keberlanjutan, Sustainable Princeton yang merupakan organisasi non- profit yang didirikan tahun 2012 yang bekerja sama dengan warga, bisnis, dan pemerintah lokal untuk menjadikan kota Princeton lebih berkelanjutan sebagai contoh kota yang memprioritaskan keberlanjutan dalam setiap tindakan, demi lingkungan sehat, ekonomi kuat, dan kesejahteraan

semua warga, baik masa ini maupun di masa depan. Pada hal keberlanjutan mobilitas perkotaan, Sustainable Princeton menegaskan bahwa pejalan kaki harus dianggap sebagai prioritas utama dalam hirarki transportasi. Penekanan ini tidak hanya didasarkan pada upaya mengurangi kemacetan, tetapi juga pada dampak positif terhadap kesehatan masyarakat, pengurangan emisi gas rumah kaca, dan penciptaan lingkungan perkotaan yang lebih aman dan nyaman (Sustainable Princeton, 2012) . Dalam Konteks ini, Sustainable Princeton menyoroti bahwa betapa pentingnya integrasi infrastruktur pejalan kaki yang aman dan nyaman. Langkah-langkah ini dapat mencakup peningkatan trotoar, penyebaran lintasan pejalan kaki yang terencana, dan peningkatan aksesibilitas bagi pejalan kaki di seluruh kota. Untuk itu, visi ini diharapkan mampu mendukung transformasi hirarki transportasi yang mendahulukan pejalan kaki, menggeser paradigma urbanisasi menuju model transportasi yang lebih berkelanjutan dan lebih inklusif. Melalui pendekatan ini, diharapkan masyarakat dapat diberdayakan untuk memilih berjalan kaki sebagai alternatif utama, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, dan secara positif memengaruhi dinamika transportasi di perkotaan. Dalam buku pedestrian planning and design guide Panduan perencanaan dan perancangan pejalan kaki mempertimbangkan seberapa ramah pejalan kaki dalam lingkungan binaan. “Tujuan Walkability adalah untuk menciptakan lingkungan yang dapat mendorong penggunaan transportasi tidak bermotor, seperti berjalan kaki, untuk mencapai tujuan terdekat dengan tingkat nyaman (Hafnizar, 2017). hirarki green transportation oleh sustainable princeton ini sejalan dengan penerapan TOD yang bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Pihak-pihak terkait belakang ini juga mulai menerapkan kebijakan dan rencana tersebut yang dapat dilihat dalam beberapa waktu terakhir ini, perhatian terhadap pembangunan Transit Oriented Development (TOD) di stasiun-stasiun Kereta Rel Listrik (KRL) di Indonesia, khususnya di wilayah Jabodetabek, telah menjadi sorotan utama dalam upaya mencapai perkotaan yang lebih efisien dan berkelanjutan. Konsep TOD yang

mencakup integrasi hunian vertikal, area komersial, dan fasilitas umum di sekitar stasiun KRL menjadi pilihan strategis untuk mengatasi kompleksitas masalah transportasi dan perumahan di perkotaan yang terus berkembang. Didasarkan pada hal tersebut, menurut laporan resmi dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, pada beberapa tahun terakhir, pemerintah dan pihak swasta telah bekerja sama untuk mendorong pembangunan TOD di sekitar stasiun-stasiun KRL. Dukungan ini mencakup kebijakan 2 perencanaan perkotaan yang mendukung, insentif bagi pengembang, dan kolaborasi dengan operator KRL untuk meningkatkan kualitas dan aksesibilitas transportasi publik. Transit Oriented Development (TOD) merupakan suatu pendekatan perencanaan dan pengembangan perkotaan yang bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang berkelanjutan dan berorientasi pada transportasi massal (Chaltrape, 1993). Konsep ini mengintegrasikan penggunaan lahan, transportasi, dan pengembangan properti di sekitar pusat transportasi massal dengan kata lain TOD merupakan kawasan dengan fungsi campuran yang berorientasi dengan fasilitas pelayanan transportasi massal seperti stasiun kereta api atau terminal bus. TOD bertujuan untuk meminimalkan ketergantungan pada kendaraan pribadi, meningkatkan aksesibilitas, dan menciptakan komunitas yang beragam dan berkelanjutan. Kemudian ITDP melalui TOD Standard 3.0 di tahun 2017 menerapkan prinsip-prinsip parameter TOD yaitu Berjalan (Walk), Bersepeda (Cycle), Menghubungkan (Connect), Angkutan Umum (Transit), Pembauran (Mix), Memadatkan (Densify), merapatkan (Compact), Beralih (Shift). Penerapan Transit Oriented Development ini menjadi tren yang sejalan dengan perubahan paradigma urbanisasi, di mana pemerintah dan pengembang mulai menggali potensi lahan yang terbatas dengan memanfaatkan lokasi strategis stasiun KRL sebagai pusat pengembangan. Selain itu, peningkatan kesadaran masyarakat akan pentingnya aksesibilitas transportasi publik dan keberlanjutan telah memberikan dorongan tambahan bagi perkembangan TOD di Indonesia. Salah satu penerapan Transit Oriented Development (TOD) berada di Stasiun Pondok Cina, yang terkoneksi dengan

Apartemen Mahata Margonda, Mall Depok Town Square (DETOS), dan kawasan Universitas Indonesia (UI). pengembangan ini mencerminkan evolusi perencanaan perkotaan berfokus pada integrasi moda transportasi publik dengan pengembangan hunian, pusat perbelanjaan, dan pendidikan. TOD Pondok Cina dibangun di atas lahan milik PT Kereta Api Indonesia atau KAI (Persero), yang masih berada dalam area Stasiun Commuter Line Pondok Cina. Pengembangannya dilakukan di kawasan dengan luas sekitar 2,7 hektare (BPTJ, 2021). Gambar 1. 3 Potongan Konsep koneksi stasiun Pd,Cina dengan apartemen (Sumber : Perumnas) Stasiun Pondok Cina menjadi salah satu fokus pengembangan TOD yang merupakan sebagai bagian dari sistem transportasi jaringan kereta api di Jabodetabek. Dalam penelitian ini untuk mengkaji keberhasilan penerapan TOD di Stasiun Pondokcina dengan penerapannya dengan konsep fungsi campuran (Mix-use) dalam meningkatkan kualitas lingkungan stasiun, mendukung keberlanjutan transportasi, dan merangsang pertumbuhan ekonomi lokal. maka dari itu dalam penerapan TOD di kedua stasiun tersebut memiliki persamaan fungsi lahan di sekitar area cakupan jarak berjalan kaki kurang dari 500 meter hingga maksimum 1.000 meter dari stasiun hingga pintu masuk gedung terjauh (ITDP, 2017) walaupun kedua stasiun sudah dapat dikatakan sudah berada di wilayah areal cakupan tersebut, namun ”apakah Penerapan TOD di kedua stasiun ini sudah berhasil dan bagaimana konsep (mix-use) yang mempengaruhi dalam penerapannya

6 9 10 19 ” 1.

2 Identifikasi / Rumusan Masalah Pada pernyataan latar belakang diatas tersebut yang menjadi fokus masalah utama pada penelitian ini

adalah sebagai berikut : 3 1. Faktor apa yang mempengaruhi keberhasilan penerapan TOD di stasiun Pondok Cina ? 2. Bagaimana pendekatan konsep Mix use di kawasan tersebut ? 6 11 25

1.3 Tujuan Penelitian Berdasarkan identifikasi/rumusan masalah tersebut, tujuan penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut : 1. Mengidentifikasi faktor-faktor kunci yang berkontribusi pada keberhasilan penerapan Transit Oriented Development (TOD) di Stasiun Pondok Cina. 2. mengetahui bagaimana pendekatan konsep

mix-use yang diterapkan pada kawasan tersebut dan keterjangkauannya. 1.4 Manfaat Penelitian Penelitian ini dapat memberikan manfaat dalam beberapa aspek yaitu dapat memberikan wawasan yang lebih mendalam tentang faktor-faktor kunci yang berkontribusi pada kesuksesan penerapan TOD di sekitar Stasiun KRL dengan korelasinya terhadap fungsi campuran pada kawasan dan memberikan pandangan baru terhadap solusi transportasi yang berkelanjutan. Hasil penelitian dapat digunakan untuk merancang kebijakan yang mendorong masyarakat untuk berjalan kaki atau bersepeda untuk bermobilitas dalam kegiatan sehari-hari, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, dan meningkatkan konektivitas di sekitar kawasan sehingga tercipta kawasan yang lebih rendah emisi. hal ini sejalan dengan program pemerintah yakni Indonesia Emas 2045 untuk Indonesia yang lebih produktif, efektif, dan efisien. 1.5 Sistematika Penulisan Penulisan pada skripsi ini dibagi menjadi 5 bab yang pada masing-masing bab berisi penjelasan dari pembahasan yang terkait yang masing-masing bab saling terkait dari isi pembahasan pada skripsi ini. BAB I Pendahuluan Merupakan bagian awal penelitian yang membahas mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian. Latar belakang menjelaskan topik inti penelitian. Bagian rumusan masalah berisi pertanyaan yang akan dijawab oleh peneliti. Tujuan penelitian adalah memberikan manfaat sebagai referensi bagi pembaca di berbagai bidang. BAB II Tinjauan Pustaka Bab dua membahas tentang tinjauan dari beberapa buku, teori, dan informasi yang menjadi dasar untuk mendukung proses penelitian. Tinjauan pustaka ini bertujuan untuk menjelaskan kajian Transit Oriented Development (TOD) dengan konsep mixed-use dalam penelitian ini. Tinjauan pustaka penting untuk memperkuat analisis yang akan dilakukan. 33 BAB III Metode Penelitian Pada Bab ini menjelaskan metode yang digunakan dalam penelitian. Penulis menggunakan metode campuran (mix-methods) untuk mengumpulkan data dan melakukan analisis. 12 34 Data dikumpulkan melalui observasi langsung, pemetaan, dokumentasi, dan wawancara. Penulis juga menjelaskan metode analisis data yang digunakan untuk mengolah

data yang telah dikumpulkan, memberikan gambaran lengkap tentang pelaksanaan penelitian secara teknis. BAB IV Analisis dan Pembahasan Bagian ini membahas tentang penelitian yang sudah dimulai mengenai pengembangan Transit Oriented Development (TOD) di sekitar Stasiun Pondok Cina dengan menerapkan konsep Mix Use . Proses pengumpulan data sudah dimulai. Setelah data terkumpul, data tersebut akan dianalisis satu per satu, sesuai dengan teori yang sudah diintegrasikan sebelumnya. Bagian ini akan menjelaskan proses analisis secara rinci, dari data yang terkumpul hingga pertimbangan-pertimbangan lainnya. Tujuan dari bagian ini adalah untuk menjawab pertanyaan atau masalah penelitian yang telah diajukan terkait dengan pentingnya penerapan konsep Mix Use dalam penerapan TOD pada kawasan stasiun Pondok Cina. 14 4 BAB V Penutup Merupakan bagian terakhir yang berisi kesimpulan serta saran dari seluruh hasil penelitian yang telah dilakukan dengan menyimpulkan serta, merangkum semua pembahasan dari bab sebelumnya. Bab ini juga berisi saran-saran dari penelitan. BAB II TINJAUAN PUSTAKA 2.1 Konsep TOD Pengembangan kawasan Transit Oriented Development (TOD) merupakan kawasan pusat campuran dengan transportasi terpadu, kawasan dalam radius 400-800 meter dari Pusat Transportasi (ATR, 2017). Pada tahun 1993 seorang arsitek bernama Peter Calthorpe dalam bukunya memaparkan bahwa Pembangunan berorientasi transit (TOD) adalah pendekatan perencanaan kota yang berfokus pada 5 pengembangan lingkungan yang padat, beragam, dan terintegrasi di sekitar pusat angkutan massal yang bertujuan untuk membangun komunitas yang berkelanjutan dengan meminimalkan ketergantungan pada kendaraan pribadi, meningkatkan aksesibilitas, dan menciptakan lingkungan yang ramah pejalan kaki. Gambar 2.

3 1 Ilustrasi Konsep TOD menurut Calthorpe (1993) (Sumber : The Next American Metropolis, Peter Calthorpe, 1993) Transit Oriented Development (TOD) merupakan area atau kawasan dengan penggunaan lahan campuran di sekitar lokasi transit dan pusat perdagangan. Lahan ini mencakup fungsi campuran (mixed-use) seperti perumahan, perdagangan, pasar, ruang terbuka, dan fasilitas publik. Secara umum, TOD adalah komunitas

campuran yang mendorong orang untuk tinggal dan beraktivitas di sekitar kawasan transit, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, dan mendorong penggunaan transportasi umum. menurut Cervero (2008) memaparkan bagaimana perencanaan perkotaan yang berpusat pada transportasi umum dapat menciptakan hubungan erat antara stasiun transportasi dan pengembangan hunian serta pusat-pusat komersial di sekitarnya. Dalam pandangan Cervero, konsep ini tidak hanya memberikan kenyamanan transportasi, tetapi juga dapat membentuk pola penggunaan lahan yang lebih efisien dan berkelanjutan.

3 Menurut Florida TOD Guidebook (2012), tujuan utama TOD adalah penggunaan campuran (mixed-use), Tujuannya adalah untuk menciptakan ruang kompak melalui pembangunan dengan kepadatan tinggi dan ramah pejalan kaki. 2.2 TOD Standard ITDP 2017 Pada tahun 2017, Institute for Transport and Development Policy (ITDP) merilis TOD Standard 3.0, dengan memperkenalkan prinsip baru dalam pembangunan perkotaan berkelanjutan. Sebagai lembaga terkemuka untuk regulasi dan penelitian transportasi berkelanjutan, ITDP berupaya mengembangkan standar Pembangunan Berorientasi Transportasi (TOD) yang menjadi pedoman bagi perencana dan pengembang di seluruh dunia. Dengan diluncurkannya TOD Standard 3.0 menandai langkah penting dalam evolusi konsep TOD, dengan perbaikan dan penyesuaian yang mempertimbangkan dinamika perkembangan perkotaan dan kebutuhan masyarakat global. Standar ini mewakili kerangka kerja yang lebih canggih yang menggabungkan pembelajaran dari penerapan TOD sebelumnya dan mengintegrasikan penemuan-penemuan baru terkait perkembangan terkini di bidang transportasi dan perencanaan kota. 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. Selanjutnya TOD Standard 3.0 memiliki elemen-elemen penerapan prinsip transportasi Perkotaan dan tujuan TOD Standard ITDP (2017) yang terbagi menjadi 8 prinsip, yaitu : 1. 16 Berjalan kaki (Walk) Menciptakan lingkungan yang mendukung aktivitas berjalan kaki dengan menyediakan infrastruktur

pejalan kaki yang aman, lengkap, dan mudah diakses. 5 Seluruh infrastruktur pejalan kaki harus aktif dan ramai, nyaman digunakan, serta memiliki suhu yang terjaga di area pedestrian. 2 5 2. Bersepeda (Cycle) 6 Tersedianya jaringan prasarana sepeda yang lengkap dan aman, mengutamakan jaringan angkutan tidak bermotor. Tersedia fasilitas penyimpanan sepeda yang memadai dan aman. 1 2 4 20 3. Menghubungkan (Connect) Membangun dan menciptakan jaringan jalan dan jalur yang padat dengan rute berjalan kaki dan bersepeda yang pendek, langsung, dan bervariasi. 1 2 5 26 Rute transportasi tidak bermotor seperti berjalan kaki dan bersepeda harus lebih pendek dibandingkan rute untuk transportasi bermotor. 2 4 4. Angkutan Umum (Transit) Syarat pada area pembangunan di lokasi yang dekat dengan tersedianya jaringan angkutan massal berkualitas, yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki. 5. Pembauran (Mix) Sebuah rencana pembangunan yang mempertimbangkan penggunaan lahan, pendapatan, dan tren demografi serta memberikan peluang dan layanan di dekat ruang publik tempat masyarakat tinggal, bekerja, dan melakukan aktivitas jangka panjang untuk menciptakan keberagaman pada kawasan. 6. Memadatkan (Densify) Optimalisasi kepadatan kawasan dan menyelaraskan kapasitas transportasi dengan kepadatan pemukiman dan lapangan kerja untuk mendukung kualitas transportasi, pelayanan masyarakat, dan aktivitas pada ruang publik. 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. 2 8. Beralih (Shift) Meningkatkan mobilitas untuk berjalan kaki, bersepeda dan naik transportasi umum melalui peraturan dan kebijakan parkir dengan mengurangi area yang ditempati kendaraan pribadi. 2.2.1 Parameter Keberhasilan TOD ITDP menjelaskan TOD Standard bisa digunakan untuk menilai kondisi area sekitar stasiun, tetapi tidak seharusnya dianggap sebagai penghargaan. Ketika metrik proyek tidak bisa diterapkan, ITDP menyediakan metrik khusus untuk area stasiun (ITDP, 2017) yang berguna untuk menganalisis dan mengevaluasi potensi serta hambatan dalam

mengembangkan area layanan sekitar stasiun transportasi umum sesuai dengan prinsip TOD. - TOD Standard Gold 86-100 Poin Gold standard TOD diberikan kepada proyek Pembangunan dan pengembangan kota yang diakui secara global karena keunggulannya dalam aspek berjalan kaki, bersepeda, dan pembangunan berorientasi transit yang inklusif. Untuk mencapai standar emas ini, proyek harus mendapatkan minimal dua poin untuk perumahan terjangkau dan nilai sempurna untuk preservasi perumahan. - TOD Standard Silver 71-85 Poin Silver Standard TOD diberikan kepada proyek pembangunan yang hampir memenuhi semua prinsip pengembangan TOD. o TOD Standard Bronze 56-70 Poin Bronze standard TOD menunjukkan bahwa proyek Pembangunan dan pengembangan tersebut memenuhi mayoritas dari tujuan kinerja praktek terbaik. 7 Untuk mendapatkan poin-poin tersebut perlu perolehan dari metrik yang menjadi penilaian prinsip-prinsip TOD Standard 3.0 oleh ITDP yang dijabarkan pada tabel berikut : 8 9 Tabel 2. 1 Parameter TOD Standard 3.0 Sumber : ITDP (2017) 2.2.2 Preservasi Permukiman, Bisnis, dan Jasa Pada presentasi oleh ITDP Indonesia yang bertajuk Transit Oriented Development “Mungkinkah ?” oleh Deliani Poetriayu Siregar selaku Sr. Urban Plannin g, Gender and Social Inclusion Associate menjelaskan bagaimana TOD harus menyediakan hunian serta layanan pendukung yang menjaga ‘value ’ dari kawasan yang di implementasikan dengan menjamin keberagaman karakter pada kawasan tersebut (ITDP, 2017). untuk itu ada kunci keberhasilan tersebut adalah keberagaman demografi dan tingkat pendapatan penduduk setempat. oleh karenanya, penerapan TOD pada kawasan harus memperhatikan penduduk setempat pula dengan implementasi sebagai berikut :

- Penghuni yang telah bermukim tidak di lahan pengembangan sebelum perencanaan tidak tergusur atau dipaksa untuk pindah
- Bila terjadi relokasi, jarak antar hunian baru dengan yang lama dalam jangkauan berjalan kaki (kurang dari 500m)
- Bila relokasi di harus berada di luar kawasan pengembangan, maka kawasan tersebut harus tersedia transportasi umum
- 10 ● Menyediakan tempat tinggal sementara selama prose

s konstruksi ● Relokasi pada bisnis/jasa harus dengan area lantai
i berukuran sama dan tidak lebih mahal. 2.3 The Death And Life Of
American Cities (Mixed Use) Dalam studi perkotaan modern, salah satu
teori yang menjadi landasan utama adalah konsep mixed use yang
diperkenalkan oleh Jane Jacobs. 29 Dalam 1 "The Death and Life of
Great American Cities, 29 Jacobs menghadirkan visi tentang bagaimana
perkotaan seharusnya dirancang dan diorganisir. Pada bagian ini, kita akan
mengeksplorasi secara mendalam teori mixed use menurut Jane Jacobs,
dengan fokus pada aspek- aspek penting yang digambarkan dalam bukunya.
Jane jacob yang merupakan pembuat dari buku tersebut mengkritik
bagaimana cara kota dirancang dan digunakan. Jacobs mengkritik pendekatan
perencanaan pembangunan kota yang membagi kota menjadi zona-zona dengan
fungsi tunggal (monofungsional), seperti zona perumahan, komersial, atau
industri yang dikhususkan di blok besar yang sama pada masing-masing
zona tersebut. Zonasi monofungsional seperti ini dianggapnya sebagai
penyebab stagnasi dan kurangnya kehidupan dalam perkotaan dimana kota
dengan rancangan dengan zona monofungsional kurang efektif oleh sebab
fungsi yang terpisah-pisah ini akan membuat mobilitas penduduk dalam
beraktivitas dari dan menuju ke tempat-tempat atau antar fungsi dari
zona tersebut menjadi jauh. Hal ini justru dapat mendorong penduduk
menggunakan kendaraan pribadi untuk beraktivitas dikarenakan untuk
menjangkau dari satu zona ke zona lainnya cenderung jauh. Dalam
konteks tersebut, Jacob beranggapan bahwa kota yang sehat berkembang
dengan cara yang organik dan spontan walaupun menurut orang-orang akan
terkesan tidak rapi oleh karena bangunan-bangunan dengan fungsi lahan
campuran seperti sekolah, rumah, toko dan gudang di satu area
(mix-use). Namun, keberagaman seperti inilah yang dibutuhkan oleh
penduduk kota untuk kehidupannya sehari-hari. Jacobs menekankan bahwasanya
keberagaman dalam lahan campuran ini seimbang antara bekerja, pelayanan
dan aktivitas lain yang memberikan kehidupan penduduk yang lebih
menarik , beragam dan efektif. 15 Secara pengertian, kawasan campuran

merupakan pengembangan ataupun kondisi yang berkaitan dengan kelengkapan bangunan dan keberagaman fungsi yang ditampung pada kawasan tersebut. 2.3.1 The Generators of Diversity Jacob menuturkan bahwasanya Untuk memahami kota kita harus langsung berurusan dengan kombinasi dan fungsi campuran, bukan fungsi yang terpisah sebagai kondisi yang esensial. Jane Jacobs memberi gambaran kondisi keberagaman perkotaan, termasuk fungsi campuran, blok kecil, bangunan tua, dan konsentrasi bangunan yang cukup, secara signifikan mendorong aktivitas pejalan kaki (Sung, 2015). Untuk itu, Jacobs menekankan pentingnya keberagaman fungsi lahan dalam menciptakan kehidupan perkotaan yang berkualitas dan berkelanjutan. Keanekaragaman fungsi dan vitalitas perkotaan: Jacobs menekankan 4 kondisi yang sangat diperlukan untuk menghasilkan keberagaman di jalan-jalan dan distrik kota. 4 kondisi tersebut adalah sebagai berikut : 1. Sebuah distrik dan sebanyak mungkin pada bangunannya harus mempunyai lebih dari satu fungsi utama, dan idealnya lebih dari satu fungsi utama. Hal ini agar masyarakat yang tinggal dalam satu kawasan dapat menggunakan banyak fasilitas umum saat melakukan aktivitas luar ruangan pada waktu-waktu tertentu dan untuk tujuan-tujuan yang tertentu. 2. Kebanyakan blok harus pendek. Dengan kata lain, harus ada jalur pertemuan dan persimpangan yang sering digunakan untuk pengguna ke beberapa tujuan tempat. 3. Distrik harus menggabungkan bangunan-bangunan dengan usia dan kondisi berbeda, termasuk beberapa bangunan tua sehingga bervariasi dalam ekonomi hasilkannya. Pencampuran ini harus cukup rapat. 4. Harus ada konsentrasi orang yang cukup padat. Apapun tujuannya, jumlah orangnya pasti cukup banyak. Daerah ini padat penduduknya dengan orang-orang yang tinggal di sana untuk tujuan perumahan. Untuk memahami konsep penggunaan lahan campuran, kita perlu memahami karakteristik penggunaan lahan yaitu kepadatan. Salah satu indikator utama penggunaan lahan perkotaan yang mempengaruhi transportasi adalah kepadatan perkotaannya itu sendiri, khususnya kepadatan kota secara keseluruhan dan di berbagai bagian kota, seperti kawasan pusat bisnis (CBD) dan pusat kota

(Kenworthy, 1996). Kepadatan yang tinggi cenderung dikaitkan dengan peningkatan dalam layanan transportasi umum, 11 terutama berjalan kaki dan bersepeda, melalui rute ataupun jarak rata-rata yang lebih pendek dari semua moda dan peningkatan potensi pelanggan di setiap pemberhentian (Bramiana I. A., 2017). Selain itu, lingkungan perkotaan yang padat cenderung memiliki penggunaan lahan yang lebih beragam dibandingkan daerah pinggiran kota dengan kepadatan lebih rendah dan zonasi yang lebih rapat. Hal ini akan semakin mengurangi waktu perjalanan dan membuat potensi untuk penggunaan angkutan umum dan kendaraan tidak bermotor sehingga menjadi lebih ramah lingkungan. Oleh karena itu, kepadatan merupakan faktor penting bagi masa depan kota dari perspektif keberlanjutan.

2.4 Mixed Land Use dan Mixed Use Development (Level of Mix-use)

Dalam memahami antara penggunaan lahan campuran dan pengembangan penggunaan campuran, pada jurnal oleh Bramiana (2017) menyederhanakan dan mengkategorikan penggunaan lahan campuran (Mixed land use) dan pengembangan penggunaan campuran (Mixed use development) yang penulis dapat gambarkan pada bagan di bawah ini : Tabel 2. 2

Mix land use and mix use development Sumber : Olahan Pribadi

Penggunaan lahan campuran (Mixed land use) yang dimaksud di sini adalah tingkat tertinggi dari pengembangan penggunaan campuran (Mixed-use development), yaitu pengembangan penggunaan campuran (mixed-use development) pada suatu kawasan dan penggunaan campuran (mixed use) pada suatu bidang atau lokasi (termasuk blok jalan); sedangkan penggunaan beberapa ruang di dalam gedung akan dimasukkan dalam istilah pengembangan serba guna. Dari uraian diatas Bramiana (2017) menjabarkan tingkatan pengembangan penggunaan campuran, dengan menggunakan 3 tingkat untuk mengeksplorasi tingkat keragaman dalam pengembangan penggunaan campuran yaitu :

1. Mixed-use in single building Penggunaan campuran dalam satu bangunan, di mana fungsi-fungsi berbeda dicampur secara vertikal. Dalam konteks ini, sebuah bangunan tunggal dapat memiliki lebih dari satu fungsi secara bersamaan atau pada waktu yang berbeda. Contohnya,

dua lantai pertama bisa digunakan untuk kantor dan toko, sementara lantai-lantai yang lebih tinggi digunakan untuk hunian. Selain itu, bangunan juga bisa memiliki fungsi yang berubah pada waktu yang berbeda, misalnya, digunakan sebagai sekolah taman kanak-kanak pada siang hari dan sebagai pusat komunitas pada malam hari. Pendekatan ini menunjukkan fleksibilitas dalam pemanfaatan ruang dan dapat meningkatkan efisiensi penggunaan lahan dalam suatu bangunan. 12 Gambar 2. 2 Contoh fungsi campuran dalam satu contoh bangunan (Sumber : Google Photo) 2. Mixed-use in street or building blocks Penggunaan fungsi campuran dalam skala jalan atau blok bangunan, di mana berbagai fungsi fungsional dicampur secara horizontal dalam blok-blok jalan tertentu. Contoh yang diambil adalah Orchard Road di Singapura, di mana terdapat berbagai fungsi bangunan di sepanjang jalan utama Orchard Road dan di jalan-jalan kecil di sekitarnya. Pendekatan ini menunjukkan keberagaman fungsi yang terdapat dalam satu kawasan geografis, menciptakan ruang yang multifungsional dan dinamis bagi masyarakat setempat dan pengunjung. Gambar 2. Zonasi di Orchard Road Singapura (2019) (Sumber : Urban Redevelopment Authority of Singapore (2019)) 3. Mixed-use within walkable or transit area Penggunaan tanah campuran dalam konteks area yang dapat dengan mudah diakses dan dilalui dengan berjalan kaki ataupun melalui transportasi umum. Istilah "mixed land use" digunakan untuk merinci keragaman fungsi secara horizontal. Pencampuran berbagai penggunaan harus dijelaskan dengan jelas, dan dalam konteks ini, penggunaan tanah campuran seharusnya terjadi dalam jarak berjalan kaki atau akses transit. Pentingnya kedekatan berbagai fungsi juga ditekankan. 13 Gambar 2. 5 Ilustrasi akses jalan di Orchard Road (2019) Sumber : Urban Redevelopment Authority of Singapore (2019) Pada Contoh yang diberikan di atas adalah adanya berbagai fungsi yang beragam dalam suatu lingkungan, di mana konsep penggunaan lahan campuran dapat menciptakan ruang yang dapat diakses dengan mudah dan ramah lingkungan. Pendekatan ini mendukung ide

pembangunan kota yang berkelanjutan dengan mempromosikan keragaman fungsi dalam jarak akses yang mudah, baik itu dengan berjalan kaki, bersepeda ataupun menggunakan transportasi umum. Penggunaan lahan campuran sendiri dapat diartikan sebagai kemampuan untuk menggabungkan berbagai penggunaan lahan dalam satu wilayah. Konsep ini mendukung berbagai jenis transportasi yang berkelanjutan dan meningkatkan kenyamanan di sekitar wilayah tersebut. Dimana dapat mempermudah masyarakat dalam menjangkau dan memenuhi kebutuhannya sehari-hari. Meskipun konsep keragaman dan penggunaan lahan campuran memiliki kesamaan, keragaman dianggap sebagai fenomena yang mencakup berbagai fitur urban yang diinginkan, seperti berbagai jenis perumahan, kepadatan bangunan, ukuran rumah tangga, usia, budaya, dan pendapatan. Di sisi lain, penggunaan lahan campuran lebih menekankan pada aspek fungsionalnya. Namun, keduanya bekerja sama untuk membentuk kota yang berkelanjutan dan beragam (Bramiana C. , 2017). Pentingnya penggunaan lahan campuran dan kepadatan dalam konteks keberlanjutan perkotaan menunjukkan arah yang penting untuk perencanaan kota masa depan. Pendekatan ini memberikan dasar bagi pengembangan kota yang efisien, beragam, dan berkelanjutan.

2.4 Studi Kasus Terkait Review literatur terhadap penelitian atau proyek serupa di daerah atau sistem transportasi publik lain. Penelitian Delaneira Humaira, Wulan Dwi Purnamasari, Imma Widyawati Agustini (2021) Judul Penelitian KONSEP PENATAAN RUANG BERORIENTASI TRANSIT (TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT) DI KAWASAN DUKUH ATAS, JAKARTA Tujuan Penelitian Identifikasi konsep TOD yang diterapkan di wilayah Duc Atas dan rancang strategi pengembangan wilayah berdasarkan variabel utama penelitian TOD: berjalan kaki, bersepeda, konektivitas, transportasi, pencampuran, pemadatan, kondensasi, dan mobilitas. Objek Penelitian Kawasan Dukuh Atas Metode Penelitian Penelitian ini menggunakan berbagai metode analisis, termasuk analisis deskriptif, analisis data matriks, dan Analytical Hierarchy Process (AHP). Hasil Kawasan Dukuh Atas masih memerlukan pengembangan TOD sesuai dengan 8 prinsip 14 TOD. dari 4

blok yang diteliti, Blok II meraih kategori Silver Standard dengan skor 77 poin, menunjukkan fokus yang cukup pada konsep TOD tetapi masih membutuhkan peningkatan. Blok I, Blok III, dan Blok IV mendapatkan kategori Bronze Standard dengan skor masing-masing 61, 61, dan 59 poin.

Tabel 2. 3 Penelitian terdahulu Sumber : Olahan Pribadi Penelitian Dewanti Aisyah Legowo, Widyawati Sumadio (2021) Judul Penelitian Nilai dan Pola Transit Oriented Development (TOD) Indeks pada Jalur Commuter Line Bogor - Jakarta Kota Tujuan Penelitian Untuk mengetahui dan menganalisis nilai dan pola suatu TOD pada jalur commuter line Bogor – Jakarta Kota. Objek Penelitian 7 Stasiun Di Jalur Commuter Line Jakarta Kota Bogor yaitu Stasiun Depok Baru, Pondok Cina, Tanjung Barat, Cawang, Manggarai, Juanda, dan Jakarta Kota dengan area radius 500 m dari stasiun. Metode Penelitian Kuantitatif Deskriptif Hasil Indeks TOD tertinggi di Stasiun Jakarta Kota dengan nilai 0,70, sedangkan Stasiun Pondok Cina memiliki nilai 0,42. Pemerintah menetapkan Stasiun Pondok Cina sebagai TOD dengan tipologi lingkungan. Namun, secara teori, stasiun ini lebih sesuai dengan tipologi kota karena pemanfaatan ruangnya terdiri dari 18% bangunan residensial dan 82% bangunan non-residensial

Tabel 2. 4 Penelitian terdahulu Sumber : Olahan Pribadi Penelitian Muhammad Nur Arifin (2022) Judul Penelitian Kesesuaian Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang Tujuan Penelitian 1. Mengidentifikasi karakteristik kawasan Stasiun Kota Baru Malang yang ada saat ini berdasarkan konsep teori Transit Oriented Development (TOD) . 2. Mengidentifikasi dan analisis kesesuaian kawasan Stasiun Kota Baru Malang dengan kriteria Transit Oriented Development (TOD). 3. Merumuskan arah pengembangan kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan standar Transit Oriented Development (TOD). Objek Penelitian Kawasan stasiun Kota Baru Malang dengan cakupan 800 meter secara radius zona Metode Penelitian Deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Hasil Berdasarkan analisis kesesuaian antara kriteria konsep Transit Oriented Development

(TOD) dengan kondisi eksisting kawasan Stasiun Kota Bharu Malang, hasilnya menunjukkan bahwa karakteristik kawasan transit telah memenuhi kriteria TOD. Namun, diperlukan pengelolaan pengembangan kawasan Stasiun Kota Bharu Malang agar sepenuhnya sesuai dengan standar Transit Oriented Development (TOD). Tabel 2. 5 Penelitian terdahulu Sumber : Olahan Pribadi 15 2.5 Kerangka Pemikiran Penelitian ini diawali dengan latar belakang yang menjadi acuan topik pembahasan penelitian kemudian dilanjutkan dengan rumusan masalah yang dikaitkan dengan kajian teori yang selanjutnya akan diambil perolehan data dan analisis data dengan metode penelitian serta kajian teori lalu kemudian akan didapat hasil dari penelitian. Tabel 2. 6 Kerangka Pemikiran Sumber : Olahan Pribadi 16 2.6 Sintesis Sintesis dapat ditingkatkan dengan menerapkan metode yang mirip dengan analisis konten dalam penelitian kualitatif (Pinch, 1995) . Pusat perhatian difokuskan pada menyusun ringkasan dari referensi yang terpilih. Dengan kata lain, proses ini melibatkan pengevaluasian dan penggabungan informasi dari berbagai sumber untuk menghasilkan ringkasan yang terstruktur dan informatif. Setelah menelaah secara cermat kajian-kajian teori yang menjadi landasan penelitian ini, penulis bertujuan untuk menyusun sintesis yang terkait erat dengan temuan penelitian. Penjelasan mengenai teori- teori tersebut disusun untuk memastikan pembahasan yang terarah dan dapat dipahami dengan mudah, sehingga dapat memberikan panduan yang relevan untuk analisis data yang akan dilakukan selanjutnya. Maka dari itu dari tabel sintesis teori di atas dapat variabel teori dapat di seleksi dan dapat di teruskan menjadi variabel penelitian yang akan di bahas yang dapat di lihat pada tabel di berikut ini. 17 Tabel 2. 7 Sintesis teori Sumber : Olahan Pribadi Tabel 2. 10 28 8 Sintesis variabel penelitian Sumber : Olahan Pribadi BAB III METODE PENELITIAN 3.1 IDENTITAS PENELITIAN 3.1 1 Lokasi Penelitian 18 Gambar 3. 1 Lokasi kawasan stasiun Pondok cina Sumber : Open Street Map Penelitian ini dilakukan di kawasan stasiun Commuter line yaitu stasiun Pondok Cina, Kota Depok. Stasiun Pondok

Cina yang menjadi titik sentral transit pada kawasan penelitian terletak di kecamatan Beji, Kota Depok dan berada di rute jalur kereta Commuter Line Jabodetabek tepatnya berada di rute Red Line atau Bogor Line (Jakarta Kota - Manggarai - Depok - Bogor). Stasiun ini memiliki akses yang strategis menuju kampus Universitas Indonesia, serta merupakan jalur vital bagi perjalanan ke pusat bisnis Jakarta dan sekitarnya. Gambar 3. 2 Pintu masuk stasiun Pd. Cina dari area apartemen mahata Sumber : Dokumentasi Pribadi Stasiun Pondok Cina terkoneksi langsung dengan Apartemen Mahata Margonda yang menjadi elemen penting dalam penerapan konsep TOD. Proyek hunian vertikal ini menciptakan hubungan fisik secara langsung antara tempat tinggal dan fasilitas transportasi publik, memudahkan aksesibilitas dan mobilitas bagi penghuninya. Selain itu, Mall Depok Town Square (DETOS) sebagai pusat perbelanjaan terkenal di wilayah tersebut juga terlibat dalam konsep TOD. Dengan adanya DETOS yang terhubung dengan stasiun, masyarakat dapat merasakan kemudahan berbelanja dan berbagai layanan tanpa perlu mengandalkan kendaraan pribadi. selanjutnya adalah peran Universitas Indonesia (UI) dan Universitas Gunadharma Depok. Kehadiran kampus Universitas Indonesia dan Kampus Universitas 19 Gunadarma di dekat stasiun Pondok Cina menjadi elemen fungsi pusat pendidikan pada kawasan TOD ini. Integrasi antara stasiun dengan lingkungan kampus memungkinkan mahasiswa, dosen, dan masyarakat umum dapat mengakses fasilitas pendidikan tanpa kendala transportasi. Gambar 3. 3 Skybridge penghubung apartemen, DETOS dan Kampus UI Sumber : Dokumentasi Pribadi Dengan menggabungkan elemen-elemen ini, TOD di Stasiun Pondok Cina mewakili paradigma perencanaan perkotaan yang berfokus pada efisiensi ruang, peningkatan mobilitas, dan penciptaan lingkungan urban yang compact .

3.2 METODE PENELITIAN Penelitian ini akan menggunakan pendekatan metode campuran (mix methods). Menurut Johnson, r., & Onwuegbuzie, a. (2004) mix method adalah gabungan antara metode kualitatif dan kuantitatif yang menekankan variasi dalam pendekatan atau pemilihan yang beragam.

ini meningkatkan nilai penelitian kualitatif dan kuantitatif yang sudah ada. Dengan menggabungkan metode-metode tersebut, penelitian campuran cenderung memberikan hasil yang lebih mendalam dan kompleks. Tujuannya adalah untuk memahami kajian transit oriented development (TOD) dengan konsep mixed use di kawasan stasiun pondok cina. Dengan menggunakan metode campuran, penulis dapat menggabungkan data kuantitatif tentang penerapan standar TOD dengan wawasan kualitatif tentang hubungan TOD dengan konsep campuran penggunaan kawasan tersebut. 3.3 METODE PENGUMPULAN DATA Menurut Sugiyono (2007), metode pengumpulan data adalah cara untuk mendapatkan informasi yang diperlukan dalam penelitian. metode pengumpulan data juga didasarkan pada kebutuhan variabel yang berbeda-beda dan pendekatan yang berbeda-beda pula. Cara ini bisa berbeda-beda tergantung pada jenis penelitian yang dilakukan. 12 13

21 Penelitian ini menggunakan berbagai metode pengumpulan data, termasuk observasi langsung di Kawasan penelitian, dokumentasi, pemetaan, dan wawancara. 3.3.1

Observasi Lapangan Observasi dilakukan pada objek untuk mendapatkan data-data dengan pengamatan secara langsung yang ada di kawasan, sehingga pengamatan yang dilakukan akan berfokus pada Aspek dan variabel-variabel yang akan di teliti. 3.3.2 Dokumentasi Pengumpulan data dokumentasi adalah proses mengumpulkan informasi tertulis, visual, atau dalam bentuk media lainnya yang sudah direkam sebelumnya. Data tersebut bisa berupa dokumen, laporan, rekaman audio atau video, foto, arsip, dan sumber informasi lainnya. **24** Metode ini 20 melibatkan pengumpulan dan

analisis data yang sudah ada tanpa harus berinteraksi langsung dengan subjek atau objek yang diteliti. 3.3.3 Digitasi Pemetaan Pemetaan dilakukan sebagai bentuk informasi spasial pada penelitian ini. Metode pemetaan dengan digitasi ini dapat memudahkan dalam melihat berbagai data karena mampu memproyeksikan serta mengukur area fisik pada kawasan dengan menggunakan aplikasi Google Earth. 3.3.4 Wawancara Wawancara dilakukan bersama tenaga ahli dari ITDP Indonesia dengan seorang narasumber. Wawancara dilakukan untuk mendapatkan pandangan dari pendapat tenaga ahli mengenai penerapan Transit Oriented Development pada kawasan stasiun

Pondok Cina serta. 3.4 JENIS DATA Data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari berbagai sumber yang dianggap valid dan terpercaya.

8 Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dan datanya dibagi menjadi dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder. 13 35 Data primer akan di penelitian ini diperoleh melalui observasi dan wawancara. Jenis data yang akan dihasilkan termasuk: 1. Analisis penerapan TOD pada kawasan melalui observasi. 2. Digitasi Pemetaan kawasan berisi prinsip-prinsip TOD yang di terapkan dan konsep mix use . 3. Dokumentasi infrastruktur yang mendukung prinsip TOD dan mix use 4. 22 Hasil wawancara narasumber terkait TOD dan mix use di penelitian ini 22 Data Sekunde r Data sekunder merupakan data yang digunakan untuk menunjang penelitian. 30 Data yang termasuk dalam kategori data sekunder adalah data yang bukan merupakan data primer.

Peran data sekunder adalah untuk melengkapi data primer yang diperoleh dan menguatkan hasil penelitian. Berikut data sekunder yang dikumpulkan dalam penelitian ini, antara lain : o Kajian literatur faktual mengenai hal tentang Kawasan TOD melalui buku-buku, disertasi, skripsi, dan jurnal-jurnal melalui sumber terpercaya. o Sejarah, rencana dan informasi spasial pada pengembangan Kawasan yang di teliti. 3.5 METODE ANALISIS DATA Data yang dikumpulkan dalam skripsi ini dianalisis menggunakan pendekatan Kuantitatif dan kualitatif. Analisis data dilakukan melalui beberapa langkah sistematis untuk mendapat hasil identifikasi serta pemahaman yang mendalam tentang objek kawasan yang diteliti. 18 Menurut Milles, Huberman, dan Saldana (2014) menjelaskan tentang analisis data dalam tiga langkah, yaitu penyederhanaan data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Berikut adalah langkah-langkah analisis data yang digunakan didasarkan pada aspek serta variabel penelitian yang telah di jabarkan pada bab sebelumnya. 1. Aspek Transit Oriented Development (TOD) Aspek TOD berisi parameter penilaian TOD pada kawasan yang diteliti menggunakan prinsip-prinsip TOD Standard 3.0 oleh ITDP. Dibawah ini merupakan tabel

variabel skoring untuk dilakukan penulis dalam meneliti objek. Prinsip Komponen Data yang diperlukan Metode Jenis Data Walk Fasilitas Pejalan Panjang jalur pejalan kaki yang tersedia, Jalur Observasi dan Primer 21 Kaki pejalan kaki yang lengkap Pemetaan Persimpangan Total Jumlah persimpangan, jumlah persimpangan serta penyeberangan yang aman Observasi dan Pemetaan Primer Muka Bangunan aktif Total jumlah jalur pejalan kaki dengan jumlah bagian jalur pejalan kaki yang aktif secara visual Observasi dan Pemetaan primer Muka blok permeabel Panjang muka blok yang berbatasan dengan jalur pejalan kaki dan jumlah pintu masuk bagi pejalan kaki pada blok Observasi dan Pemetaan primer Peneduhan segmen jalur pejalan kaki yang tersedia dan segmen jalur yang menadapat peneduhan dan pelindung yang cukup Observasi dan Pemetaan primer Cycling Akses Bagi Pesepeda segmen jalan kawasan yang aman bagi sepeda dan jarak terjauh gedung ke jaringan infrastruktur pesepeda Observasi dan Pemetaan Primer Parkir sepeda di stasiun Ketersediaan rak parkir sepeda pada stasiun angkutan umum Observasi dan Pemetaan Primer parkir sepeda pada bangunan Ketersediaan parkir sepeda yang aman dan nyaman pada Gedung atau sekitar gedung dengan jarak yang ditentukan Observasi dan Pemetaan Primer akses ke dalam gedung peraturan atau hukum yang berlaku untuk insentif dan mendorong penggunaan sepeda peraturan / kebijakan setempat Sekunder Connect Blok-blok Kecil Jumlah blok pada kawasan, dan Estimasi panjang setiap blok Observasi dan Pemetaan Primer Prioritas konektivitas Jumlah persimpangan kendaraan bermotor dan persimpangan bagi pejalan kaki dan pesepeda Observasi dan Pemetaan Primer Transit Berjalan kaki ke Halte/Stasiun Identifikasi gedung terjauh menuju ke stasiun/halte dengan jangkauan tidak lebih dari 1000m berjalan kaki Observasi dan Pemetaan Primer Mix Tata Guna Lahan Komplementer Identifikasi zona dengan tipologi berbeda pada blok, Jumlah penggunaan dominan pada zona Observasi dan Pemetaan Primer Akses fasilitas dan layanan umum Fasilitas umum dan layanan umum pada kawasan dengan jarak gedung dengan fasilitas pelayanan lokal Observasi

dan Pemetaan Primer Akses ke Taman Atau Ruang Terbuka Publik jarak gedung dengan fasilitas Taman yang tersedia Observasi dan Pemetaan Primer Perumahan Terjangkau harga rata-rata unit 30% dari acuan pendapatan kawasan / 30 % dari harga unit rata-rata area metropolitan Sejarah, rencana dan informasi spasial Sekunder Preservasi Perumahan Jumlah unit atau rumah tangga setempat yang direlokasi untuk pembangunan Sejarah, rencana dan informasi spasial Sekunder Preservasi Bisnis dan Jasa Jumlah unit atau rumah tangga setempat yang direlokasi untuk pembangunan Sejarah, rencana dan informasi spasial Sekunder Densify Kepadatan Non- Permukiman Jumlah luas area Non pemukiman pada kawasan dibandingkan dengan wilayah kawasan metropolitan Sejarah, rencana dan informasi spasial sekunder Kepadatan Permukiman Jumlah luas area pemukiman pada kawasan dibandingkan dengan wilayah kawasan metropolitan Sejarah, rencana dan informasi Sekunder 22 spasial Compact Area Perkotaan Total area lahan, presentase Lahan yang dapat dibangun yang sudah terbangun Digitasi Peta Primer Pilihan Angkutan Umum ketersediaan layanan-layanan transportasi umum selain stasiun utama pada kawasan Digitasi Peta Primer Shift Parkir Off-street Jumlah lahan parkir termasuk basement atau parkir tingkat dari total luas lahan kawasan Observasi dan Pemetaan Primer Kepadatan akses kendaraan bermotor Total muka blok yang berbatasan dengan trotoar, dan jumlah akses untuk kendaraan yang memotong trotoar Observasi dan Pemetaan Primer Luas lahan jalan untuk kendaraan bermotor Luasan jalan bagi lalu lintas kendaraan bermotor dengan luasan area kawasan pembangunan Observasi dan Pemetaan Primer Tabel 3. 1 Sumber : Olahan pribadi 2.

Aspek Mix-Use Penggunaan campuran pada kawasan sebagaimana yang telah di jabarkan pada bab 2 sebelumnya, Pemetaan pada variabel ini digunakan untuk memuat proyeksi informasi spasial yang dapat mewakili kondisi fisik yang sebenarnya dari penggunaan lahan campuran pada penelitian ini dengan data penggabungan dari hasil-hasil analisis parameter TOD pada aspek sebelumnya yang dapat di lihat pada

tabel berikut : Aspek Variabel Indikator Metode dan sumber data
Mix use Mixed Use Development Level zonasi penggunaan lahan pada
kawasan Observasi dan Pemetaan dengan penggabungan data dari aspek TOD.

Tabel 3. 2 Sumber : Olahan pribadi selain pengambilan data kedua
aspek tersebut, selanjutnya hasil dari output kedua variabel tersebut,
penulis melakukan wawancara kepada pihak terkait untuk dapat mengetahui
prespektif atau pandangan tertentu yang dapat menambah penjelasan dari
penelitian. Penulis merasa pihak tersebut dapat memberi sudut pandang
baru dalam menanggapi Transit Oriented Development dan Mix use di
kawasan yang di teliti tersebut. Untuk itu langkah-langkah dalam metode
pengolahan data pada penelitian ini adalah sebagai berikut : 23 Tabel

3. 3 Sumber : Olahan pribadi Selanjutnya setelah melakukan wawancara,
tanggapan dan pandangan dari narasumber di tampung berdasarkan analisis
tanggapan narasumber. Proses ini melibatkan pembuatan ringkasan dari
hasil wawancara dan kesimpulan dari temuan-temuan tersebut. Kesimpulan
yang di dapat adalah jawaban- jawaban dari rumusan masalah yang di
jelaskan pada bab sebelumnya yang dapat penulis uraikan sebagai berikut

: 1. Faktor yang mempengaruhi keberhasilan TOD pada kawasan Tabel 3.

4 Sumber : Olahan pribadi Untuk dapat mengidentifikasi faktor yang
mempengaruhi keberhasilan TOD pada Kawasan tersebut penulis berpendapat
bahwa keberhasilan TOD tidak hanya dilihat dengan hasil peringkat dari
skoring TOD Kawasan tersebut yang berupa data kuantitatif saja namun
ada faktor lain secara data kualitatif yang didapat dari hasil
wawancara tersebut yang dapat menjadi temuan dalam mengidentifikasi
keberhasilan TOD. Dalam hal ini dalam sisi data kualitatif penulis
ingin mengetahui bagaimana Kawasan TOD dapat berhasil dalam penerapannya.

2. Pendekatan konsep mix use pada kawasan Untuk dapat mengetahui
pendekatan konsep mix use pada Kawasan tersebut, penulis menggunakan
variabel teori level of mixed use development untuk mengetahui
tingkatan pengembangan campuran pada Kawasan yang didapat dengan pemetaan
dan keterjangkauannya melalui jaringan-jaringan jalan pada kawasan tersebut.

24 Tabel 3. 5 Sumber : Olahan pribadi BAB IV PEMBAHASAN PENELITIAN

4.1 Deskripsi Objek Penelitian Kawasan penelitian berlokasi diS Kawasan Stasiun Pondok Cina yangS 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 delineasi penelitian dari radius 800 m. Dalam penelitian ini objek penelitian memiliki luas 1.114.970 m² yang sudah terdelineasi. Yang dapat dilihat dari gambar peta hasil digitasi penulis berikut : 25 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 skunder 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 di identifikasi 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 pe destrian 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. 1 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, 26 (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. Selebihnya, 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) 27 Gambar 4.2. 2 Trotoar pada area UI yang tidak terqualifikasi (Sumber : dokumentasi pribadi)

No Jalur Pedestrian	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 memilki 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 Penyebrangan terqualifikasi penyebrangan yang aman dan Komplet. Fasilitas penyebrangan melewati Jalan Margonda Raya dengan interval kurang lebih 200 meter yaitu berupa fasilitas JPO dan zebra cross . Namun fasilitas JPO belum terqualifikasi karena tidak menyediakan fasilitas universal seperti lift/ramp dan tactile . 28

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 29 (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) 30 Gambar 4.4. 1 muka bangunan aktif berupa pedagang di jl. stasiun Pondok Cina dan

REPORT #22043453

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 31 Standard 3.0 dijelaskan dapat diidentifikasi berupa Panjang luas blok yang berdekatan dengan trotoar dan jumlah pintu masuk pejalan kaki pada blok tersebut. **1** Jalan masuk yang terkualifikasi 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 trotoar Margonda Raya (Sumber : dokumentasi pribadi) 32 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

REPORT #22043453

Gunadharna 616 31 8 Gunadharna 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 25 Bund. Rektor 1 141 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 dilihat dari gambar peta dan tabel berikut : 33 Gambar 4. 6 Peta Peneduh dan Pelindung (Sumber : Olahan Pribadi) Gambar 4.6. 1 Peneduhan pada Trotoar Margonda raya dan pedestrian Gunadharna (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 Kurang Tercukupi - 34 barat 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 1 Jl.

Prof Dr. Sujudi Tercukupi Pepohonan 1 1 Bundaran rektor UI Tercukupi
Pepohonan 1 2 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.

35 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 c) 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. 1 17 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).

36 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) d) 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. 37 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 terqualifikasi terdapat fasilitas parkir sepeda maka itu perolehan poin di sini adalah 1 poin. e) 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. 38 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	A. 2	A. 3	A. 4	A. 5	A. 6	A. 7	A. 8	A. 9	A. 10	B	B. 1	B. 2	B. 3	B. 4	B. 5	B. 6	B. 7	B. 8	B. 9	B. 10	B. 11	B. 12	B. 13	B. 14	B. 15	B. 16	B. 17	C	C. 1	C. 2	C. 3	C. 4	C. 5	C. 6	C. 7	C. 8	C. 9	C. 10	C. 11	C. 12	C. 13	C. 14
1094	1161	503	760	1467	545	564	633	164	321	623	270	266	39	535	395	159	353	373	755	399	754	1430	526	440	429	918	127	1.465	727	731	182	378	6888	294	424	903	442	483	12566	354	307			

Panjang Total 24108 Jumlah Blok 51
Rasio Blok dibawah 190m / jumlah blok 7,84% Tabel 4.1. 5 Blok kecil l 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 memilki panjang Kurang Dari 190 m. artinya hanya 7,84 % dari total blok yang terqualifikasi 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. 40 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	
4	arah 5	arah 1	Persimpangan	Kendaraan
40	39	1	30,25	2
Persimpangan	Pejalan kaki	23	23	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. 41 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 42 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	pemukiman
551378	123616	156450	0	77168
161399	200784	317849	0	77168
Total luas (m ²)				
551378	200784	317849	0	77168
Rasio non pemukiman				
100,00%	61,57%	49,22%	0,00%	38,43%
Rasio pemukiman				
0,00%	38,43%	50,78%	100,00%	61,57%
Rasio dominan (TOTAL/3 zona)				
70,78%	70,78%	70,78%	70,78%	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. 44 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 ²³ ³⁶ 878.412 Sumber : Keputusan Gubernur Jawa Barat Nomor: 561.7/Kep ²³ ³² 804- Kesra/2023 tentang Upah Minimum Kabupaten/Kota Jawa Barat Tahun 2024 Nilai 30% Rp1 463.524 45 Tabel 4. 4 harga sewa unit hunian metropolitan (Sumber : Olahan Pribadi) Dari perhitungan tersebut didapati 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 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 Nilai total unit dibawah 30% / nila
i total seluruh unit (19 unit / 24 unit) x 100% 79,17% 46 Tabe
l 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 apartmen 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 47 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 pemukiman 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 pemukiman (Sumber : Olahan Pribadi) Dari Hasil perbandingan pada tabel tersebut untuk kepadatan pemukiman 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 : 48 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. 49 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) 50

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). **17** 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) 51 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). 52 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 (Sumbe

r : olahan pribadi) Dari hasil analisis didapatkan total dari driveway adalah berjumlah 33 dengan total panjang muka blok yang telah didapatkan hasil pengukuran pada komponen blok-blok kecil pada prinsip Connect, didapatkan 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. 53 Gambar 4. 21 Peta Luasan jalan kendaraan bermotor. (Sumber Olahan Pribadi) Lebar jalan (m) Panjang Luas m²

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 lalan 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. 54 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% Persimpangan Total Jumlah persimpangan, jumlah persimpangan yang aman Digitasi Peta Primer 26,32% Muka Bangunan aktif Total jumlah jalur pejalan kaki, Jumlah bagian jalur pejalan kaki terkuualifikasi aktif secara visual Digitasi Peta primer 32,76% 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 Peneduhan segmen jalur pejalan kaki yang tersedia dan segemen jalur yang menadapat peneduhan dan pelindung yang cukup Digitasi Peta primer 66,67% 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 infrastruk tur sepeda 0 Parkir sepeda di stasiun Rak parkir sepeda pada stasiun angkutan umum Digitasi Peta Primer Tidak diemukan 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 Sekund e r Tidak ditemukan 0 Connec t Blok-blok Kecil Jumlah blok pada kawasan, dan Estimasi panjang setiap blok Digitasi peta Primer 7,84% Terkuaififikasi Prioritas konektivitas Jumlah persimpangan kendaraan bermotor Digitasi peta Primer 0,57 0 55 dan persimpangan bagi pejalan kaki dan pesepeda Transit Berjalan kaki ke Halte/Stasiu n Identifikasi gedung terjauh menuju ke stasiun/halte dengan jangkauan tidak lebih dari 1000m berjalan kaki Digitasi peta Primer SESUAI - Mix Tata Guna Lahan Komplement er Identifikasi zona dengan tipologi berbeda pada blok, Jumalh 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- Permukiman Jumlah luas area Non pemukiman pada kawasan dibandingkan dengan wilayah kawasan metropolitan Badan Informasi Geospasial sekunder Lebih Tinggi Dari acuan dasar 5 Kepadatan Permukiman Jumlah luas area pemukiman pada kawasan dibandingkan dengan wilayah kawasan metropolitan Badan Informasi Geospasial Sekunder Lebih rendah 5% 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) - 3 56 Angkutan Reguler (1 poin) 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 kendaraan 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 poin yang adalah minimal poin 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). 57 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. 58 Gambar 4. 23 Pera Penggunaan campuran pada blok (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.

59 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 komplet 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 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.

60 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 di perkuat hal ini terkait dengan pembatasan kendaraan pribadi pada kawasan. Pada praktisnya, di Indonesia sudah mempunyai 61

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 bilamana 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
2	Belum Berhasil Connect	Infrastruktur pejalan kaki terkoneksi dengan baik dan pendek
3	Belum Berhasil Transit	Transportasi Umum yang frequent di kawasan
4	Berhasil Compact	ketersediaan pilihan perjalanan pada kawasan
5	Berhasil 2 Pengelola kawasan	Mix Pembangunan untuk percampuran pada kawasan yang bisa mendukung fungsi satu sama lain
6	Cukup Berhasil Densify	Pembangunan dengan memadatkan aktivitas pada kawasan
7	Cukup Berhasil Connect	Pembangunan dengan jarak yang dekat dengan berjalan kaki antar fasilitas
8	Belum Berhasil Shift	Penyediaan infrastruktur untuk mengurangi kendaraan pribadi
9	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 Walk Pembangunan dan perencanaan yang Belum 62 Perkembangan kota mengutamakan pejalan kaki Berhasil Transit Pembangunan rute dan perencanaan perkotaan yang berorientasi transportasi umum dibanding dengan berorientasi kepada kendaraan pribadi Cukup Berhasil Compact keterbangan 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 dijabarkan 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 63 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 :

- o 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, lengkap dan terhubung dengan baik.
- o 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.
- o 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.

o 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.

o 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.

o Penguatan Pengelolaan Kawasan 64 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.

65



REPORT #22043453

Results

Sources that matched your submitted document.

● IDENTICAL ● CHANGED TEXT

INTERNET SOURCE		
1.	1.4% itdp-indonesia.org https://itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2020/03/TOD-Standard-3.0-Indo..	●
INTERNET SOURCE		
2.	1.29% eprints.itenas.ac.id http://eprints.itenas.ac.id/1412/5/05%20Bab%20%20242016003.pdf	●
INTERNET SOURCE		
3.	0.95% elibrary.unikom.ac.id https://elibrary.unikom.ac.id/id/eprint/1954/8/UNIKOM_AGUNG%20SAEFUL_BA...	●
INTERNET SOURCE		
4.	0.83% kc.umn.ac.id https://kc.umn.ac.id/id/eprint/25899/4/BAB_II.pdf	●
INTERNET SOURCE		
5.	0.39% journal.uib.ac.id https://journal.uib.ac.id/index.php/jad/article/download/9284/3931/20976	●
INTERNET SOURCE		
6.	0.26% repository.ubharajaya.ac.id http://repository.ubharajaya.ac.id/5609/2/201410325036_Indah%20Almina%20R..	●
INTERNET SOURCE		
7.	0.25% journal.podomorouniversity.ac.id http://journal.podomorouniversity.ac.id/index.php/JAI/article/download/201/14..	●
INTERNET SOURCE		
8.	0.24% www.academia.edu https://www.academia.edu/87991548/Pengembangan_Konsep_Superblock_DI...	●
INTERNET SOURCE		
9.	0.24% www.tutorialkampus.com http://www.tutorialkampus.com/2019/06/sistem-parkir-kendaraan-tugas-kelom..	●



REPORT #22043453

INTERNET SOURCE		
10.	0.24% repository.ummat.ac.id https://repository.ummat.ac.id/102/1/COVER-BAB%20III.pdf	●
INTERNET SOURCE		
11.	0.21% repository.unas.ac.id http://repository.unas.ac.id/8764/2/BAB%20I.pdf	●
INTERNET SOURCE		
12.	0.2% www.academia.edu https://www.academia.edu/39207285/_Mempertahankan_Tradisi_Melestarikan...	●
INTERNET SOURCE		
13.	0.19% core.ac.uk https://core.ac.uk/download/pdf/291470103.pdf	●
INTERNET SOURCE		
14.	0.17% eprints.ums.ac.id https://eprints.ums.ac.id/27370/4/04.BAB_I.pdf	●
INTERNET SOURCE		
15.	0.17% jurnalptek.iti.ac.id https://jurnalptek.iti.ac.id/index.php/jii/article/download/171/72/691	●
INTERNET SOURCE		
16.	0.16% core.ac.uk https://core.ac.uk/download/pdf/478989525.pdf	●
INTERNET SOURCE		
17.	0.16% ejournal.undip.ac.id https://ejournal.undip.ac.id/index.php/pwk/article/download/33836/pdf	●
INTERNET SOURCE		
18.	0.14% repository.unika.ac.id http://repository.unika.ac.id/20978/4/14.E1.0119%20VANIA%20PARAMITHA%20...	●
INTERNET SOURCE		
19.	0.14% digilib.esaunggul.ac.id https://digilib.esaunggul.ac.id/public/UEU-Undergraduate-9464-bab%201.Imag...	●
INTERNET SOURCE		
20.	0.14% digilib.uns.ac.id https://digilib.uns.ac.id/dokumen/download/75253/Mzk0Mzk1/Kesiapan-jalur-p...	●



REPORT #22043453

INTERNET SOURCE		
21.	0.13% www.academia.edu https://www.academia.edu/108885226/Peran_Pengarah_Acara_Dalam_Meningk..	●
INTERNET SOURCE		
22.	0.13% repo.uinsatu.ac.id http://repo.uinsatu.ac.id/19327/7/BAB%20III.pdf	●
INTERNET SOURCE		
23.	0.13% www.cnbcindonesia.com https://www.cnbcindonesia.com/news/20231130173703-4-493464/umk-jawa-ba...	●
INTERNET SOURCE		
24.	0.13% www.gramedia.com https://www.gramedia.com/literasi/jenis-jenis-penelitian/	●
INTERNET SOURCE		
25.	0.11% digilib.esaunggul.ac.id https://digilib.esaunggul.ac.id/public/UEU-Undergraduate-8164-bab1.pdf	●
INTERNET SOURCE		
26.	0.11% www.slideshare.net https://www.slideshare.net/slideshow/mewujudkan-tod-di-indonesia-rangkuma..	●
INTERNET SOURCE		
27.	0.09% repository.uib.ac.id https://repository.uib.ac.id/2444/4/s-1211013-chapter1.pdf	●
INTERNET SOURCE		
28.	0.09% digilib.unila.ac.id https://digilib.unila.ac.id/11543/18/BAB%20III.pdf	●
INTERNET SOURCE		
29.	0.08% real-rich.org https://real-rich.org/2021/04/04/___trashed/	●
INTERNET SOURCE		
30.	0.08% www.merdeka.com https://www.merdeka.com/jateng/jenis-jenis-data-penelitian-dan-karakteristikn..	●
INTERNET SOURCE		
31.	0.07% www.greenpeace.org https://www.greenpeace.org/static/planet4-indonesia-stateless/2022/12/32fded..	●



REPORT #22043453

INTERNET SOURCE

32. **0.07%** money.kompas.com

<https://money.kompas.com/read/2023/12/10/191022426/daftar-umk-kota-band...>



INTERNET SOURCE

33. **0.07%** repositori.unsil.ac.id

<http://repositori.unsil.ac.id/750/4/SKRIPSI%20DEVI%20K%20-%20BAB%20III.pdf>



INTERNET SOURCE

34. **0.07%** worldwidescience.org

<https://worldwidescience.org/topicpages/r/rohrschneider+rasa+alisauskiene.ht...>



INTERNET SOURCE

35. **0.06%** repository.stiedewantara.ac.id

<http://repository.stiedewantara.ac.id/2490/14/14.%20Bab%203.pdf>



INTERNET SOURCE

36. **0.05%** bisnis.tempo.co

<https://bisnis.tempo.co/read/1824323/umr-kabupaten-dan-kota-bekasi-2024-na..>



● QUOTES

INTERNET SOURCE

1. **0.04%** real-rich.org

https://real-rich.org/2021/04/04/___trashed/

Quick steps

Read / Unread

LOLOS CEK PLAGIAT TUGAS AKHIR/SKRIPSI DAN JENIS LAIN

KS

Kisman Samdu

To: Wafa Anis Muafa Sadad

Tue 7/16/2024 12:54 PM

Cc: Hasbi Ash Shaddiqi; Rohman Syaifudin; Perpustakaan UPJ; **+1 other**

 2019101046-Wafa Anis Muaf...
668 KB

Dear Mahasiswa,

Selamat ya!! **ANDA LOLOS PEMERIKSAAN PLAGIARISME** (terlampir).

Dengan lolosnya pemeriksaan plagiarisme, Anda bisa ke tahap selanjutnya dan sesuaikan TA/Skripsinya dengan Pedoman TA/Skripsi (Terbaru) dan Pedoman Unggah KTI Mandiri. Silakan pelajari POB Sistem Informasi Perpustakaan di tautan <https://perpustakaan.upj.ac.id/static-page/235/pob-sistem-informasi-perpustakaan> (POB No.1).

SEGERA LAKUKAN UNGGAH MANDIRI TA/SKRIPSINYA MELALUI <http://eprints.upj.ac.id/>.

Demikian yang dapat kami sampaikan. Atas segala perhatian dan kerja samanya, kami sampaikan ucapan terima kasih.