

PENILAIAN MASYARAKAT TERHADAP KESIAPAN PENERAPAN KONSEP KAWASAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) DI STASIUN PONDOK CINA, DEPOK, JAWA BARAT

Dhio Muhammad Rizky¹, Arris Maulana², Daryati³

^{1,2,3}Universitas Negeri Jakarta, Jl. Rawamangun Muka No. 11, 13220, Indonesia

¹Email: DhioMuhammadRizky_1503617070@mhs.unj.ac.id

ABSTRAK

Penerapan TOD dalam tahap pengembangan demi terpenuhinya aspek kebermanfaatan bagi masyarakat, seperti halnya penerapan TOD Stasiun Pondok Cina dengan rumah susun Mahata Margonda. Melihat kondisi saat ini masih dalam tahap konstruksi, sehingga dapat menimbulkan perubahan bagi lingkungan, oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penilaian masyarakat terhadap kesiapan penerapan TOD. Penelitian dilakukan dengan menyebarkan kuesioner yang respondennya merupakan pengguna kereta api, jumlah populasi sebanyak 1500 orang, menggunakan rumus slovin diperoleh jumlah sampel sebanyak 94 responden. Metode yang digunakan, yaitu survei dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan skala persentase, untuk menentukan kategori penilaian dan pada setiap indikator penilaian. Penyusunan kuesioner dibuat berdasarkan indikator penilaian yang merupakan prinsip dari TOD, antara lain, 1. Diversity & Destination, Density, Distance & Design, dan Demand Management. Berdasarkan 5 kategori bobot penilaian, bahwa penerimaan masyarakat pada penerapan TOD dalam kategori "Cukup Baik" dengan persentase 62,77 %, aspek yang dominan mendapatkan penilaian kurang baik, yaitu diperlukannya perbaikan jalur pedestrian dan penambahan moda transportasi lanjutan. Rata-rata persentase total pada tiap indikator penilaian sebesar 69,07 %. Sehingga dapat disimpulkan bahwasanya penerapan TOD di area stasiun memiliki peluang keberhasilan yang besar melihat dukungan yang cukup baik dari masyarakat dan kesiapan pada setiap indikator penilaiannya.

Kata Kunci : *penilaian masyarakat, kesiapan, penerapan TOD*

ABSTRACT

Implementation TOD in the development stage in order to aspects of benefit for community, such as implementation TOD for Pondok Cina Station with Mahata Margonda. Seeing that the condition is still in construction stage, it can changes to environment, this study aims to determine the community's assessment of the readiness to implement TOD. The research distributing questionnaires whose respondents were train users, the total population was 1500, using the Slovin formula, the total sample was 94. The method used is survey using a quantitative. Data analysis in this study uses percentage scale, determine category of assessment and for each assessment indicator. The preparation of the questionnaire is based on assessment indicators which the principles of TOD, 1. Diversity & Destination, Density, Distance&Design, Demand Management. Based on the 5 categories of assessment, the public acceptance of implementation TOD is in the "Good Enough" category with a percentage 62.77%, the dominant aspect gets poor rating, need for improvement of pedestrian paths and addition advanced transportation modes. The average total percentage for each assessment indicator is 69.07%. It can be concluded that the application of TOD has a great chance to success, good support from the community and readiness for assessment indicators.

Keywords: *community assessment, readiness, implementation of TOD*

PENDAHULUAN

Persentase perkembangan populasi global untuk hidup di perkotaan setiap tahunnya menunjukkan angka yang semakin meningkat. Sebagai daerah penyangga ibu kota DKI Jakarta, kota Depok menjadi tujuan bagi para pekerja untuk mencari mata pencaharian dan rumah hunian. Harga lahan dan hunian di kota Depok relatif lebih rendah dibandingkan dengan ibu kota DKI Jakarta. Menurut laporan Badan Pusat Statistik (BPS), pada tahun 2021 kota Depok memiliki jumlah penduduk sebanyak 2.462.215 jiwa, jumlah tersebut naik 0,7 % dari tahun sebelumnya. Pertumbuhan penduduk yang tinggi menimbulkan ancaman, seperti perubahan struktur lingkungan masyarakat yang menjadi masalah bagi lingkungan perkotaan (*urban sprawl*), selain itu jumlah penduduk yang terus meningkat berdampak pada meningkatnya angka penggunaan kendaraan pribadi sehingga menimbulkan kemacetan, dibutuhkan sarana transportasi umum yang memadai dan ramah lingkungan untuk mengurai kemacetan dan mengurangi tingkat polusi udara di perkotaan, namun menurut (Cervero, 2014) infrastruktur transportasi sampai saat ini dinilai belum optimal dalam menciptakan ciri pembangunan yang berorientasi pada tingkat mobilitas masyarakat, menurut (Sastrawijaya, 2009: 18) Setiap pembangunan akan menghasilkan perubahan bagi lingkungan. Sehingga pembangunan tidak terlepas dari lingkungan masyarakat sekitar yang langsung merasakan perubahan pada wilayahnya akibat pembangunan.

Sebagai alternatif dari permasalahan di atas, pembangunan gedung bertingkat yang terintegrasi dengan sistem transportasi umum dianggap mampu menjadi solusi. Gedung bertingkat merupakan konstruksi vertikal dengan banyak lantai. Jika dilihat

dari segi fungsional, yang dapat dimanfaatkan sebagai hunian, perkantoran, dan pusat perbelanjaan (Kusumosusanto, 2017). Pembangunan gedung bertingkat yang terintegrasi dengan simpul transportasi dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, sehingga meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan sistem transportasi umum. Agar dapat terwujud, dibutuhkan strategi pembangunan gedung yang memiliki beragam fungsi pemanfaatan ruang dalam suatu kawasan (*mix used*), yang diharapkan dapat meningkatkan aksesibilitas kawasan dan mengurangi kebutuhan lahan.

Penerapan strategi tersebut dapat memberikan alternatif solusi menghindari kemacetan lalu lintas (Ditmarr dan Ohland dalam Sukmarini, 2018). Apabila strategi pembangunan *mix used* terintegrasi dengan jaringan moda transportasi umum massal berbasis rel, seperti *Bus Rapid Transit* (BRT) / Transjakarta, *Kereta Comuter Jabodetabek* (KJC), *Mass Rapid Transit* (MRT), dan *Light Rapid Transit* (LRT) dapat menjadi suatu lingkup kawasan yang disebut *Transit Oriented Development* (TOD). Dengan strategi kawasan TOD, perluasan area terbangun serta perkembangan pembangunan dengan kepadatan tinggi dan penggunaan lahan campuran dapat berkurang. Selain itu, dapat mempertahankan area ruang terbuka hijau untuk menyimpan karbon emisi yang dihasilkan oleh kegiatan transportasi (Cervero, 2014).

Pembangunan dalam kawasan TOD sejalan dengan target dari konsep pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*), yaitu menciptakan keseimbangan lingkungan perkotaan yang memaksimalkan pembangunan ekonomi, kesetaraan, dan interaksi sosial-ekonomi sekaligus meminimalkan dampak negatif pada lingkungan alamiah demi mendukung keberlanjutan kota di masa yang akan datang

Penilaian Masyarakat Terhadap... (Dhio/ hal. 26-34)

(Alvinsyah, 2014). Pembangunan dalam kawasan TOD menjadi suatu upaya menciptakan penataan ruang kawasan Jabodetabek yang mengacu pada Perpres No. 54 Tahun 2008 dan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Tahun 2030.

Penelitian difokuskan pada kondisi lingkungan sebelum dan setelah adanya pembangunan yang akan terintegrasi dengan stasiun, apakah kondisi saat ini lebih baik atau justru lebih buruk daripada sebelum adanya pembangunan melalui pendapat masyarakat, sebagai pihak yang merasakan perubahan langsung, sehingga dapat dirumuskan tujuan penelitian ini sebagai berikut :

1. Mendapatkan tanggapan masyarakat sebagai peta gambaran penilaian masyarakat terhadap kesiapan penerapan Kawasan TOD pada wilayah stasiun Pondok Cina.
2. Mengetahui persentase penilaian masyarakat terhadap kesiapan penerapan Kawasan TOD pada wilayah stasiun Pondok Cina.
3. Mengetahui pendekatan/sosialisasi yang tepat agar penerapan Kawasan TOD dapat diterima dengan baik oleh masyarakat.

METODE

Tempat penelitian dilakukan pada kawasan TOD Stasiun Pondok Cina, Depok, Jawa Barat yang akan terintegrasi dengan Rumah susun Mahata Margonda yang saat ini masih dalam tahap pembangunan. Kawasan TOD pada wilayah ini merupakan perwujudan dari Permen BUMN No. PER-13/MBU/09/2014 tentang pendayagunaan aset BUMN jangka panjang, yaitu kerja sama antara PT. KAI dan Perum Perumnas. Waktu penelitian yang akan dilaksanakan selama 2 minggu dimulai dari akhir bulan Juli 2021- awal bulan Agustus 2021.

Teknik Analisis data menggunakan teknik analisis statistik deskriptif kuantitatif. Hasil penelitian yang didapatkan menggunakan skor pada skala likert yang bernilai positif maupun negatif.

Tabel 1. Skor untuk Pernyataan Positif

Pilihan Jawaban	Skor
Sangat Setuju	5
Setuju	4
Ragu-Ragu	3
Tidak Setuju	2
Sangat Tidak Setuju	1

Tabel 2. Skor untuk Pernyataan Negatif

Pilihan Jawaban	Skor
Sangat Setuju	1
Setuju	2
Ragu-Ragu	3
Tidak Setuju	4
Sangat Tidak Setuju	5

Menurut Hendra (2001) dalam (A. Abror, 2017) proses perhitungan persentase dilakukan dengan cara mengalikan skor yang diperoleh dibagi dengan skor ideal kemudian dikali seratus persen, dengan rumus :

$$\text{Penilaian (\%)} = \frac{\text{Total Skor}}{\text{Skor Maksimum}} \times 100 \%$$

Setelah dihitung persentase penilaian, maka dapat ditransformasikan menjadi sebuah informasi yang dapat dibaca secara deskriptif dengan menentukan kriteria sebagai berikut :

- a. Menentukan persentase skor ideal (skor maksimum).
- b. Menentukan persentase skor minimum.
- c. Menentukan range.
- d. Menentukan interval yang dikehendaki.

e. Menentukan nilai interval.

Tabel 3. Intepretasi Penilaian

Kategori	Skala nilai	% Interval
Sangat Baik	104-120	≥ 87 %
Baik	84-103	70-87 %
Cukup Baik	64-83	54-69 %
Kurang Baik	44-63	37-53 %
Tidak Baik	24-43	≤ 36 %

Pengambilan data dilakukan dengan menyebarkan kuesioner untuk mendapatkan data primer yang dilakukan dengan 2 cara, yaitu penyebaran secara manual menggunakan kertas dan penyebaran dengan bantuan *Google Form*, dilakukan juga identifikasi data responden, untuk mengetahui latar belakang pada kelompok umur, jenis kelamin, pendidikan terakhir, pekerjaan, intensitas menggunakan kereta api, transportasi menuju stasiun, jarak rumah ke stasiun dan waktu tempuh menuju stasiun, untuk membantu dalam menganalisis pada setiap indikator penilaian pada responden yang merupakan masyarakat pengguna sarana transportasi kereta api yang berlalu lalang disekitar kawasan stasiun Pondok Cina terhadap 4 aspek penilaian kesiapan dalam penerapan TOD, antara lain aspek angkutan umum, keterhubungan, fasilitas pejalan kaki, fasilitas khusus pesepeda, dan peralihan moda (BPTJ, 2017), sehingga dapat dirumuskan menjadi :

1. Diversity & Destination

Merupakan penggabungan dan penyederhanaan dari prinsip pembauran (*mix*), menghubungkan (*connect*), dan merapatkan (*compact*), karena pada dasarnya penerapan TOD sendiri bertujuan untuk mewujudkan suatu kawasan yang mengintegrasikan suatu gedung bertingkat dengan simpul transit menjadi satu kesatuan yang saling terhubung.

Menurut jurnal penelitian terdahulu aspek penilaian yang harus diperhatikan

untuk menjamin tercapainya prinsip ini antara lain (Gumano, 2020) :

1. Karakteristik komersial kawasan,
2. Jenis aktivitas pemanfaatan lahan,
3. Lama aktivitas dalam kawasan.

2. Density

Merupakan penggabungan dan penyederhanaan dari prinsip memadatkan (*density*) dan beralih (*shift*). Karena kedua prinsip ini memiliki tujuan untuk memanfaatkan ruang yang padat dan menciptakan pembangunan yang terintegrasi yang dapat meningkatkan nilai wilayah yang minimal menjadi ruang yang memiliki nilai manfaat yang maksimal, sehingga dapat mendorong kawasan tersebut memiliki kepadatan tinggi dan menempatkan bangunan dekat dengan titik transit transportasi umum.

Menurut jurnal penelitian terdahulu aspek penilaian yang harus diperhatikan untuk menjamin tercapainya prinsip ini antara lain (Gumano, 2020) :

1. Proporsi kawasan terbangun,
2. Kepadatan populasi,
3. Keaktifan tapak bangunan.

3. Distance & Design,

Merupakan penggabungan dan penyederhanaan dari prinsip berjalan kaki (*walk*) dan bersepeda (*cycle*). Prinsip ini berhubungan dengan bagaimana kondisi akses jalan untuk menarik dan menghubungkan suatu kawasan menuju titik transit ataupun sebaliknya agar memperpendek jangkauan atau jarak tempuh yang terhubung satu sama lainnya menjadi suatu kawasan yang kompak dalam hal menampung, melayani dan memfasilitasi segala aktivitas masyarakat.

Menurut jurnal penelitian terdahulu aspek penilaian yang harus diperhatikan untuk menjamin tercapainya prinsip ini antara lain (Gumano, 2020) :

Penilaian Masyarakat Terhadap... (Dhio/ hal. 26-34)

1. Keadaan jalur berjalan kaki/bersepeda,
2. Pilihan jenis moda angkutan.

4. Demand Management

Prinsip ini berhubungan dengan manajemen pengeluaran seseorang untuk biaya transportasi yang dapat menjadi upaya untuk mewujudkan pengurangan kendaraan pribadi dan mulai beralih menggunakan moda transportasi massal yang dapat memperpendek jangkauan dan jarak tempuh yang berpengaruh terhadap keefektifan aksesibilitas dari maupun menuju ke tempat tujuan untuk menghindari tingkat kemacetan yang semakin tinggi di wilayah Jabodetabek dan mengurangi pengeluaran untuk perawatan dan bahan bakar kendaraan pribadi yang umumnya akan meningkatkan pencemaran udara yang mengganggu kesehatan manusia.

Menurut jurnal penelitian terdahulu aspek penilaian yang harus diperhatikan untuk menjamin tercapainya prinsip ini antara lain (Gumano, 2020) :

1. Alokasi dana untuk transportasi,
2. Distribusi daerah milik jalan bagi kendaraan bermotor.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian terdiri dari 2 hasil berupa persentase total rata-rata berdasarkan jawaban perindividu dan persentase penilaian pada setiap indikator untuk mengetahui kategori penilaian masyarakat pada setiap indikator penilaian yang dapat dijabarkan pada tabel berikut :

Tabel 4. Persentase Penilaian Kesiapan Masyarakat

KATEGORI	Σ	% KESIAPAN
SANGAT BAIK	1	1,06
BAIK	34	36,17
CUKUP BAIK	59	62,77
KURANG BAIK	0	0
TIDAK BAIK	0	0
TOTAL	94	100

Hasil persentase pada tabel di atas menunjukkan penilaian masyarakat terhadap penerimaan penerapan TOD yang menunjukkan hasil dengan kategori “Cukup Baik” dengan persentase lebih dari 50% responden menilai bahwa penerapan TOD cukup baik dan dapat diterapkan di wilayah ini, dengan tidak didapatkannya persentase dalam kategori “Kurang Baik” dan “Tidak Baik”.

Penilaian masyarakat tidak sepenuhnya dapat menerima dengan baik terhadap kesiapan penerapan TOD, terdapat 12 jawaban responden yang menilai kecenderungan kurang baik, karena kondisi lingkungan di Pondok Cina masih memerlukan banyak perbaikan pada aspek yang dominan mendapatkan penilaian kurang baik sebagai persyaratan penerapan konsep TOD, antara lain :

1. Kurang memperhatikan keadaan jalur pedestrian, yang disebabkan minimnya marka jalan, penutup saluran drainase yang tidak layak, dan kurangnya lampu penerangan. Hal seperti itu dapat membahayakan keamanan orang yang melintas sekaligus tidak mencerminkan persyaratan kawasan TOD.
2. Kurangnya ketersediaan moda transportasi lanjutan dari stasiun, seperti bus kota, transjakarta, dan sedikitnya trayek angkutan umum tersedia, dikhawatirkan akan terjadi penumpukan penumpang ketika penerapan TOD sudah berjalan sepenuhnya.
3. Adanya pembangunan tidak banyak menimbulkan kemacetan, hanya saja kesadaran pengemudi angkutan umum yang sering berhenti dalam waktu yang lama yang justru menjadi penyebab kemacetan.
4. Luasan area stasiun Pondok Cina terbilang lebih kecil dibandingkan dengan stasiun yang lain, padahal nantinya stasiun Pondok Cina akan kedatangan penyewa rumah susun,

sehingga jumlahnya dapat meningkat 2 kali lipat.

Setelah mengetahui tingkat penerimaan masyarakat dan segala aspek yang dinilai kurang sesuai, kemudian dilakukan rekapitulasi jawaban responden pada setiap indikator untuk melihat kesiapan penerapan TOD Pondok Cina, pada tabel berikut :

Tabel 5. Persentase Akhir Penelitian

	Diversity & Destination	Density	Distance & Design	Demand Management
% Setiap Indikator	74,26	62,06	60,46	79,49
% Rata-Rata Total = 69,07				

1. Diversity & Destination

Berdasarkan data pada tabel di atas menunjukkan bahwa persentase kesiapan dari indikator penilaian *Diversity & Destination* adalah sebesar 74,26%. Dapat disimpulkan bahwa wilayah stasiun Pondok Cina masuk dalam kategori “baik” dalam menyediakan kemudahan akses transportasi walaupun saat ini terdapat pembangunan rumah susun yang berdekatan, terdapat pembangunan jembatan yang melintas di atas jalur rel kereta api sehingga menghalangi pandangan dan pencahayaan matahari yang masuk ke dalam stasiun, tetapi hal ini tidak banyak mengganggu dari aspek pergerakan manusia, karena proyek sudah melakukan pengelolaan lingkungan disekitarnya dengan baik, sebagai contoh setiap celah yang terdapat pada batas proyek dengan stasiun selalu diberikan safety net untuk membatasi area pembangunan dengan stasiun, sekaligus usaha untuk menghindari debu yang masuk ke dalam stasiun.

2. Density

Berdasarkan data pada tabel tersebut menunjukkan bahwa persentase kesiapan dari indikator penilaian *Density* adalah sebesar 62,06 %. Dapat disimpulkan penilaian terhadap indikator ini dalam kategori “cukup baik”, terdapat penilaian

yang cenderung baik yaitu fasilitas transportasi didalam stasiun yang sudah memadai seperti kamar mandi, tempat duduk khusus disabilitas dan bagi ibu hamil dan menyusui sudah baik. Hal menjadikan penilaian pada prinsip ini kurang baik karena terdapat penilaian negatif karena terdapat butir pernyataan negatif yang menilai bahwa pilihan moda transportasi umum lainnya seperti, bus kota, dan trayek angkutan umum yang sangat terbatas, dikhawatirkan jika tidak aspek ini tidak diperhatikan, saat penerapan TOD sudah sepenuhnya berjalan akan menimbulkan penumpukan penumpang di dalam kawasan TOD. Sejalan dengan hal tersebut terdapat pernyataan juga yang menilai bahwa luasan area stasiun Pondok Cina yang terbilang lebih kecil dibandingkan dengan stasiun yang lain, padahal nantinya stasiun Pondok Cina akan kedatangan para calon pembeli maupun penyewa rumah susun yang akan menggunakan stasiun Pondok Cina.

3. Distance & Design

Berdasarkan data pada tabel tersebut menunjukkan bahwa persentase kesiapan dari indikator penilaian *Design & Design* adalah sebesar 60,46 %. Dapat disimpulkan bahwa penilaian terhadap indikator ini dalam kategori “cukup baik” dan cenderung mengarah pada kategori kurang baik, hal yang membuat indikator ini memiliki penilaian kurang baik karena terdapat pernyataan negatif yang memang pada kenyataannya belum ada perbaikan yang baik seperti tidak adanya marka jalan, trotoar yang tidak memadai, penutup salura drainase yang tidak layak dan lampu penerangan yang kurang, hal-hal seperti itu dapat membahayakan orang yang melintas, sehingga harus menjadi perhatian dari pihak pembangunan dan stasiun sebelum penerapan konsep TOD sudah diterapkan sepenuhnya. Terdapat butir pernyataan negatif tetapi persentase jawaban responden

Penilaian Masyarakat Terhadap... (Dhio/ hal. 26-34)

menunjukkan hal sebaliknya. Mayoritas jawaban responden menilai disekitar kawasan stasiun Pondok Cina tidak banyak menimbulkan kemacetan yang berarti, yang artinya pembangunan mengontrol lalu lintas kendaraan pengangkut bahan material ataupun alat berat lainnya dengan baik, ditambah jalan raya Margonda merupakan jalur utama kota Depok yang memiliki lebar jalan \pm 8 meter sehingga kemacetan pun dapat dihindari.

4. Demand Management

Berdasarkan data pada tabel tersebut menunjukkan bahwa persentase kesiapan dari indikator penilaian *Density* adalah sebesar 79,49 %. Dapat disimpulkan bahwa persentase penilaian terhadap penilaian ini merupakan yang paling baik, dikarenakan tidak terdapatnya butir pernyataan negatif dan hanya pernyataan tuntut mengetahui seberapa kuat alasan masyarakat menggunakan moda transportasi kereta api, yang dapat dijadikan sebagai dasar yang kuat agar pihak pengembang pembangunan dan pihak stasiun tetap mempertahankan penilaian yang baik dan dapat meningkatkan penilaian yang kurang baik, demi tercapainya tujuan dari penerapan konsep TOD.

SIMPULAN

Penelitian ini membuktikan bahwa penerapan TOD dapat lebih banyak dikembangkan di Indonesia, kesiapan masyarakat sudah cukup baik dalam menerima beberapa konsekuensi dampak yang ditimbulkan saat masih dalam tahap konstruksi. Pada dasarnya penerapan TOD akan memfokuskan penataan wilayah yang tidak teratur menjadi suatu wilayah yang kompak, oleh karena itu baik diterapkan terutama pada wilayah padat penduduk, sekaligus sebagai upaya untuk menata kawasan masyarakat yang tidak teratur karena rata-rata kawasan di Indonesia yang

berdekatan dengan transportasi kereta api merupakan wilayah padat penduduk yang cenderung tidak teratur, selain itu pemilihan lokasi disekitar moda transportasi berbasis rel dapat menampung orang yang lebih banyak, hal tersebut akan meningkatkan nilai tambah wilayah yang minimum menjadi wilayah dengan nilai maksimum, dengan kata lain banyak keuntungan yang didapatkan oleh wilayah yang tercakup dalam kawasan TOD, taraf perekonomian masyarakat Indonesia dapat meningkat.

Setelah mendapatkan persentase rekapitulasi jawaban responden pada setiap indikator, didapatkan persentase akhir yang menunjukkan persentase kesiapan penerapan konsep TOD pada wilayah stasiun Pondok Cina. Kesimpulan dari penelitian ini dibuat berdasarkan bobot penilaian masyarakat terhadap kesiapan wilayah stasiun Pondok Cina yang akan menerapkan konsep kawasan TOD, didapatkan persentase kesiapan penerapan TOD pada wilayah stasiun Pondok Cina sebesar 62,77 %, angka ini menunjukkan bahwa penerapan TOD pada wilayah Stasiun Pondok Cina dalam kategori "Baik" tetapi angka tersebut hanya selisih sedikit dari kategori "Cukup Baik". Diharapkan kedua instansi pengembang yaitu PT. KAI dan PT. Perumnas dapat menyikapi penilaian yang kurang baik dan diharapkan dalam kondisi saat ini pada tahap persiapan penerapan TOD, dan melakukan sosialisasi menggunakan media cetak maupun elektronik serta melakukan perubahan nyata pada aspek penilaian yang kurang baik, antara lain :

1. Melakukan perbaikan pada jalur pedestrian, terutama perbaikan di luar area stasiun dengan memberikan marka jalan, penutup saluran drainase, dan lampu penerangan.
2. Lebih banyak menyediakan pilihan angkutan umum lain sebagai bentuk

usaha memenuhi kebutuhan masyarakat akan pilihan moda transportasi lanjutan.

3. Menyediakan lahan khusus untuk *Park & Ride*, agar masyarakat mulai beralih dari kendaraan pribadi menjadi menggunakan sepeda atau berjalan kaki.
4. Mengkaji untuk melakukan perluasan lahan stasiun, sebagai bentuk usaha untuk menciptakan ruang yang memberikan rasa nyaman dan aman bagi masyarakat setempat dan pengguna kereta api, maupun penghuni rumah susun nantinya.
5. Menyediakan tempat pemberhentian khusus untuk angkutan umum mengambil penumpang agar tidak menimbulkan titik kemacetan.

Penelitian ini dapat dijadikan dasar bagi pihak yang berwenang dalam menentukan pendekatan yang baik jika persentase penilaian menunjukkan hasil negatif agar lebih memaksimalkan usaha pembangunan yang mementingkan kemudahan serta kenyamanan masyarakat, agar tujuan dari TOD untuk menciptakan suatu kawasan yang kompak dengan prinsip berwawasan lingkungan dan terintegrasi

Penerapan TOD dapat lebih banyak dikembangkan lagi di berbagai simpul transit selain stasiun, sebab yang mendapat keuntungan bukan hanya penghuni kawasan TOD saja karena akan berdampak baik bagi masyarakat yang terlingkup dalam kawasan tersebut, sehingga direkomendasikan adanya penelitian lebih lanjut untuk menilai keberhasilan penerapan TOD di Pondok Cina ketika pembangunan rumah susun Mahata Margonda sudah selesai dilakukan, dengan melihat penilaian masyarakat pengguna kereta api dan masyarakat penghuni rumah susun.

DAFTAR PUSTAKA

Sastrawijaya, T. (1991). Pencemaran lingkungan. Rineka Cipta.

Alvinsyah. (2014). Indonesian Urban Transport Institute. *Perkotaan, Sistem Transportasi*, 1–17.

Amelia, S., & Oetomo, H. (2018). Identifikasi Penerapan Konsep TOD di Kecamatan Bekasi Timur (Studi Kasus TOD Eastern Green LRT City). *Jurnal Ilmiah Plano Krisna*, 12(2).

Arifin, J. N., & Azhari, D. (2018). *Transit Oriented Development untuk Jakarta: Agenda Penataan Ruang atau Transportasi?* Rujak.Org. <https://rujak.org/transit-oriented-development-untuk-jakarta-agenda-penataan-ruang-atau-transportasi/>

BPTJ. (2017). *PERKA BPTJ NO.PR.377 TENTANG PEDOMAN TEKNIS TOD.pdf* (p. 36).

Cervero, R. (2014). Transport Infrastructure and the Environment in the Global South: Sustainable Mobility and Urbanism. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 25(3), 174–191. <https://doi.org/10.5614/jpwk.2015.25.3.1>

Gumano, H. N. (2020). *Kajian Arah dan Strategi Pengembangan Kawasan Potensial Transit Oriented Development (Tod) Di Sekitar Stasiun Transit Lrt Kota Palembang*. 1(1), 102–114.

Indradjati, P. N. (2019). Konsep dan Prinsip Pengembangan Kawasan Berorientasi

Penilaian Masyarakat Terhadap... (Dhio/ hal. 26-34)

- Transit/Transit Oriented Development. *Buletin Penataan Ruang, Kementerian Agraria Dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional, December, 21–26.*
- Translink. (2012). *Transit-Oriented Communities Design Guidelines. Creating More Liveable Places Around Transit in Metro Vancouver.* www.translink.com
- ITDP. (2017). TOD Standard. *Institute for Transportation and Policy Development, 1–120.* www.ITDP.org
- Kementerian PUPR. (2020). *Hunian Berbasis Transit (TOD): Tantangan dan Potensinya* (1st ed.). Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Kusumosusanto, I. W. (2017). *Kebijakan dan Strategi Penyelenggaraan Bangunan Gedung.*
- Ministry of Agrarian Affairs and Spatial Planning. (2017). *Ministerial Regulation No 16 Year 2017 about Guidelines for the Development of Transit Oriented Areas.*
- Mulyadi, M., Rini Puji Lestari, T., Alawiyah, F., Dinar, W., Astri, H., Martiany, D., Rivani, E., & Qodriyatun, S. N. (2015). *Pembangunan Berkelanjutan: Dimensi Sosial, Ekonomi, dan Lingkungan* (S. Susiana (ed.); 1st ed.). P3DI Setjen DPR RI dan Azza Grafika.
- Presiden Republik Indonesia. (2002). *UU RI no. 28 - 2002: ttg Bangunan Gedung.* 1–13.
- Sukmarini, H. (2018). TOD (*transit oriented development*) konsep pengembangan sistem transportasi massal yang berkualitas untuk mendukung nawacita. *SEMNASTEK (Seminar Nasional Teknologi) 2018, 1, 356–362.*