

# ANALISIS KESESUAIAN KARAKTERISTIK KAWASAN BERDASARKAN KRITERIA *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) (STUDI KASUS : STASIUN JURANGMANGU)

Noor Annisa Kamila<sup>1</sup>, Mega Novetrishka Putri<sup>2</sup>, Elsa Martini<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Esa Unggul  
Jln. Arjuna Utara Tol Tomang Kebun Jeruk, Jakarta 11510  
[annisa.andraini@gmail.com](mailto:annisa.andraini@gmail.com)

## Abstrak

Stasiun Jurangmangu yang terlihat sudah seperti pengembangan kriteria TOD terletak di kawasan strategis yang didominasi oleh perumahan, apartemen, mall dan perkantoran, serta terdapat fasilitas "*park and ride*" di Stasiun Jurangmangu menjadi salah satu solusi alternatif untuk mengintegrasikan pergerakan pengguna moda transportasi dan pengembangan ruang di sekitar kawasan transit. Hal ini juga didukung dengan adanya perencanaan pengembangan dalam penerapan kawasan transit menggunakan pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) yang telah termuat dalam perda RTRW Tangerang Selatan No. 15 Tahun 2011. Dengan menggunakan konsep TOD pada Stasiun Jurangmangu akan fokus pada pengembangan ruang disekitar kawasan transit. Pengembangan pada kawasan transit Stasiun Jurangmangu berdasarkan karakteristik TOD harus memprioritaskan desain kawasan yang ramah akan pejalan kaki, mengintegrasikan penggunaan lahan dengan moda transportasi, densitas tinggi, dan diversitas yang beragam. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis dan mengetahui kesesuaian karakteristik kawasan Stasiun Jurangmangu dalam penerapan pengembangan kawasan transit berdasarkan kriteria TOD. Penelitian ini menggunakan teknik analisis skoring kesesuaian tiap variabel dan statistik deskriptif untuk mengetahui bagaimana kesesuaian karakteristik kawasan Stasiun Jurangmangu dalam penerapan pengembangan kawasan transit berdasarkan kriteria TOD. Hasil penelitian menunjukkan dapat diketahui tingkat kesesuaian karakteristik kawasan transit Stasiun Jurangmangu berdasarkan PerMen ATR BPN No 16 Tahun 2017 dalam konsep TOD hanya sebesar 55% yang artinya kawasan transit Stasiun Jurangmangu belum sepenuhnya memenuhi kriteria TOD. Secara keseluruhan Kawasan Transit Stasiun Jurangmangu sudah memenuhi beberapa kriteria TOD seperti densitas yang tinggi dan diversitas yang beragam akan tetapi beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam pengembangan konsep TOD pada kawasan transit Stasiun Jurangmangu adalah desain kawasan transit yang ramah pejalan kaki belum sesuai dengan konsep TOD.

**Kata Kunci :** *Stasiun Jurangmangu, Transit Oriented Development, Design Kawasan, karakteristik kawasan*

## Pendahuluan

Kawasan transit Stasiun Jurangmangu yang terletak di Kota Tangerang Selatan mengalami peningkatan cukup pesat yang dapat dilihat dari tingkat pergerakan, dan tingkat mobilitas semakin tinggi. Peningkatan pola pergerakan dan mobilitas menunjukkan perbedaan yang signifikan dalam pemakaian transportasi umum dan transportasi pribadi. Menurut BPS Tangerang Selatan, 2013 jumlah tingkat pemakaian kendaraan pada moda transportasi pribadi sebesar 15,7% sedangkan pemakaian moda transportasi umum hanya 9,8% sehingga timbulnya permasalahan kemacetan yang disebabkan oleh moda transportasi.

Pesatnya peningkatan pergerakan dan mobilitas dikarenakan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dapat dilihat pada kelayakan sarana dan prasarana yang tersedia untuk menjangkau pemakaian transportasi umum belum dapat membuat masyarakat merasa nyaman dan aman untuk menggunakannya, sehingga dapat mempengaruhi tingkat pemakaian transportasi umum. Timbulnya permasalahan kemacetan dapat dikurangi dengan mengalihkan penggunaan transportasi pribadi transportasi umum berbasis transit. Akan tetapi, harus juga di dukung dengan pengembangan design kawasan, dan penggunaan lahan yang kompak serta terintegrasi disekitar kawasan transit agar pola pergerakan dan tingkat mobilitas yang tinggi pada pemakaian transportasi pribadi beralih ke transportasi umum

berbasis transit yang sering diketahui pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

Berdasarkan penerapan TOD di beberapa negara berkembang, salah satunya di Curitiba, Brazil berhasil menciptakan sistem transportasi menggunakan BRT pada kota kepadatan tinggi dikonsentrasikan di sepanjang lima koridor linear yang dilalui oleh arus pergerakan penumpang setiap harinya menyebar ke arah luar pusat kota. Integrasi antara kawasan dengan sistem transportasi tersebut menunjukkan bukti nyata bahwa transportasi berpengaruh terhadap tingkat pergerakan dan menciptakan jalur pejalan kaki. Sehingga dapat disimpulkan bahwa penerapan konsep TOD dapat mengurangi permasalahan kemacetan di perkotaan, dengan menurunkan tingkat penggunaan transportasi pribadi dan beralih ke transportasi umum yang dapat mempersingkat waktu perjalanan dan menghemat biaya dalam perjalanan.

Kawasan transit Stasiun Jurangmangu merupakan stasiun yang seakan-akan sudah terintegrasi dengan aktivitas guna lahan dan sistem transportasi umum seperti pengembangan konsep TOD yang terletak di Bintaro Jaya, Tangerang Selatan yang merupakan kawasan permukiman dengan kepadatan penduduknya tinggi pada pinggir selatan Kota Jakarta. Di sekitar kawasan transit Stasiun Jurangmangu didominasi oleh perumahan dan apartemen, serta adanya *mall* sebagai fasilitas penunjang masyarakat untuk memudahkan melakukan

kegiatan di sekitar kawasan tersebut serta adanya konsep “*park and ride*” untuk pengguna kereta dapat memarkirkan transportasi pribadi di tempat yang sudah disediakan dan melanjutkan perjalanan ke pusat kota dengan kereta api. Akan tetapi aksesibilitas dari perumahan menuju Stasiun Jurangmangu masih dikatakan kurang baik, baik dalam pemakaian moda transportasi umum maupun sarana dan prasarana untuk menjangkau kawasan transit. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk meninjau sejauh mana tingkat kesesuaian karakteristik kawasan transit Stasiun Jurangmangu berdasarkan kriteria TOD (PerMen ATR BPN No.16 Tahun 2017) terhadap pola pergerakan kereta api. Sehingga diharapkan bisa menjadi rekomendasi dalam pengembangan kawasan transit Stasiun Jurangmangu.

### Studi Pustaka

Pedoman yang digunakan untuk menganalisa kesesuaian karakteristik kawasan Transit Stasiun Jurangmangu yaitu berdasarkan studi ilmiah dari Teori Peter Calthrope (1992), Cervero dan Kockelman (2007), *Florida TOD Guidebook* (2012), *TOD Standard* (2014) yang dikeluarkan oleh ITDP, serta Peraturan Pemerintah ATR BPN No 16 Tahun 2017.

*Pedestrian pocket* merupakan konsep terawal dari Peter Calthrope yang melandasi munculnya TOD, konsep ini diperkenalkan pada tahun 1988 sebagai alternatif terhadap pola pembangunan berorientasi peri urban. Konsep TOD bertujuan untuk memberi alternatif dan pemecahan permasalahan terhadap ketergantungan dalam penggunaan kendaraan pribadi dan mendorong penggunaan transportasi publik melalui penataan kawasan yang berorientasi pada titik transit dan ditunjang oleh aksesibilitas menuju titik transit (stasiun, terminal, halte/pemberhentian bus) yang baik. Dengan membuat fungsi guna lahan campuran yang kompak dalam jangkauan lima hingga lima belas menit untuk menuju area transit, diharapkan dapat meminimalisir kemacetan serta pergerakan tanpa kendaraan pribadi dan akan memilih berjalan kaki, bersepeda ataupun memakai moda transportasi umum.

Menurut Peter Calthrope (1992) dalam Taolin (2008) karakteristik fisik TOD ada 5 yaitu:

- **Kriteria Umum**, bangunan harus memiliki akses langsung ke jalan dengan *entrance*, balkon, serambi, untuk menciptakan lingkungan yang ramah pejalan kaki, intensitas, orientasi dan bangunan harus mendukung komersial yang aktif, mendukung penggunaan transit, dan memperkuat ruang publik.
- **Area Komersial**, tata guna lahan pada kawasan TOD dikembangkan dengan prinsip *mixed-used*. Penggabungan fungsi retail dan perkantoran menjamin kawasan yang aktif sepanjang hari tanpa terikat jam-jam sibuk.

- **Area Residensial**, dengan perancangan dan lokasi area residensial yang tepat, sebaiknya berdekatan dengan area komersial dan kawasan transit.
- **Pedestrian**, jalan di kawasan TOD merupakan elemen paling vital dalam menentukan kualitas ruang publik dan ramah untuk pejalan kaki. Untuk menciptakan yang demikian harus direncanakan berapa luas yang diperlukan untuk pedestrian, untuk menciptakan ruang publik yang aktif, sementara tetap menjaga keseimbangan dengan ruang parkir, jalur bersepeda dan pergerakan kendaraan.
- **Parkir**, parkir *on-street* direkomendasikan untuk dapat membantu mengurangi kecepatan mobil yang melintas karena membuat ruang jalan lebih sempit secara visual, juga berfungsi sebagai *buffer* antara trotoar dengan lajur mobil.

Dalam pengembangan kawasan berbasis TOD, Cervero dan Kockelman (2007), menjelaskan karakteristik kawasan TOD memiliki prinsip 3Ds yaitu:

- **Density**: kepadatan suatu kawasan dipengaruhi oleh kepadatan bangunan, kepadatan pekerjaan dan aksesibilitas terhadap pekerjaan;
- **Diversity**: keberagaman suatu kawasan dipengaruhi oleh proporsi penggunaan lahan di kawasan dan presentasi lahan komersial atau perdagangan dan jasa;
- **Design**: desain suatu kawasan dapat dipengaruhi oleh ketersediaan prasarana dan sarana penunjang *non-motorized vehicle* (pedestrian dan jalur sepeda).

Dalam Florida TOD Guidebook (2012), merumuskan prinsip-prinsip dalam pembentukan kawasan berbasis transit TOD diantaranya:

- **Street Design**, jalan merupakan komponen penting dalam pembentukan kawasan TOD, dimana harus menyediakan komponen yang ramah bagi pejalan kaki, seperti fasilitas *sidewalk* dan jalur sepeda yang baik, serta fasilitas penunjang parkir yang baik;
- **Density**, dengan layanan transit, mobilitas di kawasan transit meningkat. Hal ini harus didukung dengan kepadatan bangunan yang tinggi dan kompak, sehingga masyarakat dapat dengan mudah menjangkau pusat kegiatan yang berada di sekitar kawasan transit;
- **Mix-used**, penggunaan lahan campuran yang termasuk didalamnya perumahan, perkantoran, retail, serta perdagangan dan jasa diperlukan dalam mendukung mobilitas dan kelayakan huni dalam pengembangan konsep TOD.

Dalam (ITDP) *Institute for Transportation and Development Policy* (2014), TOD merupakan proses perencanaan dan perancangan suatu wilayah dalam mendukung, memfasilitasi, dan memprioritaskan penggunaan transportasi umum, dan pejalan kaki. ITDP mengembangkan beberapa prinsip TOD yaitu, *walk* (berjalan kaki) membangun lingkungan yang ramah terhadap pejalan kaki, *cycle* (bersepeda) memberikan prioritas kepada jaringan transportasi non-kendaraan

bermotor, *connect* (menghubungkan) menciptakan jaringan jalan dan jalur pejalan kaki yang padat, *transit* angkutan umum) memfokuskan pembangunan didekat jaringan angkutan umum massal yang berkualitas, *mix* (pembauran) merancang pembangunan kota dengan tata guna lahan yang beragam, *densify* (memadatkan) mengoptimalkan kepadatan lahan dan kapasitas transportasi umum, *compact* (merapatkan) membangun wilayah-wilayah dengan jarak kebutuhan perjalanan yang singkat, *shift* (beralih) berpaling dari mobilitas kendaraan pribadi dengan penataan parkir dan kebijakan penggunaan jalan.

PerMen ATR BPN No. 16 Tahun 2017 yang berlaku di Indonesia mempunyai variabel dan indikator TOD yaitu, Kepadatan penggunaan lahan (*density*) dengan indikator kepadatan bangunan, Koefisien Lantai Bangunan (KLB) dan Koefisien Dasar Bangunan (KDB), variabel penggunaan lahan campuran (*diversity*) dengan indikator perumahan dan non-perumahan, design kawasan dengan indikator ketersediaan jalur pejalan kaki, konektivitas jalur pejalan kaki, dimensi jalur pejalan kaki, tempat berteduh, ruang terbuka hijau (RTH), fasilitas penyebrangan, fasilitas jalur sepeda, fasilitas parkir, fasilitas diffable, dan moda transportasi, serta integrasi moda dengan indikator lama perjalanan menuju dari kawasan transit, moda transportasi menuju kawasan transit, jarak 200-800 meter menuju kawasan transit.

## Metode Penelitian

### A. Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini pengumpulan data dilakukan dengan cara melakukan survei primer dan survei sekunder. Untuk mendapatkan data karakteristik kawasan transit Stasiun Jurangmangu dilakukan observasi lapangan dengan panduan tolak ukur Permen ATR BPN No. 16 Tahun 2017 serta beberapa teori tentang TOD dan tingkat pengguna kereta api di Stasiun Jurangmangu melakukan survei instansional ke PT. KCI dan penyebaran kuesioner.

### B. Variabel Penelitian

Dalam penelitian ini menggunakan beberapa variabel penelitian sebagai dasar tolak ukur kesesuaian karakteristik kawasan transit. Penentuan dari variabel penelitian ini didasarkan dari Permen ATR BPN No. 16 Tahun 2017 dan berbagai pustaka ilmiah. Berikut merupakan tabel variabel dari penelitian ini.

Table 1  
Indikator, Variabel dan Kriteria Penelitian

Indikator	Variabel	Kriteria
Density	Koefisien Dasar Bangunan	70%
	Koefisien Lantai Bangunan	2.0
	Kepadatan Penggunaan Lahan	Min 40 Bangunan/Ha
Diversity	Penggunaan Lahan Campuran	Presentase Perumahan dan Non Perumahan

Indikator	Variabel	Kriteria
Design	Pola Jaringan Jalan	Alternatif rute untuk pejalan kaki dan sepeda
	Ketersediaan Jalur Pejalan kaki	Terdapat JPO, zebra cross, PJU
	Dimensi Jalur Pejalan Kaki	Terdapat parkir kendaraan
	Ketersediaan Jalur Sepeda	<i>Bollard, Paving Tactile</i>
	Ketersediaan Fasilitas Jalur penyebrangan jalan	Trotoar tidak terputus di kawasan transit
	Ketersediaan parkir	Tersedia RTH dan dapat diakses dari lokasi transit
	Ketersediaan fasilitas diffabel	Beragam moda transportasi
	Konektivitas jalur pejalan kaki dan sepeda	5-15 menit
	Ruang Terbuka Hijau (RTH)	Bus stop 200m
	Taman dan Ruang terbuka (tempat titik kumpul)	Tersedia Penunjuk arah
Integrasi Moda	Ketersediaan jenis moda	
	Frekuensi dan headway moda	
	Konektivitas antar moda	
	Kejelasan arah jaringan jalan	

### C. Metode Analisis

Dalam melakukan analisis kesesuaian karakteristik kawasan transit Stasiun Jurangmangu dilakukan dengan tahapan sebagai berikut:

*Mengidentifikasi karakteristik kawasan transit Stasiun Jurangmangu berdasarkan kriteria TOD.*

Proses analisis ini mengidentifikasi setiap indikator, variabel dan kriteria dengan batas penelitian yakni 800 M dari kawasan transit Stasiun Jurangmangu. Dalam tahapan ini dilakukan menggunakan **teknik analisis skoring kesesuaian tiap variabel dan statistik deskriptif**. Menurut Sugiyono (1999), analisis ini bertujuan untuk melihat kesesuaian kawasan transit berdasarkan variabel-variabel penelitian. Pemberian bobot angka setiap variabel didasarkan pada masing-masing variabel. Sementara, tiap indikator mendapatkan skor 1 (satu) apabila termasuk dalam kategori sesuai dan 0 (nol) apabila termasuk dalam kategori tidak sesuai. Penilaian ini menggunakan standard Guttman sebagai dasar untuk mendapatkan jawaban berupa pilihan ganda atau bernilai "ya atau tidak". Hasil perhitungan skoring dari masing-masing variabel kawasan transit kemudian digunakan sebagai masukan untuk analisis kesesuaian kawasan transit berdasarkan kriteria TOD. Setelah melakukan perhitungan skoring dari setiap variabel kawasan transit, melakukan analisis kesesuaian karakteristik kawasan transit sebagai kawasan TOD. Analisis ini diawali dengan menjumlahkan skor pada setiap kawasan dan mengkonversikannya kedalam bentuk persentase dengan rumus berikut:

$$\text{persentase skor} = \frac{(\text{jumlah skor kawasan})}{(\text{jumlah skor maksimal})} \times 100\%$$

Hasil persentase skor kawasan tersebut kemudian diklasifikasikan kedalam rentang skala Guttman dengan interpretasi skor sebagai berikut:

1. Apabila skor suatu kawasan transit berada dalam rentang 0-49%, maka kawasan transit tersebut

dinyatakan dengan “mendekati tidak sesuai” berdasarkan kriteria konsep TOD;

2. Apabila skor suatu kawasan transit bernilai 50% maka kawasan transit tersebut dinyatakan “mendekati tidak sesuai dan sesuai” berdasarkan kriteria konsep TOD;
3. Apabila skor suatu kawasan transit berada dalam rentang skor 51-100% maka kawasan transit tersebut dinyatakan “mendekati sesuai” berdasarkan kriteria konsep TOD.

Pada teknik analisis data ini juga akan mengkaji Peraturan Daerah Kota Tangerang Selatan tentang RTRW Kota Tangerang Selatan 2011-2031 untuk melihat ketentuan KDB dan KLB Tangerang Selatan, serta RDTR dan RTBL untuk mengidentifikasi kondisi eksisting KDB dan KLB kepadatan setiap jenis penggunaan lahan dan bangunan, persentase penggunaan lahan di Tangerang Selatan, dan disesuaikan dengan kriteria TOD. Adapun observasi lapangan untuk membuktikan sampel penelitian yang sudah sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Tangerang Selatan tentang RTRW Kota Tangerang Selatan 2011-2031 dan dihitung taraf kesesuaiannya berdasarkan kriteria TOD menggunakan skala Guttman, setelah menghitung taraf kesesuaiannya, hasilnya akan disajikan dalam bentuk persentase, dan mendeskriptifkan setiap masing-masing variabel. Pada indikator dan variabel penelitian yang menjadi sample pada desain kawasan pada lokasi transit Stasiun Jurangmangu juga akan disesuaikan berdasarkan kriteria TOD Permen ATR BPN No. 16 Tahun 2017 dan berbagai pustaka ilmiah.

### Hasil Penelitian

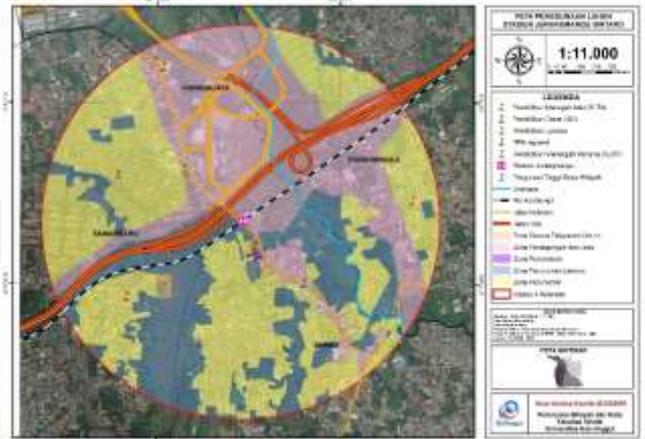
#### Mengidentifikasi karakteristik kawasan transit Stasiun Jurangmangu berdasarkan kriteria TOD.

- ❖ Ruang Lingkup Wilayah penelitian  
Ruang lingkup penelitian ini radius 800 dari titik transit memiliki luas lahan sebesar 316,47 Ha. Di dalam radius kawasan transit terdapat Kelurahan Sawah 87,58 Ha, Kelurahan Sawah Baru 102,57 Ha, Kelurahan Pondok Jaya 38,25 Ha, dan Kelurahan Pondok Ranji 88,07 Ha.
- ❖ Penggunaan Lahan Campuran  
Pada penggunaan lahan campuran diidentifikasi berdasarkan jenis penggunaan lahan pada masing-masing kawasan transit. Jenis penggunaan lahan pada kawasan transit Stasiun Jurangmangu terbagi menjadi, perumahan, perdagangan dan jasa, perkantoran, fasilitas umum, campuran (apartemen dan perkantoran dan/ atau apartemen dan restoran), dan ruang terbuka hijau (RTH).

Penggunaan Lahan	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Persentase (%)	Proporsi (%)
Perumahan	Perumahan	170.71	53.94	53.94
Non-Perumahan	Perdagangan dan Jasa	66.66	21.06	46.06
	Perkantoran	0.14	0.04	
	Fasilitas Umum	2.93	0.93	
	RTH	75.8	23.95	
	Campuran	0.23	0.07	
<b>Total</b>	<b>Total</b>	<b>316.47</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Dari tabel tersebut, penggunaan lahan disekitar kawasan transit Stasiun Jurangmangu di dominasi oleh penggunaan lahan perumahan dengan luas 170,71 Ha dengan persentase 53,94% dan penggunaan lahan non-perumahan dengan persentase 46,06% yakni perdagangan dan jasa seperti hotel, supermarket, ruko, travel, warung, restoran, gedung serbaguna, pasar modern, mall, dan perkantoran.

- ❖ Kepadatan Penggunaan Lahan  
Kepadatan penggunaan lahan pada wilayah penelitian meliputi kondisi kepadatan bangunan, KDB, dan KLB di wilayah penelitian dapat dilihat pada peta berikut:



- Kepadatan Bangunan  
Kepadatan bangunan menunjukkan tingkat kepadatan kawasan di sekitar kawasan transit. Pada kawasan transit Stasiun Jurangmangu, jumlah bangunan yang ada yakni 4579 bangunan dengan luas 316,47 Ha. Kepadatan bangunan dalam wilayah penelitian adalah sebagai berikut:

$$\text{Kepadatan Bangunan} = 4579/316,47 = 14 \text{ bangunan/ Ha}$$

Kepadatan bangunan dalam wilayah penelitian juga terbagi kedalam setiap kelurahan pada kawasan radius, dimana jumlah bangunan setiap kelurahan dibagi dengan luas kelurahan itu sendiri.

Kelurahan	Luas (Ha)	Persentase (%)	Kepadatan Bangunan
Pondok Jaya	38.25	12.09	3
Sawah	87.58	27.67	20
Sawah Baru	102.57	32.41	14
Pondok Ranji	88.07	27.83	15
<b>Total</b>	<b>316.47</b>	<b>100</b>	

- KDB  
Koefisien Dasar Bangunan (KDB) adalah persentase perbandingan antara luas lahan terbangun dengan luas lahan keseluruhan pada setiap kelurahan pada kawasan radius. Dalam penelitian ini, KDB kawasan dinyatakan dalam KDB rata-rata pada setiap Kelurahan. KDB dengan rentang 50-60% dilihat pada jenis penggunaan lahan perkantoran, perdagangan dan jasa seperti ruko, fasilitas umum yakni sekolah, dan tempat ibadah di Kelurahan Pondok Jaya, KDB dengan rentang 60-70% dapat dilihat penggunaan

lahan perumahan kepadatan sedang, apartemen mall di Kelurahan Sawah. KDB dengan rentang 71-75% dilihat jenis penggunaan lahan perumahan serta perdagangan dan jasa, dan perkantoran di Kelurahan Pondok Ranji, sedangkan >75% dijumpai pada perumahan dengan kepadatan tinggi dan perdagangan dan jasa di Kelurahan Sawah Baru.

Kelurahan	KDB rata-rata
Pondok Jaya	50-60%
Sawah	60-70%
Pondok Ranji	71-75%
Sawah Baru	>75%

- **KLB**

Koefisien Lantai Bangunan (KLB) merupakan angka perbandingan jumlah luas seluruh lantai bangunan terhadap luas perplotan. KLB juga menggambarkan ketinggian dari suatu bangunan. Dalam penelitian ini, KLB kawasan dinyatakan dalam KLB rata-rata pada setiap kelurahan. Pada kawasan transit, besar KLB bervariasi dikarenakan dari perbedaan tinggi lantai tiap bangunan mulai dari 1 lantai hingga 24 lantai. Bangunan-bangunan yang memiliki KLB tinggi terdapat pada **Kelurahan Sawah Baru**, dimana terdapat gedung perkantoran, Apartemen The Accent, Bintaro Exchange, Rumah Sakit Premiere Bintaro, Taman Jajan Bintaro, Gedung Bukopin. Sedangkan untuk nilai KLB rendah terdapat di **Kelurahan Pondok Jaya** dengan jenis penggunaan lahan perumahan kepadatan tinggi.

Kelurahan	KLB rata-rata
Pondok Jaya	1.80
Sawah	5.40
Sawah Baru	7.20
Pondok Ranji	6.0

- ❖ **Desain Kawasan**

- **Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki**

Ketersediaan jalur pejalan kaki merupakan jalur yang diperuntukkan untuk prasarana dan sarana pejalan kaki yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan sehingga dapat memberikan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki tersebut yang menjadi elemen penting dalam pengembangan kawasan TOD.

Pada kawasan transit dalam penelitian ini, jalur pejalan kaki atau trotoar di sekitar kawasan transit Stasiun Jurangmangu hampir tersedia di seluruh jalan utama seperti Jl. Cendrawasih, Jl. Merpati Sawah, Jl. Menjangan, Jl. Bintaro Utama 3A, Jl. Menteng Raya, Jl. Bintaro Exchange, Jl. Kyai Haji Wahid Hasyim, Jl. Mohammad Husni Thamrin, Jl. Jendral Sudirman, Jl. Hr. Rasuna Said, Jl. Pondok Pucung Raya. Akan tetapi, kondisi trotoar di sekitar kawasan transit tergolong masih kurang baik dikarenakan hanya di

beberapa lokasi saja yang fasilitas dalam ketersediaan jalur pejalan kakinya baik, salah satunya tidak dilengkapi dengan *tactile* untuk penyandang *diffable*. Selain itu, trotoar juga dilengkapi dengan pohon peneduh yang dapat memberikan kesan estetika dan kenyamanan bagi para pejalan kaki. Dalam ketersediaan jalur pejalan kaki di sekitar kawasan transit Stasiun Jurangmangu

No.	Nama Jalan	Jenis Permukaan	Terpisah dengan Jalan Raya	ketersediaan Tactile	Ketersediaan Pohon Peneduh
1	Jl. Cendrawasih	Aspal	tidak tersedia dengan baik dan menjadi satu jalur dengan jalan raya	Tidak terdapat <i>tactile</i> dan penunjuk arah jalan pada jalur pejalan kaki	Tidak tersedia pohon peneduh yang rata dan baik
2	Jl. Bintaro Utama 3A	Aspal	tersedia dan terpisah dengan jalan raya hanya saja kondisi kurang baik	Tidak terdapat <i>tactile</i> dan penunjuk arah jalan pada jalur pejalan kaki dengan baik	Sudah tersedia pohon peneduh sepanjang jalur pejalan kaki
3	Jl. Menteng Raya	Aspal	tersedia akan tetapi dengan kondisi kurang baik dan terpisah dengan jalan raya	Tidak terdapat <i>tactile</i> dan penunjuk arah jalan dengan baik	Sudah tersedia pohon peneduh sepanjang jalur pejalan kaki
4	Jl. Boulevard Bintaro	Aspal	Di beberapa titik sudah tersedia sudah baik, ada yang kurang baik dan terpisah dengan jalan raya	Tidak terdapat <i>tactile</i> dan penunjuk arah jalan dengan baik	Sudah tersedia pohon peneduh sepanjang jalur pejalan kaki
5	Jl. Jendral Sudirman	Aspal	di beberapa titik sudah tersedia sudah baik dan ada yang kurang baik dan terpisah dengan jalan raya	Tidak terdapat <i>tactile</i> dan penunjuk arah jalan dengan baik	Di beberapa titik sudah tersedia pohon peneduh akan tetapi di beberapa titik jalur pejalan kaki lainnya belum tersedia
6	Jl. Bintaro Exchange	Aspal	di beberapa titik sudah tersedia sudah baik dan ada yang kurang baik dan terpisah dengan jalan raya	Tidak terdapat <i>tactile</i> dan penunjuk arah jalan dengan baik	Sudah tersedia pohon peneduh sepanjang jalur pejalan kaki

- **Dimensi Jalur Pejalan Kaki**

Ketersediaan jalur pejalan kaki juga tidak terlepas dari dimensi pada setiap jalur pejalan kaki yang ada. Dimensi pada jalur pejalan kaki atau trotoar menjadi bagian penting dalam penyediaan prasarana jalur pejalan kaki, yakni untuk menghindari kemungkinan kontak fisik atau bersimpangan antar pejalan kaki dan berbenturan dengan kendaraan bermotor. Dimensi jalur pejalan kaki dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia, sehingga pejalan kaki dapat dengan nyaman dan aman dalam berjalan kaki di sekitar kawasan transit. Pengadaan jalur pejalan kaki disekitar kawasan transit dilakukan secara bertahap baik dalam

hal panjang, maupun lebar dari jalur pejalan kaki tersebut.

- **Konektivitas Jalur Pejalan Kaki**

Konektivitas jalur pejalan kaki dalam hal ini merupakan kemudahan berjalan kaki dan aksesibilitas yang efektif, mudah dan cepat dalam menuju dari titik transit menuju pusat kegiatan ataupun sebaliknya. Konektivitas jalur pejalan kaki pada kawasan transit Stasiun Jurangmangu dilihat berdasarkan jarak tempuh dan waktu tempuh rata-rata dengan berjalan kaki dari titik transit menuju pusat kegiatan dalam titik radius 800 meter.

No.	Kode	Nama Jalan	Minimal Waktu Tempuh (menit)	Maksimal Waktu Tempuh (menit)	Rata-rata Waktu Tempuh (menit)
1	1.1	Jl. Cendrawasih	2	7	4.5
2	2.1	Jl. Bintaro Utama 3A	12	17	14.5
3	3.1	Jl. Menteng Raya	10	15	12.5
4	4.1	Jl. Boulevard Bintaro	8	11	9.5
5	5.1	Jl. Jendral Sudirman	9	12	10.5
6	6.1	Jl. Bintaro Exchange	4	7	5.5

Berdasarkan tabel diatas, terlihat bahwa konektivitas jalur pejalan kaki di kawasan Stasiun Jurangmangu belum terpenuhi aksesibilitasnya dan fasilitas dalam memudahkan dan mendorong masyarakat untuk berjalan kaki dikawasan transit. Hal ini terlihat dari masih tingginya waktu tempuh rata-rata pada beberapa jalan utama dari waktu tempuh maksimal yakni 15 menit. Rata-rata waktu tempuh yang tinggi terdapat pada Jl. Bintaro utama 3A, Jl. Menteng Raya, Jl. Jendral Sudirman, dan Jl. Boulevard Bintaro. Hal ini dikarenakan setiap jalan utama dan jalan lokal yang minimnya akses bagi pejalan kaki, ketersediaan jalur untuk pejalan kaki di titik jalan utama terputus dan tidak terintegrasi dengan baik, serta jarak yang jauh dan minimnya moda transportasi umum untuk menjangkau titik transit.

- **Ketersediaan Jalur Sepeda**

Sepeda merupakan pilihan moda transportasi lain yang bebas bensin, sehat, dan terjangkau. Dengan mengendarai sepeda juga dapat menjadi salah satu solusi dalam mengurangi masalah kemacetan dan menghidupkan jalan-jalan di perkotaan, serta meningkatkan kualitas layanan angkutan umum. Ketersediaan fasilitas jalur sepeda di kawasan transit hanya terdapat pada Jl. **Bintaro Exchange dan Jl. Boulevard Bintaro**. Namun, ketersediaan jalur sepeda ini belum sepenuhnya ada di jalan-jalan utama di kawasan transit. Jalur tersebut tersedia pada di sisi kiri dan kanan jalan dengan lebar kurang lebih dari 1,5 meter dan jalur sepeda tersebut beragam letaknya pada titik jalur pejalan kaki. Pada Jl. Bintaro Exchange, jalur sepeda terletak menyatu dengan jalur

pejalan kaki dan pada Jl. Boulevard Bintaro terdapat jalur hijau khusus sepeda di sebelah sisi jalan

No.	Kode	Nama Jalan	Lebar Jalan (m)
1	1.1	Jl. Cendrawasih	1
2	2.1	Jl. Bintaro Utama 3A	1,5
3	3.1	Jl. Menteng Raya	1
4	4.1	Jl. Boulevard Bintaro	1,5
5	5.1	Jl. Jendral Sudirman	1,3
6	6.1	Jl. Bintaro Exchange	2,5

berdampingan dengan jalur pejalan kaki dan masih menyatu dengan kendaraan bermotor lainnya.

- **Ketersediaan Fasilitas Penyeberangan**

Fasilitas penyeberangan merupakan fasilitas yang menghubungkan antara ruang pejalan kaki yang bersebrangan dengan jalan raya. Fasilitas penyeberangan terdiri dari *zebra cross*, jembatan penyeberangan orang (JPO), dan penyeberangan pelikan. Fasilitas penyeberangan ini merupakan hal terpenting dalam mendukung aksesibilitas pejalan kaki yang menggunakan jalur pedestrian. Pada penelitian ini, fasilitas penyeberangan yang ada di sekitar kawasan transit yakni *zebra cross*, dan jembatan penyeberangan orang. Persebaran *zebra cross* di sekitar kawasan transit terbilang cukup banyak dan terdapat pada titik transit Stasiun Jurangmangu ke arah Bintaro Exchange, bangunan-bangunan utama seperti pusat perbelanjaan, perkantoran, dan fasilitas umum serta terdapat di persimpangan jalan.

No.	Nama Jalan	Ketersediaan Fasilitas Penyeberangan
1	Jl. Cendrawasih	Sepanjang Jl. Cendrawasih pada radius kawasan transit Stasiun Jurangmangu tidak terdapat ketersediaan fasilitas penyeberangan
2	Jl. Bintaro Utama 3A	Terdapat <i>zebra cross</i> di beberapa titik persimpangan dan antar sebrang jalur pejalan kaki
3	Jl. Menteng Raya	Tidak terdapat jalur pejalan kaki di sekitar Jl. Menteng raya pada radius kawasan transit
4	Jl. Boulevard Bintaro	Terdapat <i>zebra cross</i> dan jembatan penyeberangan jalan pada radius kawasan transit
5	Jl. Jendral Sudirman	Terdapat <i>zebra cross</i> pada radius kawasan transit
6	Jl. Bintaro Exchange	Terdapat <i>zebra cross</i> pada radius kawasan transit

Pada tabel diatas, dapat dilihat bahwa dari Jalan utama yang terdapat pada radius kawasan transit Stasiun Jurangmangu tidak terdapat fasilitas penyeberangan seperti *zebra cross* atau jembatan penyeberangan seperti pada di Jl. Menteng Raya dan Jl. Cendrawasih. Hal tersebut dapat menjadi salah satu penyebab ketidaknyamanannya masyarakat untuk memakai fasilitas jalur pejalan kaki yang sudah disediakan karena menyulitkan para pejalan kaki untuk mengakses dan mempersulit dalam perjalanan mereka ke titik transit.

- **Ketersediaan Parkir**

Fasilitas *park and ride* pada kawasan transit sangat penting untuk fasilitas penunjang bagi masyarakat pengguna bermotor atau sepeda. Pada kawasan transit Stasiun Jurangmangu, terdapat fasilitas parkir yang disediakan oleh pengelola stasiun. Akan tetapi, fasilitas parkir tersebut tidak dipelihara dan dirawat dengan baik sehingga terlihat seperti parkir yang tidak tertata, tumpuk, dan kumuh.

Serta terdapat parkir liar di luar kawasan transit yang dikarenakan parkir yang tersedia tidak memadai untuk semua kendaraan bermotor yang parkir di area tersebut. Kondisi fasilitas parkir yang tersedia di kawasan transit Stasiun Jurangmangu dapat dikatakan tidak tersedia dengan baik dan terawat. Keterbatasan lahan parkir dan kurang terawatnya fasilitas parkir yang disediakan menjadi terlihat kumuh serta jalan parkir yang terlihat pada gambar masih dalam berupa tanah, sehingga ketika hujan turun jalan parkir pun akan berlumpur dan air tergenang yang cukup dalam.



Serta dengan keterbatasan dan tidak tertatanya fasilitas parkir yang tersedia pada kawasan transit ini, menjadikan masyarakat menggunakan kesempatan untuk membuka parkir liar untuk menampung kendaraan bermotor yang tidak dapat parkir di kawasan transit tersebut. Dan pada kawasan transit Stasiun Jurangmangu menyediakan fasilitas parkir untuk sepeda yang digunakan oleh masyarakat. Akan tetapi, fasilitas parkir sepeda ini juga hanya disediakan lahan seadanya dan tidak memberikan fasilitas penunjang untuk parkir sepeda seperti, sekat sepeda, gembok pengaman, dan atap peneduh parkir.



- ❖ **Desain Kawasan**

Pada kawasan transit Stasiun Jurangmangu terdapat fasilitas penunjang didalamnya untuk pengguna kereta api. Didalam Stasiun Jurangmangu, sudah terdapat tempat tunggu bagi pengguna kereta api yang sedang menunggu kereta datang, serta tempat pembuangan sampah yang disediakan di dalam peron untuk membuang sampah yang sudah disediakan. Didalam Stasiun Jurangmangu juga sudah terdapat toilet bagi pengunjung dan karyawan yang terbilang sudah bersih bagi kenyamanan pengguna, dan fasilitas pejalan kaki

menuju arah Bintaro Exchange juga sudah memadai dan memberikan kenyamanan bagi pengguna, jalur pejalan kaki yang ke arah Bintaro Exchange juga sudah dilengkapi oleh lampu penerangan jalan, ruang terbuka, dan atap peneduh hujan dan panas, akan tetapi ada pada 1 titik yang menuju arah Bintaro Exchange yang atap tersebut belum terintegrasi untuk masuk kedalam pintu masuk ke arah peron Stasiun Jurangmangu. Jalur pejalan kaki yang tersedia ke arah Jl. Cendrawasih pada Stasiun Jurangmangu bertolak belakang dengan kondisi jalur pejalan kaki ke arah Bintaro Exchange, jalur pejalan kaki tersebut masih belum ada atap peneduh, dan jalan masih berupa tanah. Ruang terbuka yang tersedia di kawasan transit Stasiun Jurangmangu juga tidak terdapat titik lokasi bertemu para pengguna kereta api, dan tidak terdapat tempat tunggu atau tempat duduk di sekitar kawasan tersebut kecuali didalam peron stasiun.



*Analisis Skoring Kesesuaian setiap Variabel pada Karakteristik Kawasan Transit Stasiun Jurangmangu berdasarkan Kriteria TOD*

Dalam kesesuaian karakteristik kawasan transit berdasarkan kriteria konsep *kawasan Transit Oriented Development (TOD)*, akan menggunakan skoring pada setiap variabel karakteristik kawasan transit dan menganalisa kriteria yang menunjukkan bagaimana kesesuaian kawasan transit Stasiun Jurangmangu berdasarkan konsep TOD yang diukur dengan pedoman kriteria TOD. Pedoman yang digunakan untuk menganalisa kesesuaian karakteristik kawasan Transit Stasiun Jurangmangu yaitu berdasarkan studi ilmiah dari Teori Peter Calthrope (1992), Cervero (2004), *Florida TOD Guidebook* (2012), *TOD Standard* (2014) yang dikeluarkan oleh ITDP, serta Peraturan Pemerintah ATR BPN No 16 Tahun 2017. Pedoman dan peraturan tersebut menjelaskan tentang kriteria dari masing-masing variabel yang terkait dengan pengembangan kawasan transit dengan konsep TOD, serta yang menjadi acuan untuk menganalisa kesesuaian karakteristik kawasan transit Stasiun Jurangmangu berdasarkan kriteria konsep TOD. Analisis skoring kesesuaian variabel dilakukan dengan membandingkan kondisi eksisting setiap variabel pada

karakteristik kawasan transit dengan tolak ukur variabel kawasan transit berdasarkan konsep TOD. skala penilaian yang digunakan dalam analisis ini adalah model skala Guttman, yaitu variabel mendapatkan nilai 1 (satu) apabila diperoleh hasil analisis yang "sesuai" dan mendapatkan nilai 0 (nol) apabila hasil analisis yang "tidak sesuai". Hasil kesesuaian karakteristik kawasan transit Stasiun Jurangmangu akan menunjukkan variabel-variabel yang sudah sesuai dan tidak sesuai berdasarkan kriteria konsep TOD. Berikut tabel yang sudah diklasifikasi berdasarkan yang sesuai dan tidak sesuai kondisi eksisting kesesuaian karakteristik kawasan dan tidak kesesuaian karakteristik kawasan berdasarkan peraturan konsep TOD.

No.	Variabel TOD	Kesesuaian	Skor
<b>Density (Kepadatan Penggunaan Lahan)</b>			
1	Kepadatan bangunan	Sesuai	1
2	Kepadatan hunian	Sesuai	1
3	Keberagaman guna lahan	Sesuai	1
<b>Diversity (Penggunaan Lahan Campuran)</b>			
4	Penggunaan lahan perumahan	Sesuai	1
5	Penggunaan lahan non-perumahan		
<b>Design (Desain Kawasan)</b>			
6	Pola Jaringan jalan	Sesuai	1
7	Ketersediaan fasilitas penyeberangan jalan	Sesuai	1
8	Ketersediaan parkir (pengguna stasiun)	Sesuai	1
9	Taman dan ruang terbuka (tempat titik kumpul) dalam kawasan transit	Sesuai	1
<b>Integrasi Moda</b>			
10	Ketersediaan jenis moda	Sesuai	1
11	Frekuensi dan <i>headway</i> moda	Sesuai	1
<b>Total</b>			<b>11</b>

Pada tabel kondisi eksisting kesesuaian karakteristik kawasan yang **sesuai** yaitu variabel kepadatan perumahan, pola jaringan jalan, ketersediaan fasilitas penyeberangan jalan, ketersediaan parkir (pengguna stasiun), taman dan ruang terbuka termasuk dalam klasifikasi sesuai dengan kondisi ideal kawasan transit berdasarkan konsep TOD.

No.	Variabel TOD	Kesesuaian	Skor
<b>Design (Desain Kawasan)</b>			
1	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Tidak Sesuai	0
2	Dimensi jalur pejalan kaki	Tidak Sesuai	0
3	Ketersediaan jalur sepeda	Tidak Sesuai	0
4	Ketersediaan parkir (pengguna stasiun)	Tidak Sesuai	0
		Tidak Sesuai	0
5	Ketersediaan fasilitas <i>diffable</i>	Tidak Sesuai	0
6	Konektivitas jalur pejalan kaki dan sepeda terintegrasi ke kawasan transit	Tidak Sesuai	0
7	Ruang Terbuka Hijau (RTH)	Tidak Sesuai	0
<b>Integrasi Moda</b>			
8	Konektivitas antar moda dan kawasan transit	Tidak Sesuai	0

No.	Variabel TOD	Kesesuaian	Skor
9	Kejelasan arah jaringan jalan	Tidak Sesuai	0
<b>Total</b>			<b>0</b>

Sementara klasifikasi kondisi eksisting yang **tidak sesuai** dengan tidak mendekati konsep TOD yaitu, terdapat pada indikator desain dan integrasi moda seperti ketersediaan jalur pejalan kaki, dimensi jalur pejalan kaki, ketersediaan jalur sepeda, ketersediaan parkir (pengguna stasiun), ketersediaan fasilitas *diffable*, konektivitas jalur pejalan kaki dan sepeda terintegrasi ke kawasan transit, konektivitas antar moda dan kawasan transit, serta kejelasan arah jaringan jalan belum termasuk dalam klasifikasi sesuai dengan kondisi ideal kawasan transit dari hasil analisis skoring kesesuaian pada setiap variabel.

Berikut tabel keseluruhan variabel kesesuaian karakteristik kawasan transit Stasiun Jurangmangu berdasarkan Peraturan Pemerintah ATR BPN No 16 Tahun 2017.

No.	Variabel TOD	Kondisi Eksisting	Peraturan Konsep TOD	Kesesuaian	Skor
<b>Density (Kepadatan Penggunaan Lahan)</b>					
1	Kepadatan bangunan	Tinggi dengan mayoritas KDB 60-80%	Sedang hingga tinggi (70%)	Sesuai	1
		14 bangunan/Ha			1
2	Kepadatan hunian	Tinggi dengan dominasi penggunaan lahan yaitu perumahan	ketinggian sedang, ketinggian rendah, sedikit bangunan tinggi, dan townhouse	Sesuai	1
3	Keberagaman guna lahan	Bervariasi, terdiri dari perumahan, perdagangan jasa, fasilitas umum, sosial (fasilitas transportasi, pendidikan, peribadatan, hiburan), dan instansi pemerintah	karakteristik komersial (regional), tipe hunian ketinggian sedang, rendah, sedikit bangunan tinggi, dan <i>townhouse</i>	Sesuai	1
<b>Diversity (Penggunaan Lahan Campuran)</b>					
1	Penggunaan lahan perumahan	53.94 perumahan	tipe hunian ketinggian sedang, rendah, sedikit bangunan tinggi, dan townhouse	Sesuai	1
2	Penggunaan lahan non-perumahan	46.06 non perumahan (perdagangan dan jasa, perkantoran, fasilitas umum, RTH, dan campuran)	karakteristik komersial (regional)		
<b>Design (Desain Kawasan)</b>					
1	Pola Jaringan jalan	terdapat banyak alternatif bagi moda kendaraan tidak bermotor akan tetapi kondisi konektivitas terhadap kawasan transit masih belum memadai dengan baik	memiliki alternatif rute dan memungkinkan pejalan kaki dan pesepeda dapat melewatinya dengan mudah dan nyaman	Sesuai	1
2	Ketersediaan jalur pejalan kaki	sebagian besar jalur pejalan kaki sudah tersedia dengan kondisi baik dan dapat dilalui pejalan kaki, hanya beberapa jalur pejalan kaki dalam kawasan transit buruk dan tidak terdapat jalur pejalan kaki	Keberadaan jalur pejalan kaki pada blok sebesar 100% dari segmen jalan (tidak menyatu dengan jalan raya)	Tidak Sesuai	0
3	Dimensi jalur pejalan kaki	sebagian besar jalur pejalan kaki sudah dapat menampung pejalan kaki, namun sebagian masih belum memadai dengan baik	minimal 120cm (PerMen PU) dan 2 meter menurut teori Cervero dan Kockleman, dan 2 Meter menurut Perda No 16 Tahun 2017	Tidak Sesuai	0
4	Ketersediaan jalur sepeda	Ketersediaan jalur sepeda belum sepenuhnya memadai dengan baik. Hanya ada di beberapa jalur sepeda tersedia yang mendekati dengan kawasan transit	Terdapat jaringan infrastruktur yang aman dan nyaman serta dapat diakses oleh pengguna kursi roda	Tidak Sesuai	0
5	Ketersediaan fasilitas penyeberangan jalan	Pada radius kawasan transit masih tidak terdapat fasilitas penyeberangan seperti zebra cross atau jembatan penyeberangan	Terdapat fasilitas penyeberangan (JPO dan zebra cross) dan penerangan jalan umum (PJU)	Sesuai	1
6	Ketersediaan parkir (pengguna stasiun)	Tersedia park and ride didalam stasiun, namun kondisinya tidak terawat, dan terlihat kumuh dan tidak memiliki atap peneduh (untuk hujan)	Terdapat parkir kendaraan dan sepeda yang aman, nyaman serta terdapat atap peneduh	Tidak Sesuai	0
		Tidak terdapat parkir khusus sepeda, parkir sepeda menyatu dengan parkir kendaraan bermotor roda 2, Terdapat tempat parkir khusus dekat stasiun dan tempat penitipan motor liar	Terdapat tanah atau struktur parkir dengan luasan yang cukup dan mendukung <i>park and ride</i> untuk TOD	Tidak Sesuai	0
		Ketersediaan parkir memiliki kapasitas yang besar dan dapat menampung pengguna kendaraan bermotor hanya saja tidak tertata dengan rapi, tidak beraturan dan tidak di kelola dengan baik		Sesuai	1
7	Ketersediaan fasilitas diffabel	Fasilitas <i>diffable</i> di kawasan transit belum memadai dengan baik dan belum ramah dengan penyandang disabilitas	Terdapat <i>bollard</i> dan <i>paving tactile</i>	Tidak Sesuai	0

No.	Variabel TOD	Kondisi Eksisting	Peraturan Konsep TOD	Kesesuaian	Skor
8	Konektivitas jalur pejalan kaki dan sepeda terintegrasi ke kawasan transit	Konektivitas jalur pejalan kaki di kawasan transit belum terpenuhi aksesibilitasnya dan fasilitas dalam memudahkan dan mendorong masyarakat untuk berjalan kaki dikawasan transit.	Trotoar tidak terputus dan berhubungan antar blok sampai kawasan transit serta terdapat fasilitas untuk <i>diffable</i>	Tidak Sesuai	0
9	Ruang Terbuka Hijau (RTH)	Tidak terdapat RTH di dalam Stasiun Jurangmangu yang dapat dicapai selain yang di dalam mall Bintaro Exchange	ruang terbuka harus mudah dicapai, nyaman, memiliki features yang atraktif	Tidak Sesuai	0
10	Taman dan ruang terbuka (tempat titik kumpul) dalam kawasan transit	Terdapat taman dan ruang terbuka yang mudah dijangkau dan nyaman di dalam mall Bintaro Exchange yang masih dalam kawasan transit	tersedia taman atau ruang terbuka dalam radius 5 menit berlaja, 10-15% dari area TOD merupakan taman, mudah diakses dari lokasi transit	Sesuai	1
<b>Integrasi Moda</b>					
1	Ketersediaan jenis moda	Tersedia berbagai macam pilihan moda yaitu angkot, ojek, in-Trans Bintaro Tersedia moda transportasi bus yang ke arah pusat kegiatan ( <i>Trans Bintaro</i> )	Tersedia berbagai jenis pilihan moda transportasi seperti bus kota, angkot	Sesuai	1
2	Frekuensi dan headway moda	Frekuensi dan <i>headway</i> masing-masing moda tinggi	Tinggi dan <i>Headway</i> 5-15 menit	Sesuai	1
3	Konektivitas antar moda dan kawasan transit	Keberadaan halte dan tempat tunggu angkot masih minim	Tersedia tempat pergantian moda atau halte dalam kawasan transit minilai setiap 200 m (Yeang dalam irawati, 2013)	Tidak Sesuai	0
4	Kejelasan arah jaringan jalan	Tidak terdapat penunjuk arah yang jelas di setiap jalan utama dalam radius kawasan transit	Tersedia penunjuk arah	Tidak Sesuai	0
<b>Total</b>					<b>11</b>

Sumber: Hasil analisis, 2018

Berdasarkan tabel diatas, dapat dilihat pada setiap variabel pada indikator karakteristik kawasan transit terdapat klasifikasi kondisi eksisting yang **sesuai** dengan mendekati konsep TOD dan **tidak sesuai** dengan tidak mendekati konsep TOD.

Pada tabel kondisi eksisting kesesuaian karakteristik kawasan yang **sesuai** yaitu variabel kepadatan bangunan, kepadatan hunian, keberagaman guna lahan, penggunaan lahan perumahan, penggunaan lahan non-perumahan, pola jaringan jalan, ketersediaan fasilitas penyeberangan jalan, ketersediaan parkir (pengguna stasiun), taman dan ruang terbuka termasuk dalam klasifikasi sesuai dengan kondisi ideal kawasan transit berdasarkan konsep TOD. Sementara klasifikasi kondisi eksisting yang **tidak sesuai** dengan tidak mendekati konsep TOD yaitu, terdapat pada indikator desain dan integrasi moda seperti ketersediaan jalur pejalan kaki, dimensi jalur pejalan kaki, ketersediaan jalur sepeda, ketersediaan parkir (pengguna stasiun), ketersediaan fasilitas *diffable*, konektivitas jalur pejalan kaki dan sepeda terintegrasi ke kawasan transit, konektivitas antar moda dan kawasan transit, serta kejelasan arah jaringan jalan belum termasuk dalam klasifikasi sesuai dengan kondisi ideal kawasan transit dari hasil analisis skoring kesesuaian pada setiap variabel, maka dapat dihitung hasil analisis skoring kesesuaian pada setiap variabel maka diperoleh hasil persentase skor kawasan beserta klasifikasi kesesuaiannya sebagai berikut:

Kawasan transit	Perhitungan	Skor	Klasifikasi
Stasiun Jurangmangu	$(11/20) \times 100$ %	55%	“Mendekati Sesuai

Sumber: Hasil analisis, 2018

Dapat disimpulkan bahwa kawasan transit Stasiun Jurangmangu merupakan kawasan transit di Bintaro Jaya, Kota Tangerang Selatan yang termasuk ke dalam kategori **“Mendekati Sesuai”** dengan skor **55%** dengan kondisi ideal kawasan transit berdasarkan konsep TOD. Penilaian tersebut didasarkan pada skor kawasan transit yang berada dalam rentang skor 51-100%. Dari hasil analisis yang telah dilakukan, kawasan transit Stasiun Jurangmangu mempunyai skor yang didapat yaitu **55%** mendekati sesuai dengan konsep TOD. Dapat diketahui, kawasan transit Stasiun Jurangmangu memenuhi 5 prinsip TOD (ITDP) seperti: *Mix* (pembauran) merancang pembangunan kota dengan tata guna lahan yang beragam, *Densify* (memadatkan) mengoptimalkan kepadatan lahan dan kapasitas transportasi umum, *Compact* (merapatkan) membangun wilayah-wilayah dengan jarak kebutuhan perjalanan yang singkat, *Transit* (angkutan umum) memfokuskan pembangunan di dekat jaringan angkutan umum massal yang berkualitas, *Shift* (beralih) berpaling dari mobilitas kendaraan pribadi dengan penataan parkir dan kebijakan penggunaan lahan. Sementara kawasan transit Stasiun Jurangmangu belum memenuhi 3 dari 8 prinsip yang ada yaitu, *walk* (berjalan kaki) membangun lingkungan yang ramah terhadap pejalan kaki, *cycle* (bersepeda) memberikan prioritas

kepada jaringan transportasi non-kendaraan bermotor, *connect* (menghubungkan) menciptakan jaringan jalan dan jalur pejalan kaki yang padat.

### Kesimpulan

- Penelitian yang dilakukan menggunakan radius transit 200-800 meter menuju kawasan transit, dan 4 variabel dengan 20 indikator yang menjadi acuan dalam menganalisis tingkat kesesuaian karakteristik kawasan berdasarkan konsep TOD yang diperoleh dari kajian literatur mengenai konsep dan prinsip TOD serta PerMen ATR BPN No. 16 Tahun 2017 yang berlaku di Indonesia.
- Berdasarkan analisis skoring kesesuaian karakteristik kawasan transit berdasarkan konsep TOD, kawasan transit Stasiun Jurangmangu merupakan kawasan transit di Bintaro Jaya, Kota Tangerang Selatan termasuk dalam kategori **mendekati sesuai** dengan kondisi ideal kawasan transit berdasarkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).
- Dari 4 variabel dan 20 indikator terdapat 11 kriteria yang dapat memenuhi kesesuaian kawasan transit berdasarkan konsep TOD dan 9 kriteria yang belum dapat memenuhi kesesuaian kawasan transit berdasarkan konsep TOD.
- Kawasan transit Stasiun Jurangmangu mempunyai skor yang didapat yaitu **55% mendekati sesuai** dengan konsep TOD. Dapat diketahui, kawasan transit Stasiun Jurangmangu memenuhi 5 dari 8 prinsip TOD (ITDP) seperti: *mix* (pembauran) merancang pembangunan kota dengan tata guna lahan yang beragam, *densify* (memadatkan) mengoptimalkan kepadatan lahan dan kapasitas transportasi umum, *compact* (merapatkan) membangun wilayah-wilayah dengan jarak kebutuhan perjalanan yang singkat, *transit* angkutan umum) memfokuskan pembangunan di dekat jaringan angkutan umum massal yang berkualitas, dan *shift* (beralih) berpaling dari mobilitas kendaraan pribadi dengan penataan parkir dan kebijakan penggunaan jalan. Sementara 3 prinsip yang belum terpenuhi yaitu *walk* (berjalan kaki) membangun lingkungan yang ramah terhadap pejalan kaki, *cycle* (bersepeda) memberikan prioritas kepada jaringan transportasi non-kendaraan bermotor, *connect* (menghubungkan) menciptakan jaringan jalan dan jalur pejalan kaki yang padat,

## Daftar Pustaka

Dittmar, H. d. (2004). *The New Transit Town Best Practice in Transit Oriented Development*. Washington DC: Island Press.

Ofyzar, Z. T. (2000). *Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi*. Bandung: Gramedia.

Renne, C. C. (2009). *Transit orineted Development: Making it Happen*. Ashgate: Burlington.

Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis*. Princeton Architectural Press

Isa, M. H. (2014). *Keterkaitan Karakteristik Kawasan Transit berdasarkan Prinsip Transit Oriented Development (TOD) Terhadap Tingkat Penggunaan Kereta Komuter Koridor Surabaya-Sidoarjo*. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh November.

Siwi, H. P. (2014). *Analisis Lokasi Transit Pergerakan Kawasan Semarang Barat dalam Konsep Penerapan TOD di Kota Semarang*. Semarang: Institut Teknologi Sepuluh November.

Peraturan Menteri ATR BPN No. 16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (TOD)

O. Z. Tamin, *Perencanaan & Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITBpress, 2000.

C. Hutton, *Florida TOD Guidebook*, no. December. Florida: Treasure Coast Regional Planning Council, 2012.

R. Cervero, "Public Transport and Sustainable Urbanism: Global Lessons," *Sci. Coun. Japan*, pp. 1–10, 2006.

Robert Cervero, e. a. (2004). *Transit Oriented Development in The United States: Experiences, Challanges and Prospects*. TCRP Report 102. Washington: Transportation Research Board.

Widyahati, N. A. (2014). *Potensi dan Peluang Pengembangan Transit Oriented Development di Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.