EVALUASI PENERAPAN TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT DI STASIUN JURANGMANGU

TUGAS AKHIR

"Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota (S.P.W.K.) Jenjang Pendidikan Strata 1"

Diajukan Oleh:

Khalishah Putri Herlianti

NIM: 2210105023

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

UNIVERSITAS PRADITA

TANGERANG

2026

EVALUASI PENERAPAN TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT DI STASIUN JURANGMANGU

TUGAS AKHIR

"Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota (S.P.W.K.) Jenjang Pendidikan Strata 1"

Diajukan Oleh:

Khalishah Putri Herlianti

NIM: 2210105023

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

UNIVERSITAS PRADITA

TANGERANG

2026

HALAMAN PERSETUJUAN TUGAS AKHIR

Nama	: Khalishah Putri Herlianti
NIM	: 2210105023
Program Studi	: Perencanaan Wilayah dan Kota
Bentuk Tugas Akhir	: Skripsi
Peminatan Tugas Akhir	: Transportasi
Judul Tugas Akhir	: Evaluasi Penerapan *Transit Oriented Development* di Stasiun Jurangmangu

Tangerang, 11 Agustus 2026

Menyetujui

Pembimbing Tugas Akhir

Ade Firmansyah, S.T., M.T.

ii

HALAMAN PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Dengan ini saya menyatakan bahwa tugas akhir yang telah saya susun ini adalah benar karya imiah saya sendiri dan tidak mengandung unsur plagiat dari karya ilmiah orang lain (Sebagian/seluruhnya). Semua karya ilmiah orang lain atau Lembaga lain yang dikutip dalam skripsi ini telah disebutkan sumber kutipannya dan dicantumkan di dalam Daftar Pustaka.

Jika dikemudian hari terbukti ditemukan kecurangan atau penyimpangan baik dalam pelaksanaan maupun penyusunan skripsi, maka saya bersedia untuk mendapatkan sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku dan dinyatakan TIDAK LULUS.

Tangerang, 11 Agustus 2026



Khalishah Putri Herlianti

2210105023

HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nama	: Khalishah Putri Herliati
NIM	: 2210105023
Program Studi	: Perencanaan Wilayah dan Kota
Bentuk Tugas Akhir	: Skripsi
Peminatan Tugas Akhir	: Transportasi
Judul Tugas Akhir	: Evaluasi Penerapan *Transit Oriented Development* di Stasiun Jurangmangu

Telah diujikan dan pada Senin, 10 Juli 2026
Dengan dinyatakan lulus

TIM PENGUJI

Pembimbing	Penguji
Ade Firmanyah, S.T., M.T.	Rachmat Taufick Hardi, ST., MRP.

Ketua Sidang,

Ade Firmanyah, S.T., M.T.

Disahkan oleh:
Kepala Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota

Rachmat Taufick Hardi, ST., MRP.

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Dengan ini saya sebagai civitas akademik Universitas Pradita yang bertandatangan dibawah ini:

Nama	: Khalishah Putri Herliani
NIM	: 2210105023
Program Studi	: Perencanaan Wilayah dan Kota
Bentuk Tugas Akhir	: Skripsi

untuk meningkatkan pengembangan ilmu pengetahuan, memberikan tugas akhir kepada Universitas Pradita Hak Bebas Royalti Noneksklusif (None-exclusive Royalty Free Right) dengan judul:

EVALUASI PENERAPAN TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT DI STASIUN JURANGMANGU

Beserta dokumen tugas akhir yang ada seiring ketentuan yang berlaku. Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif (None-exclusive Royalty Free Right) ini, maka Universitas Pradita berhak menyimpan dan mengelola dalam bentuk database, dan mempublikasikan tugas akhir ini dengan tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis tugas akhir ini sebagai penulis/pencipta dan pemilik Hak Cipta.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Tangerang, 11 Agustus 2026

Yang Menyatakan



Khalishah Putri Herliani

v

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat, karunia, dan kekuatan yang telah diberikan, sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul "EVALUASI PENERAPAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) DI KAWASAN STASIUN JURANGMANGU." Tugas akhir ini merupakan salah satu proses panjang yang telah penulis lalui selama masa perkuliahan, dengan berbagai pengalaman, tantangan, serta pembelajaran yang sangat berarti bagi penulis.

Dalam proses penyelesaian tugas akhir ini, penulis mendapatkan banyak bantuan, dukungan, doa, serta arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa, yang senantiasa memberikan kekuatan, keteguhan, dan kemudahan kepada penulis dalam melewati setiap proses selama masa perkuliahan hingga penyusunan tugas akhir ini. Atas segala penyertaan dan pertolongan-Nya, penulis dapat melalui berbagai tantangan dan menyelesaikan perjalanan ini hingga sampai pada tahap akhir.
2. Teruntuk kedua orang tua tercinta dan keluarga penulis, walaupun terima kasih pun tidak cukup atas segala usaha dan jerih payah kalian untuk menghidupi penulis selama 22 tahun agar penulis mendapatkan kehidupan yang layak dan dapat menempuh perguruan tinggi, kuucapkan terima kasih atas segala doa, kasih sayang yang tak terhingga, dukungan, dan kepercayaan kepada penulis dalam setiap proses yang dijalani. Terima kasih karena selalu menjadi tempat penulis pulang dan menjadi alasan untuk terus bertahan hingga akhirnya dapat menyelesaikan tugas akhir ini. Pah, Mah. Maaf jika selama proses skripsi ini ada hal yang melukai hati Papah dan Mamah baik sengaja ataupun tidak disengaja.
3. Bapak Rachmat Taufick Hardi, S.T., MRP., selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pradita, yang telah memberikan arahan dan dukungan selama penulis menjalani perkuliahan.
4. Ibu Softy Nuzzela, B.Sc., M.T., selaku Dosen Pembimbing I, yang telah meluangkan waktu untuk membimbing penulis dengan penuh kesabaran selama proses penyusunan tugas akhir. Terima kasih atas segala arahan,

masukan, koreksi, dan dukungan yang telah diberikan, serta atas kesabaran Ibu dalam mendampingi penulis melewati setiap proses hingga tugas akhir ini dapat diselesaikan.

5. Bapak Ade Firmansyah, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing II, yang telah dengan sabar membimbing, mengarahkan, dan memberikan masukan kepada penulis selama proses penyusunan tugas akhir. Terima kasih atas waktu, perhatian, serta kesediaan Bapak untuk terus memberikan arahan dan membantu penulis dalam menyelesaikan berbagai tahapan dalam tugas akhir ini.
6. Teruntuk dosen-dosen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pradita, terima kasih atas segala ilmu, arahan, dan pengalaman yang telah diberikan selama masa perkuliahan. Terima kasih telah membimbing dan berbagi pengetahuan kepada penulis, baik dalam proses pembelajaran maupun berbagai kegiatan perkuliahan. Setiap ilmu dan pembelajaran yang diberikan menjadi bekal berharga bagi penulis untuk terus berkembang dan menghadapi tahap berikutnya.
7. Teruntuk teman-teman PWK 2022, yang telah menjadi bagian dari perjalanan penulis selama masa perkuliahan. Terima kasih untuk setiap cerita, tawa, bantuan, tugas, kepanikan, dan berbagai pengalaman yang telah kita lewati bersama. Terima kasih sudah dengan sabar membantu penulis selama masa perkuliahan, baik dalam hal akademik maupun di luar perkuliahan. Terima kasih juga untuk setiap momen survey yang kita jalani bersama, untuk selalu saling menjaga, saling mengingatkan, dan memastikan satu sama lain tetap aman sampai kembali. Banyak hal yang mungkin dulu terasa melelahkan, tetapi sekarang justru menjadi kenangan yang akan dirindukan. Terima kasih sudah menjadi bagian dari perjalanan perkuliahan penulis dan membuat masa-masa ini menjadi jauh lebih berwarna.
8. Teruntuk Vina Raishananda, Nabila Athaya, Vianca Corpuz, dan teman-teman yang tidak dapat disebutkan satu per satu, terima kasih telah tetap hadir dan menjadi bagian dari perjalanan penulis di tengah kesibukan dan perjalanan masing-masing. Terima kasih atas setiap cerita, dukungan,

semangat, dan waktu yang diberikan, serta telah menjadi tempat berbagi cerita selama masa perkuliahan hingga penyusunan tugas akhir ini.

9. Teruntuk Andre Steven Manalu, terima kasih karena sudah menjadi teman perjalanan penulis selama proses penyusunan tugas akhir ini. Terima kasih karena sudah dengan sabar mengajarkan dan menjelaskan hal-hal yang belum penulis ketahui, memberikan dukungan selama proses pengerjaan, serta selalu memberikan semangat di tengah banyaknya proses yang harus dilewati. Terima kasih juga karena sudah dengan sabar menerima segala cerita, canda, tawa, marah, tangis, dan kesal penulis selama proses ini. Walaupun selama semester 1- 6 kita lebih sering menjadi teman bercanda dan saling meledek, ternyata di semester 7 dan 8 justru menjadi salah satu orang yang banyak memberikan dukungan kepada penulis. Terima kasih sudah tetap ada, membantu, dan menemani penulis melewati salah satu fase yang cukup melelahkan ini.
10. Terakhir, Penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada diri sendiri, Khalishah Putri Herlianti. Terima kasih atas perjalanan panjang yang telah dilalui sampai sejauh ini, banyak proses yang sudah dilalui, banyak air mata yang sudah dihapus pakai tangan sendiri, banyak lelah dan keluh kesah yang dipendam sendiri, banyak hal yang sudah dijalani, dihadapi, dan diselesaikan sendiri. Sampai detik ini, kuat karena diri sendiri yang selalu mengusahakan semua hal agar terlihat baik-baik saja. Bangga untuk setiap langkah kecilku, meskipun mudah menangis tapi tidak berhenti mencoba dan menyerah. Pengalaman ini menjadi pembelajaran berharga bahwa proses dan pertumbuhan diri sendiri merupakan hal yang patut disyukuri dan dihargai

Tangerang, 11 Agustus 2026

Yang Menyatakan



Khalishah Putri Herlianti

ABSTRAK

Transit Oriented Development (TOD) merupakan konsep pengembangan kawasan yang mengintegrasikan penggunaan lahan dan sistem transportasi dengan menempatkan transportasi publik sebagai bagian utama dalam mendukung mobilitas perkotaan. Stasiun Jurangmangu merupakan salah satu kawasan transit yang memiliki perkembangan aktivitas dan pemanfaatan ruang yang cukup beragam, namun masih terdapat kesenjangan dalam penerapan beberapa prinsip TOD. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Stasiun Jurangmangu. Penelitian menggunakan pendekatan mixed methods dengan model evaluasi *Context, Input, Process, and Product* (CIPP). Data diperoleh melalui observasi lapangan, wawancara, studi dokumen, dan studi literatur, kemudian dianalisis menggunakan skoring berdasarkan delapan prinsip TOD yang mengacu pada standar ITDP, yaitu *Walk, Cycle, Connect, Transit, Shift, Densify, Mix,* dan *Compact*. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa penerapan TOD di Kawasan Stasiun Jurangmangu memiliki tingkat capaian yang berbeda pada setiap prinsip. Prinsip *Compact* memperoleh capaian tertinggi sebesar 100,0%, diikuti *Densify* sebesar 91,7%, *Mix* sebesar 87,5%, dan *Connect* sebesar 86,1% yang termasuk kategori tinggi. Prinsip *Walk* memperoleh capaian 64,3% dengan kategori cukup tinggi, sedangkan *Shift* sebesar 50,0% dan *Transit* sebesar 41,7% berada pada kategori rendah. Prinsip *Cycle* memperoleh capaian terendah sebesar 11,1% dengan kategori sangat rendah. Hasil tersebut menunjukkan bahwa kawasan telah memiliki struktur ruang dan konektivitas yang mendukung penerapan TOD, namun masih memerlukan peningkatan terutama pada penyediaan fasilitas bersepeda, integrasi transportasi umum, dan upaya mendorong peralihan penggunaan kendaraan pribadi menuju transportasi berkelanjutan.

Kata kunci: Transit Oriented Development, Stasiun Jurangmangu, CIPP, ITDP, evaluasi TOD.

ABSTRACT

Transit Oriented Development (TOD) is a development concept that integrates land use and transportation systems by placing public transportation as a key component in supporting urban mobility. Jurangmangu Station is one of the transit areas with diverse activities and land-use patterns; however, gaps remain in the implementation of several TOD principles. This study aims to evaluate the implementation of the Transit Oriented Development (TOD) concept in the Jurangmangu Station Area. The study employs a mixed-methods approach using the Context, Input, Process, and Product (CIPP) evaluation model. Data were collected through field observations, interviews, document reviews, and literature studies, and were analyzed using a scoring method based on eight TOD principles referring to the ITDP TOD Standard: Walk, Cycle, Connect, Transit, Shift, Densify, Mix, and Compact. The evaluation results indicate varying levels of TOD implementation across the eight principles. Compact achieved the highest score of 100.0%, followed by Densify at 91.7%, Mix at 87.5%, and Connect at 86.1%, all categorized as high. Walk achieved 64.3%, categorized as moderately high, while Shift at 50.0% and Transit at 41.7% were categorized as low. Cycle achieved the lowest score at 11.1%, categorized as very low. These findings indicate that the area has spatial structure and connectivity that support TOD implementation; however, improvements are still needed, particularly in providing cycling facilities, integrating public transportation, and encouraging a shift from private vehicles toward more sustainable modes of transportation.

Keywords: Transit Oriented Development, Jurangmangu Station, CIPP, ITDP, TOD evaluation.

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN TUGAS AKHIR..... 1

HALAMAN PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT.....2

HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR.....3

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS..... 4

KATA PENGANTAR.....5

ABSTRAK.....8

ABSTRACT..... 9

DAFTAR ISI..... 10

DAFTAR GAMBAR..... 12

DAFTAR TABEL..... 15

BAB I PENDAHULUAN.....18

1.1 Latar Belakang..... 18

1.2 Perumusan Masalah.....25

1.2.1 Problem Area.....25

1.2.2 Problem Finding.....25

1.2.3 Problem Statement..... 26

1.2.4 Research Question.....26

1.3 Tujuan dan Sasaran.....27

1.3.1 Tujuan.....27

1.3.2 Sasaran..... 27

1.4 Manfaat Penelitian.....27

1.4.1 Manfaat Objektif..... 27

1.4.2 Manfaat Subjektif.....27

1.5 Ruang Lingkup Pembahasan.....28

1.5.1 Ruang Lingkup Substansial.....28

1.5.2 Ruang Lingkup Spasial..... 2

1.6 Metode Penelitian.....31
1.7 Kerangka Berpikir.....32
1.8 Sistematika Pembahasan.....33
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....35
2.1 Kerangka Literatur.....35
2.2 Tinjauan Teori.....35
2.2.1 Teori Transit Oriented Development (TOD).....35
2.2.1.1 Pengertian Transit Oriented Development (TOD).....35
2.2.1.2 Prinsip-prinsip Transit Oriented Development (TOD).....37
2.2.1.3 Karakteristik Transit Oriented Development (TOD).....70
2.2.1.4 Tipologi Transit Oriented Development (TOD).....72
2.2.1.5 Pengertian Integrasi Moda Transportasi.....77
2.2.2 Teori Transit Oriented Development (TOD) dalam Regulasi Nasional..78
2.2.3 Teori Konsep Walkability.....79
2.2.3.1 Pengertian Konsep Walkability.....79
2.2.5 Teori Evaluasi.....81
2.2.5.1 Definisi Evaluasi.....81
2.2.5.2 Model Evaluasi CIPP (Context, Input, Process, Product).....82
2.2.6 Studi Peneletian Terdahulu.....85
2.2.7 Sintesa Teori.....90
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....94
3.1 Gambaran Umum Objek Penelitian.....94
3.2 Metode Penelitian.....95
3.3 Metode Evaluasi.....96
3.4 Tahapan Penelitian.....99
3.5 Metode Pengumpulan Data.....101
3.5.1 Kebutuhan Data.....102
3.6 Tahapan Analisis Data.....103

3.7 Metode Analisis Data..... 105
BAB IV GAMBARAN UMUM.....107
4.1 Gambaran Wilayah Secara Makro.....107
4.1.1 Letak Geografis Tangerang Selatan..... 107
4.1.2 Demografi.....109
4.1.2.1 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Kota Tangerang Selatan... 109
4.1.2.2 Persentase Penduduk dan Kepadatan Penduduk Tangerang Selatan 2021-2026.....114
4.1.2.3 Jumlah Penduduk Menurut Umur Kelompok Penduduk Tangerang Selatan 2021-2025.....118
4.1.3 Ekonomi Tangerang Selatan.....119
4.2 Gambaran Wilayah Secara Mezzo..... 121
4.2.1 Letak Geografis Kecamatan Ciputat..... 121
4.2.2 Demografi.....122
4.2.2.1 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Kecamatan Ciputat.... 122
4.2.2.2 Persentase Penduduk dan Kepadatan Penduduk Kecamatan Ciputat 125
4.3 Gambaran Wilayah Secara Mikro..... 128
4.3.1 Letak Geografis TOD Stasiun Jurangmangu.....128
BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....130
5.1 Analisis Tapak..... 130
5.2 Evaluasi TOD berdasarkan CIPP..... 133
5.2.1 Evaluasi Konteks (Context)..... 134
5.2.1.1 Analisis Context dalam Ruang Penelitian Kebutuhan (Needs), Peluang (Opportunities), Dinamika Area (Area Dynamics), Permasalahan (Problem).....137
5.2.2 Evaluasi Input (Input).....157
5.2.2.1 Analisis Input dalam Ruang Penelitian Strategi Program

(Program's Strategy), Rencana Tindakan (Action Plan), Pengaturan Tenaga Kerja (Staffing Arrangements) dan Anggaran (Budget)..... 160

5.2.3 Evaluasi Proses (Process).....173

5.2.3.1 Analisis Proses dalam Ruang Penelitian Memantau (Monitor), Mendokumentasi (Document), Menilai (Assess), dan Melaporkan Pelaksanaan Rencana (Report on the implementation of plans)..... 177

5.2.4 Evaluasi Produk (Product)..... 197

5.2.4.1 Analisis Product dalam Ruang Penelitian Jangka Pendek (Short Term) dan Jangka Panjang (Long Term).....199

5.3 Integrasi 8 Prinsip TOD ITDP dengan Metode Evaluasi CIPP.....201

BAB VI PRODUK PERENCANAAN..... 203

6.1 Hasil Penilaian Penerapan Transit Oriented Development Berdasarkan Model CIPP..... 203

BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN..... 205

7.1 Kesimpulan.....205

7.2 Saran.....206

DAFTAR PUSTAKA.....207

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1.1 STASIUN JURANGMANGU.....22
GAMBAR 1.2 PETA TANGERANG SELATAN.....31
GAMBAR 1.3 PETA KAWASAN TOD STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER..... 32
GAMBAR 1.4 KERANGKA BERPIKIR DALAM PROSES PERENCANAAN34
GAMBAR 2.1 BAGAN KERANGKA LITERATUR.....37
GAMBAR 2.2 LETAK RAM PADA JALUR PEDESTRIAN..... 49
GAMBAR 2.3 RUANG BEBAS JALUR PEDESTRIAN..... 50
GAMBAR 2.4 SIMBOL RAMP PENYANDANG CACAT DAN SIMBOL RAMP DUA ARAH.....50
GAMBAR 2.5 PEMBAGIAN ZONA TROTOAR.....51
GAMBAR 2.6 KEMIRINGAN JALUR PEJALAN KAKI.....52
GAMBAR 2.7 FASILITAS MARKA, PERAMBUAN, PAPAN INFORMASI (SIGNAGE).....53
GAMBAR 2.8 STANDAR DIMENSI ZEBRA CROSS..... 54
GAMBAR 2.9 STANDAR DIMENSI PELICAN CROSSING DAN ZEBRA CROSS..... 54
GAMBAR 2.10 FASILITAS LAMPU PENERANGAN.....56
GAMBAR 2.11 FASILITAS LAMPU PENERANGAN.....56
GAMBAR 2.12 FASILITAS JALUR HIJAU.....57
GAMBAR 2.13 FASILITAS TEMPAT DUDUK..... 58
GAMBAR 2.14 FASILITAS TEMPAT SAMPAH..... 58
GAMBAR 2.15 FASILITAS HALTE/SHUTTLE BUS DAN LAPAK TUNGGU.. 59
GAMBAR 2.16 PERINGATAN BANYAK LALU LINTAS SEPEDA..... 62
GAMBAR 2.17 PERINTAH MENGGUNAKAN JALUR ATAU LAJUR LALU LINTAS KHUSUS SEPEDA.....63
GAMBAR 2.18 PERINGATAN BANYAK LALU LINTAS SEPEDA..... 63

GAMBAR 2.19 LARANGAN MASUK BAGI SEPEDA.....63
GAMBAR 2.20 PERINTAH MENGGUNAKAN JALUR ATAU LAJUR LALU LINTAS KHUSUS SEPEDA.....64
GAMBAR 2.21 PENGEMBANGAN KAWASAN TRANSIT..... 67
GAMBAR 2.22 NEIGHBORHOOD TOD DAN URBAN TOD..... 74
GAMBAR 3.3 BAGAN ALIR TAHAPAN ANALISIS..... 106
GAMBAR 3.4 TAHAPAN PENELITIAN EVALUASI PENERAPAN TOD DI STASIUN JURANGMANGU..... 108
GAMBAR 4.1 PETA ADMINISTRASI TANGERANG SELATAN..... 110
GAMBAR 4.2 DIAGRAM LAJU PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA TANGERANG SELATAN 2021-2025.....121
GAMBAR 4.3 DIAGRAM LAPANGAN USAHA PENYUMBANG TERBESAR PDRB KOTA TANGERANG SELATAN 2025.....122
GAMBAR 4.4 PETA ADMINISTRASI KECAMATAN CIPUTAT..... 123
GAMBAR 4.5 PETA TOD STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 M.....130
GAMBAR 5.1 PETA KONDISI TAPAK.....132
GAMBAR 5.2 PETA ANALISIS JARINGAN TRANSPORTASI, JARINGAN JALAN, DAN SIRKULASI STASIUN JURANGMANGU..... 133
GAMBAR 5.3 RUTE BUS INSTRANS.....134
GAMBAR 5.4 ANALISIS 8 PRINSIP TOD DENGAN EVALUASI CIPP..... 135
GAMBAR 5.5 PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP WALK KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER.....140
GAMBAR 5.6 PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP CYCLE KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER..... 143
GAMBAR 5.7 PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP CONNECT KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER..... 145
GAMBAR 5.8 PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP TRANSIT KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER. 148

GAMBAR 5.9 PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP SHIFT KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER..... 151
GAMBAR 5.10 PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP DENSIFY KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER. 153
GAMBAR 5.11 PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP MIX KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER.....155
GAMBAR 5.12 PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP COMPACT KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER..... 158
GAMBAR 5.13 PETA RENCANA JARINGAN JALUR PEJALAN KAKI KAWASAN JURANGMANGU..... 163
GAMBAR 5.14 PETA RENCANA JARINGAN JALUR SEPEDA DAN TITIK TRANSIT PENGUMPAN STASIUN JURANGMANGU..... 165
GAMBAR 5.15 PETA RENCANA JARINGAN JALAN KAWASAN STASIUN JURANGMANGU..... 166
GAMBAR 5.16 PETA INTEGRASI MODA DAN CAKUPAN LAYANAN TRANSIT PENGUMPAN STASIUN JURANGMANGU..... 167
GAMBAR 5.17 PETA RENCANA KAWASAN DENSIFY STASIUN JURANGMANGU..... 170
GAMBAR 5.18 PETA RENCANA POLA RUANG DALAM MENDUKUNG PRINSIP MIX KAWASAN STASIUN JURANGMANGU..... 172
GAMBAR 5.19 PETA RENCANA POLA RUANG DALAM MENDUKUNG PRINSIP COMPACT KAWASAN STASIUN JURANGMANGU..... 174
GAMBAR 5.20 DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP WALK PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU..... 191
GAMBAR 5.21 DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP CYCLE PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU..... 192
GAMBAR 5.22 DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP CONNECT PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU..... 194
GAMBAR 5.23 DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP TRANSIT

PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU..... 195
GAMBAR 5.24 DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP SHIFT PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU.....196
GAMBAR 5.25 DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP DENSIFY PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU..... 196
GAMBAR 5.26 DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP MIX PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU.....197
GAMBAR 5.27 DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP COMPACT PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU..... 198
GAMBAR 5.28 ALUR EVALUASI PENERAPAN TOD BERDASARKAN 8 PRINSIP ITDP DAN METODE CIPP..... 203

DAFTAR TABEL

TABEL 2.1 PRINSIP TOD BERDASARKAN ITDP..... 51

TABEL 2.2 KRITERIA TEKNIS KAWASAN TOD.....56

TABEL 2.3 STUDI PENELITIAN TERDAHULU.....69

TABEL 2.4 SINTESA TEORI..... 72

TABEL 3.1 KEBUTUHAN DATA..... 84

TABEL 4.1 LUAS WILAYAH KECAMATAN DI KOTA TANGERANG SELATAN 2025..... 90

TABEL 4.2 JUMLAH PENDUDUK DAN LAJU PERTUMBUHAN KECAMATAN KOTA TANGERANG SELATAN 2025..... 92

TABEL 4.3 JUMLAH PENDUDUK DAN LAJU PERTUMBUHAN KECAMATAN KOTA TANGERANG SELATAN 2024..... 93

TABEL 4.4 JUMLAH PENDUDUK DAN LAJU PERTUMBUHAN KECAMATAN KOTA TANGERANG SELATAN 2023..... 94

TABEL 4.5 JUMLAH PENDUDUK DAN LAJU PERTUMBUHAN KECAMATAN KOTA TANGERANG SELATAN 2022..... 95

TABEL 4.6 JUMLAH PENDUDUK DAN LAJU PERTUMBUHAN KECAMATAN KOTA TANGERANG SELATAN 2021..... 95

TABEL 4.7 PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2025.....96

TABEL 4.8 PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2024.....97

TABEL 4.9 PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2023.....97

TABEL 4.10 PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2022.....98

TABEL 4.11 PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2021.....99

TABEL 4.12 JUMLAH PENDUDUK MENURUT KELOMPOK UMUR

2021-2025.....100
TABEL 4.13 JUMLAH PENDUDUK KECAMATAN CIPUTAT 2024..... 104
TABEL 4.14 JUMLAH PENDUDUK KECAMATAN CIPUTAT 2023..... 105
TABEL 4.15 JUMLAH PENDUDUK KECAMATAN CIPUTAT 2022..... 106
TABEL 4.16 JUMLAH PENDUDUK KECAMATAN CIPUTAT 2021..... 106
TABEL 4.17 PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2024.....107
TABEL 4.18 PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2023.....108
TABEL 4.19 PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2022.....108
TABEL 4.20 PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2021.....109
TABEL 5.1 TABEL KONTEKSTUALISASI PENELITIAN TERHADAP VARIABEL KONTEKS PENELITIAN..... 116
TABEL 5.2 TABEL KONTEKSTUALISASI PENELITIAN TERHADAP VARIABEL INPUT PENELITIAN.....140
TABEL 5.3 TABEL KOEFISIEN INTENSITAS PEMANFAATAN RUANG KAWASAN KOMERSIAL (CBD DAN TOD SKALA KOTA)..... 151
TABEL 5.4 TABEL KONTEKSTUALISASI PENELITIAN TERHADAP VARIABLE PROCESS PENELITIAN.....157
TABEL 5.5 SKORING JL. CENDERAWASIH..... 162
TABEL 5.6 SKORING JL. TEGAL ROTAN RAYA..... 164
TABEL 5.7 HASIL PENILAIAN JL. LKR JAYA.....166
TABEL 5.8 HASIL PENILAIAN JL. BOULEVARD UPJ..... 168
TABEL 5.9 TABEL KONTEKSTUALISASI PENELITIAN TERHADAP VARIABEL PRODUCT PENELITIAN..... 180
TABEL 5.10 TABEL JANGKA PANJANG PENDEK DAN JANGKA PANJANG ANALISIS PRODUCT.....181

TABEL 6.1 SKALA LIKERT 185
TABEL 6.2 HASIL EVALUASI PENERAPAN TOD KAWASAN STASIUN JURANGMANGU 186

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan kota yang pesat di kawasan Jabodetabek mendorong perlunya pendekatan pembangunan yang lebih berkelanjutan dan terintegrasi, salah satu pendekatan yang kini banyak diadopsi dalam perencanaan wilayah perkotaan adalah *Transit Oriented Development* (TOD) (ITDP, 2017). *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan strategi pengembangan kawasan berbasis simpul transportasi massal yang mengintegrasikan penggunaan lahan padat dan beragam fungsi *(mixed-use)* dengan sistem transportasi publik, serta ditunjang oleh infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda yang berkualitas (ITDP, 2017). *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan pendekatan pembangunan kota yang berorientasi pada kota berkelanjutan yang mendorong penggunaan transportasi publik, seperti stasiun kereta, dengan tujuan menciptakan lingkungan yang terintegrasi, padat, berbagai fungsi, dan terutama mudah diakses dengan berjalan kaki. Konsep ini mengintegrasikan pentingnya konektivitas dan integrasi antara hunian, ruang publik, area komersial, dan transportasi, sehingga dapat mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi dan menciptakan kota yang lebih berkelanjutan (ITDP, 2017).

Sebelum penerapan konsep TOD berkembang luas, upaya penataan kawasan perkotaan di Indonesia telah diatur melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 18/PRT/M/2010 tentang Pedoman Revitalisasi Kawasan. Regulasi ini menekankan pentingnya peningkatan kualitas lingkungan perkotaan melalui penataan kembali kawasan agar lebih produktif, layak huni, dan berkelanjutan. Pendekatan revitalisasi kawasan ini juga menyoroti pentingnya peningkatan konektivitas dan integrasi fungsi ruang kota dengan sistem transportasi publik (Kementerian Pekerjaan Umum, 2010).

Dalam konteks Indonesia, konsep TOD telah diakomodasi secara formal dalam berbagai regulasi. Regulasi yang tercantum dalam Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN No. 16 Tahun 2017 tentang Pedoman

Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit, yang mendefinisikan TOD sebagai kawasan yang dikembangkan dengan kepadatan tinggi, campuran fungsi, dan dukungan aksesibilitas tinggi terhadap moda transportasi massal.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Tangerang Selatan Nomor 9 Tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Tahun 2011-2031 menetapkan kawasan Stasiun Jurangmangu sebagai kawasan Transit Oriented Development (TOD). Peraturan ini menekankan pentingnya integrasi fungsi lahan, peningkatan aksesibilitas transportasi publik, serta pengembangan infrastruktur pendukung seperti jalur pejalan kaki dan fasilitas penyeberangan. Kawasan TOD diharapkan dapat menjadi simpul transportasi yang efisien dan mendukung mobilitas berkelanjutan bagi masyarakat.

Selain itu, mengacu pada Peraturan Walikota Tangerang Selatan Nomor 118 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kota Tangerang Selatan Tahun 2022, kawasan di sekitar Stasiun Jurangmangu termasuk dalam area yang diarahkan sebagai pengembangan berbasis *Transit Oriented Development* (TOD). Regulasi ini mengatur penataan ruang melalui ketentuan zonasi, intensitas pemanfaatan ruang, serta pengembangan jaringan transportasi dan fasilitas pendukung seperti jalur pejalan kaki dan konektivitas kawasan. Pengaturan tersebut berfungsi sebagai dasar dalam penyelenggaraan pemanfaatan ruang dan pengendalian pembangunan di kawasan Stasiun Jurangmangu agar selaras dengan prinsip integrasi antar moda dan efektivitas mobilitas perkotaan.



Sumber: Dokumentasi Penulis

GAMBAR 1.1
STASIUN JURANGMANGU

Stasiun Jurangmangu merupakan stasiun kereta api kelas III/kecil yang terletak di Kelurahan Sawah, Kecamatan Ciputat, Kota Tangerang Selatan. Stasiun ini menjadi salah satu simpul transportasi yang melayani mobilitas masyarakat di wilayah Tangerang Selatan dan sekitarnya. Berdasarkan data volume penumpang KRL Commuter Line tahun 2025, Stasiun Jurangmangu melayani aktivitas naik (gate in) dan turun (gate out) penumpang yang mencapai sekitar 11.000-15.000 penumpang per hari, yang menunjukkan tingginya intensitas pergerakan pada kawasan stasiun. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa Stasiun Jurangmangu memiliki peran penting sebagai pusat aktivitas dan memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai kawasan berbasis *Transit Oriented Development* (TOD). Pengembangan kawasan ini merupakan hasil kolaborasi antara Kementerian Perhubungan, PT Kereta Api Indonesia (Persero), Pemerintah Kota Tangerang Selatan, dan PT Jaya Real Property (JRP).

Keberadaan berbagai aktor dalam pengembangan kawasan di sekitar Stasiun Jurangmangu menjadikan lokasi ini memiliki karakteristik yang berbeda dibandingkan kawasan transit lainnya. Pengembangan kawasan tidak hanya dilakukan oleh pemerintah sebagai regulator dan penyedia infrastruktur publik,

tetapi juga oleh pihak swasta yang berperan sebagai pengembang kawasan komersial dan properti. Dalam praktik pembangunan berbasis transit, keterlibatan multi-aktor merupakan faktor penting yang dapat mempengaruhi kualitas implementasi TOD, baik dari sisi penyediaan infrastruktur, integrasi fungsi lahan, maupun pengelolaan kawasan (Cervero & Murakami, 2009).

Keterlibatan pemerintah dan swasta dalam satu kawasan yang sama berpotensi menghasilkan pendekatan pengembangan yang berbeda, baik dalam skala investasi, orientasi pembangunan, maupun kualitas fasilitas yang disediakan. Pemerintah umumnya berperan dalam penyediaan infrastruktur dasar dan regulasi tata ruang, sementara pihak swasta cenderung mengembangkan kawasan dengan orientasi ekonomi dan peningkatan nilai lahan. Perbedaan orientasi tersebut dapat menghasilkan variasi kualitas implementasi TOD dalam satu kawasan yang sama (Suzuki et al., 2013). Oleh karena itu, Stasiun Jurangmangu menjadi lokasi yang relevan untuk dikaji karena memungkinkan analisis terhadap perbedaan karakter penerapan TOD oleh aktor publik dan swasta dalam satu sistem kawasan yang saling terhubung.

Pengembangan kawasan berbasis *Transit Oriented Development* tidak hanya didorong oleh kebutuhan penataan ruang, tetapi juga oleh meningkatnya kompleksitas mobilitas perkotaan. Pertumbuhan wilayah metropolitan seperti Jabodetabek meningkatkan perjalanan komuter harian, sementara ketergantungan pada kendaraan pribadi memicu kemacetan, waktu tempuh panjang, dan penurunan kualitas lingkungan (Cervero, 1998).

Sebelum pengembangan berbasis transit dilakukan, kawasan sekitar simpul transportasi umumnya menghadapi keterbatasan konektivitas antar moda, fasilitas pejalan kaki yang belum memadai, serta kurangnya integrasi antara permukiman dan pusat aktivitas. Kondisi tersebut menyebabkan mobilitas tidak efisien dan akses terhadap transportasi publik kurang optimal. Oleh karena itu, TOD diarahkan untuk meningkatkan konektivitas kawasan, mempermudah akses transportasi massal, dan menciptakan sistem mobilitas yang lebih efisien dan berkelanjutan (ITDP, 2017).

Kondisi eksisting kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan sejumlah aspek yang berkaitan dengan penerapan konsep *Transit Oriented Development*

(TOD) yang perlu diperhatikan. Meskipun berbagai upaya pengembangan telah dilakukan, penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di Stasiun Jurangmangu masih memiliki beberapa kendala yang perlu dibenahi, seperti pemerataan fasilitas pejalan kaki. Jalur pedestrian memang telah tersedia di beberapa titik seperti di kawasan Bintaro Jaya Xchange namun di koridor Jalan Cenderawasih trotoar banyak digunakan oleh pedagang kaki lima (PKL) dan parkir kendaraan, sehingga fungsi utama jalur bagi pejalan kaki terganggu.

Selain itu, integrasi moda transportasi yang belum optimal, akses antar moda masih terbatas karena fasilitas *shuttle* hanya tersedia di pintu Bintaro Jaya Xchange, sedangkan pintu Jalan Cenderawasih tidak memiliki layanan transportasi penghubung atau area *drop-off*. Hal ini menimbulkan kesenjangan akses bagi pengguna yang datang dari arah timur stasiun. Padahal, koridor Jalan Cenderawasih masih termasuk dalam kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) dan memiliki potensi yang layak untuk dikembangkan sebagai jalur shuttle bus atau moda penghubung tambahan.

Adanya gap kondisi infrastruktur di dalam kawasan yang belum merata juga menjadi permasalahan yang perlu diperhatikan. Di area Bintaro Jaya Xchange fasilitas fisik seperti jalur pedestrian, penyeberangan, dan penerangan jalan sudah tertata dengan baik. Namun, di koridor Jalan Cenderawasih kondisi infrastruktur relatif tertinggal, kondisi zebra cross yang rusak, tidak terdapat *guiding block*, serta penerangan jalan umum yang kurang memadai. Perbedaan kondisi fisik ini menimbulkan kurang meratanya pengalaman ruang bagi pengguna di dua sisi kawasan yang seharusnya saling terhubung dalam satu sistem *Transit Oriented Development.*

Perbedaan kondisi fisik dan kualitas infrastruktur antar bagian kawasan tersebut menunjukkan indikasi adanya variasi pendekatan dalam penerapan prinsip *Transit Oriented Development.* Hal ini membuka peluang untuk melakukan analisis komparatif terhadap implementasi TOD pada area yang dikembangkan oleh pihak swasta dan area yang berada dalam kewenangan pengelolaan pemerintah. Pendekatan komparatif dalam evaluasi pembangunan perkotaan penting dilakukan untuk memahami bagaimana perbedaan aktor

pengembang mempengaruhi kualitas integrasi transportasi dan tata guna lahan (Bertolini, 1999).

Namun, berbagai studi menunjukan bahwa kualitas *walkability*, infrastruktur pesepeda, dan konektivitas antar moda di banyak kawasan transit masih belum memenuhi standar ideal sebagaimana ditetapkan ITDP yaitu Kawasan *Central Business District* Bintaro Jaya belum memenuhi sejumlah prinsip ITDP, terutama pada aspek keterhubungan jaringan, fasilitas pejalan kaki, dan keragaman fungsi lahan (Syah dan Purwantiasning, 2022). Meskipun demikian, implementasi TOD di kawasan ini masih perlu dikaji secara mendalam. Penelitian terdahulu oleh Noor Annisa Kamila et al. (2020) menunjukkan bahwa penerapan konsep TOD pada kawasan Bintaro Jaya Xchange (BXc), yang merupakan bagian dari area sekitar Stasiun Jurangmangu. Hasil penelitian tersebut menunjukan bahwa karakteristik TOD di kawasan tersebut baru terimplementasi sebagian, terutama pada aspek kepadatan (*density*), akses terhadap transportasi publik (*transit*), dan desain ramah pejalan kaki (*walkability*). Namun, penelitian tersebut belum mencakup koridor lain seperti Jalan Cendrawasih yang memiliki kondisi fisik dan sosial berbeda. Hal ini menimbulkan celah penelitian *(research gap)* yang menjadi dasar penting penelitian ini, yaitu perlunya evaluasi penerapan prinsip TOD yang lebih menyeluruh dan merata di seluruh kawasan, termasuk pada area non-komersial yang belum dikembangkan oleh pihak swasta.

Melihat temuan dari berbagai penelitian tersebut, dapat diketahui bahwa sejumlah kawasan transit di Indonesia masih menghadapi tantangan dalam memenuhi delapan prinsip yang ditetapkan ITDP, baik dari aspek *walkability,* konektivitas jaringan, maupun pemanfaatan lahan. Kondisi serupa juga relevan untuk dibahas pada Stasiun Jurangmangu sebagai simpul transportasi komuter di Tangerang Selatan, karena wilayah ini memiliki karakteristik pengembangan yang melibatkan kawasan komersial dan permukiman di sekitarnya.

Dalam konteks tersebut, Penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di Stasiun Jurangmangu diharapkan untuk meningkatkan aksesibilitas dan mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Di kawasan Stasiun Jurangmangu, kondisi serupa juga terlihat sebagaimana dicatat dalam penelitian mengenai pola akses pejalan kaki yang menunjukkan ketidakteraturan jalur

pedestrian, hambatan fisik, serta keberadaan PKL dan parkir kendaraan pada trotoar yang mengganggu mobilitas pengguna menuju stasiun. Masalah integrasi moda juga menjadi perhatian, di mana fasilitasi shuttle hanya tersedia pada akses Bintaro Jaya Xchange, sementara pada akses Jalan Cenderawasih belum tersedia layanan penghubung maupun area *drop-off*, sehingga menimbulkan kesenjangan akses bagi pengguna dari arah timur kawasan (Notokusumo & Tjung, 2023) selain itu dapat menciptakan lingkungan lebih ramah pejalan kaki dan pengguna transportasi umum (ITDP, 2017). Kawasan ini diarahkan untuk mendorong konektivitas antara pusat komersial Bintaro Jaya Xchange dengan kawasan permukiman di sekitarnya. Keberadaan simpul transportasi seperti Stasiun Jurangmangu menjadi penggerak pengembangan lingkungan yang terintegrasi dan berorientasi transit (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2020).

Selain itu, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 131, mengamanatkan bahwa setiap pejalan kaki berhak atas fasilitas keselamatan seperti trotoar dan penyeberangan. Sementara itu, Permen PUPR No. 03/PRT/M/2014 menggarisbawahi bahwa perencanaan dan penyediaan sarana pejalan kaki harus memenuhi prinsip kenyamanan, keamanan, keberlanjutan, dan keterpaduan.

Dengan demikian, penting untuk dilakukan evaluasi penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Stasiun Jurangmangu, mengidentifikasi sejauh mana prinsip-prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) telah diimplementasikan. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan gambaran komprehensif tentang kondisi aktual, kesenjangan antar kawasan, dan rekomendasi perbaikan bagi pemangku kepentingan agar kawasan ini benar-benar mampu mewujudkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di Tangerang Selatan dan wilayah sekitarnya yang inklusif, terintegrasi, dan berkelanjutan.

Berdasarkan latar belakang diatas dan didukung oleh penelitian terdahulu serta dengan adanya *research gap* yang dijadikan dasar dalam penelitian ini. Maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Evaluasi Penerapan Transit Oriented Development (TOD) di Kawasan Stasiun Jurangmangu”.**

1.2 Perumusan Masalah

1.2.1 *Problem Area*

Transit Oriented Development (TOD) seharusnya menciptakan konsep pengembangan kawasan yang padat, berbagai fungsi, dan berorientasi pada transportasi umum massal serta pejalan kaki yang nyaman dengan prinsip keterpaduan fungsi ruang, konektivitas moda, serta kemudahan akses untuk mendukung mobilitas berkelanjutan dan peningkatan kualitas hidup masyarakat (ITDP, 2017), namun implementasinya di Indonesia masih menghadapi ketimpangan karena pemerataan manfaat dan integrasi fungsi kawasan belum optimal akibat kurangnya sinkronisasi kebijakan, keterbatasan infrastruktur, serta perencanaan yang belum menyeluruh antar sektor tata ruang dan transportasi (Rahmat Sanusi et al., 2023), semestara

Jalur Pejalan Kaki (JPK) idealnya memberikan kenyamanan, keamanan, dan keterhubungan bagi pejalan kaki melalui permukaan yang aman, lebar yang memadai, dan elemen pendukung seperti penerangan, peneduh, serta guiding block untuk aksesibilitas inklusif serta integrasi dengan TOD guna mendukung mobilitas dan interaksi sosial (Mulyadi, 2020; Rizqi & Hartanti, 2020),

Moda transportasi, integrasi antar moda seperti kereta, bus, dan angkutan kota seharusnya terwujud melalui keterpaduan fisik, operasional, dan kelembagaan untuk mempermudah mobilitas masyarakat (Rohmah, Ramadhani, & Winarno, 2022), namun kenyataannya di Indonesia masih belum optimal karena beberapa simpul transportasi seperti di Jabodetabek menghadapi permasalahan keterhubungan antar moda, jarak fasilitas yang berjauhan, dan sistem pembayaran yang belum terintegrasi yang menyebabkan perpindahan moda kurang efisien dan menurunkan minat masyarakat menggunakan transportasi umum.

1.2.2 *Problem Finding*

Di kawasan Bintaro Jaya Xchange - Stasiun Jurangmangu, potensi penerapan TOD masih menghadapi permasalahan signifikan, di mana

fasilitas pejalan kaki belum merata dan terganggu oleh serta pedagang kaki lima sehingga walkability rendah, konektivitas antara jalur pedestrian, halte, dan stasiun belum optimal dengan penunjuk arah yang minim sehingga perpindahan antar moda kurang lancar, serta integrasi moda transportasi belum menyeluruh karena shuttle hanya tersedia di satu sisi dan kapasitas halte terbatas sehingga akses dan layanan transportasi publik belum optimal, sehingga penelitian ini menjadi penting untuk mengevaluasi walkability, konektivitas, dan integrasi moda transportasi sebagai langkah awal pengembangan TOD yang efektif. Selain itu, ketersediaan jalur sepeda yang aman dan terintegrasi masih terbatas sehingga mendukung mobilitas pesepeda belum optimal, pemanfaatan lahan dengan kepadatan tinggi di sekitar stasiun belum maksimal, pencampuran fungsi lahan seperti hunian, komersial, dan fasilitas publik belum seimbang, pola tata ruang kawasan masih menyebar sehingga jarak antar fungsi relatif jauh, serta penggunaan transportasi umum masih kalah dibandingkan kendaraan pribadi karena aksesibilitas dan kenyamanan yang belum sepenuhnya terpenuhi.

1.2.3 *Problem Statement*

Berdasarkan latar belakang di atas yang telah dijelaskan, maka permasalahan yang mendasari penelitian adalah pentingnya evaluasi penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Stasiun Jurangmangu, maka dalam penelitian ini perlu dirumuskan agar dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai kondisi penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) serta tantangan yang dihadapi dalam pengembangan kawasan tersebut.

1.2.4 *Research Question*

1. Bagaimana penerapan TOD di Stasiun Jurangmangu?

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di Stasiun Jurangmangu.

1.3.2 Sasaran

1. Mengidentifikasi kondisi kawasan Stasiun jurangmangu.
2. Mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambat dalam penerapan TOD di kawasan Stasiun Jurangmangu.
3. Menganalisis penerapan konsep TOD di kawasan Stasiun Jurangmangu dengan area sekitarnya.
4. Merumuskan hasil evaluasi tingkat penerapan TOD berdasarkan prinsip ITDP pada kawasan Stasiun Jurangmangu.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Objektif

Penelitian ini memberikan gambaran dan evaluasi sejauh mana prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) telah diterapkan di Stasiun Jurangmangu. Hasil penelitian dapat menjadi dasar bagi pemerintah, instansi terkait, dan perencana kota dalam merumuskan kebijakan dan strategi pengembangan kawasan TOD yang lebih terintegrasi, inklusif, dan berkelanjutan.

1.4.2 Manfaat Subjektif

Bagi peneliti, penelitian ini meningkatkan pemahaman mengenai dinamika penerapan TOD, mengembangkan kemampuan analisis kritis dalam mengevaluasi kebijakan dan implementasi, serta memberikan wawasan praktis terkait pengembangan kawasan transit. Bagi masyarakat, penelitian ini dapat meningkatkan kesadaran akan pentingnya kawasan ramah pejalan kaki dan mendorong partisipasi aktif dalam memberikan masukan untuk perbaikan fasilitas dan layanan publik.

1.5 Ruang Lingkup Pembahasan

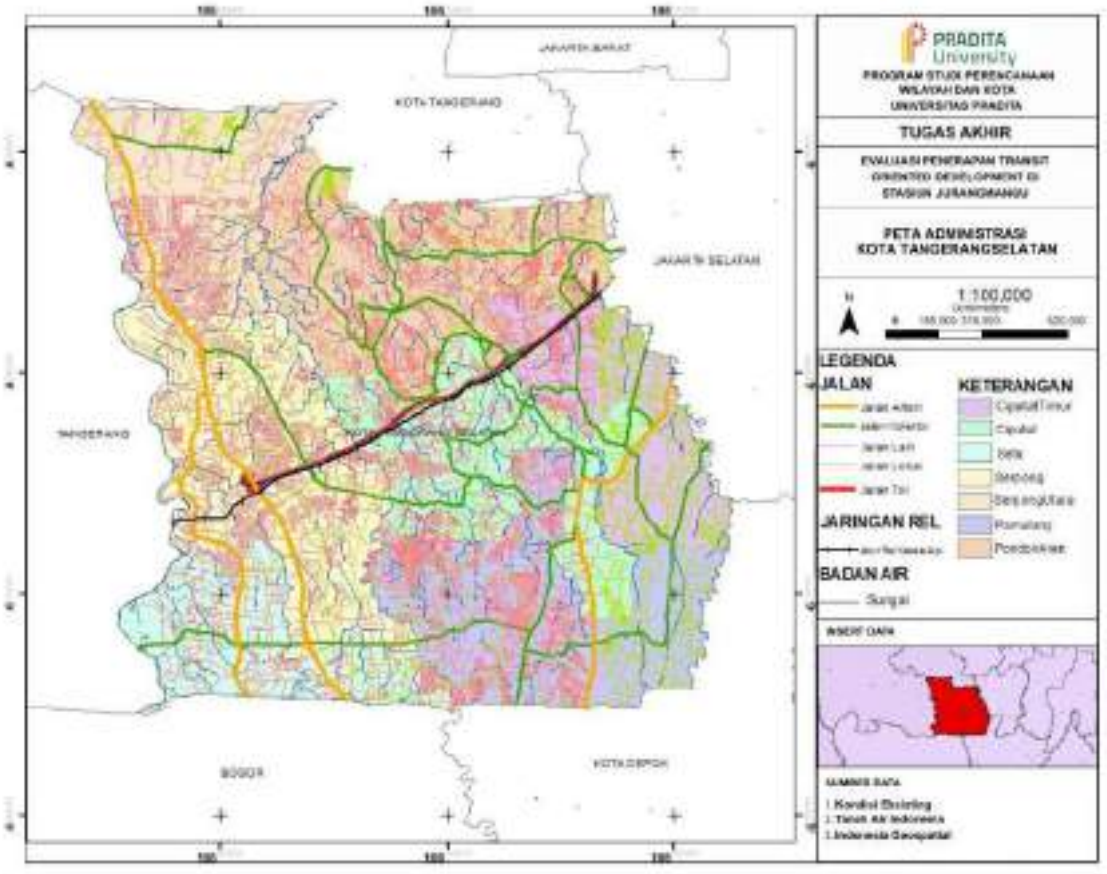
1.5.1 Ruang Lingkup Substansial

Ruang lingkup substansi dalam penelitian yang dibahas di proposal bertujuan mencakup aspek-aspek utama yang berkaitan dengan penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Stasiun Jurangmangu. Fokus pembahasan meliputi

- jalur pejalan kaki, yang mencakup antara lain ketersedian, kualitas, dan kenyamanan fasilitas pejalan kaki (seperti jalur pedestrian, penyeberangan, dan elemen keselamatan),
- integrasi moda transportasi dan, keterhubungan kawasan melalui konektivitas antar fungsi dan akses menuju stasiun, integrasi antar moda transportasi (*shuttle*, ojek daring, serta area *drop-off*),
- kondisi infrastruktur yang mendukung mobilitas *non-motorized,* serta infrastruktur pendukung seperti drainase, penerangan jalan umum dan fasilitas perlindungan cuaca,
- ketersediaan dan kualitas jalur sepeda serta terintegrasikan dengan kawasan transit,
- Tingkat kepadatan kawasan di sekitar stasiun yang mendukung aktivitas berbasis transit,
- Kekompakan tata ruang yang dilihat dari jarak antar fungsi dan kemudahan akses,
- Kecenderungan peralihan pengguna moda transportasi dari kendaraan pribadi ke transportasi umum

Selain itu, penelitian membahas kesesuaian penerapan prinsip-prinsip TOD yang diadaptasi dari standar ITDP. Analisis substansial ini bertujuan untuk mengidentifikasi sejauh mana prinsip-prinsip TOD telah diimplementasikan dan faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilannya.

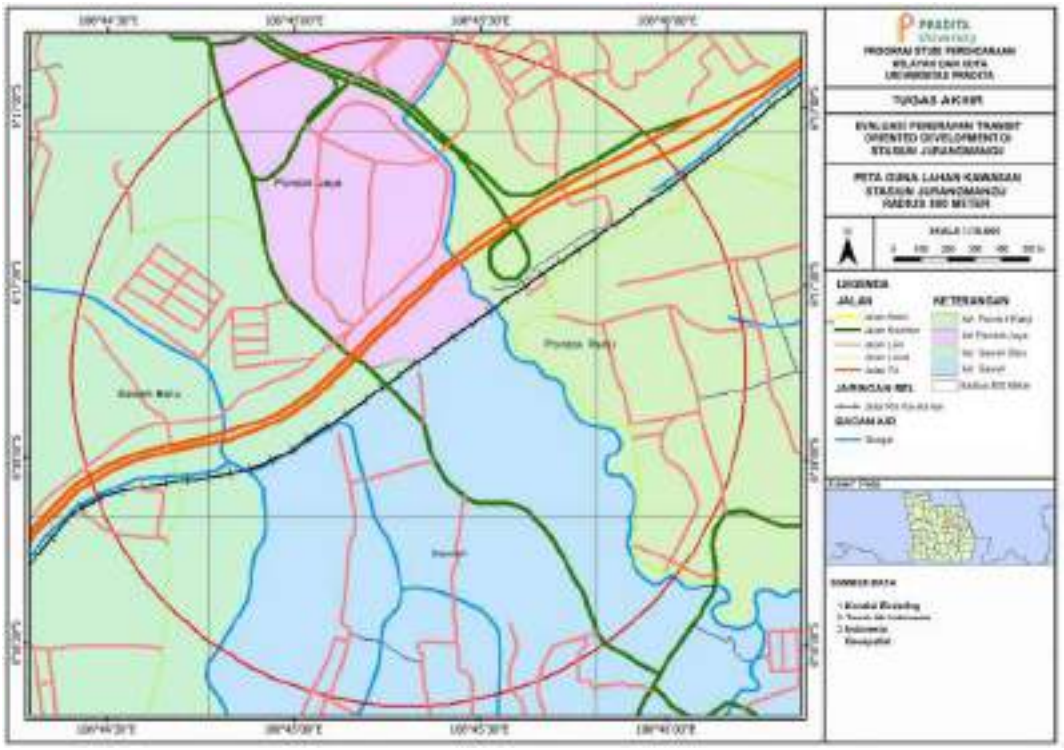
1.5.2 Ruang Lingkup Spasial



Sumber: Hasil Olahan Penulis

GAMBAR 1.2
PETA TANGERANG SELATAN

Ruang lingkup spasial dalam penelitian ini meliputi kawasan sekitar Stasiun Jurangmangu, Kelurahan Sawah, Kecamatan Ciputat Kota Tangerang Selatan, yang meliputi area komersial Bintaro Jaya Xchange dan Jalan Cenderawasih.



Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 1.3

PETA KAWASAN TOD STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER

Ruang lingkup spasial dalam penelitian ini meliputi kawasan titik simpul Stasiun Jurangmangu dengan radius 800 meter. Peta di atas merupakan lokasi penelitian yang memiliki luas lahan sebesar 316,47 Ha. Di dalam radius kawasan transit tersebut terdapat Kelurahan Sawah seluas 87,58 Ha, Kelurahan Sawah Baru seluas 102,57 Ha, Kelurahan Pondok Jaya seluas 38,25 Ha, dan Kelurahan Pondok Ranji seluas 88,07 Ha di Kota Tangerang Selatan.

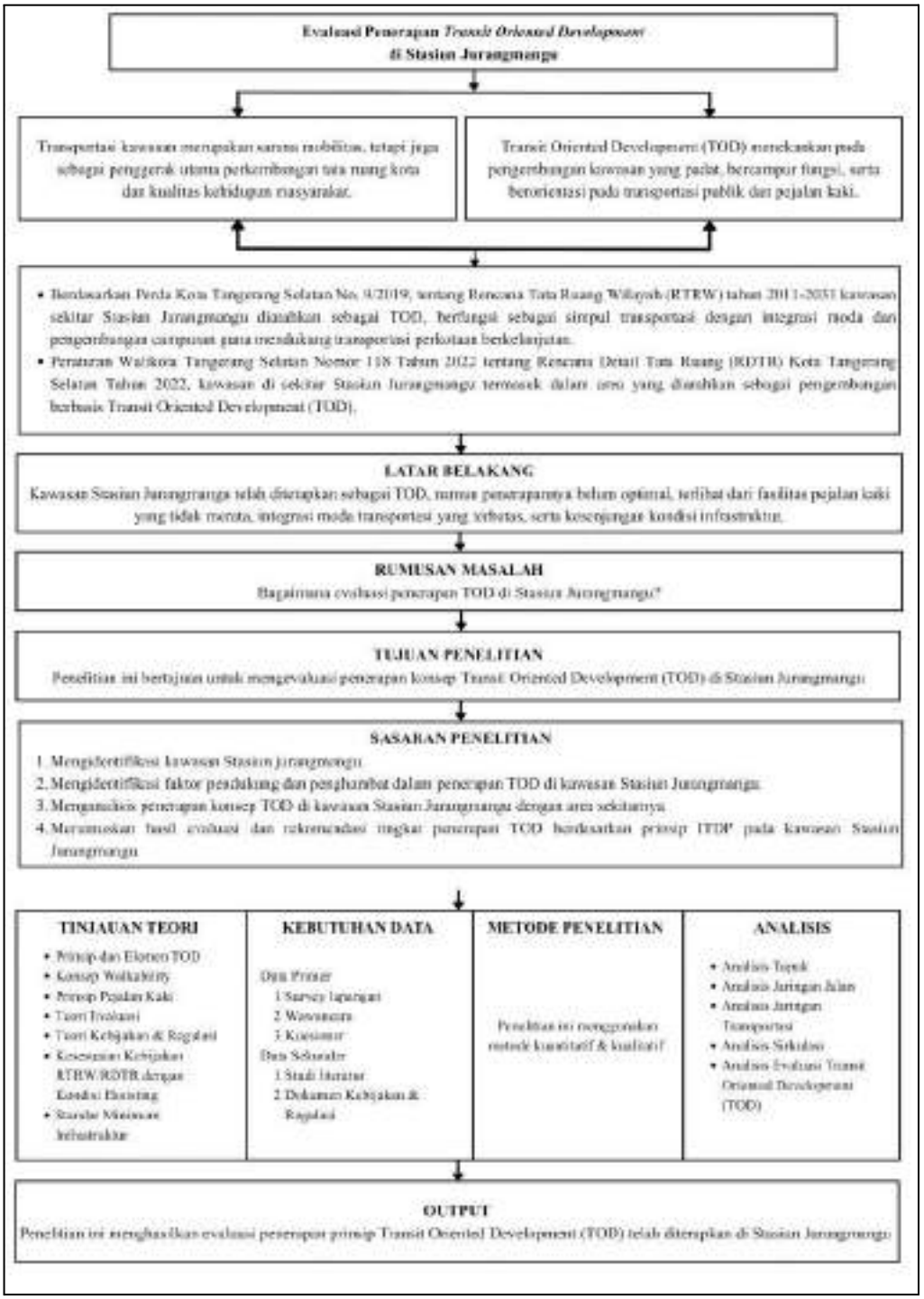
Kawasan penelitian ini berada di sekitar Stasiun Jurangmangu, yang berada di Bintaro Jaya Xchange dan Jalan Cenderawasih. Dalam area tersebut telah teridentifikasi aktivitas yang berlangsung di sekitar kawasan stasiun. Fokus penelitian ini dipilih karena kawasan memiliki karakteristik yang berbeda, dimana Bintaro Jaya Xchange merupakan kawasan komersial modern dengan pedestrian area terencana, sedangkan Jalan Cenderawasih merupakan ruas jalan tradisional dengan keterbatasan

fasilitas pejalan kaki. Dengan demikian, ruang lingkup spasial ini memungkinkan penelitian untuk mengevaluasi perbedaan dan kesenjangan penerapan TOD dalam satu kawasan transit yang sama.

1.6 Metode Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini digunakan pendekatan campuran (*mixed methods*) yang menggabungkan metode kuantitatif dan kualitatif untuk mengevaluasi penerapan prinsip-prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Stasiun Jurangmangu. Pendekatan kualitatif dilakukan menggunakan model evaluasi CIPP (*Context, Input, Process, Product*) melalui observasi, dan studi dokumen. Sementara itu, pendekatan kuantitatif dilakukan melalui metode skoring berdasarkan hasil observasi lapangan terhadap delapan prinsip TOD dengan mengacu pada standar, pedoman, dan regulasi yang relevan. Kombinasi kedua pendekatan tersebut digunakan untuk memperoleh gambaran yang komprehensif mengenai tingkat penerapan TOD di kawasan penelitian

1.7 Kerangka Berpikir



Sumber: Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 1.4

KERANGKA BERPIKIR DALAM PROSES PERENCANAAN

1.8 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan merupakan penjelasan mengenai struktur dan isi setiap bab dalam tugas akhir ini. Pembahasan disusun secara sistematis agar memudahkan pembaca dalam memahami alur dan fokus penelitian. Adapun sistematika pembahasan setiap bab adalah sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan

Bab ini berisi latar belakang yang menjelaskan urgensi konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dalam mengatasi permasalahan perkotaan dan pentingnya evaluasi penerapannya di Stasiun Jurangmangu. Bab ini juga menguraikan rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian bagi berbagai pihak, ruang lingkup pembahasan secara substansial dan spasial, serta metode penelitian yang digunakan.

BAB II Tinjauan Pustaka

Bab ini menyajikan kajian teori dan penelitian terdahulu yang relevan dengan topik penelitian, tinjauan pustaka akan membahas konsep-konsep utama *Transit Oriented Development* (TOD), serta prinsip-prinsip perencanaan kota yang inklusi dan bekerlanjutan, perencanaan transportasi dan tata ruang, standar infrastruktur pejalan kaki, serta studi-studi evaluasi TOD yang telah dilakukan sebelumnya, selain itu, dalam bab ini juga menjelaskan kerangka teori yang menjadi dasar penelitian.

BAB III Metodologi Penelitian

Bab ini menjelaskan secara rinci metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengukur tingkat penerapan prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) di Stasiun Jurangmangu, sedangkan pendekatan kualitatif digunakan untuk memahami konteks, hambatan, dan faktor pendukung penerapan TOD. Data dikumpulkan melalui observasi lapangan, wawancara, dan studi literatur. Analisis dilakukan dengan analisis deskriptif kuantitatif dan analisis kualitatif menggunakan model evaluasi CIPP.

BAB IV Gambaran Umum Wilayah Penelitian

Bab ini menyajikan gambaran umum wilayah penelitian yang meliputi kondisi makro, mezzo, dan mikro Kawasan Stasiun Jurangmangu. Pembahasan mencakup karakteristik wilayah, kondisi fisik dan nonfisik, penggunaan lahan, sistem transportasi, serta kondisi eksisting kawasan yang menjadi dasar dalam pelaksanaan evaluasi penerapan *Transit Oriented Development* (TOD).

BAB V Analisis dan Pembahasan

Bab ini membahas hasil analisis penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Stasiun Jurangmangu menggunakan model evaluasi *Context, Input, Process, dan Product* (CIPP). Analisis dilakukan terhadap delapan prinsip TOD berdasarkan standar ITDP, yaitu *Walk, Cycle, Connect, Transit, Shift, Densify, Compact,* dan *Mix,* dengan mengintegrasikan hasil observasi lapangan, dokumentasi, skoring, serta analisis terhadap dokumen perencanaan sebagai dasar penyusunan hasil evaluasi kawasan

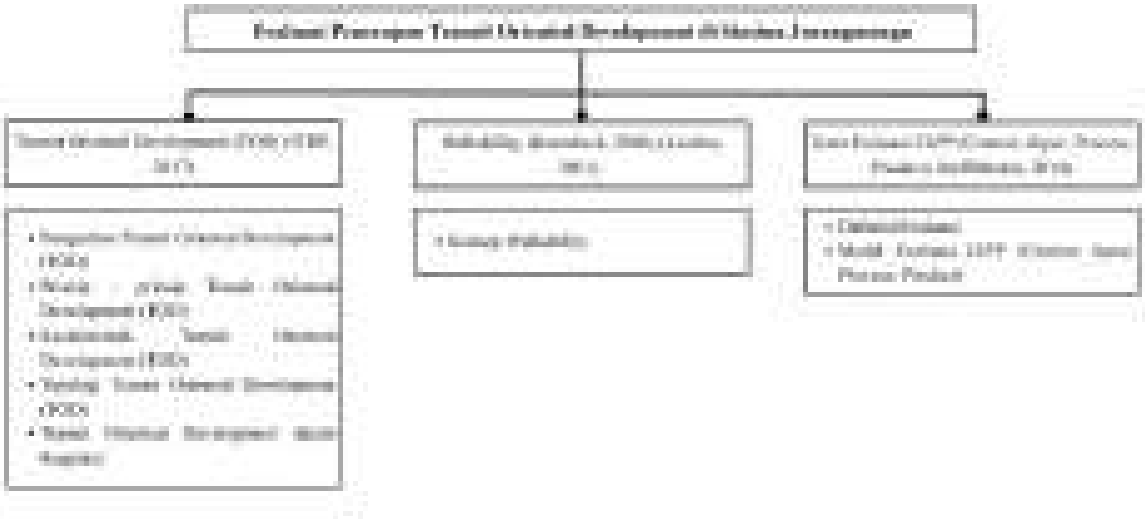
BAB VI Kesimpulan dan Saran

Bab ini berisi kesimpulan yang diperoleh berdasarkan hasil analisis dan evaluasi penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Stasiun Jurangmangu. Kesimpulan disusun untuk menjawab tujuan penelitian serta menggambarkan tingkat penerapan delapan prinsip TOD berdasarkan hasil evaluasi yang telah dilakukan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kerangka Literatur



Sumber: Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 2.1

BAGAN KERANGKA LITERATUR

2.2 Tinjauan Teori

2.2.1 Teori *Transit Oriented Development* (TOD)

2.2.1.1 Pengertian Transit Oriented Development (TOD)

Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pertama kali diperkenalkan oleh arsitek dan perencana kota Peter Calthorpe pada era 1990-an sebagai respons terhadap fenomena *urban sprawl*, yaitu pola perkembangan kota yang meluas secara tidak terkendali dan memicu peningkatan penggunaan kendaraan pribadi sehingga menyebabkan kemacetan di wilayah metropolitan (Yuniasih, 2007). TOD pada prinsipnya menekankan integrasi antara tata guna lahan dan sistem transportasi publik sehingga kawasan yang dibangun dapat mengurangi ketergantungan terhadap moda transportasi pribadi.

Transit Oriented Development (TOD) Standard 3.0 merupakan pendekatan pembangunan kawasan yang mengintegrasikan desain ruang kota untuk menyatukan manusia, aktivitas, bangunan, dan ruang publik melalui konektivitas yang mudah terutama dengan berjalan kaki dan bersepeda serta berlokasi dekat dengan layanan angkutan umum (ITDP, 2017). Model ini bertujuan menciptakan lingkungan yang inklusif, terhubung, serta mendorong perpindahan perjalanan dari kendaraan pribadi menuju moda transportasi massal dan menekankan bahwa TOD bertujuan menyediakan akses yang merata terhadap peluang ekonomi dan sumber daya kota dengan memanfaatkan moda mobilitas yang efisien dan sehat, serta memiliki biaya dan dampak lingkungan minimal.

Menurut Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang Nomor 16 Tahun 2017 *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan konsep pengembangan wilayah di dalam maupun di sekitar titik transit yang berfokus pada keterpaduan antar jaringan transportasi umum massal serta antara transportasi umum massal dengan moda tidak bermotor. Konsep ini juga mendorong pengurangan penggunaan kendaraan pribadi melalui pengembagan kawasan campuran yang berintensitas sedang hingga tinggi. Adapun simpul transit yang dimaksud adalah lokasi perpindahan antarmoda dan intermoda, seperti stasiun kereta, terminal, pelabuhan, maupun bandar udara. Kawasan TOD dipusatkan pada integrasi transportasi tersebut dan umumnya berada dalam radius 400-800 meter dari lokasi simpul angkutan umum massal.

Konsep ini juga menempatkan inklusivitas sebagai fondasi utama, sehingga mampu mendukung keberlanjutan jangka panjang, pemerataan kesejahteraan, serta terciptanya lingkungan kota yang aman dan terhubung.

Berdasarkan berbagai definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan konsep

pengembangan kawasan yang berpusat pada simpul transit dengan menekankan keterpaduan antara tata guna lahan dan sistem transportasi publik. Pengembangan kawasan TOD mendorong terciptanya lingkungan campuran dan berintensitas sedang hingga tinggi yang didukung oleh aksesibilitas berjalan kaki dan bersepeda, konektivitas antarmoda, serta kedekatan terhadap pelayanan angkutan umum. Dengan adanya prinsip yang ditetapkan, TOD berupaya mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi, mengalihkan perjalanan menuju moda transportasi massal, serta menciptakan lingkungan perkotaan yang lebih inklusif, berkelanjutan, aman dan terhubung.

2.2.1.2 Prinsip-prinsip Transit Oriented Development (TOD)

Menurut *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP, 2017) terdapat 8 prinsip utama TOD yang harus diterapkan agar terciptanya kawasan yang inklusif, efisien dan berkelanjutan:

1. **Berjalan Kaki *(Walk)***

Membangun lingkungan yang mendorong aktivitas berjalan kaki. *Walk* menjadi elemen utama dalam TOD, diwujudkan melalui perancangan jalan yang berorientasi pada manusia dan mendukung berbagai moda transportasi berkelanjutan. Prinsip ini menekankan akses universal dan elemen desain yang menciptakan lingkungan pejalan kaki yang aktif, aman, serta nyaman. Berjalan kaki merupakan komponen penting dalam mewujudkan TOD yang inklusif. Prinsip ini menekankan terciptanya lingkungan perkotaan yang berkelanjutan melalui dukungan terhadap aktivitas pejalan kaki. Penerapannya dapat dilihat dari tiga sasaran utama, yaitu:

1. Tersedianya infrastruktur pejalan kaki yang aman, lengkap, dan mudah diakses, yang ditandai dengan jaringan pedestrian yang terhubung, penyeberangan yang aman

menuju stasiun, serta fasilitas yang ramah bagi lansia dan penyandang disabilitas.

2. Terciptanya jalur pejalan kaki yang aktif dan hidup, yang ditunjukkan oleh adanya interaksi langsung dengan aktivitas bangunan sekitar seperti toko, lobi, atau gang, sehingga trotoar menjadi ruang yang ramai dan menarik.
3. Kenyamanan termal bagi pejalan kaki, yang diwujudkan melalui penyediaan naungan dan elemen pelindung seperti pepohonan.

Dalam prinsip *Walk* terdapat detail untuk megembangkan lingkungan yang mendorong berjalan kaki:

- Pedestrian *Network*: jaringan pejalan kaki harus menyambung dan bebas hambatan
- *Safe Crossings:* penyeberangan aman dengan kecepatan kendaraan rendah dan *traffic calming*
- *Shade & Shelter*: penyediaan pepohonan dan kanopi sebagai peneduh
- *Active Frontage:* bangunan menghadap jalan dan menciptakan aktivitas yang terlihat
- *Block Size*: ukuran blok yang pendek untuk meningkatkan permeabilitas;
- *Access for All:* ram kursi roda, guiding block, dan akses universal lainnya.

Sebagai landasan dalam memahami jalur pejalan kaki, subbab ini merujuk pada standar ITDP (2017) serta regulasi nasional yang mengatur penyediaan fasilitas pedestrian, yaitu UU No. 22 Tahun 2009, Permen PU No. 30/PRT/M/2006, Permen PUPR No. 03/PRT/M/2014, dan Permen PUPR No. 02/SE/M/2018. Seluruh teori berikut dirumuskan untuk memperkuat pemahaman mengenai fungsi, prinsip, aksesibilitas, konektivitas, kebutuhan ruang, serta fasilitas pendukung jalur pejalan kaki sebagai bagian

penting dari sistem transportasi perkotaan yang aman, nyaman, dan inklusif.

1) Pengertian Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki, yang sering disebut trotoar atau *pedestrian way* merupakan salah satu elemen penting dalam infrastruktur perkotaan yang humanis. Fungsi utamanya adalah menyediakan ruang yang aman, nyaman, dan eksklusif bagi pergerakan pejalan kaki, memisahkan lalu lintas kendaraan bermotor. Hal ini sejalan dengan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang mendefinisikan pejalan kaki sebagai salah satu unsur lalu lintas yang berhak atas fasilitas pendukung keselamatan.

Selanjutnya, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Nomor 3 Tahun 2014 memberikan penjelasan yang lebih teknis bahwa jalur pejalan kaki adalah bagian dari ruang jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Jalur ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai ruang sosial, elemen visual kota, dan bagian penting dari sistem transportasi perkotaan yang mendukung aktivitas ekonomi serta interaksi sosial.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT.M/2006, jalur pejalan kaki merupakan jalur yang dirancang secara khusus untuk digunakan oleh pejalan kaki dan dengan pejalan kaki kebutuhan khusus. Perencanaan jalur ini ditujukan untuk memfasilitasi aktivitas berjalan kaki yang aman, mudah, dan nyaman pergerakan tanpa adanya hambatan samping.

2) Prinsip Jalur Pejalan Kaki

Prinsip pejalan kak mencakup beberapa aspek utama yang menentukan tingkat kenyamanan, keselamatan, dan daya tarik

ruang berjalan (Suminar dan Kusumaningrum, 2022). Prinsip-prinsip tersebut meliputi:

- Kenyamanan *(Comfort)*

  Jalur harus memiliki permukaan yang rata, lebar cukup, teduh, serta dilengkapi fasilitas seperti tempat duduk dan peneduh untuk mendukung aktivitas berjalan kaki.

- Keamanan *(Safety)*

  Pejalan kaki harus terlindungi dari potensi bahaya lalu lintas, melalui pemisahan yang jelas antara ruang kendaraan dan pejalan kaki serta penerangan yang memadai.

- Aksesibilitas *(Accessibility)*

  Jalur harus dapat diakses oleh semua kalangan, termasuk penyandang disabilitas, dengan penyediaan *ramp*, *guiding block*, dan jalur bebas hambatan.

- Konektivitas *(Connectivity)*

  Jalur pejalan kaki harus terhubung secara baik dengan fasilitas publik, area komersial, dan titik transportasi sehingga mendukung pola perjalanan multimoda.

- Daya Tarik *(Attractiveness)*

  Jalur harus memiliki nilai estetika melalui elemen lanskap, vegetasi, dan desain visual yang menarik agar mendorong masyarakat untuk lebih banyak berjalan kaki.

Prinsip-prinsip tersebut menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki yang baik tidak hanya berfungsi sebagai sarana sirkulasi, tetapi juga sebagai elemen penting dalam mewujudkan kota yang berkelanjutan, inklusif, dan ramah bagi seluruh pengguna jalan.

3) Jenis Jalur Pejalan Kaki

Jenis pejalan kaki dapat dipahami sebagai kelompok individu dengan karakteristik, tujuan, dan pola pergerakan yang

berbeda dalam menggunakan ruang jalur Pejalan kaki diklasifikasikan berdasarkan perilaku pergerakan, preferensi rute, dan tujuan perjalanan, yang dipengaruhi oleh faktor lingkungan serta kondisi infrastruktur di sekitarnya, klasifikasi ini penting untuk memahami variasi kebutuhan pengguna jalan, seperti perbedaan antara pejalan kaki yang beraktivitas rutin, maupun yang menggunakan jalur pejalan kaki untuk akses menuju moda transportasi lain.

Jenis jalur pejalan kaki mencakup aspek teknis seperti lebar trotoar, material permukaan, jalan setapak, penyebrangan, dan elemen pembatas. Permukaan jalur harus rata, tidak licin, dan bebas dari hambatan agar aman digunakan oleh semua kalangan. Selain itu, desain fisik jalur pejalan kaki perlu memperhatikan aliran air hujan, keberadaan pohon peneduh, serta tata letak elemen jalan seperti lampu, rambu, atau halte agar tidak mengganggu pergerakan pengguna. Kondisi fisik yang baik berkontribusi terhadap kenyamanan visual dan fungsionalitas ruang jalan (Peraturan Menteri PUPR Nomor 03/PRT/M/2014).

1. Trotoar

   Trotoar merupakan prasarana jaringan pejalan kaki yang berfungsi untuk mempermudah pergerakan manusia dengan memisahkan jalur pejalan kaki dari arus lalu lintas kendaraan bermotor. Pembangunan trotoar umumnya dilakukan di jalan perkotaan, terminal, hingga area transportasi publik seperti stasiun atau bandara. berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03 Tahun 2014 tentang Pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, trotoar harus memenuhi beberapa ketentuan berikut:

- Lebar minimum trotoar adalah 1,5 meter dengan luas minimum 2,25 m², dan khusus untuk kawasan perdagangan atau jasa minimal 2 meter.
- Material yang digunakan sebaiknya tidak licin serta memiliki perbedaan visual dan tekstur dengan jalur kendaraan.
- Permukaan trotoar harus bebas dari lubang atau jeruji agar aman bagi pengguna.
- Kelandaian maksimum adalah 8%, dengan segmen datar minimal sepanjang 1,2 meter setiap jarak 9 meter.
- Tinggi trotoar dibanding permukaan jalan kendaraan adalah sekitar 0,2 meter.
- Fasilitas inklusif seperti jalur difabel atau *ram* harus disediakan.
- Trotoar juga harus memperhatikan aspek kenyamanan, keselamatan, keamanan, dan keekonomisan bagi pengguna (Permen PU No. 03/PRT/M/2014).

2. Jalan Setapak

Jalan setapak merupakan jalur khusus pejalan kaki dengan lebar yang relatif sempit biasanya hanya dapat dilalui oleh satu orang. Fasilitas ini umumnya ditemukan di kawasan permukiman padat, taman, atau area hijau publik. Jalan setapak berfungsi menghubungkan antarbangunan atau area yang tidak dapat dilalui kendaraan, dan tetap harus memenuhi prinsip keselamatan serta keterhubungan (Permen PU No. 03/PRT/2014).

3. Penyebrangan

Penyeberangan berperan sebagai jalur penghubung antar segmen jaringan pejalan kaki agar tidak terputus serta meningkatkan aksesibilitas dan keselamatan dari lalu lintas

kendaraan. Berdasarkan Peraturan Pekerjaan Umum Nomor 03 Tahun 2014, penyebrangan dibedakan menjadi beberapa jenis:

- *Zebra Cross* penyebrangan sebidang dengan marka khusus di kaki persimpangan yang digunakan pada ruas jalan dengan kecepatan kendaraan maksimal 40 km/jam.
- Penyeberangan Pelikan *(Pelican Crossing)* penyeberangan sebidang yang dilengkapi dengan lampu lalu lintas dan digunakan pada ruas jalan dengan kecepatan rata-rata >40 km/jam serta jarak antar penyebrangan minimal 300 meter.
- Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) digunakan bila penyeberangan sebidang tidak lagi aman atau mengganggu lalu lintas. Berdasarkan Surat Edaran Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018, JPO harus memenuhi ketentuan berikut:
    i. Lebar minimum 2 meter dengan kemiringan tangga maksimal 20°.
    ii. Dilengkapi pagar pengaman dan *ramp* untuk kursi roda.
    iii. Tidak mengurangi lebar efektif trotoar di bawahnya.
- Terowongan Penyeberangan *(Underpass)* dibangun di bawah permukaan tanah, dengan ketentuan: memiliki sirkulasi udara memadai, pencahayaan cukup, lebar minimal 2,5 meter (2,75 meter bila termasuk jalur sepeda), kemiringan tangga maksimal 20°, dan tinggi ruang minimum 3 meter (SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018).

4. Aksesibilitas Pejalan Kaki

Dalam standard *Transit Oriented Development* (ITDP, 2017) aksesibilitas adalah kemudahan bagi semua orang untuk mencapai tujuan atau aktivitas mereka secara efisien, aman, terjangkau, dan nyaman dengan mempertimbangkan berbagai moda transportasi terutama berjalan kaki, bersepeda, dan transportasi publik.

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum 30/PRT/M/2006, aksesibilitas merupakan upaya menyediakan kemudahan bagi setiap individu, termasuk lansia dan penyandang disabilitas agar memiliki kesempatan yang setara dalam seluruh aspek kenyamanan dalam menjangkau dan menggunakan fasilitas bagi semua orang tanpa terkecuali, termasuk kelompok lansia dan penyandang disabilitas.

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum 30/PRT/M/2006 dijelaskan asas-asas aksesibilitas adalah:

a. Keselamatan yang berarti setiap bangunan dan lingkungan publik harus memperhatikan keselamatan pengguna.
b. Kemudahan yang berarti semua orang dapat mengakses tempat atau bangunan public tanpa kesulitan.
c. Kegunaan yang berarti pengguna dapat menggunakan fasilitas dan bangunan public pada lingkungan.
d. Kemandirian yang berarti setiap orang dapat menggunakan fasilitas atau sarana publik secara mandiri tanpa memerlukan bantuan orang lain.

5. Konektivitas Pejalan Kaki

Konektivitas merupakan aspek penting dalam desain jalur pejalan kaki yang menentukan seberapa baik jaringan tersebut terhubung satu sama lain dan ke berbagai tujuan penting di sekitarnya. Konektivitas didefinisikan sebagai mengukur sejauh

mana jaringan pejalan kaki memungkinkan pergerakan efisien antara titik asal dan tujuan dengan gangguan minimal dan rute yang langsung (Handy et al,. 2007). Konektivitas berperan dalam membangun lingkungan yang *walkable*, di mana semakin tinggi tingkat keterhubungan antara jalur pejalan kaki, ruang publik, dan simpul aktivitas, maka semakin tinggi pula minat masyarakat untuk berjalan kaki dalam perjalanan jarak dekat. Konektivitas yang baik juga memperkuat hubungan antara sistem transportasi dan tata guna lahan, menciptakan integrasi spasial yang efisien.

Jaringan yang terkoneksi dengan baik memungkinkan pejalan kaki memilih rute paling langsung dan efisien antara titik asal dan tujuan, seperti dari tempat tinggal menuju halte bus, stasiun kereta, atau fasilitas umum lainnya. Kriteria konektivitas yang baik meliputi:

1. Jaringan *Grid* Terintegrasi

   Memiliki banyak persimpangan jalan dan blok yang relatif pendek, sehingga menyediakan banyak pilihan rute dan mengurangi jarak tempuh berjalan kaki.

2. Minim Hambatan

   Jalur harus terhubung secara mulus tanpa terputus oleh elemen fisik seperti dinding pembatas, lahan parkir yang tidak teratur, atau persimpangan yang didominasi oleh lalu lintas kendaraan.

3. Akses ke *Transit*

   Jalur pejalan kaki perlu terhubung langsung, aman, dan nyaman dengan simpul transportasi publik seperti halte, terminal, atau stasiun. Hal ini sesuai dengan prinsip *Transit-Oriented Development* Calthorpe yang menekankan integrasi ruang, fungsi, dan mobilitas pejalan kaki dalam sistem kota yang berkelanjutan (Calthorpe, 1993).

6. Kebutuhan Ruang Jalur Pejalan Kaki

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 kebutuhan ruang pejalan kaki merupakan faktor utama dalam perencanaan jalur pejalan kaki untuk menjamin kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pergerakan. Ruang ini diukur berdasarkan jumlah kaki yang menggunakan fasilitas tersebut pada waktu tertentu, serta kecepatan dan pola pergerakan mereka dan mempertimbangkan, yaitu:

1) Dimensi Tubuh Manusia

Pejalan kaki membutuhkan ruang gerak yang berbeda tergantung pada kondisi dan aktivitasnya. Berdasarkan pedoman teknis perencanaan jalur pejalan kaki (Permen PU No. 03/PRT/M/2014), kebutuhan ruang pejalan kaki meliputi:

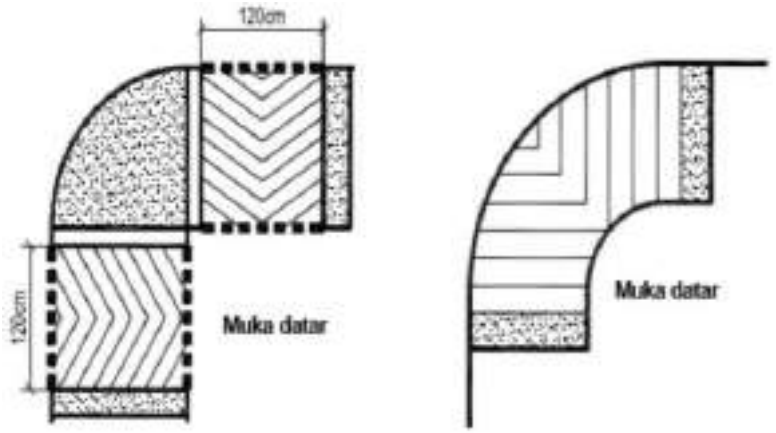
- Pejalan kaki dalam keadaan diam tanpa membawa barang: 0,27 m².
- Pejalan kaki dalam keadaan bergerak tanpa membawa barang: 1,08 m².
- Pejalan kaki dalam keadaan bergerak dengan membawa barang: 1,35-1,62 m².

2) Ruang Jalur Pejalan Kaki Berkebutuhan Khusus

Ruang jalur bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus harus memperhatikan kemudahan akses, keamanan, dan keselamatan pengguna seperti penyandang disabilitas, lansia, ibu hamil, atau pengguna kursi roda. Berdasarkan Permen PU No. 03/PRT/M/2014, ketentuannya antara lain:

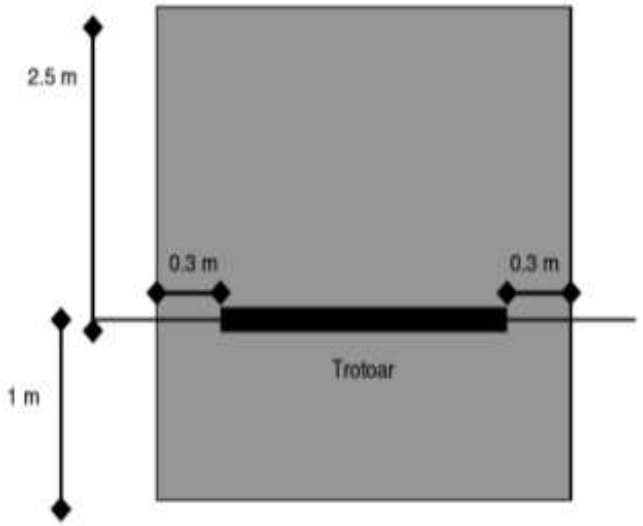
- Lebar jalur minimal 1,5 meter dengan luas minimal 2,25 m².

- Permukaan jalan harus tidak licin dan mudah dikenali dengan tekstur khusus (ubin pemandu).
- Tidak boleh terdapat lubang atau jeruji yang membahayakan pengguna.
- Tersedia ramp di setiap persimpangan, pintu masuk bangunan, dan titik penyeberangan dengan kemiringan maksimum 8%.
- Terdapat jalur difabel dan alat bantu pemandu seperti tanda visual, suara, atau ubin taktil.



Sumber: PERMEN PU 30/PRT/M/2006

GAMBAR 2.2
LETAK RAM PADA JALUR PEDESTRIAN



Sumber: Permen pu 03/prt/m/2014

GAMBAR 2.3
RUANG BEBAS JALUR PEDESTRIAN



Sumber: PERMEN PU 30/PRT/M/2006

GAMBAR 2.4
SIMBOL RAMP PENYANDANG CACAT DAN SIMBOL RAMP DUA ARAH

3) Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki

Ruang bebas adalah area vertikal dan horizontal yang harus disediakan agar pejalan kaki dapat bergerak tanpa hambatan. Berdasarkan ketentuan Permen PU No. 03/PRT/M/2014, ruang bebas memiliki:

- Tinggi minimum 2,5 meter,
- Kedalaman minimum 1 meter, dan
- Lebar samping minimum 0,3 meter.

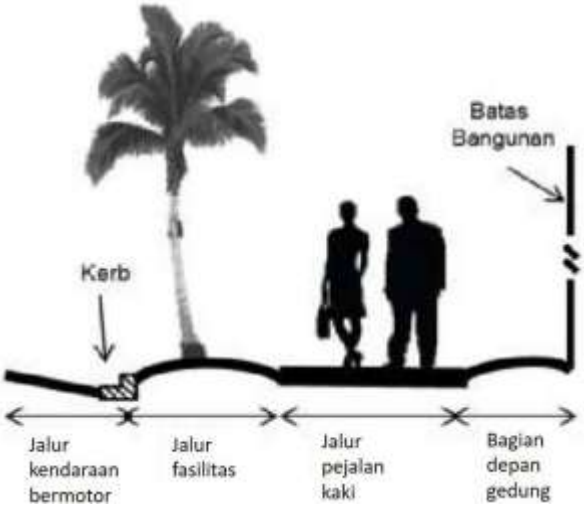
Kriteria ruang bebas antara lain:

- Memberikan keleluasaan dan kenyamanan bergerak.
- Menjamin keselamatan pengguna.
- Menyediakan pandangan bebas terhadap aktivitas sekitar.
- Mendorong aktivitas sosial antar pejalan kaki.

4) Jarak Minimum Jalur Pejalan Kaki terhadap Bangunan

Ruas jalur pedestrian terbagi menjadi tiga zona utama, yaitu:

- Jalur depan bangunan minimal berjarak 0,75 meter dari dinding bangunan agar dapat digunakan untuk membuka pintu atau aktivitas frontage.
- Jalur perabot jalan berfungsi untuk menempatkan fasilitas publik seperti bangku taman, hidran, dan tanaman peneduh. Lebar minimal 0,6 meter, dan untuk tanaman minimal 1,5 meter.
- Jalur pejalan kaki utama jalur bebas hambatan dengan lebar efektif minimal 1,5 meter dan disesuaikan dengan intensitas aktivitas kawasan.



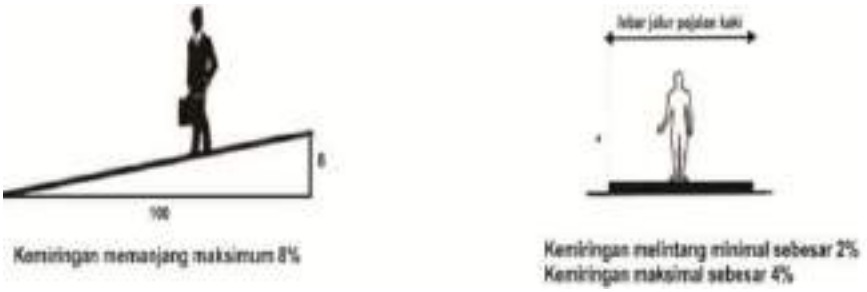
Sumber: PERMEN PU 03/PRT/M/2014

GAMBAR 2.5
PEMBAGIAN ZONA TROTOAR

5) Kemiringan Jalur Pejalan Kaki

Kemiringan jalur pejalan kaki dibedakan menjadi dua, yaitu:

- Kemiringan memanjang (*longitudinal slope*) maksimal 8%, dengan bagian datar minimal sepanjang 1,2 meter setiap jarak 9 meter.
- Kemiringan melintang (*cross slope*) minimal 2%-4% untuk memastikan drainase air berjalan baik tanpa mengganggu kenyamanan berjalan.



Sumber: PERMEN PU 03/PRT/M/2014

GAMBAR 2.6
KEMIRINGAN JALUR PEJALAN KAKI

7. Fasilitas Pendukung Jalur Pejalan Kaki

Dalam menciptakan sistem pedestrian yang aman, nyaman, dan fungsional, diperlukan penyediaan berbagai fasilitas pelengkap yang menunjang aktivitas berjalan kaki. Fasilitas-fasilitas ini berperan untuk meningkatkan keamanan, keselamatan, serta kualitas pengalaman pejalan kaki dalam menggunakan ruang publik (Permen PU No. 03/PRT/M/2014, Permen PUPR No. 02/SE/M/2018). Berikut merupakan elemen-elemen pendukung yang perlu disediakan dalam jaringan jalur pejalan kaki:

- **Rambu dan Marka**

Rambu dan marka lalu lintas berfungsi sebagai pengendali dan pengingat bagi pengendara agar memperhatikan keselamatan pejalan kaki. Marka digunakan untuk menandai area penyeberangan dan memberikan prioritas kepada pedestrian, sedangkan rambu ditempatkan pada titik-titik dengan arus pejalan

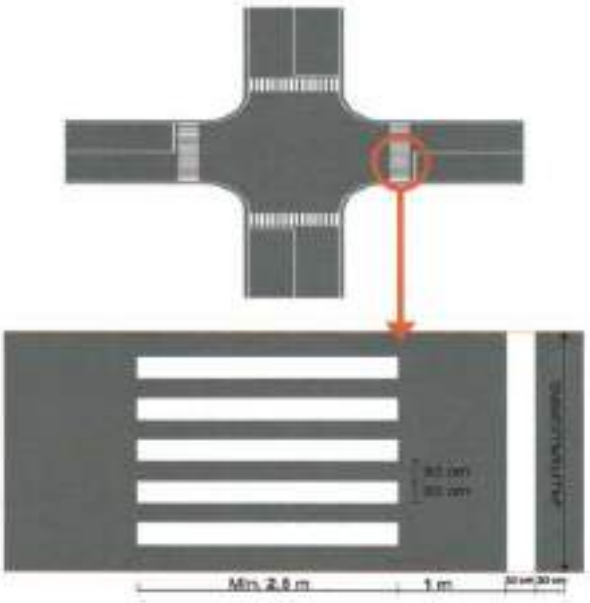
kaki yang tinggi. Material rambu harus kuat dan tahan terhadap kondisi cuaca.



Sumber: PERMEN PU 03/PRT/M/2014

GAMBAR 2.7
FASILITAS MARKA, PERAMBUAN, PAPAN INFORMASI (*SIGNAGE*)

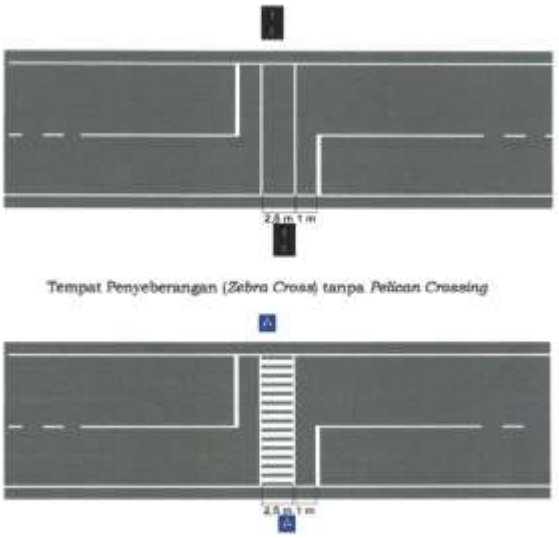
- **Marka Penyeberangan**



Sumber: Permenhub Nomor PM 82 Tahun 2018

GAMBAR 2.8
STANDAR DIMENSI ZEBRA CROSS

Zebra cross memiliki lebar minimum 2,5 meter dengan lebar garis marka 30 cm dan jarak antar garis 30 cm. Fasilitas ini berfungsi sebagai area penyeberangan yang aman bagi pejalan kaki pada persimpangan jalan.



Sumber: Permenhub Nomor PM 82 Tahun 2018

GAMBAR 2.9
STANDAR DIMENSI PELICAN *CROSSING* DAN ZEBRA CROSS

Pelican *crossing* dan zebra cross memiliki lebar minimum penyeberangan 2,5 meter serta area tunggu selebar 1 meter. Perbedaannya terletak pada keberadaan APILL pada pelican *crossing* yang berfungsi mengatur pergerakan pejalan kaki dan kendaraan secara terpisah.

- **Pengendali Kecepatan**

Fasilitas pengendali kecepatan berfungsi memperlambat laju kendaraan di area yang sering dilalui pejalan kaki, terutama di sekitar penyeberangan, sekolah, atau halte. Bentuknya dapat berupa polisi tidur, zona aman sekolah, atau perkerasan jalan yang berbeda. Kriteria penempatannya mencakup:

1. Diletakkan pada ruas atau persimpangan dengan kecepatan kendaraan tinggi.
2. Terletak di area dengan volume pejalan kaki yang signifikan.
3. Ukuran polisi tidur memiliki panjang 370-400 cm dan tinggi maksimal 10 cm (Permen PUPR No. 02/SE/M/2018).

- **Lapak Tunggu**

Lapan merupakan area singgah sementara bagi pejalan kaki sebelum menyeberang jalan. Lokasinya biasanya berada di median jalan atau titik pergantian moda transportasi dengan lebar minimal 1,2 meter, guna menjamin keamanan pejalan kaki yang menunggu giliran menyeberang.

- **Lampu Penerangan**

Lampu penerangan jalan sangat penting untuk menjaga keamanan dan visibilitas pada malam hari. Berdasarkan *Permen PU No. 03/PRT/M/2014*, kriteria teknis lampu penerangan meliputi:

1. Jarak antar tiang lampu sekitar 10 meter.
2. Ketinggian tiang lampu sekitar 4 meter.
3. Menggunakan material yang kuat seperti beton cetak atau logam.

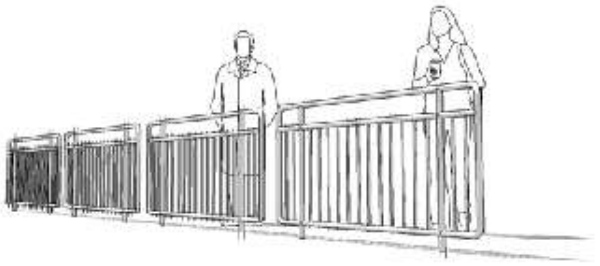


Sumber: PERMEN PU 03/PRT/M/2014

GAMBAR 2.10
FASILITAS LAMPU PENERANGAN

- **Pagar Pengaman**

Pagar pengaman digunakan untuk melindungi pejalan kaki dari potensi bahaya lalu lintas di titik-titik rawan. Pagar dipasang pada sisi jalan dengan volume pejalan kaki tinggi (lebih dari 450 orang/jam/lebar efektif) dan arus kendaraan melebihi 500 kendaraan/jam dengan kecepatan rata-rata 40 km/jam. Pagar memiliki tinggi 90 cm dan terbuat dari bahan tahan cuaca.



Sumber: PERMEN PU 03/PRT/M/2014

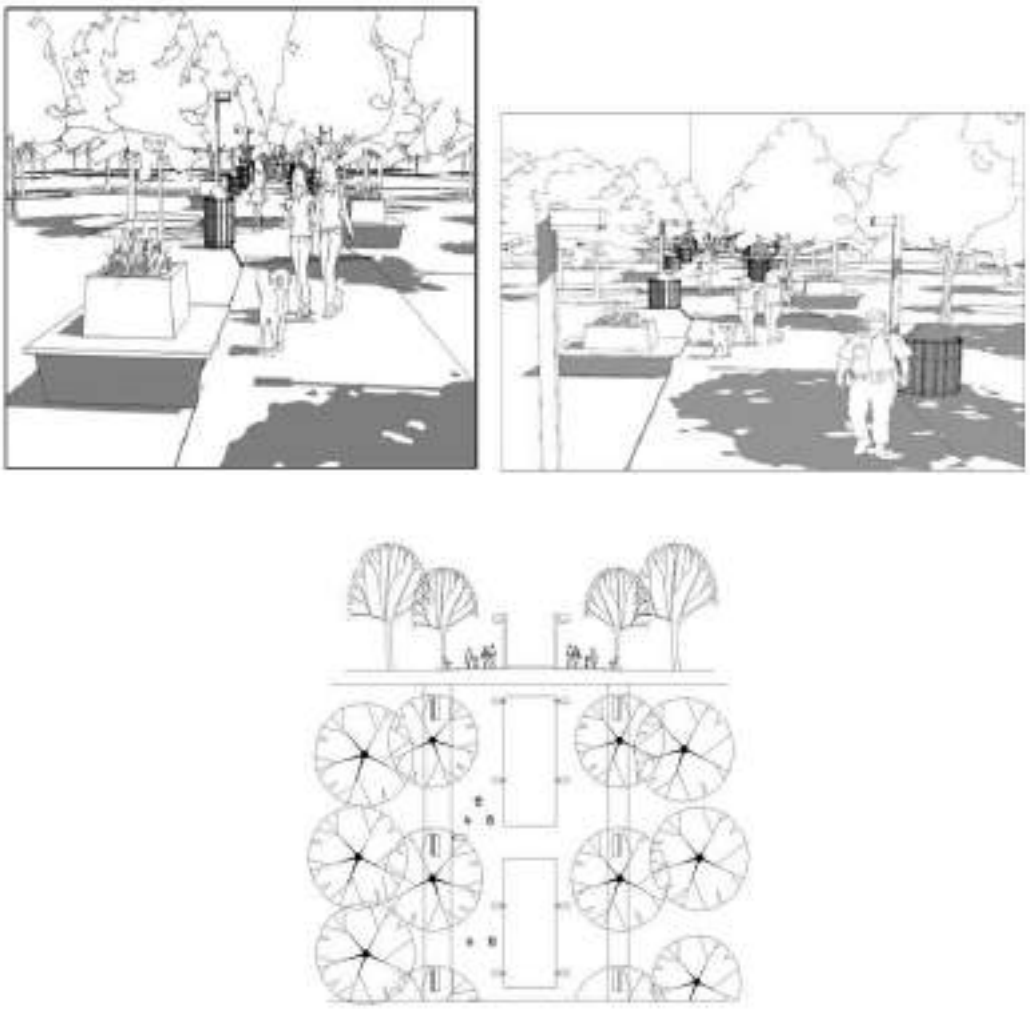
GAMBAR 2.11
FASILITAS LAMPU PENERANGAN

- **Pelindung atau peneduh**

Fasilitas pelindung berfungsi memberi kenyamanan tambahan dengan melindungi pejalan kaki dari panas dan hujan. Elemen ini dapat berupa kanopi, pohon peneduh, atau atap ringan yang diletakkan di sepanjang jalur pedestrian.

- **Jalur Hijau**

Fasilitas pelindung berfungsi memberi kenyamanan tambahan dengan melindungi pejalan kaki dari panas dan hujan. Elemen ini dapat berupa kanopi, pohon peneduh, atau atap ringan yang diletakkan di sepanjang jalur pedestrian.



Sumber: PERMEN PU 03/PRT/M/2014

GAMBAR 2.12
FASILITAS JALUR HIJAU

- **Tempat Duduk**

Tempat duduk berfungsi untuk memberikan ruang istirahat bagi pejalan kaki, terutama di area dengan jarak tempuh panjang atau lanskap rekreatif. Menurut *Permen PU No. 03/PRT/M/2014*, pengadaannya mengikuti kriteria berikut:

1. Jarak antar tempat duduk ± 10 meter.
2. Lebar tempat duduk 0,4-0,5 meter dan panjang 1,5 meter.
3. Material yang digunakan umumnya beton cetak atau logam.



Sumber: PERMEN PU 03/PRT/M/2014

GAMBAR 2.13
FASILITAS TEMPAT DUDUK

- **Tempat Sampah**

Fasilitas tempat sampah disediakan untuk menjaga kebersihan jalur pedestrian. Berdasarkan *Permen PU No. 03/PRT/M/2014*, jarak antar tempat sampah sekitar 20 meter dengan bahan logam atau beton cetak. Tempat sampah ini khusus menampung sampah kecil dari pengguna jalan, bukan limbah rumah tangga.



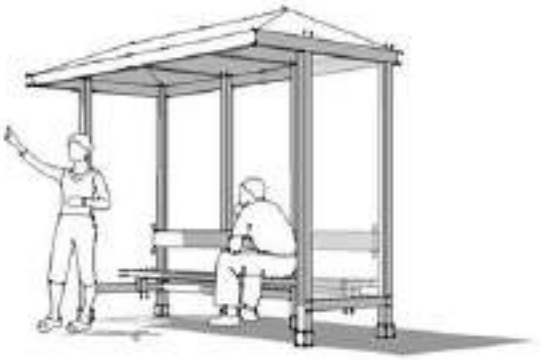
Sumber: PERMEN PU 03/PRT/M/2014

GAMBAR 2.14
FASILITAS TEMPAT SAMPAH

- **Halte**

Halte merupakan fasilitas penting yang terintegrasi dengan jaringan pedestrian dan transportasi publik. Jarak antar halte yang ideal adalah sekitar 300 meter. Penempatannya harus

memperhatikan lebar efektif trotoar agar tidak mengganggu arus pejalan kaki.



Sumber: PERMEN PU 03/PRT/M/2014

GAMBAR 2.15
FASILITAS HALTE/SHUTTLE BUS DAN LAPAK TUNGGU

- **Drainase**

Sistem drainase diperlukan untuk mengalirkan air hujan agar tidak menimbulkan genangan pada jalur pedestrian. Drainase dapat diletakkan di bawah atau di sisi jalur dengan dimensi umum lebar 0,5 meter dan tinggi 0,5 meter.

2. Bersepeda (*Cycle*)

Mendorong jaringan transportasi non-motor. Bersepeda dan moda mikro-mobilitas lain memberikan sarana transportasi yang aman, sehat, dan fleksibel. Infrastruktur sepeda yang baik menjadi bagian penting TOD karena mampu menghidupkan jalan dan meningkatkan penggunaan transportasi publik melalui dukungan konektivitas awal-akhir perjalanan. Prinsip bersepeda bertujuan memberikan prioritas bagi pengguna jalan non-motor dan menjadi kunci keberhasilan setelah prinsip berjalan kaki. Dalam penerapannya, terdapat dua sasaran utama, yaitu

1. Tersedianya jaringan infrastruktur bersepeda yang aman dan lengkap, yang dinilai melalui keberadaan jalur sepeda dengan penandaan pada ruas jalan berkecepatan 15-30

km/jam, sementara pada *shared street* tidak diperlukan rambu khusus.

2. Tersedianya fasilitas parkir dan penyimpanan sepeda yang memadai dan aman, yang ditunjukkan oleh adanya rak parkir berstandar keamanan di stasiun, ketersediaan parkir sepeda pada bangunan, serta akses sepeda yang memungkinkan masuk ke dalam gedung.

Berikut merupakan standar/parameter untuk prinsip Bersepeda *(Cycle):*

- *Safe & Dedicated Cycle Lanes*

Jalur sepeda harus dikhususkan *(dedicated)* dan terlindungi secara fisik *(protected)* dari kendaraan bermotor untuk menjamin keselamatan pesepeda. Proteksi dapat berupa separator, kerb, planter box, atau bollard yang memastikan sepeda tidak tercampur dengan arus lalu lintas cepat.

- *Cycle Network Connectivity:*

Jaringan sepeda harus tersambung *(connected network)* dari dan menuju stasiun, halte, kawasan perumahan, sekolah, perkantoran, dan pusat kegiatan. ITDP menyebut bahwa konektivitas adalah faktor utama NMT *(Non-Motorized Transport)* untuk memastikan pengguna sepeda bisa berpindah moda dengan aman dan efisien. Jalur sepeda tidak boleh terputus atau berhenti tiba-tiba.

- Secure *Bike Parking*

Fasilitas parkir sepeda harus aman, terpantau, tertutup, dan mudah diakses dari pintu stasiun. ITDP mendefinisikan *"secure parking"* sebagai area parkir sepeda yang:

1) terlindungi cuaca,
2) menggunakan sistem pengawasan (CCTV atau petugas),

3) memiliki rak sepeda standar,
4) dan berada dekat pintu masuk transit (< 30 m).

- *Bike-share Access*

Kawasan TOD harus menyediakan fasilitas *bike-sharing* di sekitar stasiun (biasanya dalam radius 50-100 meter). ITDP menekankan bahwa *bike-share* meningkatkan first-mile dan *last-mile access,* sehingga pengguna transportasi publik bisa melanjutkan perjalanan dengan sepeda tanpa harus memiliki sepeda pribadi. Stasiun *bike-share* harus berada di area yang mudah diakses dan terlihat.

Pengembangan infrastruktur mikro pendukung integrasi moda bagi pesepeda tidak hanya mengadopsi elemen *Cycle* dalam TOD *Standard* (ITDP, 2017), melainkan juga wajib memenuhi standar ruang dan kelayakan nasional. Landasan hukum utama yang mengatur hal tersebut adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan, yang menetapkan spesifikasi teknis terkait lajur sepeda, marka, serta perambuan khusus.

1. Jalan Tanpa Pembatas Lalu Lintas (Lebar Minimal 1,2 Meter).

Jika lajur sepeda dibuat menyatu pada badan jalan tanpa adanya sekat atau pembatas fisik (seperti beton atau separator) dengan jalur kendaraan bermotor, maka undang-undang menetapkan lebar paling kecil untuk Lajur Sepeda adalah 1,2 meter. Ukuran ini dianggap sebagai batas aman minimum agar pesepeda memiliki ruang gerak yang cukup.

2. Jalan yang Memiliki Area Parkir di Badan Jalan (Lebar Minimal 1,5 Meter)

Aturan menjadi lebih ketat jika di badan jalan tersebut terdapat marka khusus untuk parkir kendaraan bermotor. Di kondisi ini, posisi lajur sepeda wajib diletakkan di antara area parkir dan

lajur kendaraan bermotor, dengan ketentuan lebar paling kecil adalah 1,5 meter.

3. **Jalan dengan Lajur Khusus Bus *(Bus Lane)***

Apabila jalur tersebut juga dilewati oleh transportasi umum seperti bus, maka posisi jalurnya diatur secara berurutan. Lajur sepeda harus diposisikan tepat berada di antara jalan kendaraan umum/pribadi dan lajur khusus bus.

- **Rambu dan piktogram rambu elektronik terkait sepeda**

Keamanan bersepeda di jalan raya juga sangat bergantung pada kepatuhan kita terhadap rambu-rambu lalu lintas. Rambu-rambu ini dirancang bukan tanpa alasan; sebagian berfungsi untuk memberikan kewaspadaan, sementara yang lain bersifat wajib demi keteraturan bersama.



Sumber: Permenhub No. PM 59 Tahun 2020

GAMBAR 2.16

PERINGATAN BANYAK LALU LINTAS SEPEDA



Sumber: Permenhub No. PM 59 Tahun 2020

GAMBAR 2.17

PERINTAH MENGGUNAKAN JALUR ATAU LAJUR LALU LINTAS KHUSUS SEPEDA

- **Rambu Peringatan, Larangan, Perintah**



Sumber: Permenhub No. PM 59 Tahun 2020

GAMBAR 2.18

PERINGATAN BANYAK LALU LINTAS SEPEDA

Rambu ini menjadi peringatan resmi bagi pengendara kendaraan bermotor bahwa mereka sedang memasuki kawasan dengan volume pesepeda yang tinggi, sehingga mereka diwajibkan secara hukum untuk menurunkan kecepatan demi keselamatan bersama.



Sumber: Permenhub No. PM 59 Tahun 2020

GAMBAR 2.19

LARANGAN MASUK BAGI SEPEDA

Rambu larangan masuk bagi sepeda menunjukkan bahwa pesepeda tidak diperkenankan memasuki atau melintasi area

tertentu. Penerapan rambu ini bertujuan untuk mengatur pergerakan lalu lintas, menjaga keselamatan pengguna jalan, serta menghindari potensi konflik antara pesepeda dengan pengguna fasilitas atau kawasan yang memiliki fungsi khusus.



Sumber: Permenhub No. PM 59 Tahun 2020

GAMBAR 2.20

PERINTAH MENGGUNAKAN JALUR ATAU LAJUR LALU LINTAS KHUSUS SEPEDA

Keberadaan rambu perintah penggunaan jalur khusus sepeda menunjukkan adanya fasilitas yang mendukung pergerakan pesepeda secara aman dan terarah. Rambu ini berfungsi mengarahkan pesepeda untuk menggunakan jalur yang telah disediakan sehingga dapat meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan keteraturan lalu lintas.

3. Menghubungkan *(Connect)*

Mewujudkan jaringan jalan dan jalur yang rapat. Prinsip *Connect* mengutamakan pejalan kaki dan pesepeda dengan menyediakan jaringan jalur yang saling terhubung, memungkinkan perjalanan yang fleksibel dan beragam rute. Pada prinsip ini, jaringan jalan serta jalur pejalan kaki dirancang lebih rapat dan saling terhubung dengan blok-blok perkotaan di sekitar kawasan TOD. Desain tersebut mendorong pola ruang yang memprioritaskan pejalan kaki dan pesepeda dibandingkan kendaraan bermotor, sehingga rute perjalanan bagi kedua pengguna

ini menjadi lebih pendek. Sasaran dari prinsip *connect* adalah mewujudkan rute pejalan kaki dan pesepeda yang langsung, singkat, dan bervariasi, yang dinilai melalui rasio konektivitas jalur non-motor yang lebih tinggi dibandingkan jalur kendaraan bermotor. Berikut merupakan standar/parameter untuk prinsip Menghubungkan *(Connect):*

- *Intersection Density:* ITDP menetapkan bahwa kawasan TOD harus memiliki kepadatan persimpangan *(intersection density)* minimal 100 per km². persimpangan per kilometer persegi. Tujuannya:
    1) membuat jaringan jalan lebih rapat,
    2) memperpendek jarak berjalan kaki,
    3) mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor.

    Semakin banyak persimpangan, semakin banyak pilihan rute bagi pejalan kaki dan pesepeda.
- *No Large Blocks:* blok yang terlalu besar mendapatkan penalti.
- *No Dead Ends: Cul-de-sac* (jalan buntu) dikategorikan sebagai hambatan konektivitas. ITDP menyatakan bahwa jaringan jalan di kawasan TOD:
    1) harus minim *cul-de-sac*,
    2) menyediakan jalur tembus untuk pejalan kaki dan pesepeda,
    3) memastikan rute perjalanan tidak terputus.
       Dead ends menghalangi mobilitas non-motorized transport.
- *Multiple Route Option:* Salah satu indikator utama konektivitas ITDP adalah keberadaan banyak pilihan rute *(multiple route options)* untuk mencapai suatu tujuan. Manfaatnya:
    1) perjalanan lebih fleksibel,

2) rute bisa dipilih sesuai kenyamanan,
3) menghindari titik macet,
4) meningkatkan keamanan karena lebih banyak jalur aktif.

Komponen ini juga terkait langsung dengan grid jalan yang rapat.

4. Angkutan Umum *(Transit)*

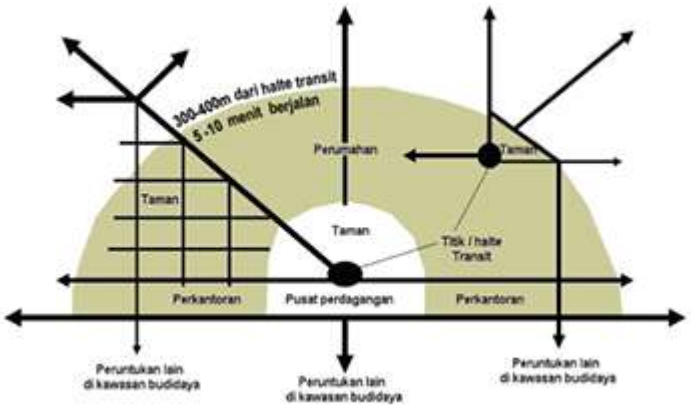
Menempatkan pembangunan dekat angkutan umum berkualitas. Transportasi publik menjadi elemen inti TOD. Moda yang berkapasitas tinggi, andal, terjangkau, serta berfrekuensi baik menghubungkan kawasan dengan wilayah kota lainnya, sekaligus menjadi pusat aktivitas masyarakat. Keberadaan angkutan umum merupakan syarat utama dalam pengembangan kawasan TOD, karena berfungsi menghubungkan pengguna dengan bagian kota yang berada di luar jangkauan berjalan kaki maupun bersepeda. Angkutan umum yang dimaksud adalah moda berbasis rel atau BRT yang mampu menyediakan perjalanan cepat dan efisien.

Sasaran dari prinsip ini meliputi penyediaan layanan angkutan umum seperti BRT, kereta, atau fast ferry dengan jarak maksimum 500-1000 meter dari titik berjalan kaki. Selain itu, stasiun atau titik perpindahan antar moda harus dirancang singkat, nyaman, mudah diakses, dan didukung layanan AMC. Berikut merupakan standar/parameter untuk prinsip Angkutan Umum *(Transit):*

- *Transit Walkshed:* ITDP mendefinisikan transit walkshed sebagai area yang berada dalam 500-800 meter jarak berjalan kaki dari pintu masuk stasiun atau halte transit utama. Tujuannya:
    1) memastikan sebagian besar masyarakat dapat mengakses transit dengan berjalan kaki,
    2) meningkatkan penggunaan angkutan umum,

3) menciptakan kawasan yang kompak dan terhubung. 300-400 m dianggap jarak ideal karena masih nyaman ditempuh dengan berjalan kaki selama 7-10 menit.

- *High-quality Transit Service: headway* ≤ 10 menit, operasi sepanjang hari dan keandalan tinggi (frekuensi tetap, tidak sering terlambat). Parameter ini memastikan bahwa angkutan umum dapat diandalkan, sehingga orang tidak perlu menunggu lama dan lebih memilih transit daripada kendaraan pribadi.
- *Transit-oriented Focal Points:* akses pejalan kaki langsung ke pintu stasiun.



Sumber: PERMEN PU 03/PRT/M/2014

GAMBAR 2.21
PENGEMBANGAN KAWASAN TRANSIT

5. Campuran *(Mix)*

Merencanakan keragaman fungsi, pendapatan, dan demografi. *Mix* mencerminkan prinsip inklusivitas melalui keberagaman kegiatan, kelompok pendapatan, dan populasi. Kombinasi tersebut membantu semua masyarakat berkembang dalam lingkungan yang layak huni. Berikut merupakan standar/parameter untuk prinsip Campuran (Mix):

- *Diverse Land Uses*: hunian, komersial, fasilitas umum tersedia dalam radius jalan kaki.
- Retail along main pedestrian routes: ruko/komersial aktif di jalur utama.
- *Balance Jobs-Housing Ratio*: keseimbangan hunian dan pekerjaan.

6. Memadatkan (*Densify*)

Mengoptimalkan kepadatan kawasan yang disesuaikan dengan kapasitas daya dukung sistem transit. Strategi ini bertujuan untuk memastikan intensitas aktivitas yang memadai guna mendukung keberlanjutan layanan transportasi massal sekaligus menciptakan kawasan mandiri. Tingkat kepadatan yang terencana juga menjadi katalis bagi prinsip TOD lainnya, karena memungkinkan berbagai destinasi dapat dijangkau dalam jarak jalan kaki yang efisien. Dalam konsep ini, kepadatan tidak diartikan sebagai kondisi yang sesak, melainkan penataan jumlah penduduk, peluang ekonomi, serta penyediaan hunian berkualitas yang terintegrasi dengan moda transportasi berkelanjutan.

Untuk mengevaluasi tingkat kepadatan di kawasan Stasiun Jurangmangu, digunakan beberapa standar atau parameter teknis sebagai berikut:

- Kepadatan Hunian (*Residential Density)* : Konsentrasi penyediaan hunian vertikal atau hunian dengan kepada tinggi yang diprioritaskan berada dalam radius terdekat dengan stasiun.
- Optimalisasi Koefisien Lantai Bangunan (*FAR Optimization)*: Pemanfaatan intensitas bangunan secara vertikal (KLB/FAR) untuk memaksimalkan kapasitas ruang pada area yang terbatas di sekitar titik transit.
- Pengembangan Kompak (*Compact Development)*: Pola pembangunan bangunan yang rapat dan saling berdekatan

untuk mengurangi jarak antar bangunan sehingga mendukung kenyamanan sirkulasi.

7. **Merapatkan *(Compact)***

Menciptakan wilayah dengan waktu perjalanan singkat menggunakan transit. Strategi ini menekankan pada penataan guna lahan dan jaringan transportasi dalam pola tata ruang yang pada terorganisir. Implementasi prinsip ini dilakukan baik pada skala mikro kawasan maupun makro kota, di mana efektivitas sistem transit didukung oleh infrastruktur pejalan kaki, jalur pesepeda, serta kepadatan bangunan yang proporsional.

Dalam konteks evaluasi di kawasan Stasiun Jurangmangu, prinsip Merapatkan *(Compact)* diukur melalui beberapa parameter standar kepadatan bangunan yang proporsional.

- Optimalisasi Guna Lahan (*Efficient Land Use)*: Pemanfaatan lahan secara intensif dan rapat guna meminimalisir adanya lahan kosong (waste land) yang tidak produktif di sekitar stasiun.
- Struktur Blok Perkotaan yang kompak (*Compact Block Structure)*: Penerapan desain blok kota berukuran kecil untuk mempermudah aksesibilitas, alih-alih menggunakan konsep superblock yang cenderung membatasi pergerakan.
- Kedekatan Fungsi Perkotaan *(Proximity of Urban Functions)*: Penempatan fasilitas publik, area komersial dan hunian dalam jarak jangkau yang sangat dekat dengan titik transit.
- Kedekatan Fungsi Perkotaan *(Reduced Urban Sprawl)*: Pengendalian arah pembangunan agar tidak menyebar secara acak, melainkan terpusat dan terkonsentrasi pada koridor transit.

- *Walkable Access Between Functions:* Memastikan seluruh fungsi ruang di dalam kawasan saling terhubung dan dapat dijangkau dengan mudah cukup dengan berjalan kaki.

8. Beralih *(Shift)*

Upaya peningkatan efisiensi mobilitas melalui pengelolaan ruang parkir dan optimalisasi pemanfaatan ruang jalan. Implementasi prinsip ini bertujuan untuk mengurangi eksternalitas dari ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Dengan mengurangi dominasi kendaraan bermotor di ruang publik, tingkat polusi udara dan kebisingan dapat ditekan secara signifikan yang pada akhirnya menciptakan lingkungan yang lebih aman bagi masyarakat, terutama bagi anak-anak

Dalam penelitian ini, 8 prinsip TOD menjadi fokus utama evaluasi karena dianggap paling komprehensif dalam mengukur kualitas aksesibilitas pejalan kaki, efektivitas konektivitas jaringan jalan, serta standar pelayanan transportasi publik di kawasan Stasiun Jurangmangu. Berikut parameter/standar untuk mengidentifikasi prinsip Beralih *(Shift)* yaitu:

1. Pengendalian Kapasitas Parkir *(Limited Parking Supply)*: Pembatasan ketersediaan ruang parkir kendaraan roda empat untuk mendorong perpindahan moda.
2. Manajemen Parkir Terintegrasi *(Parking Management)*: Penerapan kompetitif serta pembatasan durasi parkir dengan pengawasan yang sistematis.
3. Zona Rendah Emisi *(Car-free or Low-car Zones*): Transformasi area di sekitar titik transit menjadi kawasan yang lebih memprioritaskan mobilitas pejalan kaki.
4. Prioritas Transportasi Umum dan NMT *(Transit & NMT Priority)*: Pembatasan akses kendaraan pribadi guna memberikan ruang prioritas bagi angkutan massal dan moda non-motor (seperti sepeda).

5. Dukungan Mobilitas Berbagi *(Integrated Shared Mobility)*: Penyediaan layanan pendukung seperti sepeda berbagi *(bike-share)* dan layanan transportasi dari untuk menekan kepemilikan kendaraan pribadi.

TABEL 2.1

PRINSIP TOD BERDASARKAN ITDP

Variable	Sub Variable	Parameter
Walk	Infrastruktur pejalan kaki aman, lengkap dan dapat diakses oleh semua orang	● Terdapat pemisah antara pedestrian dan jalur pesepeda ● Terdapat pemisah antara jalur *nonmotorized* dengan jalur motorized ● Ramah bagi pengguna kursi roda dan terdapat guiding block ● Penyediaan pedestrian mencapai 100
	Infrastruktur pejalan kaki aktif dan hidup	● Fasad bangunan menghadap pedestrian dan memiliki kaca transparan yang dapat terlihat oleh pejalan kaki
	Infrastruktur pejalan kaki nyaman dan terjaga temperaturnya	● Terdapat peneduh bagi pejalan kaki berupa pohon pelindung, atap halte, kanopi, dll.
Cycle	Jaringan infrastruktur bersepeda yang lengkap dan aman	● Kecepatan kendaraan di antara 15 dan 30 km/jam
	Penyediaan parkir sepeda dan lokasi penyimpanan sepeda dalam jumlah cukup dan aman	● Fitur keamanan tempat parkir sepeda di stasiun angkutan umum ● Parkir sepeda pada bangunan ● Akses sepeda ke dalam gedung
Connect	Jaringan jalan dan jalur pejalan kaki padat dan terhubung	● Rasio konektivitas jalur perjalanan tidak bermotor lebih tinggi daripada konektivitas jalur kendaraan bermotor ● Dimensi Blok 100-150 meter
Transit	Jarak yang ditempuh pejalan kaki menuju transportasi publik	● Jarak maksimal berjalan kaki 500 meter hingga 1000 meter
Mix	Penggunaan lahan campuran	● 15% perumahan dan 85% non perumahan ● Terdapat pencampuran perumahan dan non perumahan dalam satu blok
	Keberagaman demografi dan tingkat pendapatan	● Terdapat perumahan terjangkau ● Terdapat preservasi perumahan ● Terdapat preservasi bisnis serta jasa

Densify	Kepadatan non-permukiman	• Pekerjaan dan pengunjung harian per hektar • Koefisien Lantai Bangunan (KLB) min 2.0
	Kepadatan permukiman	• Tingkat kepadatan unit hunian min. 140 unit/ha
Compact	Integrasi spasial antara pejalan kaki, pesepeda dan orientasi terhadap stasiun angkutan umum	• Terdapat pembangunan di dalam atau di sebelah area perkotaan yang ada • Terdapat banyak pilihan moda transportasi umum
Shift	Pengurangan lahan yang digunakan untuk kendaraan bermotor	• Adanya parkir *off-street* - Meminimalisir keberadaan *driveway*

Sumber: ITDP, 2017

2.2.1.3 Karakteristik Transit Oriented Development (TOD)

Transit Oriented Development (TOD) merupakan pendekatan perencanaan yang berfokus pola pemanfaatan ruang dengan ruang secara intensif dengan fungsi campuran, konektivitas yang baik, serta dukungan mobilitas yang ramah bagi pejalan kaki. Kawasan dengan konsep TOD umumnya berada dalam radius sekitar 400-800 meter dari simpul transit utama, sehingga aktivitas sehari-hari dapat diakses hanya dengan berjalan kaki. Karakteristik utamanya mencakup pembangunan padat, kompak, serta integrasi penggunaan lahan yang mendorong perpindahan penduduk menuju pusat kegiatan di sekitar titik transit.

Secara spasial, penerapan TOD dapat diwujudkan baik di wilayah metropolitan maupun kawasan yang belum berkembang namun memiliki potensi untuk dikembangkan kembali melalui proses *redevelopment, reuse,* atau *renewal.* Dalam pengembangan menurut Calthorpe dalam Yuniasih (2007), terdapat dua pendekatan utama dalam pengembangan TOD, yaitu sebagai berikut:

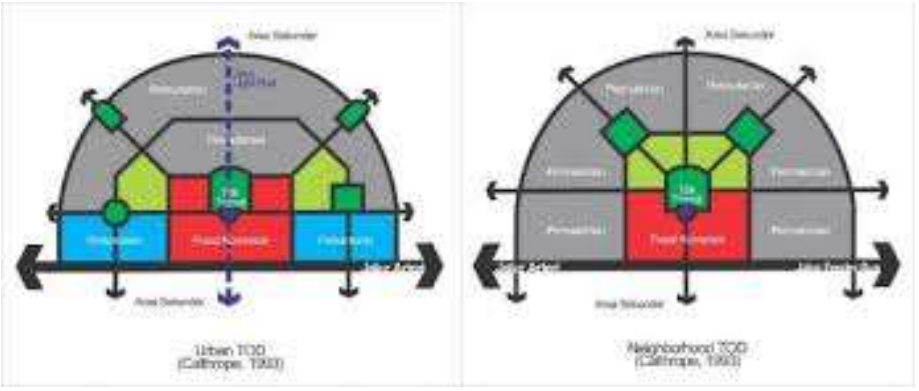
1. ***Neighborhood TOD* atau TOD Lingkungan**

   Neighborhood merupakan bentuk pengembangan kawasan berbasis transit pada lingkungan berskala kecil yang

umumnya terhubung dengan rute feeder bus dalam radius sekitar 10 menit berjalan kaki dari titik transit. Kawasan ini umumnya berada di area permukiman dengan tingkat kepadatan sedang, dilengkapi berbagai fasilitas seperti layanan publik, area komersial skala kecil, serta ruang rekreasi. Tata guna lahan yang ditetapkan mendorong hadirnya variasi tipe hunian sehingga dapat mengakomodasi kelompok masyarakat berpendapatan menengah ke bawah. Rancangan menekankan pada kemudahan akses pejalan kaki, penyediaan ruang terbuka hijau, serta integrasi aktivitas lokal yang mendukung mobilitas berbasis transit.

2. *Urban TOD* atau TOD Perkotaan

Urban TOD adalah bentuk pengembangan kawasan berorientasi transit pada skala perkotaan yang terletak di sepanjang koridor transportasi utama, termasuk stasiun kereta maupun terminal bus antar kota. Kawasan ini memiliki ciri oleh keberadaan fungsi komersial berskala besar, pusat perkantoran, serta kawasan hunian dengan intensitas menengah tinggi. Pola pengembangan ini sesuai untuk lingkungan yang menjadi pusat kegiatan dengan intensitas tinggi karena memberikan akses langsung menuju simpul transit tanpa memerlukan perpindahan moda. Urban TOD mendukung pola aktivitas kota yang dinamis dengan memadukan pergerakan, fasilitas perkotaan, dan fungsi ruang yang saling terintegrasi.



Sumber: Calthorpe (1993)

GAMBAR 2.22
***NEIGHBORHOOD* TOD DAN *URBAN* TOD**

2.2.1.4 Tipologi Transit Oriented Development (TOD)

Tipologi kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) didasarkan pada cakupan layanan transportasi massal yang tersedia, tingkat intensitas kegiatan serta fungsi kawasan dalam sistem pelayanan kota. Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN No. 16 Tahun 2017, kawasan TOD dibagi menjadi tiga tipe utama sebagai berikut:

1. **TOD Kota**

   TOD kota merupakan kawasan yang berperan sebagai pusat kegiatan utama pada tingkat wilayah kota atau regional. Area ini berfungsi sebagai pusat ekonomi primer yang terintegrasi dengan jaringan transportasi publik berkapasitas tinggi, seperti stasiun kereta antar kota, terminal bus besar, dan moda transit lainnya. Wilayah ini umumnya memiliki kegiatan campuran *(mixed-use)* dengan intensitas pemanfaatan ruang yang tinggi, seperti fungsi komersial, perkantoran, dan hunia. Selain itu, TOD Kota dilengkapi jaringan transit yang memiliki tingkat layanan mulai dari transportasi massal utama hingga moda pengumpan.

2. **TOD Sub kota**

TOD Sub Kota merupakan kawasan pengembangan yang menjadi sub pusat aktivitas dalam suatu kota, dengan skala pelayanan yang mencakup bagian wilayah kota. Karakter utamanya adalah sebagai pusat pertumbuhan sekunder yang terhubung oleh jaringan angkutan umum berkapasitas sedang hingga tinggi, seperti LRT, kereta lokal, maupun layanan bus utama. Pemanfaatan ruang pada TOD Subkota cenderung memiliki intensitas sedang-tinggi, dengan kombinasi antara fasilitas komersial, kantor, serta permukiman. Kawasan ini tetap menekankan integrasi berbagai moda transportasi untuk mendukung aksesibilitas yang baik.

3. TOD Lingkungan

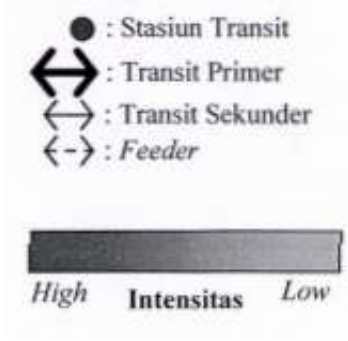
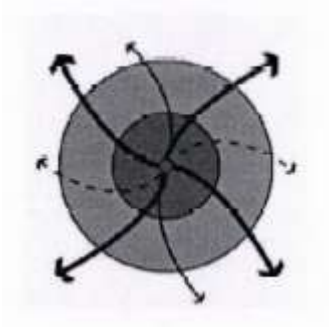
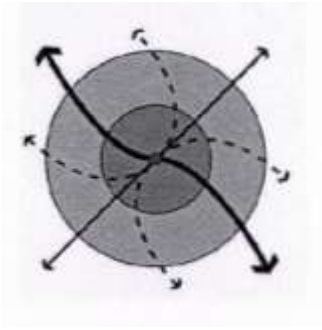
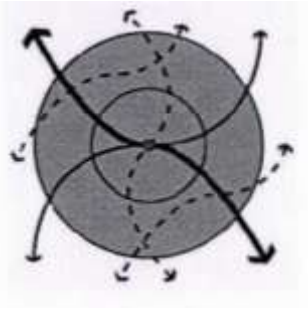
TOD Lingkungan berada pada pusat pelayanan berskala lokal, yang memiliki hubungan erat dengan kawasan hunian. Kawasan ini mendukung kegiatan ekonomi berskala kecil hingga menengah, serta memiliki akses ke moda transportasi publik kapasitas sedang-rendah, seperti BRT, bus lokal, layanan pengumpanan, atau kereta ringan. Penggunaannya mencakup fungsi campuran dengan intensitas sedang, yang terdiri dari kegiatan komersial terbatas, perkantoran berskala kecil dan hunian. TOD Lingkungan memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas menuju pusat kota maupun subkota melalui konektivitas yang baik. Berikut perbandingan kriteria teknis antar-tipologi dapat dilihat pada Tabel.

TABEL 2.2

KRITERIA TEKNIS KAWASAN TOD

TIPOLOGI KAWASAN TOD	TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota	TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota	TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan
Bentuk/Deliniasi kawasan	- Kawasan dalam radius 400-800 meter dibatasi oleh batasan fisik (misalnya jalan, sungai, dll) yang menunjukan satu kesatuan karakteristik.		
	- Dalam kondisi tertentu, karena karakteristik lingkungan simpul transit, dapat berupa koridor.		
Karakter Pengembangan	Pusat perekonomian fungsi primer dan budaya regional	Pusat ekonomi khususnya untuk fungsi sekunder dan budaya regional	- Pusat aktivitas ekonomi lokal dan komunitas lokal - Dominan hunian dengan akses baik ke regional atau subregional
Campuran dan Keragaman Pemanfaatan Ruang			
Minimal aktivitas yang signifikan di kawasan	18 Jam	16 Jam	14 Jam
% perumahan : % Non-Perumahan	20%-60% : 40%-80% (hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang)	30%-60% : 40%-70% (hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang)	60%-80% : 20%-40% (hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang)
Jenis kegiatan pemanfaatan ruang	Minimal 5 jenis: Campuran perumahan, komersial perkantoran, budaya atau pusat hiburan, dan fasilitas publik lainnya baik dalam satu bangunan atau bangunan tersendiri dalam kawasan TOD.	Minimal 4 jenis: Campuran perumahan, komersial, perkantoran, budaya baik dalam satu bangunan atau bangunan tersendiri dalam kawasan TOD.	Minimal 2 jenis: Utamanya perumahan dengan fasilitas penunjang baik untuk penghuni maupun masyarakat yang menggunakan moda transportasi umum.
Karakteristik komersial	Regional	Regional	Komunitas, lokal
Tipe Hunian	Bangunan tinggi (*Highrise*), apartemen dengan ketinggian sedang (*mid rise apartments*), dan kondominium	Ketinggian sedang (*Mid-rise*), ketinggian rendah (*Low-rise*), dan townhouse	Ketinggian sedang (*Mid-rise*), ketinggian rendah (*low-rise*), townhouse
Target Hunian	8.000-30.000	5.000-15.000	2.500-10.000
Target Jumlah Pekerja	40.000-150.000	5.000-30.000	-
Kepadatan			
Populasi	> 750 jiwa/ha	450-1500 jiwa/ha	350-1000 jiwa/ha

Pekerja	> 200/ha	40-200/ha	12-40/ha
Intensitas Pemanfaatan Ruang			
KLB	> 5.0 (KLB tidak melampaui daya dukung lingkungan)	3.0 - 5.0	2.0-3.0
Pola Kepadatan	Tinggi	Sangat Tinggi	Tinggi-Sedang
Minimum Kepadatan Hunian	Kepadatan hunian 20-75 unit/1.000 m2	Kepadatan hunian 12 - 38 unit/1000m2	Kepadatan hunian 15-20 unit/1.000 m2
Jumlah Lantai	> 11- 40 atau lebih	> 3-15	>2-8
MaksTutupan lahan (Land Coverage), KDB bisa lebih kecil	80% (RTH privat minimal 10%)	70% (RTH privat minimal 10%	70% (RTH privat minimal 10%)
Min. 'Street Frontage'	90%	80%	70%
Ruang Terbuka			
Tipologi Ruang Terbuka Minimal	Ruang terbuka regional (*Regional Open Space*), taman skala komunitas (*Community Scaled Park*) sesuai standar pelayanan. Area terbuka 10%-15% di luar RTH publik 20% kawasan pengembangan	Taman skala komunitas (*Community Scaled Park*), taman lingkungan (*Small Park*) sesuai standar pelayanan. Area terbuka 10%-15% di luar RTH publik 20% kawasan pengembangan	Taman skala komunitas (*Community Scaled Park*), taman lingkungan (*Small Park*) sesuai standar pelayanan dan plaza. Area terbuka 10%-15% di luar RTH publik 20% kawasan pengembangan
Parkir (dibatasi jumlahnya)			
Maksimum Parkir Hunian	1 parkir/unit	1,5 parkir/ unit	2 parkir/ unit
Maksimum Parkir Retail/Kantor	1 parkir/100 m2	2 parkir / 100 m2	3 parkir/ 100 m2
Maksimum Parkir Lt. Dasar	10% Luas Kapling	15% Luas Kapling	20 % Luas Kapling
Pola parkir (Shared/Single Use Parking)	*Shared* (parkir bersama)	*Shared* (parkir bersama)	*Shared* (parkir bersama)

	Terdapat Lahan parkir untuk sepeda yang luas,aman, nyaman, dan dekat dengan pintu masuk stasiun transit	Berada dibelakang bangunan dan diperbolehkan on street parking tapi tidak boleh terletak antara jalan umum dan facadede pembangunan	
Park & Ride	Fasilitas *park and ride* masih dimungkinkan	Tidak	Ya
Alokasi Ruang untuk Sistem Transit			
Ruang untuk pengembangan Mode Transit	Heavy rail transit, light rail transit, BRT, Bus Lokal, (Ferry dimungkinkan)	Heavy rail transit, light rail transit, BRT, Bus Lokal, (Ferry dimungkinkan)	Light rail transit, BRT, Bus Lokal, bus feeder (pada beberapa kasus, commuter line dapat melayani kawasan TOD jenis ini)
Pola Jaringan Jalan			
Dimensi Blok	70-130 meter	70-200 meter	70-270 meter
Pola Jaringan 	Rencana/perancangan kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan sistem transit yang terintegrasi 	Rencana/perancangan kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan sistem transit yang terintegrasi 	Rencana/perancangan kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan sistem transit yang terintegrasi 

Sumber: Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional No. 16 Tahun 2017

2.2.1.5 Pengertian Integrasi Moda Transportasi

Transportasi antarmoda merupakan sistem perpindahan orang maupun barang dari titik asal menuju tujuan dengan melibatkan sedikitnya dua jenis moda transportasi yang berbeda. Peralihan antar moda terjadi pada simpul-simpul transportasi seperti stasiun, pelabuhan, terminal bus, maupun bandara. Tujuan utama dari sistem antarmoda adalah mengoptimalkan efisiensi dan efektivitas perjalanan jarak jauh melalui penggabungan beban transportasi. Keberhasilan integrasi antarmoda ditentukan oleh keterpaduan layanan antar sistem transportasi yang efektif dan efisien (Ma'ruf et al., 2018; Andriani, 2019; Listantari et al., 2022).

Selain itu, keterpaduan sistem antarmoda juga dapat mendorong pengembangan sektor pariwisata, karena transportasi berperan penting dalam menghubungkan wisatawan dengan destinasi. Secara umum, transportasi antarmoda memiliki empat fungsi utama (Ma'ruf et al., 2018):

- Konsolidasi (Merger/Komposisi): Mengumpulkan penumpang atau barang di simpul transportasi untuk mendukung distribusi antarmoda.
- Konektivitas: Menghubungkan pergerakan penumpang atau barang antar dua atau lebih simpul transportasi.
- Transfer *(Interchange)*: Memfasilitasi perpindahan antar moda di simpul agar pergerakan dalam sistem transportasi tetap berkelanjutan.
- Dekomposisi: Memecah aliran penumpang atau barang di simpul tujuan untuk didistribusikan ke jaringan lokal atau regional.

Adapun keunggulan dari sistem transportasi antarmoda meliputi efisiensi waktu dan biaya perjalanan, peningkatan kualitas pelayanan, optimalisasi kapasitas moda, peningkatan produktivitas

wilayah, serta kontribusi terhadap pengurangan konsumsi energi dan dampak lingkungan.

2.2.2 Teori *Transit Oriented Development* (TOD) dalam Regulasi Nasional

1. **Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ)**

   Mengatur integrasi sistem transportasi di kawasan Jabodetabek dan menjadikan TOD sebagai salah satu strategi pengembangan untuk meningkatkan aksesibilitas dan efektivitas pelayanan transportasi publik,

2. **Rencana Pembangunan Jangka Menengah RPJMN 2020-2024**

   Menempatkan TOD sebagai strategi pembangunan perkotaan berkelanjutan melalui pengembangan jaringan transportasi publik, integrasi lahan dan transportasi, serta peningkatan kualitas mobilitas masyarakat.

3. **Peraturan Menteri ATR/BPN No. 16 Tahun 2017**

   Memberikan definisi dan pedoman teknis pengembangan TOD dengan menekankan kepadatan tinggi, fungsi campuran, serta aksesibilitas tinggi terhadap transportasi massal.

4. **Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Tangerang Selatan 2011-2031**

   Menetapkan prinsip pengembangan perkotaan yang berorientasi pada transportasi publik, mengatur zonasi yang mendukung fungsi campuran, dan menekankan penguatan kawasan stasiun sebagai pusat kegiatan kota (activity center) sesuai prinsip TOD.

5. **Rencana Detail Tata Ruang Kota Tangerang Selatan**

   Menjabarkan implementasi teknis TOD pada skala kawasan, termasuk pengaturan kerapatan bangunan, jalur pejalan kaki, jaringan transportasi publik, dan integrasi lahan perumahan, komersial, serta fasilitas publik di sekitar stasiun.

2.2.3 Teori Konsep *Walkability*

2.2.3.1 Pengertian Konsep Walkability

Walkability merupakan salah satu prinsip utama dalam pembangunan kawasan berorientasi transit *(Transit Oriented Development)* yang menekankan kemudahan, kenyamanan, dan keamanan bagi pejalan kali dalam beraktivitas di lingkungan perkotaan. *Walkability*, atau kelayakan untuk berjalan kaki merupakan hasil dari hubungan antara ketersedian sarana bagi pejalan kaki serta kualitas lingkungan yang mendukung aktivitas pejalan kaki secara keseluruhan (krambeck, 2006). *Walkability* dapat dicapai apabila lingkungan mampu menyediakan pengalaman berjalan kaki yang aman, nyaman, menarik, dan terhubung. Lingkungan yang memiliki walkability baik akan mendorong masyarakat untuk berjalan kaki, sehingga dapat meningkatkan kesehatan, mengurangi kemacetan, dan memperkuat aktivitas sosial-ekonomi lokal. *Walkability* menurut Leather et al. (2011) adalah konsep yang digunakan untuk mengevaluasi kondisi infrastruktur pejalan kaki melalui penilaian menyeluruh, dengan tujuan menilai seberapa baik kualitas serta keterhubungan trotoar dan jalur pejalan kaki di suatu kawasan.

Walkability mencakup tiga unsur utama, yaitu kenyamanan dan daya tarik *(convenience and attractiveness)*, keselamatan dan keamanan *(safety and security)*, serta dukungan kebijakan *(policy support)*. Penilaian *walkability* didasarkan pada sembilan parameter yang mewakili ketiga komponen tersebut. Setiap parameter dinilai pada skala 1-5, di mana nilai 1 menunjukkan kondisi paling rendah pada masing-masing segmen pengamatan. Nilai rata-rata dari seluruh parameter kemudian dikonversi ke dalam klasifikasi dengan rentang 0-100, di mana 0 merupakan skor terendah dan 100 tertinggi. Adapun sembilan parameter yang digunakan merujuk pada Krambeck (2006), yaitu:

1. Konflik pada jalur pedestrian (*Walking Path Modal Conflict*)

Konflik pada jalur pejalan kaki mengacu pada seberapa sering terjadi interaksi atau benturan antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor maupun pesepeda.

2. Ketersediaan Jalur Pedestrian (*Availability of Walking Path*)

Ketersediaan jalur pedestrian menggambarkan keberadaan, kebutuhan, serta kondisi fisik fasilitas untuk pejalan kaki (Leather et al., 2011). Jalur tersebut dapat berupa trotoar maupun bahu jalan yang memungkinkan pejalan kaki untuk berjalan dengan aman.

3. Ketersediaan Penyebrangan (*Availability of Crossings*)

Jarak antara fasilitas penyeberangan mempengaruhi perilaku pejalan kaki, di mana mereka cendeerung menyeberang di lokasi yang tidak tersedia penyeberangan resmi atau menghindari penyeberangan jika jaraknya terlalu jauh (Leather et al, 2011).

4. Tingkat Keamanan Menyebrang (*Grade Crossing Safety*)

Tingkat keamanan pejalan kaki saat menyeberang jalan berkaitan dengan lamanya waktu tunggu yang diperlukan dan kecukupan durasi yang disediakan bagi pejalan kaki untuk menyeberang dengan aman. (Krambeck, 2006)

5. Perilaku Pengendara Bermotor (*Motorist Behavior*)

Sejauh mana pengendara menghormati hak pejalan kaki di jalan. Aspek ini menilai sikap pengemudi terhadap keselamatan dan kenyaman pejalan kaki, seperti memberi prioritas saat menyebrang, mengurangi kecepatan di area pejalan kaki, serta tidak menggunakan trotoar untuk parkir atau berkendara (Krambeck, 2006)

6. Fasilitas Pelengkap Pejalan Kaki (*Amenities*)

Fasilitas pendukung bagi pejalan kaki, seperti tempat duduk, tempat sampah, penerangan jalan, dan sistem drainase, dapat meningkatkan kenyamanan serta menarik minat masyarakat untuk berjalan kaki di lingkungan tersebut (Leather et al., 2011).

7. Infrastruktur Untuk Difabel (*Disability Infrastructure*)

Menurut Leather et al. (2011), parameter infrastruktur bagi penyandang disabilitas mencakup penilaian terhadap ketersediaan, kondisi, dan penataan sarana yang sesuai untuk menunjang mobilitas pejalan kaki dengan keterbatasan fisik. Fasilitas tersebut dapat berupa ramp pada setiap persimpangan atau akses masuk bangunan, serta jalur khusus seperti *guiding block* untuk membantu pengguna berkebutuhan khusus.

8. Hambatan Samping (*Obstructions*)

Hambatan samping adalah penghalang yang mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki. Hambatan ini bisa bersifat permanen maupun sementara dan dapat menurunkan kenyamanan pejalan kaki. Contoh hambatan samping yang umum ditemui termasuk pedagang kaki lima dan parkir kendaraan liar (Leather et al,. 2011).

9. Keselamatan dan Keamanan (*Safety and Security*)

Komponen keselamatan dan keamanan dalam *walkability* digunakan untuk menilai sejauh mana lingkungan berjalan aman bagi pejalan kaki. Penilaian ini mencakup frekuensi konflik antara pejalan kaki dan moda transportasi lain, keamanan saat menyeberang jalan, persepsi risiko terhadap tindak kriminal, serta perilaku pengendara kendaraan bermotor terhadap pejalan kaki (Krambeck, 2006).

2.2.5 Teori Evaluasi

2.2.5.1 Definisi Evaluasi

Evaluasi merupakan proses sistematis yang bertujuan untuk menilai sejauh mana suatu objek, program, atau kebijakan telah mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Evaluasi adalah aktivitas yang mengukur nilai atau keberhasilan suatu objek berdasarkan kriteria tertentu. Dalam konteks perencanaan kota, evaluasi digunakan untuk menilai kondisi fisik, sosial, dan lingkungan kawasan berdasarkan indikator yang dapat diukur sehingga

kesenjangan antara kondisi aktual dan kondisi ideal dapat diidentifikasi (Stufflebeam, 2014). Evaluasi juga memegang peranan penting dalam memastikan bahwa suatu rencana atau konsep perencanaan telah diterapkan sesuai standar atau pedoman yang berlaku. Oleh karena itu, evaluasi dalam penelitian tata ruang bersifat deskriptif sekaligus analitis, dengan menggunakan standar teknis dan teori sebagai dasar pembanding.

2.2.5.2 Model Evaluasi CIPP *(Context, Input, Process, Product)*

Model evaluasi CIPP (*Context, Input, Process, Product*) dikembangkan oleh Stufflebeam sebagai suatu pendekatan evaluasi yang berorientasi pada pengambilan keputusan (*decision-oriented evaluation*). Model ini dirancang untuk membantu evaluator dan pengambil kebijakan dalam menilai, memperbaiki, serta mengembangkan suatu program secara berkelanjutan. Berbeda dengan model evaluasi yang hanya berfokus pada hasil akhir, model CIPP mengevaluasi program secara menyeluruh mulai dari identifikasi kebutuhan, perencanaan, pelaksanaan, hingga hasil yang dicapai.

Menurut Stufflebeam (2017), model CIPP terdiri atas empat komponen utama, yaitu *context evaluation*, *input evaluation*, *process evaluation*, dan *product evaluation*. Keempat komponen tersebut saling berkaitan dan membentuk suatu kerangka evaluasi yang komprehensif dalam menilai efektivitas suatu program atau kebijakan.

1. **Konteks *(Context)***

   Evaluasi konteks merupakan tahap awal yang bertujuan untuk mengidentifikasi kebutuhan, masalah, peluang, serta kondisi lingkungan yang melatarbelakangi pelaksanaan suatu program. Stufflebeam (2017) menjelaskan bahwa evaluasi konteks digunakan untuk

menilai relevansi tujuan program terhadap kebutuhan nyata yang terdapat pada wilayah atau kelompok sasaran.

Evaluasi konteks tidak hanya berfokus pada penggambaran kondisi eksisting, tetapi juga menganalisis kesenjangan (*gap*) antara kondisi yang ada dengan kondisi yang diharapkan. Melalui evaluasi ini dapat diketahui apakah suatu program memang diperlukan, masalah apa yang ingin diselesaikan, serta tujuan apa yang seharusnya dicapai. Oleh karena itu, hasil evaluasi konteks menjadi dasar dalam penyusunan tujuan dan arah pelaksanaan program

2. Masukan *(Input)*

Evaluasi *input* bertujuan untuk menilai berbagai sumber daya, strategi, prosedur, dan rencana yang digunakan untuk mencapai tujuan program. Pada tahap ini dilakukan identifikasi terhadap alternatif tindakan yang tersedia serta penilaian mengenai kelayakan strategi yang dipilih. Evaluasi ini juga mengkaji prosedur kerja yang akan digunakan. Pertanyaan yang dijawab dalam evaluasi input antara lain:

- Apakah rencana yang disusun pernah dilaksanakan sebelumnya?
- Apakah asumsi-asumsi yang digunakan realistis untuk dicapai?
- Apa saja aspek sampingan yang mungkin muncul dari program?
- Bagaimana masyarakat atau peserta mereaksi program?
- Dapatkah program dilaksanakan dengan baik dan berhasil?

3. Proses *(Process)*

Evaluasi proses berkaitan dengan pelaksanaan program, termasuk interaksi antara pelaksana dan peserta, penggunaan media komunikasi, logistik, sumber daya, dan jadwal kegiatan. Evaluasi ini juga melihat potensi penyebab kegagalan program. Dokumentasi prosedur pelaksanaan program membantu analisis akhir terhadap capaian program. Evaluasi proses dilakukan untuk melihat sejauh mana rencana telah diterapkan, bagian apa yang perlu direvisi, serta bagaimana prosedur dapat dimonitor, dikendalikan, dan diperbaiki.

4. Produk *(Product)*

Evaluasi proses dilakukan untuk memantau pelaksanaan program dan memastikan bahwa kegiatan yang dilakukan telah sesuai dengan rencana yang ditetapkan. Fokus evaluasi ini terletak pada bagaimana program diimplementasikan, hambatan yang muncul selama pelaksanaan, serta upaya perbaikan yang dilakukan.

Melalui evaluasi proses, evaluator dapat mengidentifikasi penyimpangan antara rencana dan pelaksanaan, menilai efektivitas mekanisme pengendalian program, serta memberikan umpan balik untuk meningkatkan kualitas implementasi program secara berkelanjutan.

Model CIPP dipilih dalam penelitian ini karena mampu mengevaluasi suatu kebijakan atau program secara komprehensif mulai dari aspek perencanaan hingga hasil yang dicapai. Karakteristik tersebut sesuai dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang tidak hanya menekankan hasil fisik kawasan, tetapi juga mempertimbangkan kesesuaian kebutuhan kawasan,

kesiapan sumber daya, proses implementasi, serta capaian pengembangannya.

Dalam konteks penelitian ini, setiap komponen CIPP digunakan sebagai kerangka untuk mengevaluasi penerapan prinsip-prinsip TOD. Komponen *context* digunakan untuk mengidentifikasi kebutuhan dan permasalahan kawasan yang melatarbelakangi perlunya penerapan TOD. Komponen *input* digunakan untuk menilai kesiapan infrastruktur, kebijakan, dan sumber daya pendukung. Komponen *process* digunakan untuk mengevaluasi pelaksanaan prinsip-prinsip TOD di kawasan penelitian. Sementara itu, komponen *product* digunakan untuk menilai hasil dan tingkat keberhasilan penerapan TOD berdasarkan indikator yang telah ditetapkan.

Dengan demikian, model CIPP dalam penelitian ini tidak digunakan sebagai objek kajian yang berdiri sendiri, melainkan sebagai kerangka evaluasi untuk menilai sejauh mana prinsip-prinsip TOD telah diterapkan dan mencapai tujuan yang diharapkan pada kawasan penelitian.

2.2.6 Studi Peneletian Terdahulu

Harahap, Purba, Sulistiyorini, dan Herianto (2022) melakukan penelitian untuk mengevaluasi penerapan konsep Transit Oriented Development (TOD) pada Stasiun MRT Lebak Bulus. Penelitian ini menilai sejumlah indikator TOD seperti aksesibilitas, konektivitas, penggunaan lahan campuran, fasilitas pejalan kaki dan pesepeda, serta integrasi antar moda transportasi berdasarkan kebijakan pemerintah dan standar ITDP. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan TOD di kawasan Stasiun MRT Lebak Bulus masih belum optimal. Fasilitas untuk pejalan kaki dan pesepeda dinilai kurang memadai, konektivitas antar moda belum terintegrasi secara baik, dan tata guna lahan belum sepenuhnya mendukung aktivitas berbasis transit. Oleh karena itu, penelitian ini merekomendasikan peningkatan kualitas jaringan pejalan

kaki, pengembangan konektivitas moda, serta optimalisasi penggunaan lahan agar sesuai dengan prinsip TOD.

Fauzan, Wulandari, dan Pratama (2022) melakukan penelitian mengenai evaluasi penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Stasiun Cisauk. Penelitian ini menggunakan indikator TOD berdasarkan standar ITDP, yang meliputi aspek *walkability*, *cycleability*, konektivitas, integrasi transit, penggunaan lahan campuran, densitas, serta kompaksi kawasan. Berdasarkan hasil penilaian, kawasan Stasiun Cisauk memperoleh skor 57 yang termasuk kategori Bronze, menunjukkan bahwa penerapan konsep TOD di kawasan tersebut masih berada pada tahap berkembang dan belum mencapai kondisi ideal. Aspek yang paling lemah adalah fasilitas pejalan kaki dan pesepeda, akses menuju stasiun, serta integrasi antarmoda. Penelitian ini menyimpulkan bahwa meskipun kawasan Cisauk memiliki potensi besar sebagai kawasan TOD, diperlukan peningkatan kualitas jaringan pedestrian, perbaikan konektivitas antarmoda, serta penguatan pemanfaatan lahan campuran agar kawasan dapat berkembang lebih optimal sebagai area berbasis transit.

Permata dan Dwisusanto (2025) mengevaluasi penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Stasiun Tanjung Barat, Pondok Cina, dan Rawa Buntu menggunakan indikator TOD ITDP yang mencakup walkability, cycleability, konektivitas, integrasi transit, penggunaan lahan campuran, densitas, kompaksi, dan pergeseran moda transportasi. Analisis deskriptif menunjukkan walkability dan konektivitas beberapa stasiun masih rendah, akses transit cukup baik namun integrasi antarmoda belum optimal. Secara keseluruhan, kawasan memiliki potensi tinggi sebagai TOD, tetapi memerlukan perbaikan infrastruktur dan pengelolaan terintegrasi agar prinsip TOD dapat diterapkan secara efektif.

TABEL 2.3

STUDI PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian Terdahulu	**Harahap, D. O., Purba, A., Sulistiyorini, R., & Herianto, D. (2022)**	**Ahmad Beryllium Safiullah, Wirawati Sylvie, Wipranata, & B. Irwan (2021)**	**Akmal Rasyad Permata & Yohanes Basuki Dwisusanto (2025)**	**Peneliti (2026)**
Judul Penelitian	Evaluasi Sistem Transit Oriented Development pada Stasiun MRT Lebak Bulus	Evaluasi Konsep Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Stasiun Cisauk, Kabupaten Tangerang.	*Evaluation of the TOD Concept in the Area of* Tanjung Barat, Pondok Cina, and Rawa Buntu Station	Evaluasi Penerapan Transit Oriented Development (TOD) di Stasiun Jurangmangu
Objek Penelitian	Kawasan Stasiun MRT Lebak Bulus, Jakarta Selatan	Kawasan sekitar Stasiun Cisauk, Kecamatan Cisauk, Kabupaten Tangerang, Banten.	Kawasan Stasiun Tanjang Barat, Pondok Cina, dan Rawa Buntu	Kawasan Stasiun Jurangmangu, Kota Tangerang Selatan
Variable Penelitian	Aksesibilitas, konektivitas, pengguna lahan campuran, fasilitas pejalan kaki & pesepeda, integrasi moda transportasi	Penerapan prinsip-prinsip TOD menurut standar Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), seperti: Walk, Cycle, Connect, Transit, Mix, Densify, Compact, Shift	Prinsip TOD ITDP: Walk, Cycle, Connect, Transit, Mix, Densify, Compact, Shift	Prinsip Transit Oriented Development (TOD) berdasarkan ITDP (2017) yang meliputi Walk, Cycle, Connect, Transit, Mix, Densify, Compact, dan Shift + temuan observasi lapangan

Metode Penelitian	Deskriptif kuantitatif dengan penilaian indikator TOD berdasarkan kebijakan pemerintah dan standar ITDP	Deskriptif komparatif dengan scorecard ITDP + observasi lapangan	Deskriptif dengan skoring indikator ITDP	Mixed methods (kuantitatif dan kualitatif) menggunakan model evaluasi CIPP (Context, Input, Process, Product), observasi lapangan, serta perbandingan dengan standar ITDP (2017) dan ketentuan ATR/BPN.
Hasil Penelitian	Penerapan TOD belum optimal, terutama pada fasilitas pedestrian dan pesepeda. Diperlukan peningkatan konektivitas antar moda serta pengembangan tata guna lahan untuk mendukung aktivitas berbasis transit.	Penerapan TOD memperoleh skor 57/100 (kategori Bronze). Unsur TOD sudah diterapkan tetapi belum optimal, fasilitas pejalan kaki & sepeda menjadi aspek yang paling perlu ditingkatkan.	Walkability dan konektivitas rendah, integrasi antarmoda belum maksimal, kawasan berpotensi TOD	Menghasilkan evaluasi penerapan Transit Oriented Development (TOD) yang telah diimplementasikan di Stasiun Jurangmangu

Sumber: Jurnal dan Olahan Penulis

Ketiga penelitian sama-sama mengevaluasi penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan sekitar stasiun dengan menggunakan indikator berdasarkan standar ITDP. Penilaian dilakukan terhadap delapan prinsip TOD, yaitu *Walk, Cycle, Connect, Transit, Mix, Densify, Compact,* dan *Shift,* untuk mengetahui tingkat kesesuaian kawasan terhadap konsep TOD. Hasil penelitian menunjukkan bahwa setiap kawasan memiliki tingkat penerapan TOD yang berbeda, namun secara umum masih memerlukan peningkatan pada aspek konektivitas, integrasi antarmoda, serta kualitas fasilitas pendukung mobilitas

Perbedaan dari ketiga penelitian terletak pada lokasi penelitian, metode analisis, dan hasil evaluasi yang diperoleh. Harahap et al. (2022) mengevaluasi kawasan Stasiun MRT Lebak Bulus menggunakan skoring indikator TOD ITDP yang dipadukan dengan evaluasi kebijakan pemerintah untuk menilai tingkat kelayakan kawasan sebagai TOD. Safiullah et al. (2021) menggunakan metode

kualitatif komparatif *(scorecard ITDP)* untuk mengevaluasi kesesuaian kawasan Stasiun Cisauk terhadap prinsip TOD dan memperoleh kategori Bronze. Sementara itu, Permata dan Dwisusanto (2025) menggunakan metode evaluatif komparatif berdasarkan delapan prinsip TOD ITDP untuk menilai tingkat penerapan TOD serta mengidentifikasi potensi pengembangan kawasan di Stasiun Tanjung Barat, Pondok Cina, dan Rawa Buntu

Penelitian ini (2026) memiliki perbedaan pada objek penelitian, yaitu Stasiun Jurangmangu, serta menggunakan seluruh prinsip TOD berdasarkan ITDP (2017) yang dipadukan dengan metode evaluasi CIPP *(Context, Input, Process, Product)*. Pendekatan tersebut digunakan untuk mengevaluasi penerapan TOD secara lebih komprehensif, tidak hanya menilai tingkat kesesuaian kawasan terhadap indikator TOD, tetapi juga mengevaluasi konteks, masukan, proses, dan hasil implementasinya. Hasil evaluasi selanjutnya dibandingkan dengan standar ITDP (2017) dan ketentuan Peraturan sebagai dasar dalam penyusunan rekomendasi pengembangan kawasan berbasis transit.

2.2.7 Sintesa Teori

TABEL 2.4

SINTESA TEORI

No	Sasaran	Komponen Teori	Isi Teori		Sumber	Aspek Penelitian
1.	Mengidentifikasi kondisi Kawasan Stasiun Jurangmangu	Kondisi eksisting kawasan	Elemen TOD	Penggunaan lahan TOD	Permen ATR/BPN 16/2017, Permen ATR/BPN 2014, Permen ATR/BPN 2018	• Jenis fungsi lahan sekitar stasiun • Kesesuaian fungsi terhadap konsep TOD (campuran/tidak)
				Radius Pelayanan TOD		• Aktivitas/fasilitas yang berada dalam radius TOD • Jalur/jaringan yang menghubungkan radius ke stasiun
				Aksesibilitas kawasan		• Kondisi jalan menuju stasiun • Ketersediaan jalur pejalan kaki dasar • Hambatan fisik
2.	Mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambat dalam penerapan TOD di kawasan Stasiun Jurangmangu.	Faktor yang mempengaruhi TOD	Faktor-faktor yang mempengaruhi TOD (diturunkan dari teori)	Faktor Pendukung	Permen ATR/BPN 16/2017, ITDP 2017, Krambeck, 2006	• Integrasi antarmoda • Penggunaan lahan campuran • Ketersediaan pedestrian • Ketersediaan feeder • Kepadatan aktivitas • Konektivitas jalan
				Faktor Penghambat		• Trotoar belum memadai • Jalur sepeda terbatas • Blok jalan panjang • Integrasi moda kurang • Dominasi kendaraan pribadi • Penggunaan lahan belum optimal

No	Sasaran	Komponen Teori	Isi Teori		Sumber	Aspek Penelitian
3.	Menganalisis penerapan konsep TOD di kawasan Stasiun Jurangmangu dengan area sekitarnya yang belum optimal.	Penerapan konsep TOD	Penerapan Prinsip TOD di Stasiun Jurangmangu dan Sekitarnya	*Walk*	ITDP 2017, Permen ATR/BPN 16/2017	• Lebar trotoar • Kondisi fisik trotoar • Fasilitas pejalan kaki • Tingkat keamanan
				Cycle		• Jalur sepeda, • Parkir sepeda, • Konektivitas jalur sepeda
				Connect		• Konektivitas jaringan jalan, • Panjang blok, • Persimpangan
				Transit		• Akses ke stasiun • Layanan feeder • Kualitas fasilitas stasiun & area transit
				Shift		• Pembatasan kendaraan pribadi, • Parkir, • Transportasi umum
				Densify		• Kepadatan bangunan • Aktivitas
				Mix		• Campuran penggunaan lahan
				Compact		• Kedekatan aktivitas terhadap stasiun
4.	Mengevaluasi tingkat penerapan TOD berdasarkan prinsip (ITDP) pada kawasan Stasiun	Context, Input, Process, Product	*Context*	Kebutuhan	ITDP 2017, Permen ATR/BPN No. 3/2014, Permen ATR/BPN 16/2017, Daniel L. Stufflebeam,	• Mengidentifikasi kondisi eksisting kawasan Stasiun Jurangmangu. • Mengidentifikasi kebutuhan penerapan TOD.

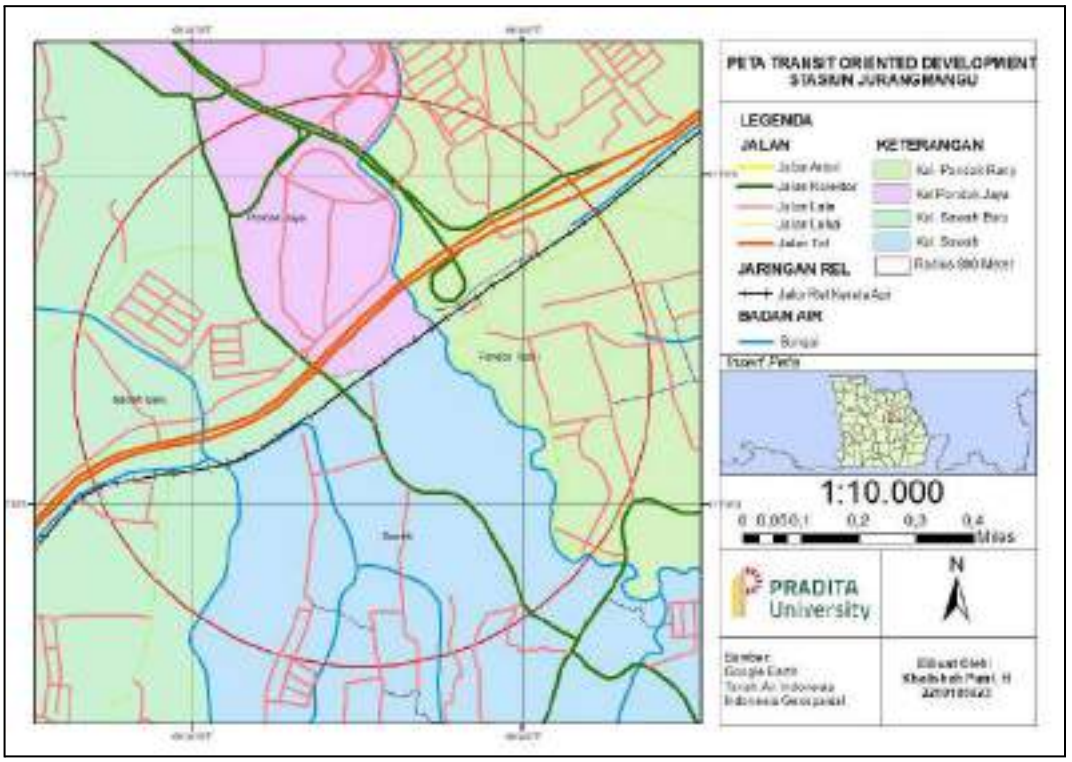
No	Sasaran	Komponen Teori	Isi Teori		Sumber	Aspek Penelitian
	Jurangmangu.			Peluang	2017 (CIPP)	• Mengidentifikasi peluang pengembangan kawasan TOD. • Mengidentifikasi permasalahan yang menghambat penerapan TOD. • Membandingkan kondisi kawasan dengan arahan kebijakan dan rencana tata ruang.
				Dinamik Area		
				Permasalahan		
			Input	Strategi perencanaan		• Menelaah kebijakan dan regulasi terkait TOD. • Menilai ketersediaan sarana dan prasarana pendukung TOD. • Menilai dukungan pemerintah dan stakeholder. • Menilai rencana pengembangan kawasan. • Menilai sumber daya yang mendukung implementasi TOD.
				Rencana Aksi		
				Penganturan Staff		
				Anggaran		
			Process	Monitor		• Mengukur tingkat penerapan 8 prinsip TOD ITDP. • Melakukan observasi lapangan. • Menganalisis kesesuaian kondisi eksisting dengan indikator TOD.
				Dokumen		

No	Sasaran	Komponen Teori	Isi Teori		Sumber	Aspek Penelitian
				Menilai		● Mengidentifikasi kendala dalam implementasi TOD. ● Mengevaluasi proses pengembangan kawasan yang sudah berjalan.
				Laporan tentang Implementasi		
			Product	Jangka Pendek		● Menghitung skor dan tingkat penerapan TOD. ● Menentukan kategori penerapan TOD kawasan. ● Mengidentifikasi aspek yang sudah sesuai dan belum sesuai. ● Menyusun rekomendasi perbaikan jangka pendek. ● Menyusun rekomendasi pengembangan jangka panjang.
				Jangka Panjang		

Sumber: Olahan Penulis, 2026

BAB III
METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Gambaran Umum Objek Penelitian



Sumber: Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 3.1

PETA TOD STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 M

Objek penelitian ini adalah kawasan Stasiun Jurangmangu yang terletak di Kelurahan Sawah, Kecamatan Ciputat, Kota Tangerang Selatan, Provinsi Banten. Stasiun ini berada pada koridor KRL *Commuter Line Green Line* dan melayani mobilitas harian masyarakat dari kawasan hunian, komersial, hingga perkantoran. Stasiun ini merupakan simpul transportasi kereta api kelas III/kecil yang telah dikembangkan sebagai kawasan berbasis *Transit Oriented Development* (TOD) melalui kolaborasi antara Kementerian Perhubungan, PT Kereta Api Indonesia (KAI), Pemerintah Kota Tangerang Selatan, dan pihak swasta seperti PT Jaya Real Property (JRP). Kawasan ini mencakup area komersial Bintaro Jaya Xchange (BXc) dan Jalan Cenderawasih dengan radius 800 meter dari stasiun sebagai batas

evaluasi, meliputi luas lahan sekitar 316, 47 hektar dalam kawasan ini dari stasiun didominasi oleh pusat komersial, area permukiman menengah, fasilitas publik lokal, serta jalan yang berfungsi menghubungkan pengguna menuju pintu masuk stasiun. Stasiun Jurangmangu memiliki dua akses utama yaitu, akses yang terhubung langsung dengan kawasan Bintaro Jaya Xchange (BXc) melalui jembatan penghubung, serta akses dari Jalan Cenderawasih yang melayani pergerakan masyarakat dari kawasan permukiman di sekitarnya.

Kawasan ini dipilih karena telah ditetapkan sebagai area TOD berdasarkan Peraturan Daerah Kota Tangerang Selatan Nomor 9 Tahun 2019 dan Peraturan Walikota Tangerang Selatan Nomor 118 Tahun 2022, namun demikian prinsip TOD seperti *walkability,* konektivitas, integrasi moda transportasi, ketersediaan jalur sepeda, kepadatan kawasan, pencampuran fungsi lahan, kekompakan tata ruang, serta peralihan penggunaan moda transportasi masih menunjukkan adanya perbedaan kualitas pada kedua sisi stasiun, keterbatasan fasilitas pejalan kaki, belum optimalnya penyediaan jalur sepeda, pemanfaatan lahan yang belum maksimal, serta tingginya aktivitas moda pengumpan, sehingga kondisi tersebut menjadi faktor yang menuntut dilakukannya evaluasi secara menyeluruh. Evaluasi dilakukan untuk mengidentifikasi kesenjangan antara kondisi eksisting dengan standar ITDP 2017, serta memberikan rekomendasi perbaikan agar kawasan ini dapat berfungsi sebagai simpul transportasi yang efisien dan berkelanjutan.

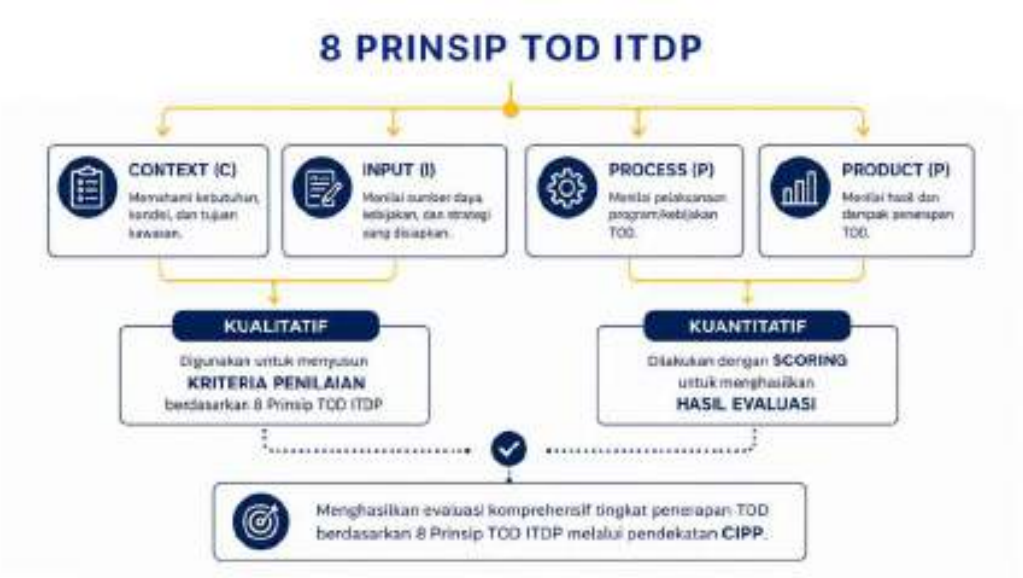
3.2 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode campuran *(mixed methods)* yang menggabungkan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Menurut Sugiyono (2023), metode campuran digunakan untuk memperoleh data yang lebih lengkap karena data kuantitatif memberi gambaran terukur, sedangkan data kualitatif memberikan pemahaman mendalam tentang fenomena.

Pendekatan kuantitatif deskriptif digunakan untuk menggambarkan kondisi fisik dan persepsi pengguna berdasarkan indikator *Transit Oriented Development* (TOD) ITDP 2017. Data dikumpulkan melalui observasi terstruktur, pengukuran lapangan, kemudian dianalisis secara statistik atau skoring indikator. Pendekatan kualitatif digunakan untuk memahami konteks dan pengalaman pengguna secara

lebih mendalam melalui wawancara, observasi langsung, dan dokumentasi. Hasil data kualitatif digunakan untuk memperjelas dan melengkapi temuan kuantitatif. Kedua jenis data tersebut kemudian dipadukan melalui triangulasi metode sehingga menghasilkan gambaran yang lebih komprehensif mengenai kondisi kawasan Stasiun Jurangmangu.

3.3 Metode Evaluasi



GAMBAR 3.2

INTEGRASI PENDEKATAN MIXED METHODS DENGAN MODEL EVALUASI CIPP DALAM PENELITIAN

Penelitian ini mengintegrasikan pendekatan *mixed methods* dengan model evaluasi CIPP. Tahap *Context* dan *Input* dianalisis menggunakan pendekatan kualitatif untuk mengidentifikasi kondisi kawasan, kebijakan, serta menyusun indikator evaluasi berdasarkan prinsip TOD ITDP (2017). Selanjutnya, tahap *Process* dilakukan melalui observasi lapangan dan proses skoring terhadap indikator TOD, sedangkan tahap *Product* digunakan untuk menginterpretasikan hasil evaluasi sehingga diperoleh tingkat penerapan TOD di kawasan Stasiun Jurangmangu. Integrasi kedua pendekatan tersebut menghasilkan evaluasi yang komprehensif sesuai dengan tujuan penelitian.

Model evaluasi CIPP *(Context, Input, Process, Product)* yang dikembangkan oleh Stufflebeam (2017) sebagai pendekatan komprehensif untuk menilai penerapan prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Stasiun Jurangmangu. Model CIPP memberikan kerangka sistematis yang menilai: (1) alasan dan kebutuhan evaluasi, (2) sumber daya dan rencana, (3) proses pelaksanaan, dan (4) hasil yang dicapai.

Pendekatan ini sesuai dengan kondisi kawasan Jurangmangu, yang memiliki riwayat pengembangan bertahap sejak 2013 dan melibatkan berbagai pemangku kepentingan seperti PT Jaya Real Property, PT KAI, Pemerintah Kota Tangerang Selatan, dan Kementerian Perhubungan. Model CIPP menilai empat komponen: *Context, Input, Process,* dan *Product*, dengan penjelasan sebagai berikut:

1. Evaluasi Konteks (C)

Evaluasi konteks bertujuan untuk memahami latar belakang, kebutuhan, dan urgensi penerapan konsep TOD di Stasiun Jurangmangu. Pada tahap ini peneliti mengidentifikasi:

- Kondisi kawasan sebelum adanya pengembangan TOD, kawasan Stasiun Jurangmangu sebelum 2013 didominasi permukiman, akses pejalan kaki yang kurang baik, konektivitas terbatas, dan ketergantungan pada kendaraan pribadi.
- Posisi Stasiun Jurangmangu sebagai simpul transportasi komuter wilayah Tangerang Selatan menuju Jakarta. Potensi penggunaannya meningkat seiring dengan pertumbuhan kawasan Bintaro dan keberadaan fasilitas besar seperti Bintaro Xchange Mall dan Universitas Pembangunan Jaya (UPJ).
- Masalah utama yang dihadapi, akses pejalan kaki yang kurang aman dan tidak terhubung dengan baik, ketidakmerataan kualitas ruang publik antara area stasiun dan komersial di sekelilingnya, keterbatasan integrasi moda.
- Relevansi TOD sebagai pendekatan pengembangan kawasan, dengan kebutuhan meningkatkan mobilitas, mengurangi ketergantungan kendaraan pribadi, dan memperbaiki kualitas ruang kota, konsep TOD menjadi dasar

evaluasi untuk melihat apakah kawasan Jurangmangu telah memenuhi prinsip-prinsip *walk, cycle, connect, transit, shift, densify,* dan *mix*

Luaran dari evaluasi konteks adalah pemahaman bahwa penerapan TOD di Jurangmangu diperlukan untuk meningkatkan *walk, cycle, connect, transit, shift, densify,* dan *mix* dan kualitas ruang publik sebagai respons terhadap kebutuhan masyarakat dan dinamika perkembangan kawasan Bintaro.

2. Evaluasi Input (I)

Dalam evaluasi input peneliti menilai kualitas perencanaan, kesiapan infrastruktur dan fasilitas, serta peran pemangku kepentingan dalam proses pengembangan kawasan Stasiun Jurangmangu. Evaluasi input dilakukan untuk memastikan bahwa rencana penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan ini dapat diimplementasikan secara realistis dan sesuai dengan kebutuhan pengembangan.

Pada dasarnya, evaluasi input menelaah apakah perencanaan yang telah disusun sejak tahun 2013 mulai dari pembangunan pedestrian, konektivitas, hingga integrasi moda telah memiliki dasar yang kuat dari sisi kebijakan, kewenangan aset, dan standar teknis. Evaluasi ini juga menilai apakah strategi yang disiapkan oleh berbagai pemangku kepentingan, seperti PT Jaya Real Property, PT KAI, Pemerintah Kota Tangerang Selatan, dan Kementerian Perhubungan telah mendukung kebutuhan perencanaan kawasan yang berorientasi transit.

Selain itu, evaluasi input mengidentifikasi kesesuaian antara standar teknis yang digunakan (ITDP TOD Standard. Permen ATR/BPN, RTRW/RDTR Kota Tangerang Selatan) dengan kondisi lapangan serta potensi implementasinya. Dengan demikian, input memberikan gambaran apakah evaluasi penerapan *transit oriented development* (TOD) di stasiun jurangmangu sudah sesuai dengan standar dan kebijakan yang sudah ditetapkan.

3. Evaluasi Proses (P)

Evaluasi proses dilakukan untuk menilai bagaimana penerapan TOD dilaksanakan dari tahun ke tahun serta bagaimana kondisi aktual di lapangan

berdasarkan komponen utama TOD. Pada bagian ini, evaluasi proses disajikan melalui dokumentasi perkembangan kawasan terhadap komponen fisik TOD.

Dokumentasi tahunan disusun untuk menggambarkan perkembangan kawasan secara kronologis berdasarkan aktivitas pembangunan yang dilakukan oleh berbagai pemangku kepentingan. Setiap tahun menunjukkan perubahan kondisi fisik yang berkaitan dengan jalur pedestrian, penataan stasiun, pembangunan tunnel, hingga penambahan fasilitas pendukung. Penyajian dokumentasi ini membantu mengidentifikasi pola perkembangan kawasan serta konsistensi pelaksanaan terhadap rencana awal.

4. Evaluasi *Product* (P)

Evaluasi Produk berfokus pada penilaian hasil akhir dari penerapan tiga prinsip TOD, yaitu *Walk, Cycle, Connect, Transit, Mix, Densify, Compact, dan Shift* di kawasan Stasiun Jurangmangu. Evaluasi ini bertujuan untuk menentukan sejauh mana tujuan pengembangan kawasan transit telah tercapai, dampak yang dihasilkan, serta keberlanjutan kawasan dalam mendukung mobilitas masyarakat. Pada evaluasi produk, peneliti mengidentifikasi dampak langsung dan tidak langsung dari penerapan TOD terhadap kualitas aksesibilitas, konektivitas, serta kemudahan perpindahan moda di Stasiun Jurangmangu.

Selain itu, evaluasi produk juga menilai bagaimana hasil pengembangan kawasan berkontribusi terhadap kualitas hidup masyarakat, seperti peningkatan kenyamanan berjalan kaki, perbaikan konektifitas menuju fasilitas penting (UPJ dan Bintaro Xchange), serta peningkatan kenyamanan dan keselamatan pengguna transit. Evaluasi ini memberikan gambaran menyeluruh mengenai manfaat akhir yang dirasakan pengguna dan bagaimana penerapan prinsip Walk, Connect, dan Transit mampu menciptakan kawasan yang lebih terintegrasi, nyaman, dan berkelanjutan.

3.4 Tahapan Penelitian

Penelitian ini dilakukan melalui tahapan sistematis untuk memastikan proses evaluasi TOD di Stasiun Jurangmangu yang komprehensif dan terstruktur. Tahapan tersebut meliputi.

1. Identifikasi Masalah

   Peneliti mengidentifikasi permasalahan kawasan terkait penerapan prinsip TOD, mencakup walkability, konektivitas, integrasi moda transportasi, serta kondisi akses dari dua pintu utama (BXc dan Jalan Cenderawasih). Hasil identifikasi digunakan untuk menentukan ruang lingkup penelitian dan indikator evaluasi.

2. Studi Pustaka

   Dilakukan kajian teori dan referensi terkait TOD, aksesibilitas pejalan kaki, konektivitas jalan, integrasi moda transportasi, dan standar ITDP. Studi ini menjadi landasan konseptual dan metodologis untuk merancang indikator evaluasi.

3. Pengumpulan Data Sekunder

   Data sekunder dikumpulkan dari peta jaringan jalan, tata guna lahan, dokumen perencanaan kota, standar ITDP, serta data kependudukan dan mobilitas. Data ini membantu memahami konteks spasial dan menjadi pembanding untuk analisis kondisi eksisting.

4. Pengumpulan Data Primer

   Observasi lapangan dilakukan untuk menilai kondisi fisik kawasan Stasiun Jurangmangu, termasuk trotoar, penyeberangan, jalur sirkulasi, hambatan, dan moda pengumpan. Data ini digunakan untuk mendapatkan gambaran langsung mengenai kualitas akses pejalan kaki, konektivitas antar ruang, dan integrasi moda transportasi di sekitar stasiun.

5. Analisis Data

   Data primer dan sekunder dianalisis secara kuantitatif menggunakan statistik deskriptif dan penilaian kondisi eksisting dibandingkan standar TOD ITDP. Analisis mencakup kualitas fasilitas, jaringan jalan, dan efektivitas jalur pergerakan pengguna.

6. Kesimpulan dan Saran

   Berdasarkan hasil analisis, peneliti menyusun kesimpulan mengenai tingkat penerapan TOD di Stasiun Jurangmangu dan memberikan rekomendasi untuk meningkatkan kualitas akses pejalan kaki, konektivitas, serta integrasi moda transportasi di kawasan stasiun.

3.5 Metode Pengumpulan Data

Data dalam penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung di lapangan melalui pengamatan dan interaksi dengan objek penelitian, sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh dari dokumentasi, instansi pemerintah, dan literatur yang relevan untuk mendukung analisis.

1. Data Primer

   Observasi lapangan dilakukan secara langsung untuk melihat dan mencatat kondisi eksisting kawasan dalam radius 800 meter dari Stasiun Jurangmangu, dengan fokus pada indikator fisik kawasan TOD seperti lebar dan kondisi trotoar pada jalur menuju stasiun, aksesibilitas pejalan kaki yang mencakup ketersediaan guiding block, ram, permukaan jalur, serta konektivitas antar segmen jalan, ketersediaan fasilitas pendukung seperti penyeberangan, halte, rambu, penerangan jalan, jalur sepeda, dan elemen streetscape lainnya, dan konektivitas jaringan jalan menuju stasiun. Observasi ini dilakukan untuk menilai sejauh mana kondisi eksisting mendukung penerapan prinsip-prinsip TOD di kawasan tersebut.

2. Data Sekunder

   Data sekunder diperoleh dari berbagai sumber resmi dan literatur untuk melengkapi data primer, meliputi peta dasar dan RDTR untuk mengetahui pola ruang dan peruntukan lahan, peta jaringan jalan untuk melihat struktur dan aksesibilitas kawasan, data kependudukan terkait jumlah dan kepadatan penduduk, serta dokumen teori dan standar TOD seperti ITDP (2017) dan ATR/BPN (2017), termasuk penelitian terdahulu dan referensi akademik lainnya. Seluruh data sekunder ini digunakan sebagai dasar pembanding, penguat teori, dan pendukung analisis dalam mengevaluasi penerapan TOD di Stasiun Jurangmangu.

3.5.1 Kebutuhan Data

TABEL 3.1

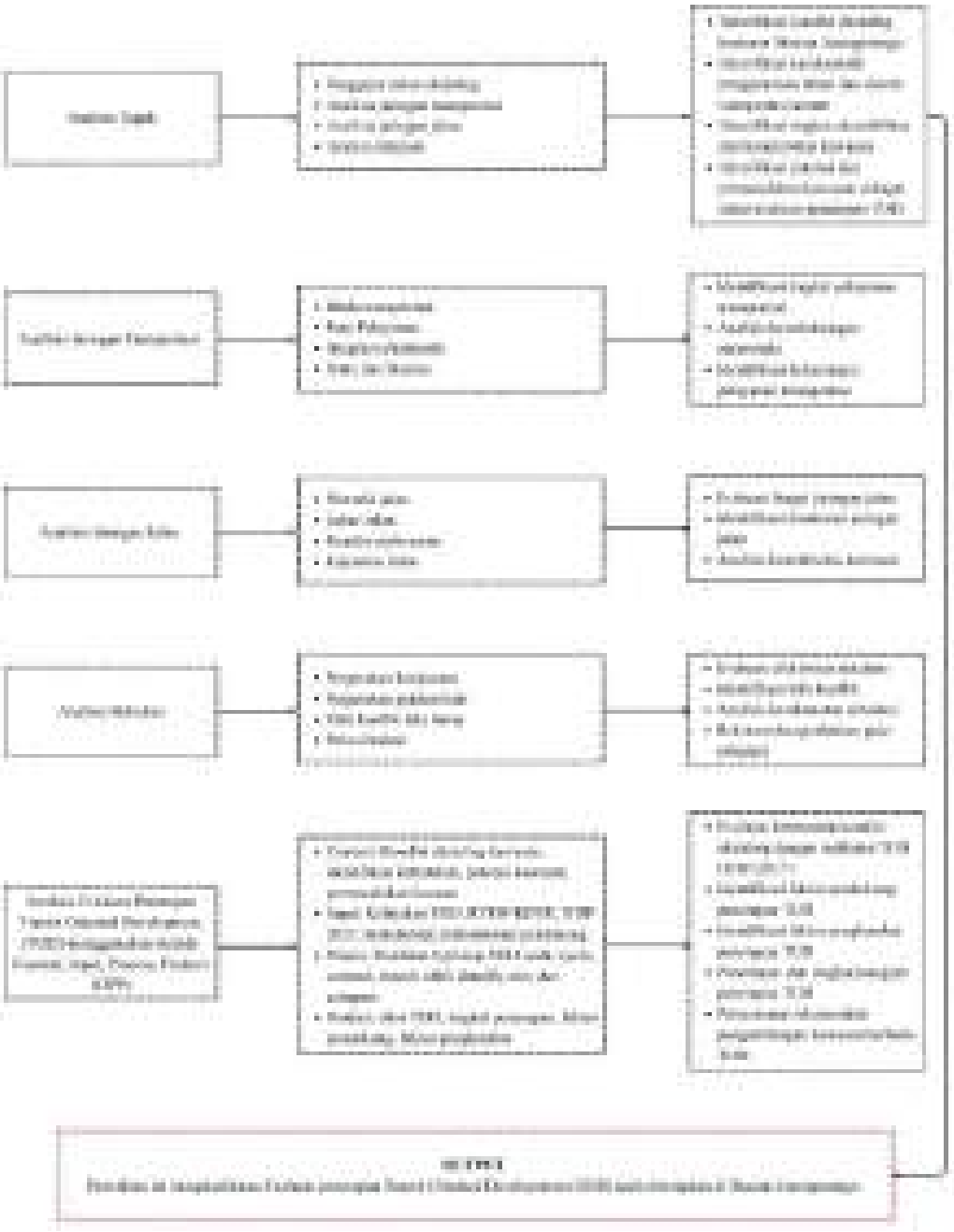
KEBUTUHAN DATA

NO	SASARAN PENELITIAN	KEBUTUHAN DATA	JENIS DATA	TEKNIK PENGUMPULAN DATA	SUMBER
1.	Mengidentifikasi kondisi kawasan Stasiun Jurangmangu	1. Kondisi Trotoar 2. Aksesibilitas pejalan kaki 3. Fasilitas pendukung 4. Peta RDTR 5. Peta jaringan jalan 6. Data jumlah penduduk & kepadatan 7. Penggunaan lahan 8. Data KDB, KLB, KDH dan GSB 9. Data topografi dan ketinggian wilayah 10. Deliniasi KSK TOD Jurangmangu	Sekunder Primer	1. Observasi 2. Studi Literatur 3. Dokumentasi	1. Observasi Lapangan 2. GISTARU Kota Tangerang Selatan 3. Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Daerah (Bappelitbangda) 4. Rencana Detail Tata Ruang 5. BPS Kota Tangerang Selatan
2.	Mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambat dalam penerapan TOD di kawasan Stasiun Jurangmangu	1. Konektivitas jaringan jalan 2. Fasilitas pendukung 3. Data trayek angkutan umum 4. Data feeder/shuttle bus 5. Data area drop-off dan pick-up 6. Data jalur sepeda 7. Data UMKM dan PKL sekitar stasiun 8. Dokumentasi perkembangan kawasan	Primer dan Sekunder	1. Observasi 2. Studi Literatur 3. Dokumetasi	1. Observasi Lapangan 2. Observasi Citra Satelit 3. Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan 4. Dinas Perindustrian dan Perdagangan 5. DSDABMBK Kota Tangerang Selatan
3.	Menganalisis penerapan konsep TOD di kawasan Stasiun	1. Kondisi evaluasi lapangan pedestrian, konektivitas	Primer & Sekunder	1. Obeservasi 2. Studi Literatur	1. Bappelitbangda Kota Tangerang Selatan

	Jurangmangu dengan area sekitarnya	dan fasilitas transit 2. Evaluasi kinerja TOD 3. Identifikasi gap dari ketidaksesuaian trotoar, konektivitas dan fasilitas transit sesuai standar 4. Masterplan TOD Jurangmangu 5. Data penumpang Stasiun Jurangmangu 6. Data integrasi moda transportasi		3. Dokumentasi	2. Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang 3. PT KAI Commuter 4. Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan
4.	Merumuskan hasil evaluasi dan rekomendasi tingkat penerapan TOD berdasarkan prinsip ITDP pada kawasan Stasiun Jurangmangu	1. 8 prinsip Transit Oriented Development berdasarkan ITDP 2. SK Penetapan TOD Jurangmangu 3. Dokumen perencanaan TOD 4. Data program dan pengembangan kawasan 5. Data anggaran pembangunan kawasan 6. Data Musrenbang dan proyek prioritas	Primer & sekunder	1. Oberservasi 2. Studi Literatur 3. Dokumentasi	1. Bappelitbangda Kota Tangerang Selatan 2. Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan 3. Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang 4. DSDABMBK Kota Tangerang Selatan 5. Disperkimta Kota Tangerang Selatan

Sumber: Olahan Penulis, 2026

3.6 Tahapan Analisis Data



Sumber: Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 3.3

BAGAN ALIR TAHAPAN ANALISIS

3.7 Metode Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan untuk menilai penerapan prinsip-prinsip TOD di kawasan Stasiun Jurangmangu, khususnya aspek *walkability*, konektivitas jaringan jalan, dan integrasi moda transportasi. Metode analisis dibagi menjadi beberapa tahap, yaitu:

1. **Analisis Deskriptif**

   Analisis deskriptif digunakan untuk menggambarkan kondisi eksisting kawasan secara menyeluruh berdasarkan hasil observasi lapangan dan dokumentasi. Analisis ini mencakup kondisi jalur pejalan kaki, jaringan jalan, jaringan transportasi, pola pergerakan, serta elemen-elemen ruang luar yang mempengaruhi aksesibilitas kawasan. Hasil analisis deskriptif menjadi dasar dalam memahami konteks kawasan dan memberikan gambaran awal mengenai permasalahan yang terdapat di lingkungan Stasiun Jurangmangu.

2. **Analisis Tapak**

   Analisis tapak *(site analysis)* merupakan langkah krusial dalam perencanaan wilayah dan kota serta arsitektur untuk memahami karakteristik, potensi, dan kendala yang ada pada suatu lahan.

3. **Analisis Jaringan Transportasi**

   Analisis jaringan transportasi dilakukan untuk mengidentifikasi moda transportasi yang melayani kawasan dan pola hubungan antar moda. Penilaian mencakup rute angkutan, titik pelayanan, akses menuju stasiun, serta kelancaran aktivitas naik-turun penumpang. Analisis ini bertujuan melihat sejauh mana jaringan transportasi eksisting mendukung aksesibilitas transportasi publik.

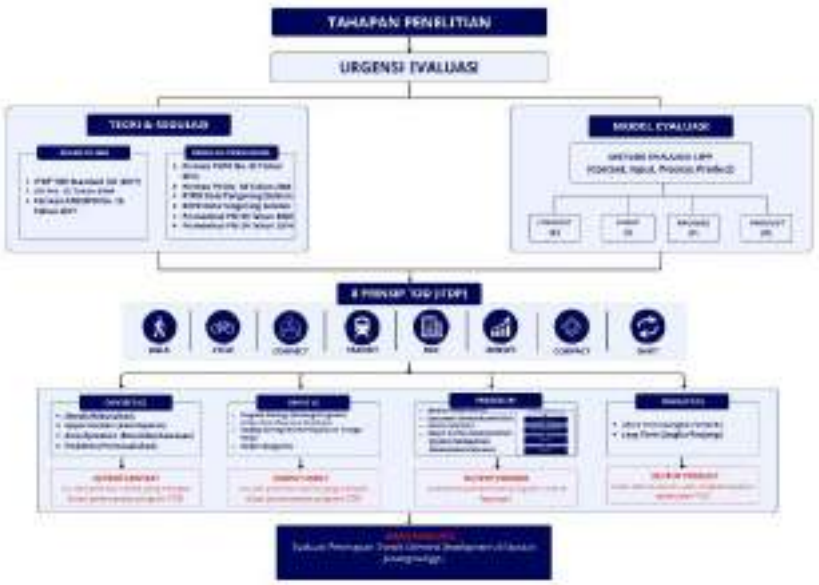
4. **Analisis Jaringan Jalan**

   Analisis jaringan jalan digunakan untuk memahami struktur, hirarki, dan fungsi jalan yang berperan dalam pergerakan menuju stasiun. Penilaian dilakukan terhadap kondisi fisik jalan, hubungan antar-ruas, kapasitas ruang gerak pejalan kaki maupun kendaraan, serta keberadaan hambatan yang mempengaruhi kualitas aksesibilitas kawasan

5. Analisis Sirkulasi

Analisis sirkulasi mengevaluasi pola pergerakan pejalan kaki dan kendaraan dalam kawasan, termasuk titik potensi konflik, kelancaran arus, keterhubungan antar ruang aktivitas, serta kenyamanan dan keselamatan sirkulasi secara keseluruhan. Analisis ini memberikan gambaran mengenai efektivitas pola pergerakan di kawasan Stasiun Jurangmangu.

6. Analisis Evaluasi Prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) berdasarkan *Context, Input, Proses, Product* (CIPP)



Sumber: Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 3.4
TAHAPAN PENELITIAN EVALUASI PENERAPAN TOD DI STASIUN JURANGMANGU

Analisis evaluasi prinsip Transit Oriented Development (TOD) dilakukan untuk menilai tingkat penerapan delapan prinsip TOD berdasarkan pedoman ITDP (2017), yang meliputi *Walk, Cycle, Connect, Transit, Mix, Densify, Compact*, dan *Shift.* yang mencakup penilaian terhadap kualitas fasilitas pejalan kaki, keterhubungan jaringan jalan dan kawasan, aksesibilitas serta integrasi moda transportasi, ketersediaan dan keamanan jalur sepeda, tingkat kepadatan kawasan di sekitar stasiun, keberagaman fungsi lahan, kekompakan tata ruang, serta kecenderungan peralihan penggunaan moda dari kendaraan pribadi ke transportasi umum.

BAB IV
GAMBARAN UMUM

4.1 Gambaran Wilayah Secara Makro

4.1.1 Letak Geografis Tangerang Selatan

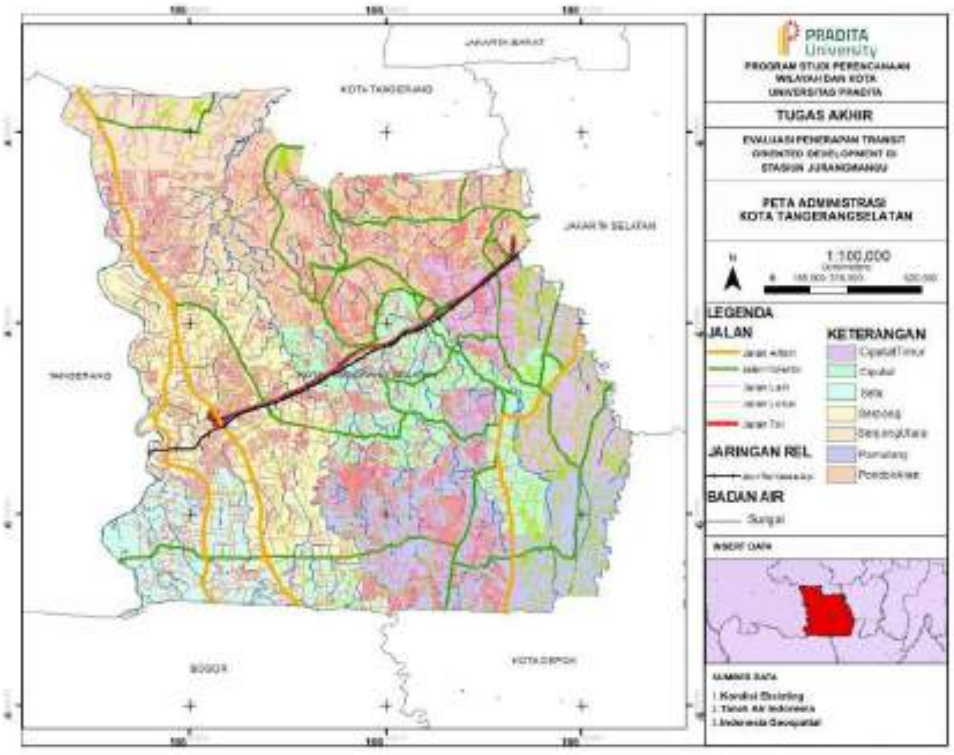
Kota Tangerang Selatan adalah sebuah kota yang terletak di Provinsi Banten, Indonesia. Kota ini terletak 90 km sebelah tenggara ibu kota Provinsi Banten, yaitu Kota Serang. Kota Tangerang Selatan memiliki luas 164,86 km2 Kota ini merupakan bagian dari kawasan metropolitan Jabodetabekjur dan terletak sekitar 24 km di sebelah barat daya dari pusat Kota Jakarta. Tangerang Selatan di ujung timur Provinsi Banten yang berbatasan dengan Provinsi Jawa Barat dan Provinsi DKI Jakarta, khususnya dengan Kota Depok dan Kabupaten Bogor untuk Provinsi Jawa Barat dan dengan Kota Jakarta Selatan untuk Provinsi DKI Jakarta. Tangerang Selatan berbatasan langsung dengan Kota Jakarta Selatan di Provinsi DKI Jakarta pada sisi timur. Selain itu, Tangerang Selatan juga menjadi daerah yang menghubungkan antara tiga provinsi sekaligus, yaitu Provinsi Banten, Provinsi Jawa Barat, dan Provinsi DKI Jakarta.

Wilayah Kota Tangerang Selatan terdiri dari 7 kecamatan dan 54 kelurahan. Berdasarkan data statistik, wilayah ini terbagi menjadi 746 Rukun Warga (RW) dan 3.913 Rukun Tetangga (RT).

Secara administratif, Kota Tangerang Selatan berbatasan dengan beberapa wilayah kabupaten/kota lainnya, yaitu:

a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kota Tangerang,
b. Sebelah Timur berbatasan dengan Provinsi DKI Jakarta (Jakarta Selatan)
c. Sebelah Selatan berbatasan dengan Provinsi Jawa Barat (Kabupaten Bogor)
d. Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Tangerang (Kelapa Dua)

Kota Tangerang Selatan ini terletak pada titik koordinat 106°38'-106°47' Bujur Timur dan 06°13'30"- 06°22'30" Lintang Selatan.



Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 4.1

PETA ADMINISTRASI TANGERANG SELATAN

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Tangerang Selatan Dalam Angka, wilayah ini memiliki luas keseluruhan sebesar 164,86 km². Luas tersebut terbagi ke dalam tujuh wilayah kecamatan dengan rincian sebagai berikut:

TABEL 4.1

LUAS WILAYAH KECAMATAN DI KOTA TANGERANG SELATAN 2025

No.	Kecamatan	Ibu Kota Wilayah	Luas Wilayah (km²)
1.	Setu	Kademangan	16,73
2.	Serpong	Serpong	28,44
3.	Pamulang	Pamulang Barat	28,65

4.	Ciputat	Sawah	21,03
5.	Ciputat Timur	Pondok Ranji	17,97
6.	Pondok Aren	Perigi Baru	29,78
7.	Serpong Utara	Pondok Jagung	22,26
Tangerang Selatan			**164,86**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2026 (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

4.1.2 Demografi

Peran Kota Tangerang Selatan sebagai salah satu kota penyangga di kawasan metropolitan Jabodetabek menjadikan kota ini sebagai daerah tujuan bagi penduduk dari wilayah sekitarnya maupun dari luar daerah. Perkembangan pesat pada sektor permukiman, pendidikan, serta kegiatan ekonomi menjadikan Kota Tangerang Selatan memiliki daya tarik tersendiri bagi masyarakat untuk menetap dan beraktivitas. Dinamika perkembangan tersebut perlu diantisipasi melalui penyediaan pelayanan publik (*public service*) yang memadai, merata, dan berkelanjutan bagi seluruh masyarakat.

4.1.2.1 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Kota Tangerang Selatan

Berdasarkan publikasi Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2026 yang diterbitkan oleh Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk Kota Tangerang Selatan tercatat sebesar 1.474.311 jiwa, dengan laju pertumbuhan penduduk rata-rata sebesar 0,73% per tahun pada periode 2020 - 2025. Hal ini menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk di Kota Tangerang Selatan cenderung stabil, namun tetap memberikan tekanan terhadap kebutuhan ruang dan pelayanan perkotaan.

TABEL 4.2

JUMLAH PENDUDUK DAN LAJU PERTUMBUHAN KECAMATAN KOTA TANGERANG SELATAN 2025

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020-2025 (%)
1.	Setu	96.980	1, 02
2.	Serpong	172.931	1, 06
3.	Pamulang	339.054	0, 69
4.	Ciputat	233.528	0, 76
5.	Ciputat Timur	175.673	0, 50
6.	Pondok Aren	310.955	0, 68
7.	Serpong Utara	145.190	0, 60
Tangerang Selatan		**1.474.311**	**0, 73**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2026, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Dengan luas wilayah Kota Tangerang Selatan sebesar 164,86 km², kota ini memiliki kepadatan penduduk sebesar ±8.943 jiwa/km². Kepadatan penduduk di Kota Tangerang Selatan menunjukkan variasi antar kecamatan, dimana kepadatan tertinggi umumnya berada pada kecamatan dengan perkembangan permukiman dan aktivitas perkotaan yang pesat, seperti Kecamatan Ciputat dan Kecamatan Pondok Aren. Sementara itu, kepadatan penduduk terendah berada pada kecamatan yang masih memiliki ketersediaan lahan relatif lebih luas dan tingkat pembangunan yang belum sepadat wilayah lainnya.

TABEL 4.3

JUMLAH PENDUDUK DAN LAJU PERTUMBUHAN KECAMATAN KOTA TANGERANG SELATAN 2024

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020-2024 (%)
1.	Setu	93,63	1, 05
2.	Serpong	166,72	1, 04
3.	Pamulang	329.51	1,02
4.	Ciputat	226,31	1,01
5.	Ciputat Timur	171,25	0, 74
6.	Pondok Aren	301,00	1, 21
7.	Serpong Utara	141,00	1, 28
Tangerang Selatan		**1.429,53**	**1, 05**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2025, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan

Berdasarkan Tabel 4.3, jumlah penduduk Kota Tangerang Selatan pada tahun 2024 tercatat sebesar 1.429,53 ribu jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk rata-rata sebesar 1,05% per tahun pada periode 2020-2024. Kecamatan Ciputat memiliki jumlah penduduk sebesar 226,31 ribu jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,01%. Jumlah penduduk yang relatif besar tersebut menunjukkan bahwa Kecamatan Ciputat merupakan salah satu kawasan dengan tingkat aktivitas perkotaan yang cukup tinggi di Kota Tangerang Selatan. Kondisi ini turut memengaruhi kebutuhan akan penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi yang memadai untuk mendukung mobilitas masyarakat.

TABEL 4.4

JUMLAH PENDUDUK DAN LAJU PERTUMBUHAN KECAMATAN KOTA TANGERANG SELATAN 2023

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020-2023 (%)
1.	Setu	91,513	3, 45
2.	Serpong	163,451	2, 99
3.	Pamulang	324,059	1, 98
4.	Ciputat	222,186	2, 30
5.	Ciputat Timur	169,555	0, 97
6.	Pondok Aren	295,812	1, 74
7.	Serpong Utara	138,209	1, 68
Tangerang Selatan		**1.404,785**	**2, 04**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2024, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan

Berdasarkan Tabel 4.4, jumlah penduduk Kota Tangerang Selatan pada tahun 2023 tercatat sebesar 1.404.785 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk rata-rata sebesar 2,04% per tahun pada periode 2020-2024. Kecamatan Ciputat memiliki jumlah penduduk sebesar 222.186 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 2,30%. Jumlah penduduk tersebut menunjukkan bahwa Kecamatan Ciputat merupakan salah satu kecamatan dengan tingkat aktivitas penduduk yang cukup tinggi di Kota Tangerang Selatan. Kondisi ini mencerminkan adanya kebutuhan yang terus meningkat terhadap penyediaan sarana, prasarana, dan pelayanan perkotaan guna mendukung aktivitas masyarakat.

TABEL 4.5

JUMLAH PENDUDUK DAN LAJU PERTUMBUHAN KECAMATAN KOTA TANGERANG SELATAN 2022

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020-2022 (%)
1.	Setu	88,676	2, 69
2.	Serpong	159,281	1, 50
3.	Pamulang	311,189	0, 96
4.	Ciputat	213,275	1, 13
5.	Ciputat Timur	173,110	0, 33
6.	Pondok Aren	296,659	0, 33
7.	Serpong Utara	136,276	0, 89
Tangerang Selatan		**1.378,466**	**0, 94**

Sumber: Kota Tangerang Selatan Dalam Angka, 2023 BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Berdasarkan Tabel 4.5, jumlah penduduk Kecamatan Ciputat pada tahun 2022 tercatat sebesar 213.275 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,13%. Jumlah tersebut menunjukkan bahwa Kecamatan Ciputat merupakan salah satu kecamatan dengan jumlah penduduk yang cukup besar di Kota Tangerang Selatan, sehingga memiliki tingkat aktivitas masyarakat yang relatif tinggi.

TABEL 4.6

JUMLAH PENDUDUK DAN LAJU PERTUMBUHAN KECAMATAN KOTA TANGERANG SELATAN 2021

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020-2021 (%)
1.	Setu	86,357	2, 35
2.	Serpong	156,922	1, 17
3.	Pamulang	308,219	0, 63
4.	Ciputat	210,887	0, 80
5.	Ciputat Timur	172,542	0, 00

6.	Pondok Aren	295,687	0, 00
7.	Serpong Utara	135,074	0, 56
Tangerang Selatan		**1.365,688**	**0, 47**

Sumber: Kota Tangerang Selatan Dalam Angka, 2022 BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Berdasarkan Tabel 4.6, jumlah penduduk Kecamatan Ciputat pada tahun 2021 tercatat sebesar 210.887 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk sebesar 0,80%. Jumlah tersebut menunjukkan bahwa Kecamatan Ciputat merupakan salah satu kecamatan dengan jumlah penduduk yang relatif besar di Kota Tangerang Selatan.

4.1.2.2 Persentase Penduduk dan Kepadatan Penduduk Tangerang Selatan 2021-2026

TABEL 4.7

PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2025

No.	Kecamatan	Presentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km²
1.	Setu	6,58	5.797
2.	Serpong	11,73	6.079
3.	Pamulang	23,00	11.834
4.	Ciputat	15,84	11.105
5.	Ciputat Timur	11,92	9.776
6.	Pondok Aren	21,09	10.442
7.	Serpong Utara	9,85	6.522
Tangerang Selatan		**100,00**	**8.943**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2026, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Data menunjukkan bahwa Kecamatan Pamulang merupakan wilayah dengan kepadatan penduduk tertinggi di Kota Tangerang Selatan, yaitu mencapai 11.834 jiwa per km², sekaligus menjadi wilayah dengan persentase penduduk terbesar (23,00%). Sebaliknya, Kecamatan Setu

memiliki kepadatan penduduk terendah dengan angka 5.797 jiwa per km² dan kontribusi penduduk sebesar 6,58%.

TABEL 4.8

PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2024

No.	Kecamatan	Presentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km²
1.	Setu	6,55	5.586
2.	Serpong	11,66	5.897
3.	Pamulang	23,06	11.486
4.	Ciputat	15,83	10.720
5.	Ciputat Timur	11,98	9.615
6.	Pondok Aren	21,06	10.100
7.	Serpong Utara	9,86	6.306
Tangerang Selatan		**100,00**	**8.672**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2025, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Berdasarkan Tabel 4.8, Kecamatan Pamulang memiliki persentase penduduk terbesar di Kota Tangerang Selatan, yaitu 23,06%, serta kepadatan penduduk tertinggi sebesar 11.486 jiwa per km². Sebaliknya, Kecamatan Setu memiliki persentase penduduk dan kepadatan penduduk terendah, masing-masing sebesar 6,55% dan 5.586 jiwa per km². Sementara itu, Kecamatan Ciputat memiliki persentase penduduk sebesar 15,83% dengan kepadatan penduduk mencapai 10.720 jiwa per km².

TABEL 4.9

PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2023

No.	Kecamatan	Presentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km²
1.	Setu	6,51	5.460
2.	Serpong	11,64	5.782
3.	Pamulang	23,07	11.276
4.	Ciputat	15,82	10.525

5.	Ciputat Timur	12,07	9.520
6.	Pondok Aren	21,06	9.927
7.	Serpong Utara	9,84	6.181
Tangerang Selatan		**100,00**	**8.522**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2024, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Berdasarkan Tabel 4.9, Kecamatan Pamulang memiliki persentase penduduk terbesar di Kota Tangerang Selatan, yaitu 23,07%, serta kepadatan penduduk tertinggi sebesar 11.276 jiwa per km². Sebaliknya, Kecamatan Setu memiliki persentase penduduk dan kepadatan penduduk terendah, masing-masing sebesar 6,51% dan 5.460 jiwa per km². Adapun Kecamatan Ciputat memiliki persentase penduduk sebesar 15,82% dengan kepadatan penduduk mencapai 10.525 jiwa per km².

TABEL 4.10

PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2022

No.	Kecamatan	Presentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km²
1.	Setu	6,43	5.291
2.	Serpong	11,55	5.634
3.	Pamulang	22,58	10.828
4.	Ciputat	15,47	10.103
5.	Ciputat Timur	12,56	9.720
6.	Pondok Aren	21,52	9.955
7.	Serpong Utara	9,89	6.095
Tangerang Selatan		**100,00**	**8.362**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2023, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Berdasarkan Tabel 4.10, Kecamatan Pamulang memiliki persentase penduduk terbesar di Kota Tangerang Selatan, yaitu 22,58%, serta kepadatan penduduk tertinggi sebesar 10.828 jiwa per km². Sebaliknya,

Kecamatan Setu memiliki persentase penduduk dan kepadatan penduduk terendah, masing-masing sebesar 6,43% dan 5.291 jiwa per km². Adapun Kecamatan Ciputat memiliki persentase penduduk sebesar 15,47% dengan kepadatan penduduk mencapai 10.103 jiwa per km².

TABEL 4.11

PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2021

No.	Kecamatan	Presentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km²
1.	Setu	6,32	5.153
2.	Serpong	11,5	5.551
3.	Pamulang	22,57	10.724
4.	Ciputat	15,44	9,990
5.	Ciputat Timur	12,63	9.688
6.	Pondok Aren	21,65	9.922
7.	Serpong Utara	9,89	6.041
Tangerang Selatan		**100,00**	**8.284**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2022, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Berdasarkan Tabel 4.11, Kecamatan Pamulang memiliki persentase penduduk terbesar di Kota Tangerang Selatan, yaitu 22,57%, serta kepadatan penduduk tertinggi sebesar 10.724 jiwa per km². Sebaliknya, Kecamatan Setu memiliki persentase penduduk dan kepadatan penduduk terendah, masing-masing sebesar 6,32% dan 5.153 jiwa per km². Adapun Kecamatan Ciputat memiliki persentase penduduk sebesar 15,44% dengan kepadatan penduduk mencapai 9.990 jiwa per km².

4.1.2.3 Jumlah Penduduk Menurut Umur Kelompok Penduduk Tangerang Selatan 2021-2025

TABEL 4.12

JUMLAH PENDUDUK MENURUT KELOMPOK UMUR 2021-2025

Usia	Jenis Kelamin	Tahun				
		2021	2022	2023	2024	2025
0-14	Laki-Laki	167.158	166.126	165.383	163.346	164.731
	Perempuan	158.379	157.579	157.068	152.868	154.075
15-64	Laki-Laki	479.230	483.050	487.207	499.378	164.731
	Perempuan	484.783	488.028	493.600	510.559	154.075
65+	Laki-Laki	31.771	34.298	36.907	38.030	508.597
	Perempuan	33.029	35.607	38.301	40.604	520.868
Jumlah	**Laki-Laki**	**678.159**	**683.474**	**689.497**	**700.754**	**39.081**
	Perempuan	**676.191**	**682.214**	**688.969**	**704.031**	**42.177**

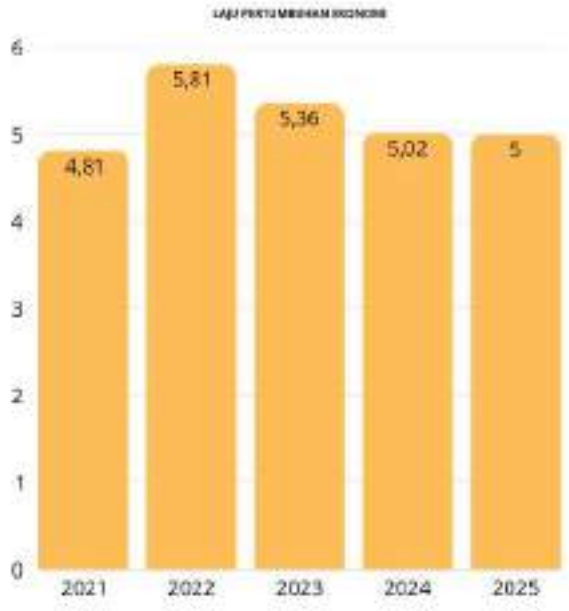
Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Berdasarkan Tabel 4.12, kelompok umur 15-64 tahun mendominasi struktur penduduk Kota Tangerang Selatan selama periode 2021-2025. Jumlah penduduk pada kelompok usia produktif tersebut tercatat jauh lebih tinggi dibandingkan kelompok usia 0-14 tahun maupun 65 tahun ke atas, baik pada penduduk laki-laki maupun perempuan. Kondisi ini menunjukkan bahwa Kota Tangerang Selatan memiliki proporsi penduduk usia kerja yang cukup besar sehingga berpotensi mendukung aktivitas ekonomi dan mobilitas perkotaan.

Sementara itu, kelompok umur 0-14 tahun menempati urutan kedua dengan jumlah penduduk yang relatif stabil dari tahun ke tahun. Adapun kelompok umur 65 tahun ke atas memiliki jumlah penduduk paling sedikit, meskipun menunjukkan kecenderungan meningkat selama periode pengamatan. Struktur penduduk yang didominasi oleh usia produktif tersebut mencerminkan tingginya kebutuhan terhadap sarana dan

prasarana perkotaan, termasuk sistem transportasi yang mampu mendukung mobilitas masyarakat secara efektif.

4.1.3 Ekonomi Tangerang Selatan



Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2026, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

GAMBAR 4.2

DIAGRAM LAJU PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA TANGERANG SELATAN 2021-2025

Laju pertumbuhan ekonomi merupakan indikator yang digunakan untuk menggambarkan perkembangan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) suatu wilayah dari tahun ke tahun dalam bentuk persentase. Berdasarkan

Gambar 4.2 laju pertumbuhan ekonomi Kota Tangerang Selatan selama periode 2021-2025 menunjukkan tren yang relatif stabil. Pertumbuhan ekonomi tertinggi terjadi pada tahun 2022 sebesar 5,81%, kemudian mengalami penurunan secara bertahap hingga mencapai 5,00% pada tahun 2025. Meskipun demikian, pertumbuhan ekonomi Kota Tangerang Selatan tetap berada pada kisaran 5%, yang menunjukkan kondisi perekonomian daerah yang masih berkembang secara positif.



Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2026, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

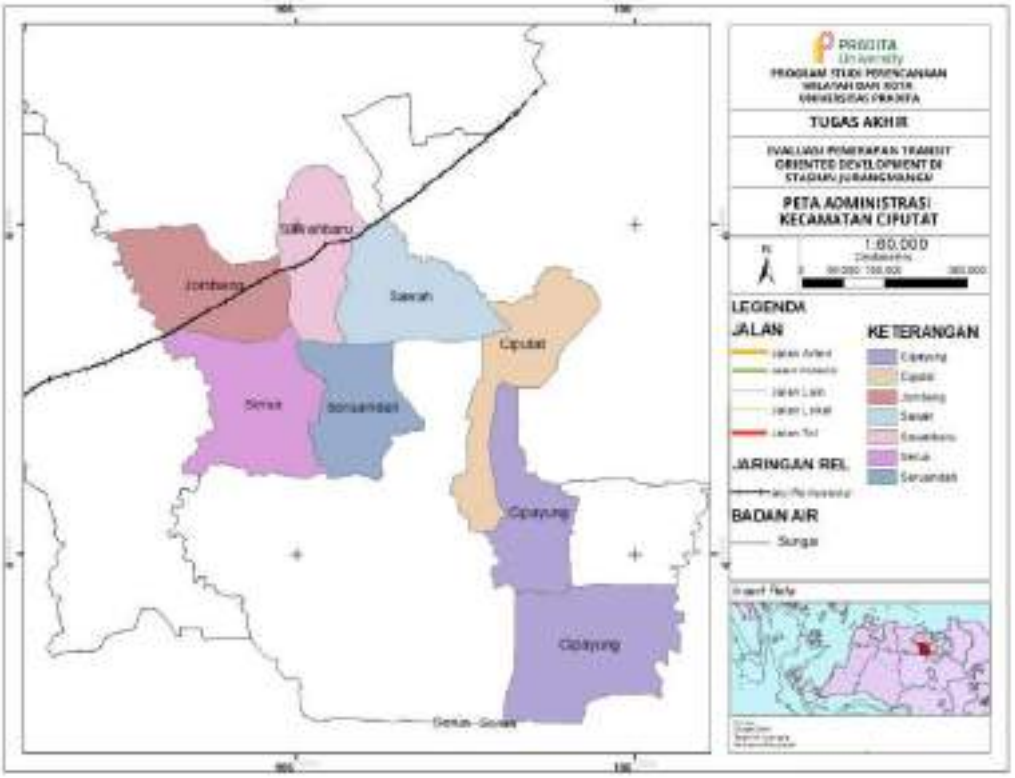
GAMBAR 4.3

DIAGRAM LAPANGAN USAHA PENYUMBANG TERBESAR PDRB KOTA TANGERANG SELATAN 2025

Sektor *Real Estate* menjadi penyumbang terbesar PDRB Kota Tangerang Selatan pada tahun 2025 dengan kontribusi sebesar 17,02%. Selain itu, sektor Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor menyumbang 16,78%, sedangkan sektor Konstruksi sebesar 16,24%. Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas properti, perdagangan, dan konstruksi merupakan sektor yang berperan penting dalam perekonomian Kota Tangerang Selatan.

4.2 Gambaran Wilayah Secara Mezzo

4.2.1 Letak Geografis Kecamatan Ciputat



Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 4.4

PETA ADMINISTRASI KECAMATAN CIPUTAT

Kecamatan Ciputat adalah kecamatan di Kota Tangerang Selatan, Provinsi Banten, Indonesia. Sebelum pendirian Kota Tangerang Selatan, Ciputat merupakan kecamatan dari Kabupaten Tangerang. Kecamatan Ciputat terletak di bagian tengah Kota Tangerang Selatan, luas Kecamatan 21.03 km². Kecamatan Ciputat berbatasan dengan:

a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Pondok Aren
b. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Ciputat Timur dan Kecamatan Pamulang
c. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Pamulang
d. Sebelah Barat Berbatasan dengan Kecamatan Serpong

4.2.2 Demografi

Peran Kecamatan Ciputat sebagai salah satu wilayah inti dan gerbang penghubung utama di Kota Tangerang Selatan terhadap kawasan metropolitan Jabodetabek menjadikan kecamatan ini sebagai daerah tujuan utama bagi pergerakan penduduk, baik untuk menetap maupun beraktivitas. Sebagai salah satu kawasan tertua yang tumbuh pesat, Kecamatan Ciputat memiliki daya tarik spasial dan ekonomi yang sangat tinggi, didorong oleh dominasi sektor perdagangan dan jasa, fasilitas pendidikan skala regional, serta aksesibilitas transportasi massal yang intensif.

Berdasarkan publikasi statistik sektoral wilayah, Kecamatan Ciputat secara konsisten menduduki posisi sebagai salah satu kecamatan dengan tingkat kepadatan penduduk tertinggi di Kota Tangerang Selatan. Dengan pertumbuhan penumpukan aktivitas yang berpusat pada koridor jalan utama dan simpul transit, dinamika demografi di Ciputat tidak hanya menunjukkan tren stabilitas pertumbuhan organik, melainkan mencerminkan tekanan visual (*urban pressure*) yang nyata terhadap konversi lahan, daya dukung lingkungan, serta kebutuhan ruang dan infrastruktur pelayanan perkotaan yang semakin kompleks.

4.2.2.1 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Kecamatan Ciputat

TABEL 4.13

JUMLAH PENDUDUK KECAMATAN CIPUTAT 2024

No.	Kelurahan	Penduduk		
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1.	Sarua	21.710	21.898	43.608
2.	Jombang	23.197	23.069	46.266
3.	Sawah Baru	15.507	15.567	31.074
4.	Sarua Indah	11.528	11.503	23.031
5.	Sawah	17.238	17.200	34.438

6.	Ciputat	12.908	12.817	25.725
7.	Cipayung	13.766	13.865	27.631
Kecamatan Ciputat		**115.854**	**115.919**	**231.773**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2025, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Berdasarkan tabel tersebut, jumlah penduduk Kecamatan Ciputat pada tahun 2024 mencapai 231.773 jiwa, terdiri atas 115.854 laki-laki dan 115.919 perempuan. Kelurahan Jombang memiliki jumlah penduduk terbesar, yaitu 46.266 jiwa, sedangkan Kelurahan Sarua Indah memiliki jumlah penduduk terkecil, yaitu 23.031 jiwa. Hal ini menunjukkan adanya variasi persebaran penduduk antar kelurahan di Kecamatan Ciputat.

TABEL 4.14

JUMLAH PENDUDUK KECAMATAN CIPUTAT 2023

No.	Kelurahan	Penduduk		
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1.	Sarua	20.927	21.030	41.957
2.	Jombang	22.111	21.933	44.044
3.	Sawah Baru	14.842	14.915	29.757
4.	Sarua Indah	10.845	10.878	21.723
5.	Sawah	16.446	16.373	32.822
6.	Ciputat	12.614	12.555	25.169
7.	Cipayung	13.344	13.370	26.714
Kecamatan Ciputat		**111.129**	**111.057**	**222.186**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2024, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Berdasarkan Tabel 4.14, jumlah penduduk Kecamatan Ciputat pada tahun 2023 mencapai 222.186 jiwa, terdiri atas 111.129 laki-laki dan 111.057 perempuan. Kelurahan Jombang merupakan kelurahan dengan jumlah penduduk terbesar, yaitu

44.044 jiwa, sedangkan Kelurahan Sarua Indah memiliki jumlah penduduk terkecil, yaitu 21.723 jiwa. Hal ini menunjukkan adanya perbedaan persebaran penduduk antar kelurahan di Kecamatan Ciputat.

TABEL 4.15

JUMLAH PENDUDUK KECAMATAN CIPUTAT 2022

No.	Kelurahan	Penduduk		
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1.	Sarua	20.451	20.484	40.935
2.	Jombang	21.587	21.327	42.914
3.	Sawah Baru	14.440	14.472	28.912
4.	Sarua Indah	10.445	10.564	21.009
5.	Sawah	16.142	16.037	32.179
6.	Ciputat	12.508	12.428	24.936
7.	Cipayung	13.135	13.161	26.296
Kecamatan Ciputat		**108.708**	**108.473**	**217.181**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2023, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Berdasarkan Tabel 4.15 jumlah penduduk Kecamatan Ciputat pada tahun 2022 mencapai 222.186 jiwa, terdiri atas 111.129 laki-laki dan 111.057 perempuan. Kelurahan Jombang merupakan kelurahan dengan jumlah penduduk terbesar, yaitu 44.044 jiwa, sedangkan Kelurahan Sarua Indah memiliki jumlah penduduk terkecil, yaitu 21.723 jiwa. Hal ini menunjukkan adanya perbedaan persebaran penduduk antar kelurahan di Kecamatan Ciputat.

TABEL 4.16

JUMLAH PENDUDUK KECAMATAN CIPUTAT 2021

No.	Kelurahan	Penduduk

		Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1.	Sarua	20.451	20.484	40.935
2.	Jombang	21.587	21.327	42.914
3.	Sawah Baru	14.440	14.472	28.912
4.	Sarua Indah	10.445	10.564	21.009
5.	Sawah	16.142	16.037	32.179
6.	Ciputat	12.508	12.428	24.936
7.	Cipayung	13.135	13.161	26.296
Kecamatan Ciputat		**108.708**	**108.473**	**217.181**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2022, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Berdasarkan Tabel 4.16 jumlah penduduk Kecamatan Ciputat pada tahun 2021 mencapai 222.186 jiwa, terdiri atas 111.129 laki-laki dan 111.057 perempuan. Kelurahan Jombang merupakan kelurahan dengan jumlah penduduk terbesar, yaitu 44.044 jiwa, sedangkan Kelurahan Sarua Indah memiliki jumlah penduduk terkecil, yaitu 21.723 jiwa. Hal ini menunjukkan adanya perbedaan persebaran penduduk antar kelurahan di Kecamatan Ciputat.

4.2.2.2 Persentase Penduduk dan Kepadatan Penduduk Kecamatan Ciputat

TABEL 4.17

PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2024

No.	Kecamatan	Presentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km²
1.	Sarua	18,81	11.501
2.	Jombang	19,96	12.961
3.	Sawah Baru	13,40	10.422
4.	Sarua Indah	9,94	11.290
5.	Sawah	14,85	13.195

6.	Ciputat	11,10	14.040
7.	Cipayung	11,92	11.097
Kecamatan Ciputat		**100,00**	**11.997**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2025, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

TABEL 4.18

PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2023

No.	Kecamatan	Presentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km²
1.	Sarua	18,88	100,81
2.	Jombang	19,82	100,47
3.	Sawah Baru	13,39	99,51
4.	Sarua Indah	9,78	10.525
5.	Sawah	14,77	12,575
6.	Ciputat	11,33	13,754
7.	Cipayung	12,02	10,729
Kecamatan Ciputat		**100,00**	**11,506**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2024, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

TABEL 4.19

PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2022

No.	Kecamatan	Presentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km²
1.	Sarua	19	11,124
2.	Jombang	20	12,439
3.	Sawah Baru	13	10.522
4.	Sarua Indah	10	10.885
5.	Sawah	15	12,923
6.	Ciputat	11	14,498
7.	Cipayung	12	11,095

Kecamatan Ciputat	**100**	**11,816**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2023, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

TABEL 4.20

PERSENTASE PENDUDUK DAN KEPADATAN PENDUDUK PER KM² 2021

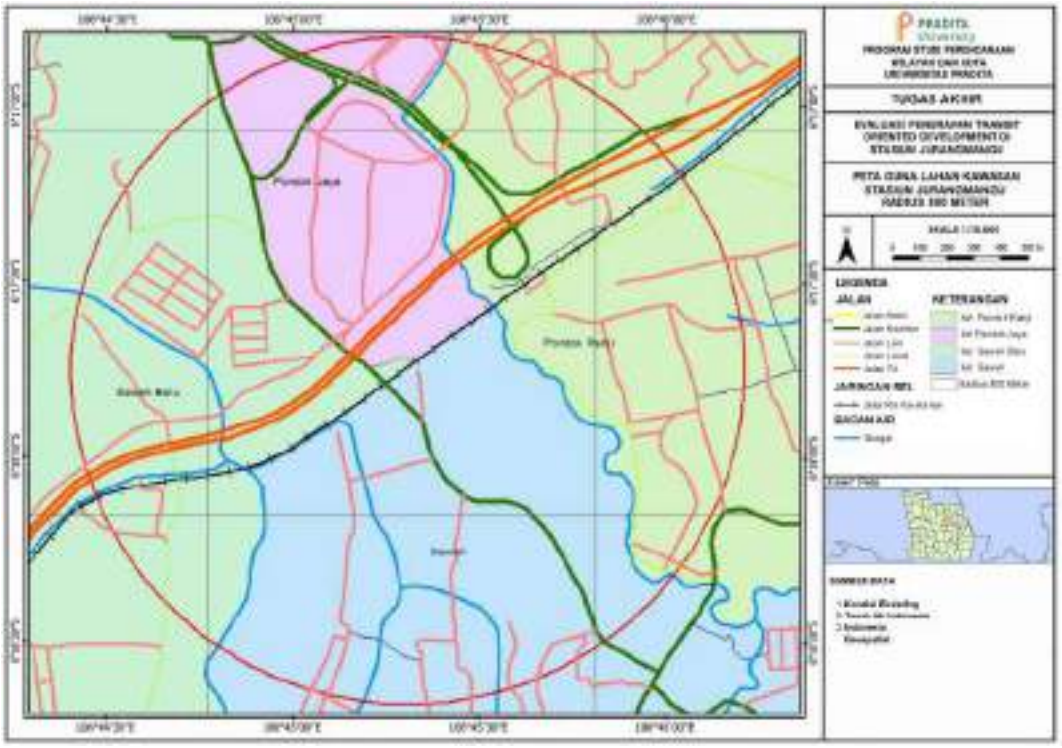
No.	Kecamatan	Presentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km²
1.	Sarua	19	11,124
2.	Jombang	20	12,439
3.	Sawah Baru	13	10.522
4.	Sarua Indah	10	10.885
5.	Sawah	15	12,923
6.	Ciputat	11	14,498
7.	Cipayung	12	11,095
Kecamatan Ciputat		**100**	**11.816**

Sumber: Kota Tangerang Selatan dalam Angka 2022, BPS (Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan)

Berdasarkan data tahun 2021-2024, persebaran penduduk di Kecamatan Ciputat cenderung menunjukkan pola yang relatif stabil. Kelurahan Jombang secara konsisten memiliki persentase penduduk terbesar, sedangkan Kelurahan Sarua Indah memiliki persentase penduduk terkecil. Dari sisi kepadatan penduduk, Kelurahan Ciputat merupakan wilayah dengan tingkat kepadatan tertinggi pada setiap tahun pengamatan. Kondisi tersebut menunjukkan adanya konsentrasi penduduk pada beberapa kelurahan tertentu yang berperan sebagai pusat aktivitas permukiman dan perkotaan di Kecamatan Ciputat.

4.3 Gambaran Wilayah Secara Mikro

4.3.1 Letak Geografis TOD Stasiun Jurangmangu



Sumber: Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 4.5

PETA TOD STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 M

Pada skala mezo, batas wilayah penelitian ditentukan berdasarkan radius 800 meter dari titik Stasiun Jurangmangu sebagai pusat transit. Radius ini digunakan sebagai batas kajian kawasan TOD karena masih berada dalam jangkauan ideal pejalan kaki. Dalam radius tersebut, pola penggunaan lahan didominasi oleh:

- Permukiman kepadatan sedang
- Fasilitas pendidikan
- Perdagangan skala lingkungan
- Fasilitas pelayanan umum

Struktur jaringan jalan di kawasan ini terdiri dari jalan kolektor dan jalan lingkungan yang menghubungkan permukiman dengan stasiun. Namun, kualitas jalur pejalan kaki dan integrasi antar fungsi kawasan masih menunjukkan variasi.

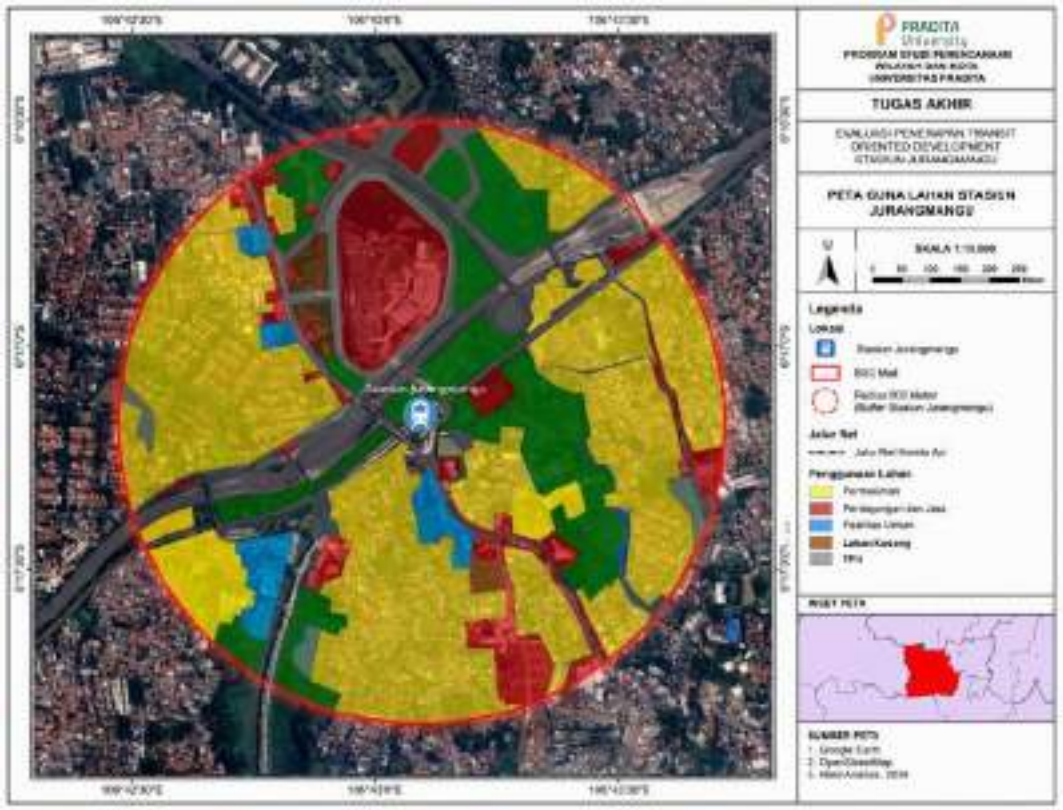
Secara spasial, kawasan belum sepenuhnya menunjukkan karakter mixed-use yang kuat, sehingga integrasi fungsi hunian, komersial, dan transit masih perlu dianalisis dalam kerangka evaluasi TOD.

BAB V

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

5.1 Analisis Tapak

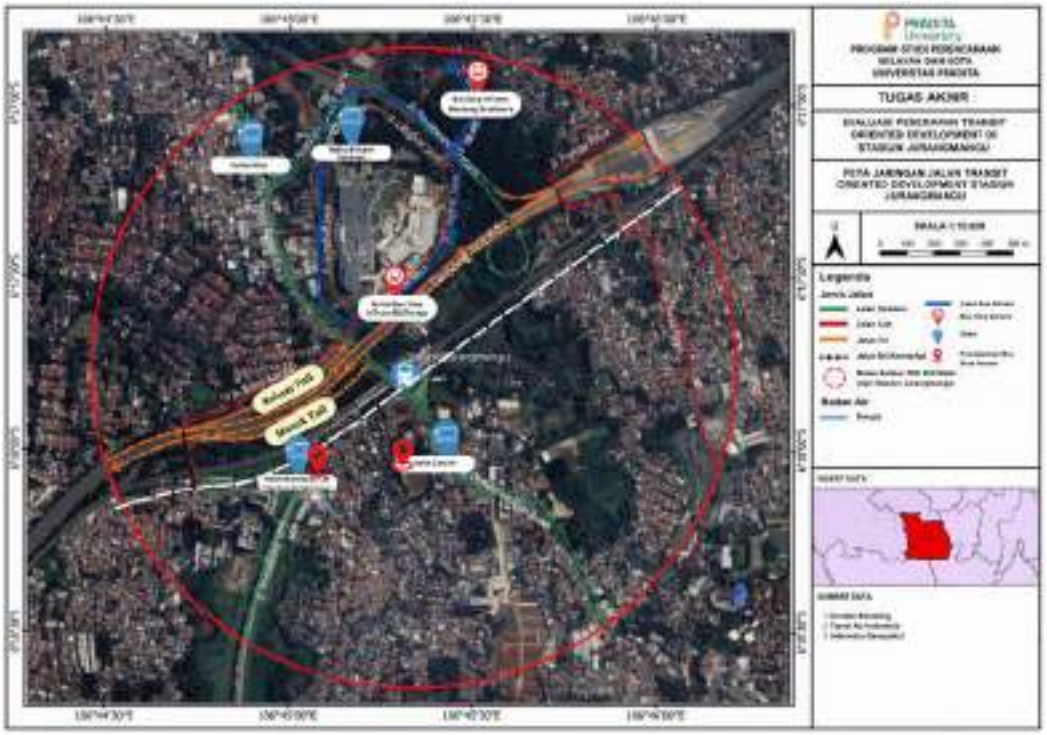
Analisis tapak (*site analysis*) dilakukan untuk memberikan gambaran umum mengenai kondisi eksisting kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Stasiun Jurangmangu dalam radius 800 meter. Analisis ini bertujuan untuk mengidentifikasi karakteristik kawasan sebagai dasar dalam mengevaluasi kesesuaian kawasan terhadap prinsip-prinsip *Transit Oriented Development* (TOD). Melalui peta analisis tapak, kondisi penggunaan lahan, jaringan transportasi, jaringan jalan, pola sirkulasi, dan dapat diidentifikasi secara menyeluruh sebagai dasar analisis pada subbab berikutnya.



Sumber: Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 5.1
PETA KONDISI TAPAK

Kawasan Stasiun Jurangmangu memiliki karakteristik sebagai kawasan perkotaan yang didominasi oleh penggunaan lahan permukiman, dengan aktivitas perdagangan dan jasa yang terkonsentrasi di sekitar stasiun dan koridor jalan utama. Kawasan ini didukung oleh keberadaan Stasiun Jurangmangu sebagai simpul transportasi massal berbasis rel yang terintegrasi dengan layanan angkutan umum sehingga mendukung mobilitas masyarakat menuju berbagai pusat aktivitas.



Sumber: Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 5.2
PETA ANALISIS JARINGAN TRANSPORTASI, JARINGAN JALAN, DAN SIRKULASI STASIUN JURANGMANGU

Peta analisis jaringan transportasi, jaringan jalan, dan sirkulasi pada kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Stasiun Jurangmangu radius 800 meter menunjukkan bahwa kawasan ini memiliki sistem transportasi yang terintegrasi. Jaringan jalan yang terdiri atas jalan kolektor, jalan lokal, serta Jalan

Tol Jakarta-Serpong saling terhubung dan mendukung aksesibilitas menuju Stasiun Jurangmangu. Selain itu, kawasan ini juga dilengkapi dengan jalur kereta api dan layanan *Bus InTrans* sebagai moda transportasi yang menunjang mobilitas masyarakat.

Berdasarkan peta, pola sirkulasi kawasan terbentuk melalui jaringan jalan yang menghubungkan kawasan permukiman, pusat perdagangan dan jasa, serta fasilitas umum menuju Stasiun Jurangmangu. Keterhubungan antarjaringan tersebut menunjukkan bahwa kawasan memiliki konektivitas yang baik sehingga mendukung kemudahan pergerakan masyarakat serta penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).



Rute 1 emerald garden - freshmarket



Rute 2 kebayoran garden - club house kebayoran



Rute 3 Bxchange - Menteng Residence

GAMBAR 5.3

RUTE BUS INSTRANS

Kawasan Stasiun Jurangmangu dilayani oleh *Bus InTrans* yang dikelola oleh PT Jaya Real Property sebagai moda pengumpan (*feeder*) menuju kawasan Bintaro Jaya. Layanan ini memiliki empat rute yang menghubungkan kawasan

permukiman dan pusat aktivitas, serta terintegrasi melalui kawasan Bintaro Xchange sebagai simpul utama.

5.2 Evaluasi TOD berdasarkan CIPP

Evaluasi kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) pada penelitian ini dilakukan menggunakan model *Context, Input, Process, Product* (CIPP) dengan mengacu pada 8 Prinsip TOD sebagai dasar penilaian kondisi eksisting kawasan. Penerapan model CIPP bertujuan untuk mengevaluasi sejauh mana kawasan Stasiun Jurangmangu telah memenuhi prinsip-prinsip TOD berdasarkan hasil identifikasi kondisi lapangan.



Sumber: Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 5.4

ANALISIS 8 PRINSIP TOD DENGAN EVALUASI CIPP

Komponen CIPP diterapkan untuk mengevaluasi penerapan delapan prinsip TOD secara bertahap. Pada komponen *Context*, evaluasi dilakukan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting kawasan melalui aspek kebutuhan (*needs*), peluang (*opportunities*), dinamika kawasan (*area dynamics*), dan permasalahan (*problems*). Komponen *Input* digunakan untuk menilai strategi, rencana aksi, pengaturan lalu lintas, serta penyusunan anggaran yang mendukung penerapan TOD. Selanjutnya, komponen *Process* mengevaluasi pelaksanaan program melalui kegiatan pemantauan (*monitoring*), dokumentasi, penilaian (*assessment*),

serta pelaporan implementasi. Terakhir, komponen *Product* digunakan untuk menilai hasil implementasi TOD, baik dalam jangka pendek (*short term*) maupun jangka panjang (*long term*), berdasarkan pencapaian delapan prinsip TOD.

5.2.1 Evaluasi Konteks *(Context)*

Evaluasi Konteks secara teori menurut Daniel L. Stufflebeam dan Chris L. S. Coryn (2017) dalam buku *Evaluation Theory, Models, and Applications* menjelaskan bahwa evaluasi konteks merupakan proses untuk menilai kebutuhan, peluang, permasalahan, serta kondisi lingkungan yang melatarbelakangi suatu program atau objek yang dievaluasi. Evaluasi ini dilakukan untuk memperjelas tujuan, menentukan prioritas, serta memahami kondisi awal yang memengaruhi pelaksanaan suatu program.

Dalam penelitian ini, konsep evaluasi konteks diadaptasi ke dalam kerangka analisis dengan menyesuaikannya pada fokus penelitian mengenai penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Stasiun Jurangmangu. Evaluasi konteks menjadi tahap awal yang penting untuk memahami kondisi eksisting kawasan studi. Analisis evaluasi konteks bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi spasial dan fungsional kawasan di sekitar Stasiun Jurangmangu, khususnya yang berkaitan dengan aksesibilitas kawasan, jaringan transportasi, serta keterkaitan kawasan dengan aktivitas perkotaan di sekitarnya. Selain itu, evaluasi ini juga bertujuan untuk melihat sejauh mana kondisi kawasan telah mendukung prinsip-prinsip TOD. Hasil dari evaluasi konteks ini menjadi dasar dalam memahami kebutuhan pengembangan kawasan serta sebagai landasan dalam melakukan analisis pada tahap evaluasi selanjutnya.

TABEL 5.1

TABEL KONTEKSTUALISASI PENELITIAN TERHADAP VARIABEL KONTEKS PENELITIAN

Indikator Konteks (C)	Prinsip TOD	Konteks Penelitian
Kebutuhan *(Needs)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect*	• Kebutuhan fasilitas pedestrian dinilai berdasarkan kondisi ketersediaan trotoar, kontinuitas jalur pejalan kaki, serta tingkat kenyamanan berjalan kaki dari kawasan permukiman menuju Stasiun Jurangmangu dan

		kawasan sekitarnya. ● Kebutuhan fasilitas bersepeda dinilai berdasarkan ketersediaan jalur sepeda, keterhubungan jalur dari kawasan permukiman menuju Stasiun Jurangmangu, serta potensi penggunaan sepeda sebagai moda pengumpan. ● Kebutuhan konektivitas dinilai berdasarkan keterhubungan jaringan jalan dan akses menuju Stasiun Jurangmangu.
	4. *Transit* 5. *Shift* 6. *Densify*	● Kebutuhan akses transportasi umum dinilai berdasarkan tingkat kemudahan masyarakat dalam menjangkau Stasiun Jurangmangu, serta keterhubungan stasiun dengan moda transportasi lain di kawasan sekitarnya. ● Kebutuhan peralihan moda dinilai berdasarkan kemudahan masyarakat berpindah dari kendaraan pribadi ke transportasi umum di Stasiun Jurangmangu. ● Kebutuhan kepadatan kawasan dinilai berdasarkan intensitas pemanfaatan lahan di sekitar Stasiun Jurangmangu.
	7. *Mix* 8. *Compact*	● Kebutuhan fungsi campuran dinilai berdasarkan keberagaman penggunaan lahan di sekitar Stasiun Jurangmangu. ● Kebutuhan kekompakan kawasan dinilai berdasarkan kedekatan antar fungsi kegiatan di sekitar Stasiun Jurangmangu.
Peluang *(Opportunities)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect*	● Potensi pengembangan jalur pedestrian dinilai berdasarkan peluang peningkatan kualitas jalur pejalan kaki yang dapat mendukung pergerakan menuju Stasiun Jurang Mangu maupun antar kawasan dalam radius 800m ● Potensi pengebangan fasilitas bersepeda dinilai berdasarkan peluang penyediaan jalur sepeda yang dapat mendukung akses Stasiun Jurangmangu ● Adanya jaringan jalan lingkungan yang langsung mengarah ke Stasiun Jurangmangu menjadi peluang untuk menganalisis tingkat konektivitas kawasan
	4. *Transit* 5. *Shift* 6. *Densify*	● Fungsi Stasiun Jurangmangu sebagai simpul transportasi memberikan peluang untuk menganalisis integrasi transportasi berbasis TOD. ● Tingginya aktivitas mobilitas harian menuju Stasiun Jurangmangu menjadi peluang untuk menganalisis potensi peralihan moda transportasi. ● Adanya perkembangan kawasan permukiman di sekitar Stasiun Jurangmangu menjadi peluang untuk menganalisis kepadatan kawasan berbasis TOD.
	7. *Mix* 8. *Compact*	● Adanya perkembangan kawasan permukiman di sekitar Stasiun Jurangmangu menjadi peluang untuk menganalisis kepadatan kawasan berbasis TOD. ● Kedekatan antar fungsi kegiatan di sekitar

		Stasiun Jurangmangu menjadi peluang untuk menganalisis kekompakan kawasan berbasis TOD.
Dinamika Area *(Area Dynamics)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect*	● Kondisi trotoar eksisting Mengidentifikasi kondisi trotoar dan jalur pejalan kaki yang mendukung mobilitas pejalan kaki antar kawasan dan menuju Stasiun Jurangmangu ● Kondisi fasilitas bersepeda eksisting Mengidentifikasi ketersediaan jalur sepeda dan fasilitas pendukung bersepeda menuju Stasiun Jurangmangu dan kawasan sekitarnya. ● Keterhubungan jaringan jalan Mengkaji kondisi konektivitas jaringan jalan antar ruas dan antar blok kawasan dalam radius ±800 meter dari Stasiun Jurangmangu.
	4. *Transit* 5. *Shift* 6. *Densify*	● Aksesibilitas kawasan terhadap transportasi umum: Mengkaji kemudahan akses masyarakat dalam mencapai Stasiun Jurangmangu melalui moda transportasi umum. ● Pergerakan pengguna menuju stasiun mengkaji pola pergerakan masyarakat dalam mengakses Stasiun Jurangmangu baik dengan berjalan kaki, kendaraan pribadi, maupun transportasi umum ● Kondisi kepadatan kawasan Mengkaji tingkat kepadatan bangunan dan intensitas pemanfaatan lahan di sekitar Stasiun Jurangmangu dalam radius ±800 meter.
	7. *Mix* 8. *Compact*	● Kondisi penggunaan lahan Mengkaji keberagaman fungsi lahan seperti permukiman, perdagangan, dan fasilitas umum di sekitar Stasiun Jurangmangu. ● Mengkaji kedekatan antar fungsi kegiatan dan pusat aktivitas di sekitar Stasiun Jurangmangu.
Permasalahan *(Problem)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect*	● Kondisi trotoar yang belum merata, Masih terdapat jalur pejalan kaki yang tidak kontinu menuju Stasiun Jurangmangu dan antar kawasan sekitarnya. ● Belum tersedianya fasilitas bersepeda, akses menuju Stasiun Jurangmangu belum didukung oleh jalur sepeda yang terintegrasi. ● Konektivitas jaringan jalan belum optimal: Masih terdapat ruas jalan lingkungan yang belum terhubung langsung menuju Stasiun Jurangmangu.
	4. *Transit* 5. *Shift* 6. *Densify*	● Akses transportasi umum belum terintegrasi secara optimal, Keterhubungan Stasiun Jurangmangu dengan moda transportasi umum di kawasan sekitarnya masih terbatas. ● Penggunaan kendaraan pribadi masih dominan, Pergerakan masyarakat menuju Stasiun Jurangmangu masih banyak menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan berjalan kaki atau transportasi umum. ● Pemanfaatan lahan belum optimal, Kawasan di sekitar Stasiun Jurangmangu belum menunjukkan intensitas pemanfaatan lahan yang

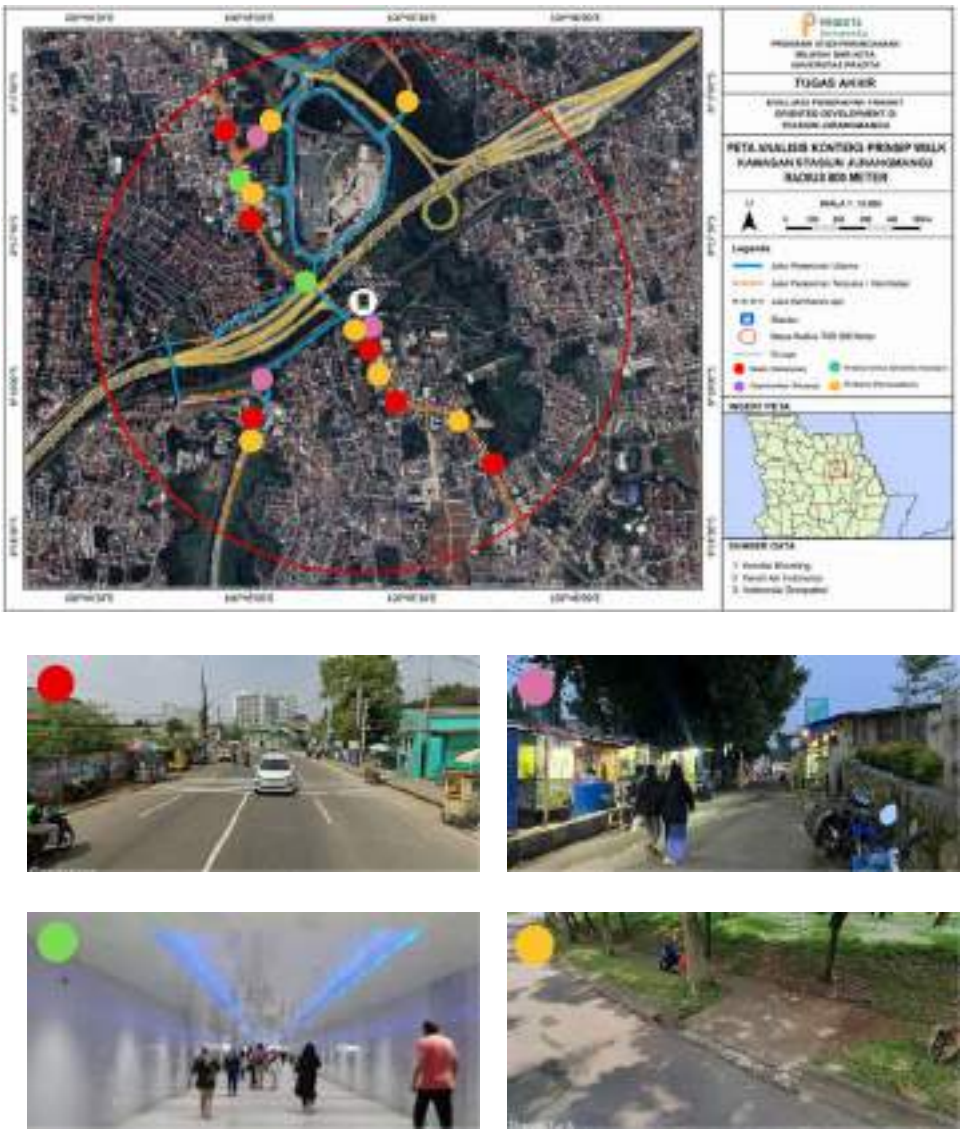
		mendukung prinsip TOD.
	7. *Mix* 8. *Compact*	• Keberagaman fungsi lahan masih terbatas, Penggunaan lahan di sekitar Stasiun Jurangmangu masih didominasi oleh fungsi tertentu dan belum sepenuhnya mendukung fungsi campuran. • Kawasan belum kompak, Kedekatan antar fungsi kegiatan di sekitar Stasiun Jurangmangu masih belum terintegrasi secara optimal

Sumber: Olahan Penulis, 2026

5.2.1.1 Analisis Context dalam Ruang Penelitian Kebutuhan (Needs), Peluang (Opportunities), Dinamika Area (Area Dynamics), Permasalahan (Problem)

- ***Walk***

Prinsip *Walk* dalam *Transit Oriented Development* (TOD) menekankan pentingnya penyediaan lingkungan yang aman, nyaman, dan mudah diakses bagi pejalan kaki. Menurut ITDP (2017), setiap perjalanan menggunakan transportasi publik pada dasarnya diawali dan diakhiri dengan berjalan kaki, sehingga kualitas fasilitas pedestrian menjadi salah satu elemen utama dalam mendukung keberhasilan kawasan berorientasi transit. Oleh karena itu, evaluasi pada prinsip *Walk* dilakukan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting jalur pedestrian dalam radius 800 meter dari Stasiun Jurangmangu berdasarkan empat aspek pada komponen *Context,* yaitu kebutuhan *(needs),* peluang *(opportunities),* dinamika kawasan *(area dynamics),* dan permasalahan *(problems)*. Hasil identifikasi tersebut disajikan dalam satu peta analisis untuk memberikan gambaran menyeluruh mengenai kondisi jalur pedestrian di kawasan studi.



Sumber: Observasi Penulis & Google Earth, 2026

GAMBAR 5.5
PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP WALK
KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER

- Kebutuhan *(Needs)*

Koridor Jl. Cenderawasih Raya masih memerlukan peningkatan kualitas fasilitas pedestrian untuk mendukung mobilitas pejalan kaki menuju Stasiun Jurangmangu. Berdasarkan hasil observasi, masih terdapat beberapa segmen trotoar yang tidak berkesinambungan, belum dilengkapi pohon peneduh, serta terdapat aktivitas pedagang kaki lima yang memanfaatkan ruang pejalan kaki. Selain itu, fasilitas pedestrian yang memenuhi standar

hanya ditemukan pada ruas di depan Kantor Kecamatan Ciputat, sehingga kontinuitas jalur pedestrian di koridor ini masih belum optimal.

- Peluang *(Opportunities)*

Koridor menuju pintu masuk Stasiun Jurangmangu telah memiliki jalur pedestrian yang sesuai sebagai akses utama pejalan kaki menuju stasiun. Namun, sebagian ruang pedestrian masih dimanfaatkan untuk aktivitas pedagang kaki lima sehingga fungsi trotoar sebagai ruang pejalan kaki belum berjalan secara optimal. Kondisi tersebut menunjukkan adanya potensi untuk mengoptimalkan fungsi pedestrian melalui penataan ruang dan pengelolaan aktivitas di sepanjang koridor.

- Dinamika Area *(Dynamics Area)*

Terowongan penghubung antara Bintaro Jaya Xchange (BXC) dan Stasiun Jurangmangu merupakan koridor dengan intensitas pergerakan pejalan kaki yang tinggi. Koridor ini menjadi jalur utama yang menghubungkan kawasan komersial dengan stasiun, sehingga aktivitas pejalan kaki berlangsung sepanjang hari dan mendukung mobilitas pengguna transportasi publik.

- Permasalahan *(Problem)*

Koridor Jl. Teuku Umar merupakan salah satu akses pejalan kaki yang menghubungkan kawasan perumahan menuju Stasiun Jurangmangu. Namun, kondisi jalur pedestrian pada koridor ini masih belum mendukung kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki secara optimal karena kualitas trotoar yang belum memadai dan belum berkesinambungan. Kondisi tersebut berpotensi menghambat mobilitas masyarakat dari kawasan perumahan menuju stasiun.

- ***Cycle***

Prinsip *Cycle* dalam *Transit Oriented Development* (TOD) menekankan pentingnya penyediaan jaringan jalur sepeda yang aman, nyaman, dan terhubung dengan simpul *transit.* Menurut ITDP (2017), fasilitas bersepeda yang terintegrasi dengan stasiun dapat memperluas jangkauan akses pengguna transportasi publik sekaligus mendorong penggunaan moda transportasi yang lebih berkelanjutan. Oleh karena itu, evaluasi pada prinsip *Cycle* dilakukan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting jalur sepeda dan fasilitas pendukung pesepeda dalam radius 800 meter dari Stasiun Jurangmangu berdasarkan empat aspek pada komponen *Context,* yaitu kebutuhan *(needs)*, peluang *(opportunities)*, dinamika area *(area dynamics),* dan permasalahan *(problems)*. Hasil identifikasi tersebut disajikan dalam satu peta analisis untuk memberikan gambaran menyeluruh mengenai kondisi fasilitas bersepeda di kawasan studi.





Sumber: Observasi Penulis & Google Earth, 2026

GAMBAR 5.6

PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP CYCLE KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER

- Kebutuhan *(Needs)*

Koridor Jl. Teuku Umar telah dilengkapi jalur sepeda sebagai salah satu akses menuju Stasiun Jurangmangu. Namun, jalur tersebut masih digunakan secara bersama oleh pesepeda dan pejalan kaki karena belum dilengkapi marka pemisah yang jelas. Kondisi ini menunjukkan bahwa koridor tersebut masih memerlukan peningkatan fasilitas bersepeda melalui penambahan marka jalur agar keamanan dan kenyamanan pengguna dapat lebih terjamin.

- Peluang *(Opportunities)*

Koridor Jl. Boulevard UPJ memiliki peluang yang besar untuk dikembangkan sebagai jalur sepeda karena didukung oleh lebar jalan yang memadai serta terhubung langsung dengan kawasan permukiman, Universitas Pembangunan Jaya (UPJ), kawasan komersial, dan Stasiun Jurangmangu. Kondisi tersebut mendukung pengembangan jaringan sepeda yang lebih terintegrasi sebagai moda pengumpan menuju kawasan transit.

- Dinamika Area *(Area Dynamics)*

Koridor Jl. Cenderawasih Raya merupakan salah satu akses yang dimanfaatkan oleh pesepeda menuju Stasiun Jurangmangu karena terhubung dengan kawasan permukiman dan aktivitas di sekitarnya. Selain itu, Stasiun Jurangmangu telah menyediakan fasilitas parkir sepeda sebagai pendukung integrasi antara moda sepeda dan transportasi publik. Berdasarkan hasil observasi, masih terdapat pengguna yang memarkir sepeda di luar area parkir yang telah disediakan, yang menunjukkan tingginya aktivitas penggunaan fasilitas bersepeda di kawasan stasiun.

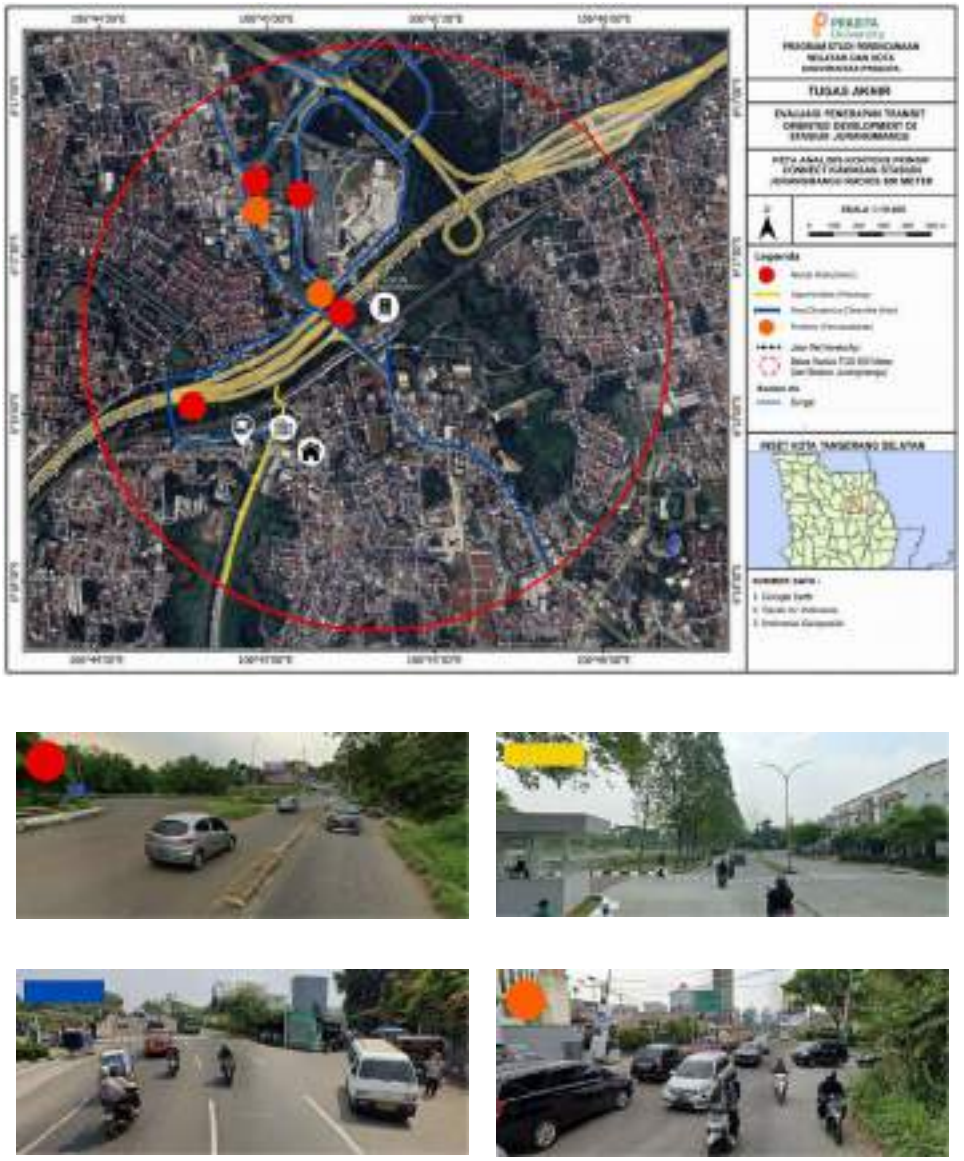
- Permasalahan *(Problem)*

Koridor jalur sepeda di kawasan Bintaro Jaya masih memiliki beberapa kendala yang memengaruhi kenyamanan dan keselamatan pesepeda. Berdasarkan hasil observasi, marka jalur sepeda pada beberapa ruas jalan mulai memudar sehingga batas antara ruang pesepeda dan pejalan kaki tidak terlihat secara jelas. Kondisi tersebut berpotensi menimbulkan konflik pergerakan serta mengurangi efektivitas fungsi jalur sepeda sebagai akses menuju Stasiun Jurangmangu.

- ***Connect***

Prinsip *Connect* dalam *Transit Oriented Development* (TOD) menekankan pentingnya jaringan jalan yang saling terhubung untuk menciptakan akses yang mudah dan efisien menuju simpul transit. Menurut ITDP (2017), konektivitas yang baik memungkinkan pengguna mencapai tujuan melalui berbagai pilihan rute dengan jarak tempuh yang lebih pendek. Oleh karena itu, evaluasi pada prinsip *Connect* dilakukan untuk mengidentifikasi kondisi konektivitas jaringan jalan dalam radius 800 meter dari Stasiun Jurangmangu berdasarkan empat aspek pada komponen Context, yaitu kebutuhan *(needs)*, peluang *(opportunities),* dinamika area *(area dynamics),* dan permasalahan

(problems). Hasil identifikasi tersebut disajikan dalam satu peta analisis untuk memberikan gambaran menyeluruh mengenai kondisi konektivitas kawasan.



Sumber: Observasi Penulis & Google Earth, 2026

GAMBAR 5.7
PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP CONNECT KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER

- Kebutuhan *(Needs)*

Persimpangan yang menghubungkan Jl. Cenderawasih, Jl. Tegal Rotan Raya, Jl. Lingkar Jaya, serta akses menuju Jalan Tol

Jakarta-Serpong merupakan salah satu simpul utama pergerakan menuju Stasiun Jurangmangu. Berdasarkan hasil observasi, simpul tersebut menjadi titik pertemuan arus kendaraan dari berbagai arah sehingga memerlukan pengelolaan sirkulasi yang lebih baik untuk mendukung kelancaran akses menuju kawasan stasiun, terutama pada periode jam sibuk.

- Peluang *(Opportunities)*

Koridor Jl. Boulevard UPJ, dan Jl. Cenderawasih, menunjukkan potensi konektivitas yang baik karena menghubungkan kawasan pendidikan, permukiman, komersial, serta pusat aktivitas dengan Stasiun Jurangmangu. Keberadaan beberapa alternatif koridor tersebut memberikan kemudahan mobilitas masyarakat menuju stasiun serta menjadi modal dalam mendukung pengembangan kawasan berbasis Transit Oriented Development (TOD).

- Dinamika Area *(Area Dynamics)*

Berdasarkan hasil pemetaan, dinamika pergerakan menuju Stasiun Jurangmangu didukung oleh beberapa koridor utama yang saling terhubung, meliputi Jl. Boulevard UPJ, Jl. Cenderawasih, Jl. Lingkar Jaya, Jl. Bakti Karya, Jl. Teukur Umar serta akses menuju kawasan Bintaro Jaya Xchange. Koridor-koridor tersebut menghubungkan kawasan pendidikan, permukiman, komersial, dan fasilitas publik dengan stasiun sehingga membentuk pola pergerakan harian masyarakat menuju kawasan transit. Keberadaan beberapa alternatif rute tersebut menunjukkan bahwa aksesibilitas kawasan relatif baik karena pergerakan tidak bergantung pada satu koridor utama saja.

- Permasalahan *(Problem)*

Meskipun kawasan telah didukung oleh jaringan jalan yang saling terhubung, berdasarkan hasil observasi masih ditemukan hambatan pada beberapa titik akses menuju Stasiun Jurangmangu.

Pada jam-jam sibuk, simpul persimpangan yang menghubungkan Jl. Cenderawasih, Jl. Tegal Rotan Raya, Jl. Lingkar Jaya, serta akses menuju Jalan Tol Jakarta-Serpong mengalami kepadatan lalu lintas yang menyebabkan perlambatan pergerakan kendaraan menuju stasiun. Kondisi tersebut memengaruhi kelancaran konektivitas kawasan dan menunjukkan perlunya pengelolaan sirkulasi pada simpul persimpangan tersebut.

- ***Transit***

Prinsip *Transit* dalam *Transit Oriented Development* (TOD) menekankan pentingnya penyediaan layanan transportasi umum yang mudah dijangkau, terintegrasi, dan mampu melayani mobilitas masyarakat secara efisien. Oleh karena itu, evaluasi pada prinsip *Transit* dilakukan untuk mengidentifikasi kondisi layanan transportasi umum dalam radius 800 meter dari Stasiun Jurangmangu berdasarkan empat aspek pada komponen *Context,* yaitu kebutuhan *(needs)*, peluang *(opportunities),* dinamika area *(area dynamics)*, dan permasalahan *(problems)*. Hasil identifikasi tersebut disajikan dalam satu peta analisis untuk memberikan gambaran menyeluruh mengenai kondisi layanan *transit* dan tingkat integrasi antar moda di kawasan Stasiun Jurangmangu.



Sumber: Observasi Penulis & Google Earth, 2026

GAMBAR 5.8
PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP TRANSIT KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER

- Kebutuhan *(Needs)*

Halte Sawah dan Halte Boulevard UPJ merupakan titik yang membutuhkan peningkatan integrasi layanan transportasi umum karena hingga saat ini belum dilayani oleh Bus Intrans sebagai moda pengumpan menuju Stasiun Jurangmangu. Meskipun kedua halte berada pada koridor dengan aktivitas pergerakan yang cukup tinggi, belum tersedianya layanan *feeder* menyebabkan

akses masyarakat menuju stasiun masih bergantung pada kendaraan pribadi maupun transportasi daring. Kondisi tersebut menunjukkan perlunya perluasan jangkauan layanan angkutan pengumpan agar seluruh kawasan dalam radius 800 meter dapat terlayani secara optimal.

- Peluang *(Opportunities)*

Halte Sawah dan Halte Boulevard UPJ memiliki peluang untuk dikembangkan sebagai titik integrasi layanan Bus Intrans karena berada pada koridor yang menghubungkan kawasan permukiman, pendidikan, dan pusat aktivitas menuju Stasiun Jurangmangu. Pengembangan layanan *feeder* pada kedua halte tersebut berpotensi memperluas jangkauan transportasi umum serta meningkatkan kemudahan perpindahan moda menuju stasiun.

- Dinamika Area *(Area Dynamics)*

Bus Stop Residence Menteng dan Bus Stop BXChange menunjukkan kondisi layanan transportasi umum yang telah beroperasi sebagai moda pengumpan menuju Stasiun Jurangmangu. Kedua halte tersebut melayani pergerakan masyarakat dari kawasan permukiman maupun kawasan komersial, sehingga menggambarkan pola layanan transit yang saat ini mendukung mobilitas menuju stasiun.

- Permasalahan *(Problem)*

Area *drop-off* di depan Stasiun Jurangmangu menjadi titik pertemuan berbagai moda transportasi, seperti kendaraan pribadi, transportasi daring, dan angkutan pengumpan. Pada waktu tertentu, tingginya aktivitas naik dan turun penumpang menyebabkan penumpukan kendaraan sehingga proses perpindahan moda belum berjalan secara optimal. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa penataan ruang integrasi dan manajemen sirkulasi masih perlu ditingkatkan untuk mendukung pelayanan transit yang lebih efisien.

- ***Shift***

Prinsip *Shift* dalam *Transit Oriented Development* (TOD) bertujuan mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi melalui pengelolaan parkir dan penyediaan alternatif moda transportasi yang lebih berkelanjutan (ITDP, 2017). Oleh karena itu, evaluasi pada aspek *Shift* dilakukan untuk mengidentifikasi kebutuhan *(needs),* peluang *(opportunities),* dinamika area *(area dynamics),* dan permasalahan *(problems)* terkait penggunaan kendaraan pribadi di kawasan Stasiun Jurangmangu.



Sumber: Observasi Penulis & Google Earth, 2026

GAMBAR 5.9
PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP SHIFT
KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER

- Kebutuhan *(Needs)*

Area parkir resmi Stasiun Jurangmangu menunjukkan bahwa fasilitas parkir telah tersedia untuk melayani pengguna stasiun. Namun, tingginya penggunaan kendaraan pribadi sebagai moda akses menuju stasiun menunjukkan bahwa masih diperlukan pengelolaan parkir yang lebih efektif serta peningkatan alternatif moda transportasi agar masyarakat terdorong beralih ke transportasi yang lebih berkelanjutan.

- Peluang *(Opportunities)*

Area di sekitar pintu masuk Stasiun Jurangmangu memiliki potensi untuk ditata sebagai *area drop-off, pick-up,* maupun *shelter* transportasi daring. Penataan tersebut dapat meningkatkan efisiensi perpindahan moda sekaligus mengurangi konflik kendaraan di depan stasiun sehingga penggunaan kendaraan pribadi dapat diminimalkan.

- Dinamika Area *(Area Dynamics)*

Area parkir dan *drop-off* Stasiun Jurangmangu menunjukkan tingginya aktivitas kendaraan pribadi dan transportasi daring sebagai moda akses menuju stasiun. Kondisi tersebut menggambarkan bahwa pola pergerakan pengguna masih didominasi oleh kendaraan bermotor dibandingkan moda transportasi yang lebih berkelanjutan.

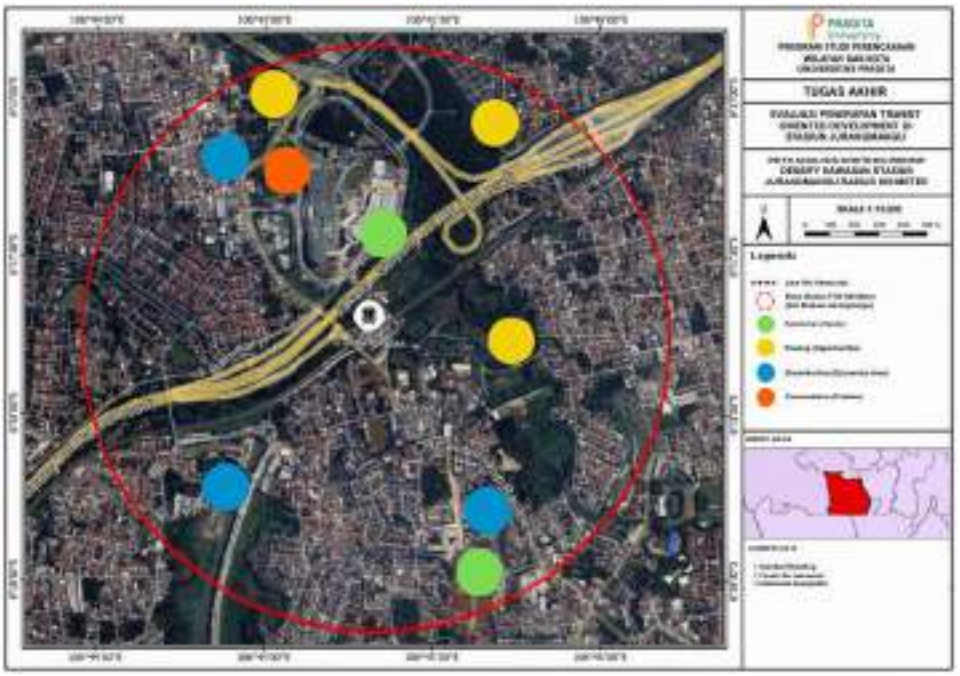
- Permasalahan *(Problem)*

Area di sekitar akses masuk Stasiun Jurangmangu masih menunjukkan adanya parkir di luar area resmi serta aktivitas kendaraan yang berhenti untuk menunggu penumpang. Kondisi tersebut menimbulkan konflik sirkulasi kendaraan dan

menunjukkan bahwa penerapan prinsip *Shift* dalam mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi masih belum optimal.

- ***Densify***

Prinsip *Densify* dalam *Transit Oriented Development* (TOD) menekankan pentingnya kepadatan bangunan dan aktivitas di sekitar simpul transit untuk mendukung penggunaan transportasi publik (ITDP, 2017). Oleh karena itu, evaluasi pada aspek *Densify* dilakukan untuk mengidentifikasi kebutuhan *(needs),* peluang *(opportunities)*, dinamika area *(area dynamics),* dan permasalahan *(problems)* terkait kepadatan bangunan dan intensitas pemanfaatan lahan di kawasan Stasiun Jurangmangu.









Sumber: Observasi Penulis & Google Earth, 2026

GAMBAR 5.10
PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP DENSIFY
KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER

- Kebutuhan *(Needs)*

Berdasarkan hasil observasi, kawasan BXChange dan *Candle Tree Apartment* menunjukkan kepadatan bangunan yang relatif tinggi di sekitar Stasiun Jurangmangu. Keberadaan pusat komersial dan hunian vertikal tersebut menjadi kebutuhan utama dalam mendukung aktivitas kawasan serta meningkatkan potensi penggunaan transportasi publik sebagaimana prinsip *Densify* menurut ITDP (2017).

- Peluang *(Opportunities)*

Berdasarkan hasil observasi, masih terdapat lahan kosong di dalam radius 800 meter Stasiun Jurangmangu. Berdasarkan arahan RDTR, lahan tersebut diperuntukkan sebagai kawasan komersial sehingga memiliki peluang untuk dikembangkan dengan intensitas pemanfaatan lahan yang lebih tinggi. Pengembangan tersebut berpotensi menambah konsentrasi aktivitas di sekitar stasiun sesuai prinsip *Densify.*

- Dinamika Area *(Area Dynamics)*

Berdasarkan hasil observasi, kawasan sekitar Stasiun Jurangmangu memiliki karakter kepadatan yang beragam. Koridor permukiman masih didominasi bangunan bertingkat rendah hingga menengah, sedangkan kawasan komersial berkembang dengan intensitas yang lebih tinggi. Kondisi tersebut menunjukkan

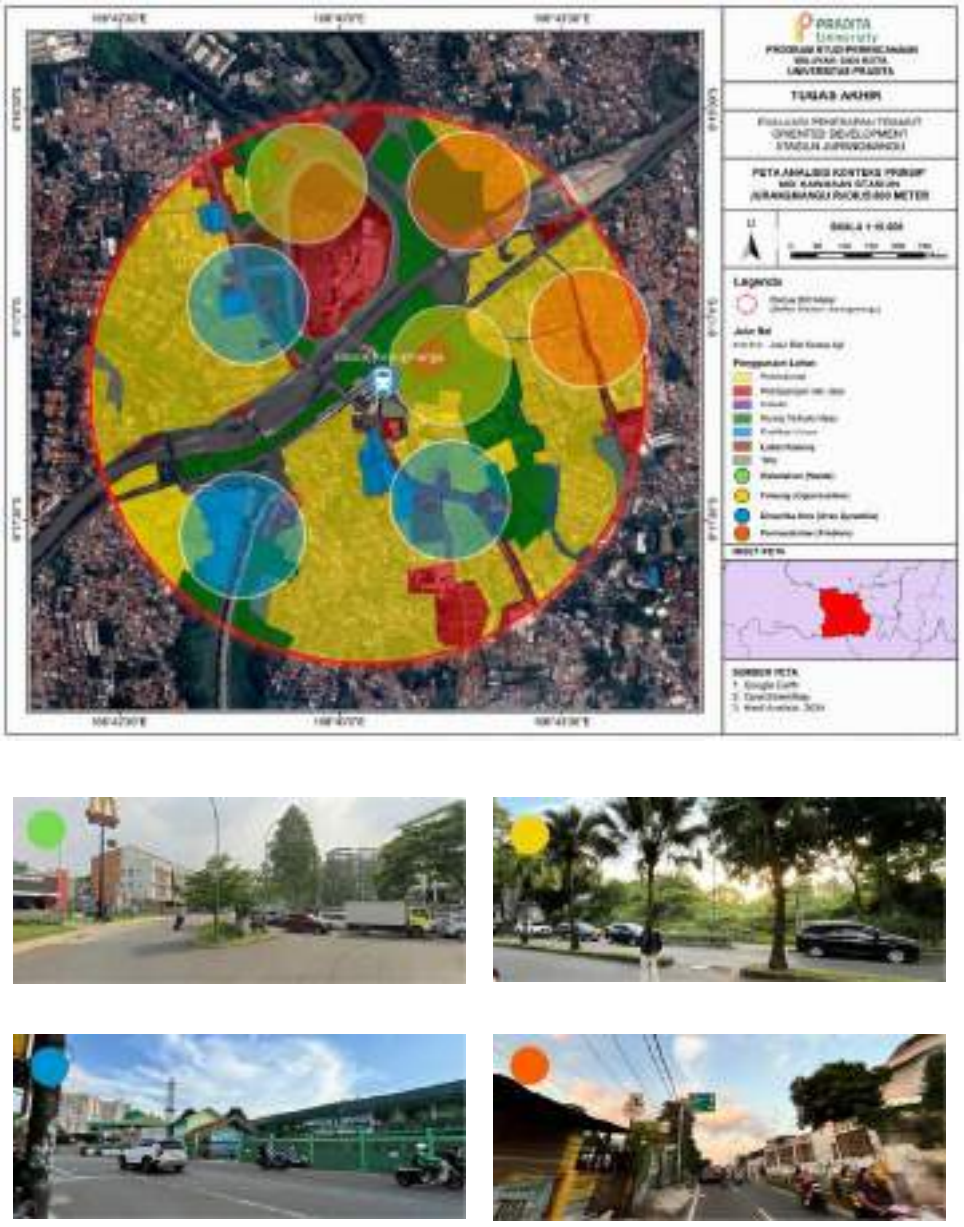
dinamika perkembangan kawasan yang berbeda pada setiap koridor.

- Permasalahan *(Problem)*

Berdasarkan hasil observasi, masih terdapat bangunan berintensitas rendah dan area parkir terbuka pada lokasi yang berada dekat dengan Stasiun Jurangmangu. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pemanfaatan lahan di kawasan strategis sekitar simpul transit belum optimal sehingga belum sepenuhnya mendukung prinsip *Densify.*

- ***Mix***

Prinsip *Mix* dalam *Transit Oriented Development* (TOD) menekankan pentingnya keberagaman penggunaan lahan di sekitar simpul transit untuk mendukung berbagai aktivitas masyarakat dalam jarak yang berdekatan (ITDP, 2017). Kawasan dengan fungsi campuran yang baik memungkinkan masyarakat memenuhi berbagai kebutuhan tanpa harus melakukan perjalanan yang jauh sehingga dapat meningkatkan penggunaan transportasi publik. Oleh karena itu, evaluasi pada aspek *Mix* dilakukan untuk mengidentifikasi kebutuhan *(needs),* peluang *(opportunities),* dinamika area *(area dynamics),* dan permasalahan *(problems)* terkait keberagaman penggunaan lahan di kawasan Stasiun Jurangmangu.



Sumber: Observasi Penulis & Google Earth, 2026

GAMBAR 5.11
PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP MIX
KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER

- Kebutuhan *(Needs)*

Berdasarkan hasil observasi, koridor Boulevard UPJ menunjukkan keberadaan fungsi perdagangan dan jasa, pendidikan, serta jaringan jalan yang berada dalam satu kawasan. Keberagaman fungsi tersebut menjadi kebutuhan utama dalam mendukung aktivitas masyarakat dalam jarak yang berdekatan sehingga sesuai

dengan prinsip *Mix* menurut ITDP (2017), yang menekankan pentingnya fungsi campuran untuk menciptakan kawasan transit yang lebih efisien dan mendukung penggunaan transportasi publik.

- Peluang *(Opportunities)*

Berdasarkan hasil identifikasi, beberapa koridor seperti Boulevard Bintaro dan Jalan Cenderawasih memiliki peluang untuk memperkuat fungsi campuran melalui pengembangan aktivitas perdagangan dan jasa yang terhubung dengan kawasan permukiman. Penguatan fungsi pada koridor tersebut berpotensi meningkatkan keterpaduan aktivitas kawasan sehingga mampu mendukung kebutuhan masyarakat maupun pengguna Stasiun Jurangmangu.

- Dinamika Area *(Area Dynamics)*

Berdasarkan hasil pemetaan, penggunaan lahan di sekitar Stasiun Jurangmangu menunjukkan interaksi antara kawasan permukiman, perdagangan dan jasa, fasilitas umum, serta transportasi. Sebagian besar aktivitas kawasan terbentuk pada koridor yang menghubungkan pusat kegiatan dengan kawasan hunian sehingga menghasilkan pola pergerakan masyarakat yang cukup dinamis.

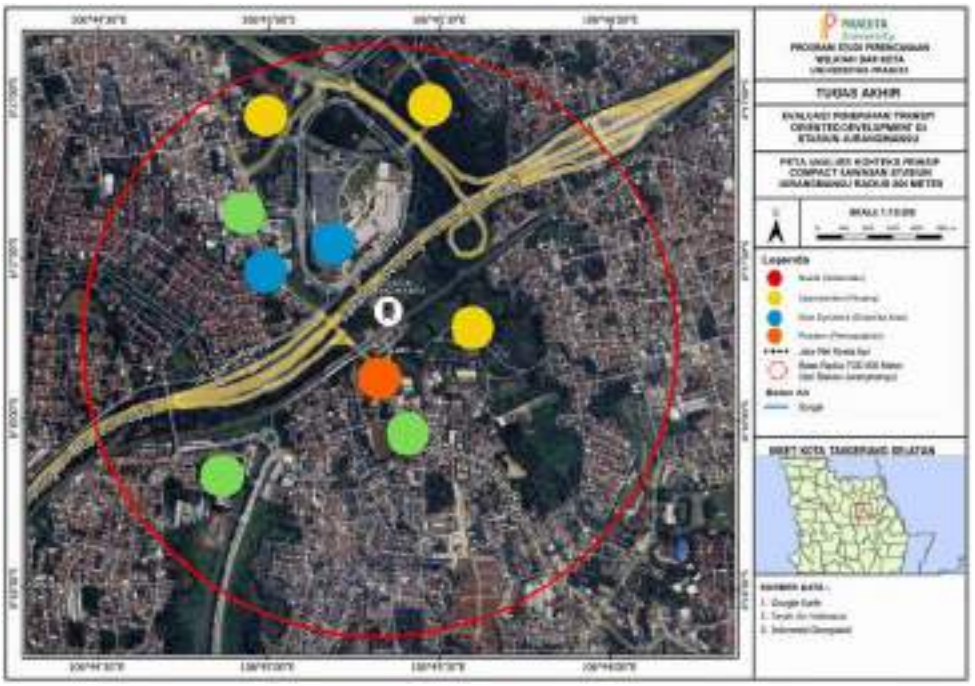
- Permasalahan *(Problem)*

Berdasarkan hasil observasi, masih terdapat bangunan berintensitas rendah dan area parkir terbuka pada lokasi yang berada dekat dengan Stasiun Jurangmangu. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pemanfaatan lahan di kawasan strategis sekitar simpul transit belum optimal sehingga belum sepenuhnya mendukung prinsip *Densify.*

- ***Compact***

Prinsip *Compact* dalam *Transit Oriented Development* (TOD) menekankan kedekatan antar fungsi kegiatan perkotaan

untuk mendukung efisiensi mobilitas masyarakat dan mengurangi kebutuhan perjalanan yang panjang. Menurut ITDP (2017), kawasan yang kompak dicirikan oleh berbagai fungsi utama yang berada dalam jarak berjalan kaki sehingga memudahkan masyarakat mengakses berbagai aktivitas sehari-hari. Oleh karena itu, evaluasi pada aspek *Compac*t dilakukan untuk mengidentifikasi kebutuhan *(needs),* peluang *(opportunities),* dinamika area (*area dynamics),* dan permasalahan *(problems)* terkait tingkat kekompakan kawasan di sekitar Stasiun Jurangmangu.











Sumber: Observasi Penulis & Google Earth, 2026

GAMBAR 5.12
PETA & DOKUMENTASI ANALISIS KONTEKS PRINSIP COMPACT
KAWASAN STASIUN JURANGMANGU RADIUS 800 METER

- Kebutuhan *(Needs)*

Berdasarkan hasil observasi pada koridor Jalan Tegal Rotan Raya, terlihat bahwa dalam satu kawasan terdapat berbagai fungsi kegiatan yang saling berdekatan, yaitu fasilitas pendidikan (HighScope Indonesia), fasilitas umum berupa SPBU, tempat ibadah (masjid), serta beberapa bangunan perdagangan dan jasa skala kecil di sepanjang koridor. Kedekatan antar fungsi tersebut menunjukkan bahwa kawasan di sekitar Stasiun Jurangmangu telah memenuhi kebutuhan dasar prinsip *Compact* menurut ITDP (2017), yaitu tersedianya berbagai aktivitas dalam jarak yang relatif dekat sehingga dapat mendukung mobilitas masyarakat secara lebih efisien menuju simpul transit.

- Peluang *(Opportunities)*

Berdasarkan hasil identifikasi, lahan kosong yang berada di koridor Jalan Teuku Umar memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi fungsi pendukung kawasan seperti perdagangan dan jasa, fasilitas umum, maupun hunian. Lokasi tersebut berada pada kawasan yang relatif dekat dengan Stasiun Jurangmangu sehingga pengembangannya berpeluang memperkuat kedekatan antar fungsi kegiatan.

- Dinamika Area *(Area Dynamics)*

Berdasarkan hasil observasi, terowongan penghubung antara Stasiun Jurangmangu dan Bintaro Jaya Xchange (BXChange) menjadi salah satu koridor dengan intensitas pergerakan pejalan kaki yang cukup tinggi. Fasilitas tersebut menghubungkan simpul transit dengan kawasan komersial sehingga membentuk dinamika aktivitas yang aktif di sekitar stasiun. Keberadaan konektivitas tersebut mendukung mobilitas

masyarakat dalam mengakses berbagai fungsi kegiatan yang saling berdekatan di kawasan Stasiun Jurangmangu.

- Permasalahan *(Problem)*

Berdasarkan hasil observasi pada koridor Jalan Cenderawasih, tidak ditemukan permasalahan yang signifikan terkait tingkat kekompakan kawasan di sekitar Stasiun Jurangmangu. Kedekatan antara fungsi permukiman, perdagangan dan jasa, pendidikan, serta fasilitas umum telah membentuk kawasan yang relatif kompak dan mendukung mobilitas masyarakat. Meskipun demikian, pemeliharaan kualitas kawasan dan pengendalian perkembangan ruang tetap diperlukan agar karakter kawasan yang kompak dapat dipertahankan seiring dengan perkembangan kawasan di masa mendatang. .

5.2.2 Evaluasi Input *(Input)*

Setelah dilakukan evaluasi konteks yang mencakup kebutuhan, peluang, kondisi eksisting kawasan, serta berbagai permasalahan yang terdapat pada kawasan sekitar Stasiun Jurangmangu, tahapan selanjutnya dalam kerangka evaluasi CIPP adalah menganalisis komponen *input.*

Evaluasi *input* berfokus pada penilaian terhadap sumber daya, strategi, serta perencanaan yang digunakan dalam mendukung pencapaian tujuan suatu program atau kebijakan. Menurut Daniel L. Stufflebeam (2017), evaluasi *input* bertujuan untuk menilai kelayakan strategi, rencana program, sumber daya manusia, serta alokasi anggaran yang digunakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Evaluasi ini membantu dalam menentukan apakah sumber daya dan strategi yang tersedia sudah memadai untuk mendukung implementasi program secara efektif.

Dalam konteks penelitian ini, evaluasi *input* digunakan untuk menilai berbagai elemen yang mendukung penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan sekitar Stasiun Jurangmangu. *Input* yang dianalisis mencakup aspek perencanaan kawasan, ketersediaan

infrastruktur pendukung, peran pemangku kepentingan, serta mekanisme pendanaan yang mendukung pengembangan kawasan berbasis TOD.

Analisis terhadap komponen input penting untuk mengetahui sejauh mana kesiapan awal kawasan dalam mendukung implementasi prinsip-prinsip TOD. Dengan menilai berbagai sumber daya dan strategi yang tersedia, dapat diketahui apakah elemen-elemen tersebut telah mampu mendukung pengembangan kawasan yang terintegrasi dengan sistem transportasi publik serta meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap berbagai aktivitas perkotaan. Komponen-komponen tersebut kemudian dianalisis berdasarkan prinsip TOD yaitu *walk, cycle, connect, transit, shift, densify, mix,* dan *compact.*

TABEL 5.2

TABEL KONTEKSTUALISASI PENELITIAN TERHADAP VARIABEL INPUT PENELITIAN

Input (I)	Prinsip TOD	Konteks Penelitian
Strategi Program *(Program's Strategy)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect*	● Strategi penyediaan jalur pedestrian yang inkulsif dan kontinuitas untuk menjamin keamanan pergerakan dari pemukiman menuju Stasiun Jurangmangu ● Strategi pengmbangan fasilitas bersepeda sebagai moda pengumpan *(feeder)* yang efektif. ● Strategi peningkatan porositas jalan lingkungan untuk memperpendek jarak tempuh pejalan kaki.
	4. *Transit* 5. *Shift* 6. *Densify*	● Strategi penguatan peran Stasiun Jurangmangu sebagai pusat orientasi wilayah melalui integrasi jadwal dan layanan moda pengumpan ● Strategi kebijakan *Push & Pull* untuk mendorong peralihan pengguna kendaraan pribadi ke transportasi umum. ● Strategi intesifikasi pemanfaatan lahan vertikal melalui regulasi tata ruang yang mendukung kepadatan tinggi di sekitar stasiun.
	7. *Mix* 8. *Compact*	● Strategi zonasi guna lahan campuran yang mengintergrasikan fungsi hunian, komersial dan sosial dalam satu kawasan. ● Strategi optimasi tata ruang yang merapat *(compact)* dengan meminimalkan hambatan fisik antar gedung utama.
Rencana Tindakan *(Action Plan)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect*	● Rencana perbaikan pedestrian dinilai berdasarkan tahapan peningkatan teknis trotoar dan marka jalan di akses utama Stasiun Jurangmangu ● Rencana penyediaan fasilitas bersepeda dinilai

		berdasarkan tahapan pengadaan lajur dan parkir speda di Kawasan Stasiun Jurangmangu ● Rencana konektivitas jaringan dinilai berdasarkan tahapan pembukaan akses rute mikro di Kawasan Stasiun Jurangmangu
	4. *Transit* 5. *Shift* 6. *Densify*	● Rencana penataan simpul dinilai dari berdasarkan tahapan integrasi fisik dan area drop-off di Stasiun Jurangmangu ● Rencana manajemen parkir dinilai dari berdasarkan tahapan pengendalian kapasitas parkir kendaraan pribadi di sekitar Stasiun Jurangmangu ● Rencana intensifikasi lahan dinilai berdasarkan tahapan penyesuaian regulasi koefisien bangunan di Kawasan Stasiun Jurangmangu.
	7. *Mix* 8. *Compact*	● Rencana integrasi aktivitas dinilai berdasarkan tahapan penyediaan fasilitas fasilitas pendukung di lantai dasar bangunan di Kawasan Stasiun Jurangmangu ● Rencana penghapusan sekat fisik
Pengaturan Tenaga Kerja *(Staffing arrangements)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect* 4. *Transit* 5. *Shift* 6. *Densify* 7. *Mix* 8. *Compact*	● Sektor Pemerintah (Pemkot Tangsel) Melibatkan tenaga ahli dari Bappeda, Dishub, dan Dinas PU untuk memastikan implementasi kawasan sesuai dengan landasan hukum RDTR dan RTRW Kota Tangerang Selatan terkait penyediaan ruang publik dan infrastruktur kota.
		● Sektor Swasta (PT JRP) Melibatkan tim perencana internal (In-house Planner) dan Estate Management untuk mengeksekusi strategi TOD pada lahan milik pengembang sesuai dengan Master Plan Bintaro Jaya yang berfokus pada kenyamanan pengguna dan nilai komersial.
		● Sektor BUMN (PT KAI) Melibatkan manajemen stasiun dan tim teknis dari PT KAI untuk mengatur operasional di dalam simpul stasiun. Fokusnya adalah sinkronisasi rencana renovasi/pengembangan stasiun dengan aksesibilitas yang dibangun oleh pemerintah maupun swasta.
Anggaran *(Budget)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect*	● Alokasi anggaran fasilitas pedestrian dinilai berdasarkan sumber pendanaan trotoar, baik melalui APBD maupun kontribusi swasta untuk pemeliharaan jalur di Kawasan Stasiun Jurangmangu ● Skema pembiayaan infrastruktur bersepeda dikaji melalui ketersediaan dan CSR pengelola kawasan maupun skema KPBU di sekitar Stasiun Jurangmangu ● Ketersediaan anggaran pembukaan rute mikro diidentifikasi melalui skema kerjasama pemerintah-swasta maupun anggaran daerah di Kawasan Stasiun Jurangmangu
	4. *Transit*	● Dukungan dana integrasi simpul ditinjau

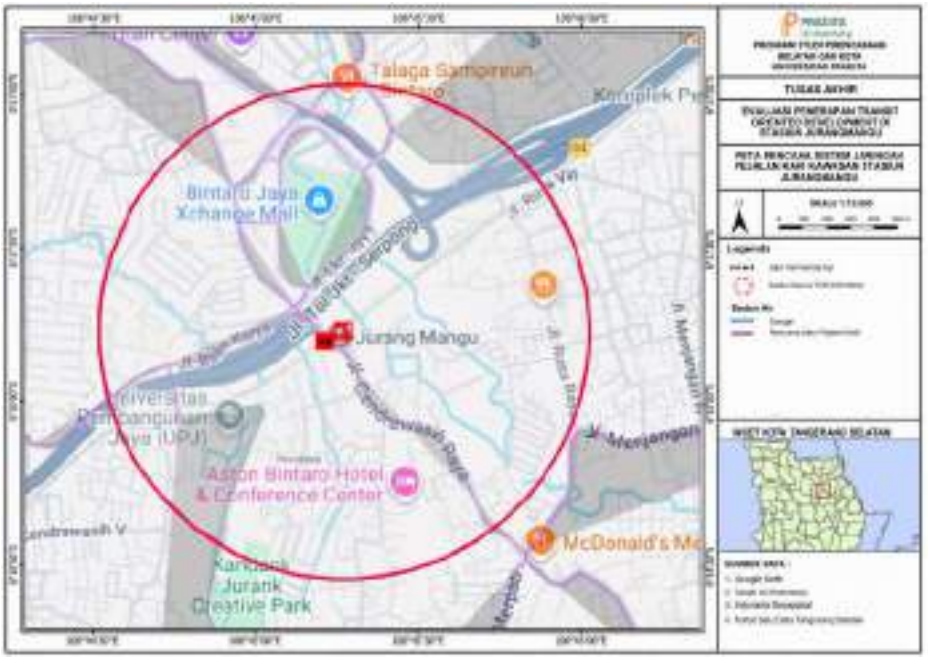
	5. *Shift* 6. *Densify*	melalui anggaran operasional PT KAI, pemerintah pusat, maupun investasi badan usaha di Stasiun Jurangmangu ● Pemanfaatan dana manajemen pergerakan bersumber dari potensi pendapatan parkir maupun skema disinsentif kendaraan pribadi di Kawasan Stasiun Jurangmangu ● Skema insentif finansial bagi hunian vertikal dikaji melalui peluang investasi swasta maupun pemberian keringanan fiskal di Kawasan Stasiun Jurangmangu
	7. *Mix* 8. *Compact*	● Anggaran pengembangan fungsi campuran diarahkan pada skema kerjasama pengelolaan aset lahan maupun kontribusi pengembang di Kawasan Stasiun Jurangmangu ● Pembiayaan keterpaduan kawasan diupayakan melalui skema bagi biaya (*cost-sharing*) antar pengelola gedung di sekitar Stasiun Jurangmangu.

Sumber: Olahan Penulis, 2026

5.2.2.1 Analisis Input dalam Ruang Penelitian Strategi Program *(Program's Strategy)*, Rencana Tindakan *(Action Plan)*, Pengaturan Tenaga Kerja *(Staffing Arrangements)* dan Anggaran *(Budget)*

- ***Walk***

Pada evaluasi input, penulis meninjau kualitas perencanaan prinsip *Walk* di Kawasan Stasiun Jurangmangu. Berdasarkan Portal Satu Data Kota Tangerang Selatan, perencanaan jalur pejalan kaki mengacu pada Peraturan Walikota Tangerang Selatan Nomor 118 Tahun 2022 tentang RDTR Kota Tangerang Selatan. Dokumen ini memuat rencana jaringan jalur pejalan kaki di sekitar Stasiun Jurangmangu.



Sumber: Olahan Penulis & Portal Satu Data Tangerang Selatan, 2026

GAMBAR 5.13
PETA RENCANA JARINGAN JALUR PEJALAN KAKI
KAWASAN JURANGMANGU

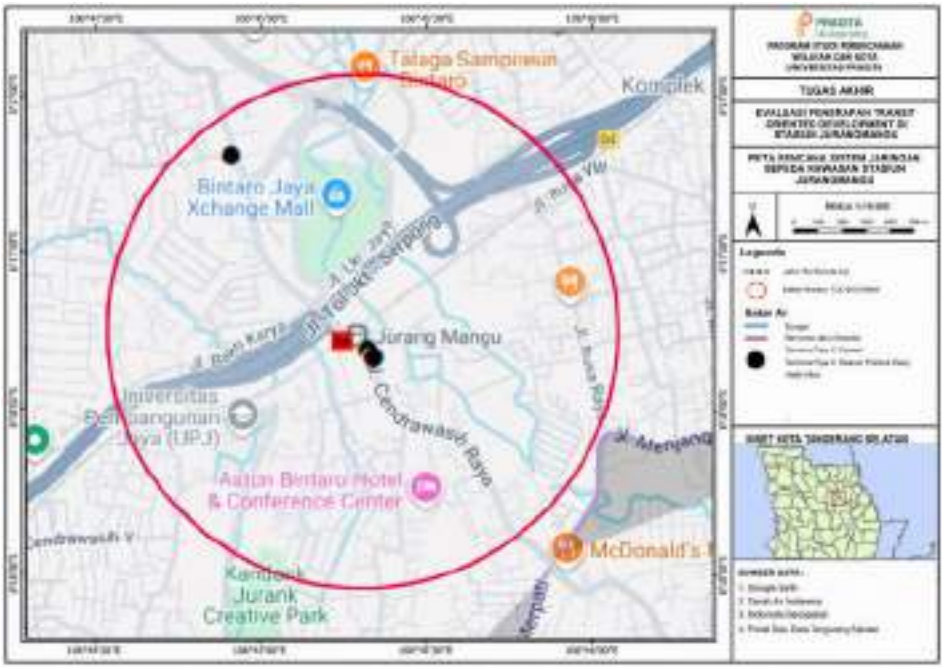
Berdasarkan peta RDTR No. 118 Tahun 2022, telah terdapat rencana jaringan jalur pejalan kaki di sekitar Stasiun Jurangmangu. Namun, rencana tersebut masih bersifat umum dan lebih berfokus pada koridor jalan utama, sementara konektivitas pejalan kaki dari kawasan permukiman menuju stasiun belum tergambarkan secara rinci.

Dalam perspektif evaluasi input, kondisi ini menunjukkan bahwa perencanaan yang tersedia belum didukung oleh arahan teknis yang detail terkait penyediaan fasilitas pejalan kaki, seperti standar kenyamanan, aksesibilitas, dan kontinuitas jalur. Selain itu, dokumen perencanaan belum memperlihatkan strategi yang secara spesifik mengakomodasi kondisi fisik kawasan maupun kebutuhan pergerakan pejalan kaki menuju stasiun.

Oleh karena itu, meskipun telah terdapat dasar perencanaan dalam RDTR, strategi pengembangan jalur pejalan kaki masih memerlukan penguatan agar dapat mendukung penerapan prinsip Walk sesuai konsep Transit Oriented Development (TOD). Berdasarkan Peraturan Wali Kota Tangerang Selatan Nomor 118 Tahun 2022, rencana tindakan pada prinsip Walk diarahkan melalui penyediaan jaringan pejalan kaki pada seluruh Sub Wilayah Perencanaan (SWP) serta peningkatan fasilitas pejalan kaki yang terintegrasi dengan angkutan umum. Namun, arahan tersebut masih bersifat umum dan belum menjelaskan secara rinci bentuk pelaksanaan maupun prioritas pengembangannya di kawasan Stasiun Jurangmangu.

- ***Cycle***

Evaluasi input dilanjutkan pada prinsip *Cycle*, menurut Stufflebeam & Coryn (2017), evaluasi input bertujuan menilai kesesuaian strategi dan perencanaan program dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dalam konteks ini, penulis meninjau apakah dokumen RDTR Kota Tangerang Selatan Nomor 118 Tahun 2022 telah mengakomodasi perencanaan jaringan jalur sepeda sebagai pendukung penerapan prinsip Cycle di kawasan Stasiun Jurangmangu.



Sumber: Olahan Penulis & Portal Satu Data Tangerang Selatan, 2026

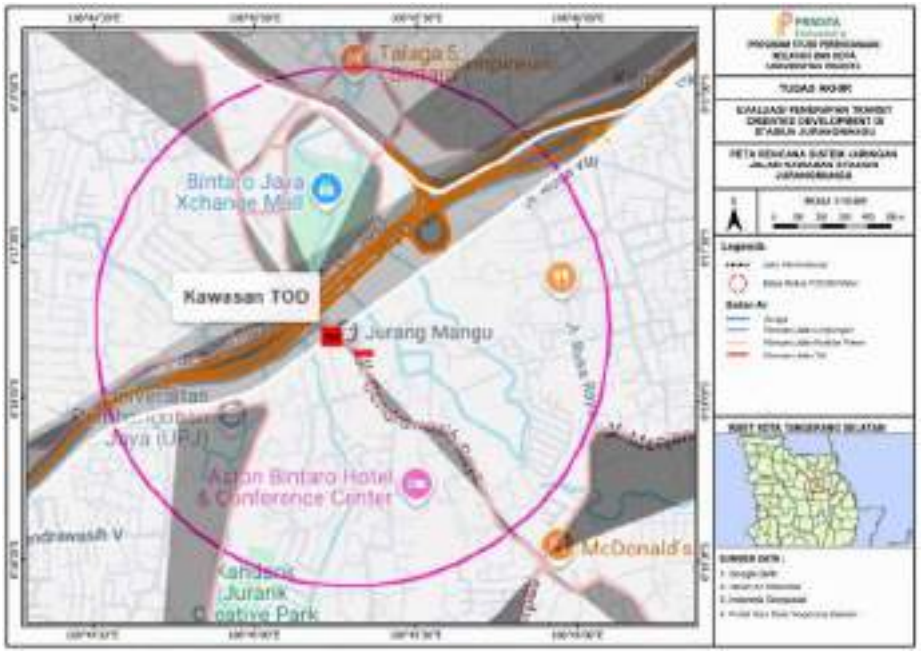
GAMBAR 5.14
PETA RENCANA JARINGAN JALUR SEPEDA DAN TITIK TRANSIT PENGUMPAN STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan peta di atas, rencana jalur sepeda masih berada di luar radius utama 800 meter Stasiun Jurangmangu sehingga belum terhubung secara langsung dengan kawasan stasiun. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa strategi perencanaan pada prinsip *Cycle* masih memerlukan penguatan agar mampu mendukung integrasi sepeda sebagai moda pengumpan menuju simpul transit.

Rencana tindakan dalam RDTR telah mengarahkan penyediaan sistem jaringan jalur sepeda sebagai bagian dari pengembangan transportasi perkotaan. Namun, arahan tersebut masih belum menunjukkan keterhubungan jalur sepeda secara langsung menuju kawasan inti Stasiun Jurangmangu sehingga implementasinya masih perlu diperkuat untuk mendukung konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

- ***Connect***

Berdasarkan peta RDTR Kota Tangerang Selatan Nomor 118 Tahun 2022, jaringan jalan di sekitar Stasiun Jurangmangu telah direncanakan melalui sistem jalan arteri, kolektor, dan jalan lingkungan. Perencanaan tersebut menunjukkan adanya keterhubungan jaringan jalan yang mendukung akses menuju kawasan Stasiun Jurangmangu.



Sumber: Olahan Penulis & Portal Satu Data Tangerang Selatan, 2026

GAMBAR 5.15
PETA RENCANA JARINGAN JALAN KAWASAN
STASIUN JURANGMANGU

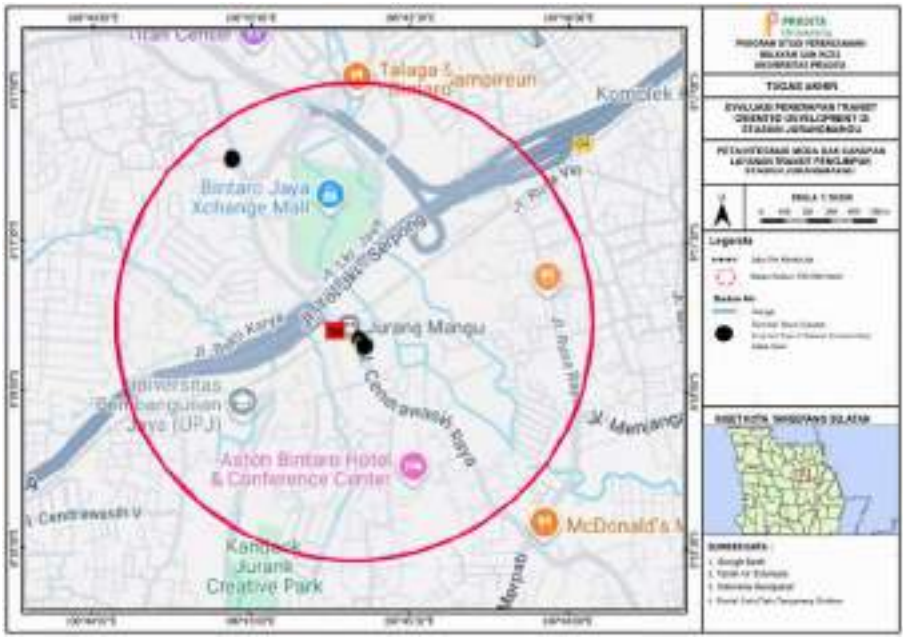
Dalam perspektif evaluasi *input,* strategi pengembangan jaringan jalan telah sesuai dengan kondisi eksisting kawasan dan mampu mendukung prinsip *Connect* dalam konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Hierarki jaringan jalan yang direncanakan menjadi dasar dalam meningkatkan konektivitas antar fungsi kawasan menuju simpul transit.

Rencana tindakan dalam RDTR diarahkan melalui

pengembangan sistem jaringan jalan sesuai hierarki dan fungsinya sebagaimana diatur dalam Peraturan Walikota Tangerang Selatan Nomor 118 Tahun 2022. Arahan tersebut menjadi dasar pelaksanaan peningkatan konektivitas kawasan menuju Stasiun Jurangmangu.

- ***Transit***

Pada prinsip *Transit,* dalam konteks ini, penulis meninjau apakah dokumen perencanaan telah mengakomodasi sistem angkutan pengumpan (*feeder*) yang mendukung integrasi menuju Stasiun Jurangmangu.



Sumber: Olahan Penulis & Portal Satu Data Tangerang Selatan, 2026

GAMBAR 5.16
PETA INTEGRASI MODA DAN CAKUPAN LAYANAN TRANSIT PENGUMPAN STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan peta di atas, titik-titik henti angkutan umum telah direncanakan berada di sekitar Stasiun Jurangmangu sebagai pendukung layanan angkutan pengumpan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa strategi perencanaan telah mendukung integrasi moda menuju kawasan

transit, meskipun keterhubungan beberapa titik pemberhentian dengan akses utama stasiun masih perlu ditingkatkan.

Dalam perspektif evaluasi *input* model CIPP, strategi program pada prinsip *Transit* telah memberikan dasar perencanaan yang mendukung penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Rencana tindakan dalam RDTR diarahkan melalui pengembangan sistem jaringan transportasi dan pelayanan angkutan umum yang mendukung keterpaduan antar moda. Arahan tersebut menjadi dasar pelaksanaan peningkatan integrasi layanan transportasi menuju Stasiun Jurangmangu, meskipun masih memerlukan penguatan pada aspek integrasi fisik antarmoda.

- ***Shift***

Dalam tahapan evaluasi input, prinsip Shift menjadi instrumen krusial untuk mengukur komitmen perencana dalam menggeser ketergantungan masyarakat dari kendaraan pribadi menuju moda transportasi publik. Menurut Stufflebeam (2017), evaluasi input sangat penting untuk menilai kecukupan dan kejelasan strategi yang dipilih guna memastikan keberhasilan program dalam memecahkan masalah yang telah diidentifikasi pada tahap konteks.

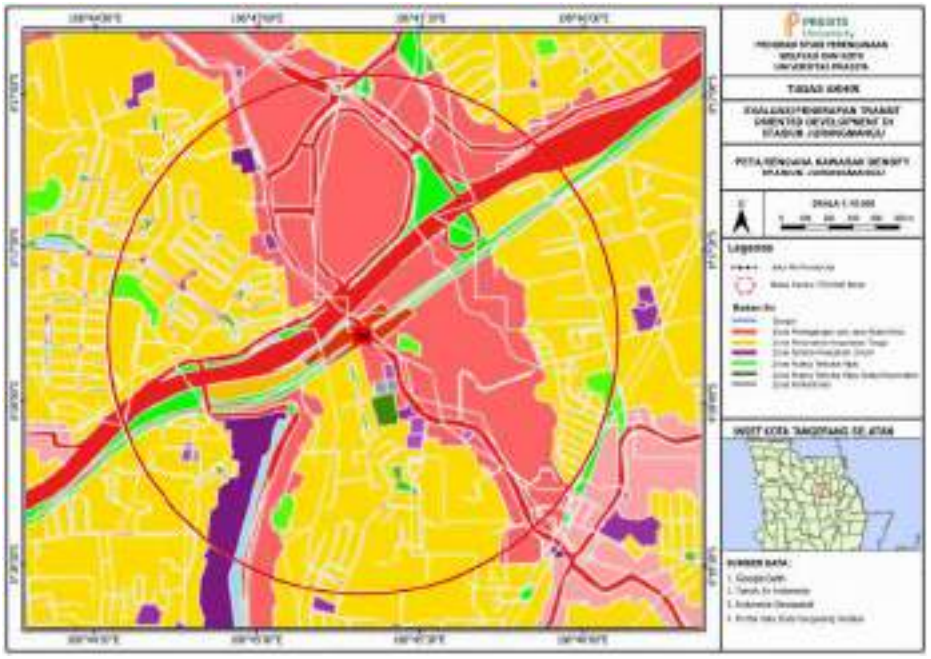
Oleh karena itu, berdasarkan kacamata evaluasi Stufflebeam (2017), aspek strategi program pada prinsip *Shift* di Stasiun Jurangmangu masih belum sesuai dengan standar yang ditetapkan. Tanpa adanya revisi strategi yang menyertakan instrumen disinsentif yang jelas, kawasan ini akan terus berfungsi sebagai "terminal parkir raksasa" dibandingkan sebuah kawasan simpul transit yang efisien dan berkelanjutan, di mana ruang kota yang berharga habis terserap untuk kebutuhan statis kendaraan pribadi dibandingkan untuk

mobilitas manusia.

- ***Densify***

Prinsip ini menekankan pentingnya pengembangan kawasan dengan intensitas pemanfaatan ruang yang lebih tinggi di sekitar simpul transit untuk mendukung aktivitas perkotaan secara optimal. Menurut Stufflebeam & Coryn (2017), evaluasi input bertujuan menilai kesesuaian strategi dan perencanaan program dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dalam konteks ini, penulis meninjau apakah dokumen perencanaan telah mengarahkan pengembangan intensitas pemanfaatan ruang yang mendukung penerapan prinsip *Densify* di kawasan Stasiun Jurangmangu.

Berdasarkan Peraturan Walikota Tangerang Selatan Nomor 118 Tahun 2022 tentang RDTR Kota Tangerang Selatan melalui Portal Satu Data Kota Tangerang Selatan, telah ditetapkan arahan struktur ruang dan pola ruang yang mengakomodasi pengembangan kawasan perkotaan di sekitar Stasiun Jurangmangu.



Sumber: Olahan Penulis & Portal Satu Data Tangerang Selatan, 2026

GAMBAR 5.17

PETA RENCANA KAWASAN DENSIFY STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan peta di atas, kawasan di sekitar Stasiun Jurangmangu didominasi oleh Zona Perumahan Kepadatan Sedang dan Zona Perumahan Kepadatan Tinggi, serta didukung oleh Zona Perdagangan dan Jasa dan beberapa Zona Sarana Pelayanan Umum. Arahan tersebut menunjukkan bahwa strategi pengembangan kawasan telah mengakomodasi peningkatan intensitas pemanfaatan ruang di sekitar simpul *transit* sehingga mampu mendukung aktivitas perkotaan yang lebih terkonsentrasi.

Dalam perspektif evaluasi input model CIPP, strategi pengembangan kawasan pada dokumen RDTR telah mendukung penerapan prinsip *Densify* melalui pengaturan zonasi yang mengarahkan konsentrasi kegiatan di sekitar Stasiun Jurangmangu. Perencanaan tersebut menjadi dasar dalam mewujudkan kawasan yang memiliki kepadatan aktivitas dan pemanfaatan ruang yang lebih optimal sebagai pendukung kawasan *Transit Oriented Development* (TOD).

Rencana tindakan dalam Peraturan Walikota Tangerang Selatan Nomor 118 Tahun 2022 diarahkan melalui pengaturan intensitas pemanfaatan ruang sesuai fungsi dan karakteristik kawasan. Pengaturan tersebut diwujudkan melalui ketentuan koefisien intensitas bangunan yang menjadi pedoman dalam pelaksanaan pembangunan agar pemanfaatan ruang di sekitar Stasiun Jurangmangu berlangsung secara terarah dan mendukung penerapan prinsip *Densify.*

TABEL 5.3

TABEL KOEFISIEN INTENSITAS PEMANFAATAN RUANG KAWASAN KOMERSIAL (CBD DAN TOD SKALA KOTA)

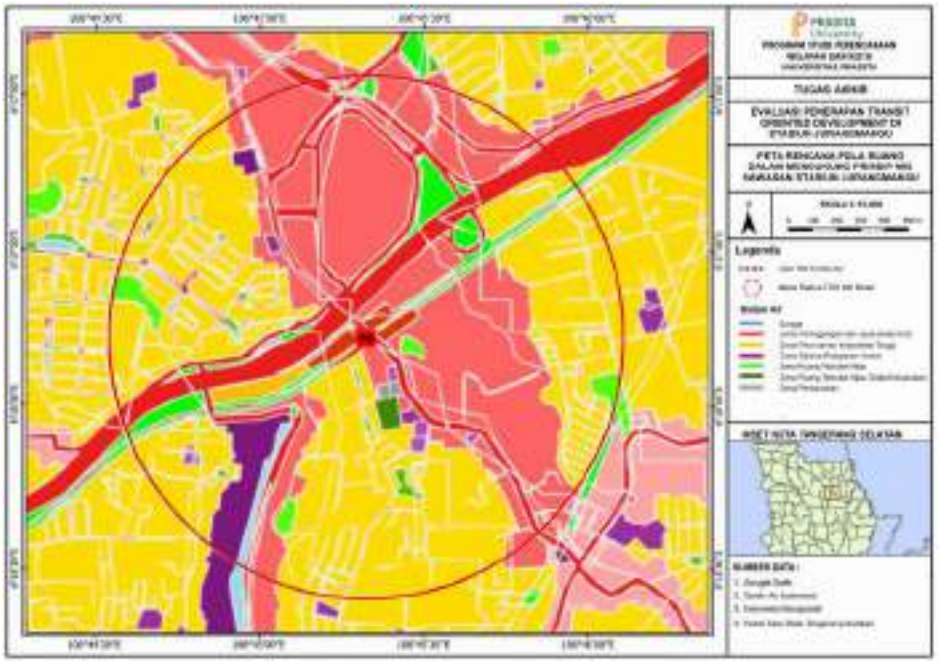
Luas Lahan	KDB (%)	KLB	KDH (%)	KTB (%)
≤ 3.000 m²	60	4,8	15	70
3.001-5.000 m²	60	7,8	15	70
5.001-10.000 m²	60	9,0	15	70
> 10.000 m²	60	9,6	15	70

Sumber: Portal Satu Data Tangerang Selatan (RDTR No. 118 Tahun 2022)

Berdasarkan Tabel 5.3 RDTR Kota Tangerang Selatan telah menetapkan ketentuan intensitas pemanfaatan ruang sebagai pedoman pengembangan kawasan komersial di sekitar Stasiun Jurangmangu. Dalam perspektif evaluasi input model CIPP, pengaturan tersebut menunjukkan bahwa strategi perencanaan telah mendukung penerapan prinsip *Densify* melalui pengendalian intensitas pembangunan sehingga pengembangan kawasan dapat berlangsung secara lebih terarah, optimal, dan selaras dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

- ***Mix***

Evaluasi input pada prinsip *Mix* meninjau sejauh mana strategi perencanaan telah mengakomodasi keberagaman fungsi lahan dalam satu kawasan untuk mendukung aktivitas masyarakat secara lebih efisien. Dalam konteks ini, penulis meninjau apakah dokumen RDTR Kota Tangerang Selatan Nomor 118 Tahun 2022 telah mengarahkan pengembangan fungsi ruang yang beragam di kawasan Stasiun Jurangmangu sesuai dengan prinsip *Mix* dalam konsep *Transit Oriented Development* (TOD).



Sumber: Olahan Penulis & Portal Satu Data Tangerang Selatan, 2026

GAMBAR 5.18
PETA RENCANA POLA RUANG DALAM MENDUKUNG PRINSIP MIX KAWASAN STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan peta di atas, perencanaan pola ruang pada kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan adanya strategi pengembangan yang mengarahkan keterpaduan berbagai fungsi lahan dalam satu kawasan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa perencanaan telah mendukung keberagaman aktivitas yang diperlukan dalam kawasan berorientasi transit.

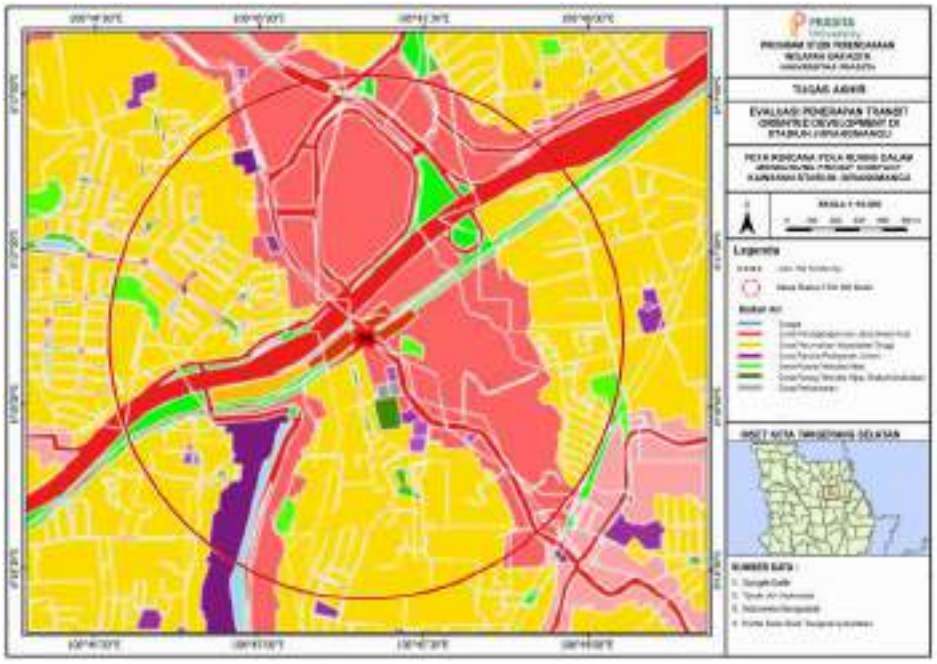
Dalam perspektif evaluasi input model CIPP, strategi program pada prinsip *Mix* telah memberikan dasar perencanaan yang mendukung penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

Rencana tindakan dalam RDTR diarahkan melalui pengaturan pola ruang dan peruntukan kawasan yang mendukung keberagaman fungsi lahan. Arahan tersebut menjadi dasar pelaksanaan pengembangan kawasan agar

fungsi-fungsi ruang dapat terintegrasi dan mendukung aktivitas masyarakat di sekitar Stasiun Jurangmangu.

- ***Compact***

Evaluasi *input* pada prinsip *Compact* meninjau sejauh mana strategi perencanaan telah mengarahkan penataan ruang yang kompak melalui kedekatan antar fungsi kawasan di sekitar Stasiun Jurangmangu. Menurut Stufflebeam & Coryn (2017), evaluasi *input* bertujuan menilai kesesuaian strategi dan perencanaan program dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Dalam konteks ini, penulis meninjau apakah dokumen RDTR Kota Tangerang Selatan Nomor 118 Tahun 2022 telah mengarahkan pengembangan kawasan yang mendukung prinsip *Compact* dalam konsep *Transit Oriented Development* (TOD).



Sumber: Olahan Penulis & Portal Satu Data Tangerang Selatan, 2026

GAMBAR 5.19

PETA RENCANA POLA RUANG DALAM MENDUKUNG PRINSIP COMPACT KAWASAN STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan peta di atas, perencanaan pola ruang menunjukkan bahwa berbagai fungsi kawasan diarahkan berkembang secara berdekatan di sekitar Stasiun Jurangmangu. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa strategi perencanaan telah mendukung terbentuknya kawasan yang kompak sehingga hubungan antar pusat kegiatan menjadi lebih terintegrasi.

Dalam perspektif evaluasi *input* model CIPP, strategi program pada prinsip *Compact* telah memberikan arahan penataan ruang yang mendukung kedekatan antar fungsi kawasan sebagai dasar penerapan *Transit Oriented Development* (TOD).

- **Pengaturan Tenaga Kerja *(Staffing arrangements)***

Dalam evaluasi input menurut Stufflebeam (2017), aspek pengaturan tenaga kerja atau staffing sangat menentukan bagaimana sebuah rencana teknis dapat dioperasionalkan di lapangan. Kawasan Stasiun Jurangmangu melibatkan berbagai instansi dengan tupoksi yang berbeda-beda, sehingga koordinasi tenaga pelaksana menjadi kunci utama keberhasilan prinsip TOD.

Pengembangan Kawasan Stasiun Jurangmangu merupakan proyek kolaboratif yang melibatkan multisektor, mulai dari pemerintah pusat, pemerintah daerah, hingga pihak swasta. PT Kereta Api Indonesia (KAI) memiliki staf operasional yang bertanggung jawab atas layanan di dalam stasiun. Pemerintah Kota Tangerang Selatan melalui Dinas Perhubungan dan Dinas PU bertugas mengatur personel lapangan untuk sirkulasi jalan kota dan pemeliharaan fasilitas publik. Sementara itu, pihak swasta yaitu PT Pembangunan

Jaya Bintaro mengerahkan tenaga pengelola kawasan *(Town Management)* untuk area komersial dan akses integrasi. Berikut adalah analisis pembagian peran dan tenaga kerja di Kawasan Stasiun Jurangmangu:

- **Anggaran *(Staffing arrangements)***

Evaluasi input pada aspek anggaran bertujuan untuk meninjau kecukupan dan efektivitas alokasi pendanaan dalam mendukung pembangunan serta pemeliharaan Kawasan Stasiun Jurangmangu. Menurut Stufflebeam (2017), ketersediaan anggaran yang berkelanjutan merupakan prasyarat utama agar rencana tindakan dapat dieksekusi secara fisik. Dalam pengembangan TOD, pendanaan biasanya tidak hanya bersumber dari satu pihak, melainkan hasil kolaborasi antara Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD), serta investasi sektor swasta.

Pengembangan infrastruktur di Kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan pola pendanaan campuran yang cukup dinamis. PT Kereta Api Indonesia (KAI) mengalokasikan anggaran internal untuk peningkatan fasilitas peron dan gate. Pemerintah Kota Tangerang Selatan mengalokasikan APBD untuk perbaikan drainase dan jalan kota di luar kawasan stasiun. Sementara itu, pembangunan infrastruktur integrasi utama seperti *underpass* dan jembatan penghubung ke area komersial didominasi oleh pendanaan mandiri dari PT Pembangunan Jaya Bintaro.

5.2.3 Evaluasi Proses (*Process)*

Setelah dilakukan evaluasi input yang mencakup strategi, sumber daya, serta perencanaan dalam mendukung penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD), tahapan selanjutnya dalam kerangka evaluasi CIPP adalah menganalisis komponen proses.

Evaluasi proses berfokus pada penilaian terhadap pelaksanaan program atau kebijakan yang sedang berlangsung. Evaluasi ini mencakup kegiatan memantau, mendokumentasikan, menilai, dan melaporkan pelaksanaan rencana guna memastikan bahwa program berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Menurut Daniel L. Stufflebeam (2017), evaluasi proses bertujuan untuk memberikan umpan balik selama pelaksanaan program, mengidentifikasi kendala atau hambatan yang terjadi, serta memastikan bahwa implementasi program berjalan secara efektif dan efisien. Selain itu, evaluasi proses juga membantu dalam melakukan penyesuaian terhadap rencana apabila ditemukan ketidaksesuaian selama tahap implementasi.

Dalam konteks penelitian ini, evaluasi proses digunakan untuk menilai pelaksanaan penerapan konsep TOD pada kawasan sekitar Stasiun Jurangmangu. Evaluasi ini mencakup bagaimana rencana yang telah disusun pada tahap sebelumnya diimplementasikan di lapangan, termasuk pelaksanaan pembangunan infrastruktur, pengelolaan kawasan, serta koordinasi antar pemangku kepentingan. Selain itu, evaluasi proses juga mengkaji berbagai hambatan yang muncul selama pelaksanaan, seperti kendala teknis, keterbatasan sumber daya, maupun permasalahan koordinasi antar pihak terkait.

Berdasarkan kerangka evaluasi proses dalam penelitian ini, analisis dilakukan dengan mengkaji beberapa komponen utama yang berkaitan dengan pelaksanaan pengembangan kawasan berbasis TOD. Komponen tersebut meliputi pelaksanaan rencana aksi, efektivitas koordinasi antar pemangku kepentingan, pelaksanaan pembangunan infrastruktur, serta mekanisme pengawasan dan evaluasi yang dilakukan selama proses implementasi. Komponen-komponen tersebut kemudian dianalisis berdasarkan prinsip TOD yaitu *walk*, cycle, *connect*, *transit, shift, densify, mix dan compact.*

TABEL 5.4

TABEL KONTEKSTUALISASI PENELITIAN TERHADAP VARIABLE PROCESS PENELITIAN

Proses (P)	Prinsip TOD	Konteks Penelitian
Memantau *(Monitor)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect*	● Memantau pelaksanaan penyediaan fasilitas pedestrian untuk menilai kondisi trotoar, jalur pejalan kaki, serta tingkat kenyamanan berjalan kaki dalam radius ±800 meter. ● Memantau pelaksanaan penyediaan fasilitas bersepeda untuk menilai ketersediaan lajur sepeda dan fasilitas parkir sepeda di kawasan stasiun. ● Memantau pelaksanaan konektivitas jaringan jalan untuk menilai keterhubungan antar ruas jalan serta kemudahan akses masyarakat menuju stasiun
	4. *Transit* 5. *Shift* 6. *Demsify*	● Memantau pelaksanaan integrasi transportasi untuk menilai keterhubungan stasiun dengan moda transportasi lain (feeder/angkot/bus). ● Memantau pelaksanaan perpindahan moda untuk menilai efektivitas area *drop-off* dan pengurangan ketergantungan pada kendaraan pribadi di area stasiun. ● Memantau perkembangan kepadatan kawasan untuk melihat sejauh mana intensitas bangunan (hunian/kantor) meningkat di sekitar stasiun.
	7. *Mix* 8. *Compact*	● Memantau pelaksanaan pemanfaatan lahan campuran untuk menilai keberagaman fungsi (retail, hunian, jasa) dalam satu kawasan. ● Memantau pelaksanaan konsep kawasan kompak untuk menilai efisiensi jarak antar aktivitas di dalam kawasan transit.
Mendokumentasi *(Document)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect*	● Mendokumentasikan kondisi riil trotoar, lebar jalur pejalan kaki, serta fasilitas pendukung (lampu, peneduh dll) di radius 800 meter. ● Mendokumentasikan keberadaan marka lajur sepeda dan titik lokasi parkir sepeda yang tersedia di kawasan. ● Memetakan dan mendokumentasikan konektivitas jaringan jalan/pedestrian dari area permukiman dan area komersial menuju gerbang akses utama stasiun. .
	4. *Transit* 5. *Shift* 6. *Densify*	● Mengumpulkan data teknis rute dan jenis moda pengumpan (*feeder*) serta aksesibilitas halte/titik jemput bagi masyarakat. ● Mengumpulkan data teknis fasilitas perpindahan moda seperti area drop-off, parkir kendaraan, dan alur sirkulasi kendaraan di titik transit. ● Mengumpulkan data teknis jumlah bangunan bertingkat atau hunian vertikal yang berada di sekitar stasiun.
	7. *Mix*	● Mengumpulkan data teknis variasi penggunaan

	8. *Compact*	bangunan (misal: BXchange sebagai retail, apartemen sebagai hunian, dan stasiun). ● Mengumpulkan data teknis tata letak bangunan untuk melihat apakah jarak antar fungsi utama dapat ditempuh dengan berjalan kaki.
Menilai *(Assess)*	*1. Walk* *2. Cycle* *3. Connect*	● Menilai program integrasi transportasi guna melihat rencana sinkronisasi jadwal atau rute antara stasiun dan moda lain. ● Menilai rencana aksi perpindahan moda untuk mengurangi kemacetan dan mengoptimalkan area transit dari kendaraan pribadi. ● Menilai rencana pengembangan kepadatan untuk melihat kesesuaian pembangunan dengan kapasitas lahan di sekitar stasiun.
	4. Transit *5. Shift* *6. Densify*	● Menilai program pengembangan fungsi campuran agar kawasan tetap hidup sepanjang hari dengan berbagai aktivitas.Menilai rencana aksi kawasan kompak guna memastikan efisiensi pergerakan manusia di dalam radius TOD. ● Menilai realisasi pembangunan hunian vertikal berkerapatan tinggi di sekitar Stasiun Jurangmangu untuk memastikan terciptanya basis pengguna transportasi publik yang signifikan
	7. Mix *8. Compact*	● Menilai program pengembangan fungsi campuran agar kawasan tetap hidup sepanjang hari dengan berbagai aktivitas. ● Menilai rencana aksi kawasan kompak guna memastikan efisiensi pergerakan manusia di dalam radius TOD.
Melaporkan Pelaksanaan Rencana *(Report on the implementation of plans)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect*	● Menyusun laporan perbandingan antara rencana teknis/standar TOD (misal: lebar trotoar ideal) dengan kondisi aktual yang telah terbangun di lapangan. ● Melaporkan hasil pelaksanaan pengadaan lajur dan parkir sepeda di kawasan Stasiun Jurangmangu.Melaporkan pelaksanaan peningkatan keterhubungan jaringan jalan dan akses menuju stasiun.
	4. *Transit* 5. *Shift* 6. *Densify*	● Melaporkan realisasi rencana integrasi transportasi antara kawasan permukiman dengan stasiun ● Melaporkan hasil observasi mengenai fungsi area *drop-off* dan manajemen parkir, apakah sudah mampu mengurangi konflik kendaraan (kemacetan) sesuai tujuan rencana awal. ● Menyajikan data progres pembangunan hunian vertikal dan intensitas bangunan (FAR/KLB) yang sudah terealisasi dibandingkan dengan target kepadatan di dokumen perencanaan.
	7. *Mix* 8. *Compact*	● Melaporkan proporsi campuran penggunaan lahan (*land use mix*) yang telah terwujud untuk melihat kesesuaiannya dengan konsep fungsi campuran. ● Menganalisis dan melaporkan apakah tata letak bangunan yang sudah terbangun berhasil

		menciptakan jarak tempuh yang efisien (kompak) bagi pengguna kawasan.

Sumber: Olahan Penulis, 2026

5.2.3.1 Analisis Proses dalam Ruang Penelitian Memantau *(Monitor),* Mendokumentasi *(Document),* Menilai *(Assess)*, dan Melaporkan Pelaksanaan Rencana *(Report on the implementation of plans)*

Berdasarkan hasil survei lapangan yang telah dilakukan, penilaian penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan penelitian dilakukan menggunakan delapan prinsip TOD yang mengacu pada TOD *Standard Version 3.0* yang disusun oleh *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP, 2017). Selain itu, penilaian juga didukung oleh berbagai regulasi yang relevan, antara lain Peraturan Menteri PUPR Nomor 14/PRT/M/2017, Peraturan Menteri PUPR Nomor 02/PRT/M/2018, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 34 Tahun 2014, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014. Penilaian dilakukan pada ruas jalan yang telah ditetapkan sebagai lokasi survei berdasarkan justifikasi penelitian.

Setiap prinsip TOD terdiri atas beberapa subkomponen yang digunakan sebagai parameter penilaian. Parameter tersebut disusun berdasarkan standar, pedoman, dan peraturan yang telah ditetapkan. Nilai aktual diperoleh dari hasil observasi kondisi eksisting di lapangan, sedangkan nilai ideal diperoleh dari skor maksimum setiap indikator, yaitu sebesar 3.

Dalam penelitian ini, setiap indikator diberikan skor dengan rentang nilai 0-3 yang diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Skor 0 - menunjukkan bahwa entitas atau fasilitas yang dinilai tidak tersedia sama sekali di lapangan.
2. Skor 1 - menunjukkan bahwa entitas atau fasilitas telah tersedia, namun belum memenuhi ketentuan minimum sesuai standar yang berlaku.
3. Skor 2 - menunjukkan bahwa entitas atau fasilitas telah memenuhi standar dasar serta didukung oleh beberapa kriteria penunjang.
4. Skor 3 - menunjukkan bahwa entitas atau fasilitas telah memenuhi standar secara optimal sesuai dengan kondisi ideal yang ditetapkan.

Perhitungan bobot masing-masing prinsip dilakukan dengan membandingkan jumlah subkomponen pada setiap prinsip terhadap total keseluruhan subkomponen dari 8 prinsip TOD, kemudian dikalikan 100 persen. Secara matematis dapat dituliskan sebagai berikut:

$$Bobot\ (\%) = \left(\frac{Jumlah\ Subkomponen\ per\ Prinsip}{Total\ Subkomponen\ Keseluruhan} \times 100\%\right)$$

Selanjutnya, nilai capaian dihitung dengan membandingkan skor aktual hasil survei terhadap skor ideal yang dapat dicapai pada masing-masing prinsip, kemudian dikalikan 100 persen. Rumus yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$Capaian\ (\%) = \left(\frac{Skor\ Aktual}{Skor\ Ideal} \times 100\%\right)$$

Nilai akhir setiap prinsip diperoleh dari hasil perkalian antara bobot prinsip dengan nilai capaian. Nilai tersebut digunakan untuk mengetahui tingkat pencapaian masing-masing prinsip TOD terhadap kondisi ideal yang diharapkan. Rumus perhitungan nilai akhir adalah sebagai berikut:

$$Nilai\ Akhir\ = Bobot\ (\%)\ \times Capaian\ (\%)$$

Nilai akhir setiap prinsip selanjutnya diklasifikasikan ke dalam interval penilaian untuk mengetahui tingkat pencapaian penerapan setiap prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Stasiun Jurangmangu. Pengelompokan interval ini digunakan agar hasil evaluasi dapat diinterpretasikan ke dalam kategori penilaian, sehingga memudahkan dalam melihat tingkat kesesuaian setiap prinsip terhadap kondisi ideal yang diharapkan. Rumus penentuan interval adalah sebagai berikut:

$$Interval\ = \frac{100-0}{4} = 25$$

Skala Likert

1. 0,00 - 25,00: Sangat Rendah
2. 25,01 - 50,00: Rendah
3. 50,01 - 75,00: Cukup Tinggi
4. 75,01 - 100,00: Tinggi

1. Skoring Jl. Cenderawasih

TABEL 5.5

SKORING JL. CENDERAWASIH

JL. CENDERAWASIH							
PRINSIP TOD	**SUB KOMPONEN**	**TOTAL SKOR**	**NILAI AKTUAL (SKOR)**	**NILAI MATRIKS (IDEAL)**	**BOBOT (SKOR)**	**CAPAIAN**	**NILAI AKHIR**
WALK	1. Jalur 2. Jalur disabilitas 3. PJU 4. Pohon peneduh 5. Zebra Cross 6. Halte 7. Rambu dan Marka pedestrian	2 1 3 2 1 2 3	14	21	31,82	66,7	21,22%
CYCLE	1. Jalur 2. Street Furniture 3. Parkir & Fasilitas (PBE)	0 0 2	2	9	13,64	22,2	3,03%
CONNECT	1. Jaringan 2. Pilihan Rute 3. Wayfinding/Signage	3 3 2	8	9	13,64	88,9	12,13%
TRANSIT	1. Jalur 2. Street Furniture	2 1	3	6	9,09	50	4,55%

SHIFT	1. Parkir 2. Mobilitas	2 1	3	6	9,09	50	4,55%
DENSIFY	1. Kepadatan Vertikal & Efisiensi Bangunan (Fisik) 2. Kepadatan Aktivitas & Intesitas Pengguna Sosial/Ekonomii	3 3	6	6	9,09	100	9,09%
MIX	1. Keragaman fungsi lahan 2. Proporsi dan akses hunian	3 3	6	6	9,09	100	9,09%
COMPACT	1. Keterbangunan blok kawasan	3	3	3	4,55	100	4,55%
JUMLAH							**68,21%**

Sumber: Olahan Penulis, 2026

Capaian total penerapan *Transit Oriented Development* sebesar 68,21% dari 100% menunjukkan bahwa secara umum konsep kawasan berorientasi transit di koridor Jalan Cendrawasih sudah berjalan cukup baik, meskipun masih memerlukan optimalisasi pada beberapa prinsip utama. Prinsip *Walk* (Fasilitas Pejalan Kaki) memberikan kontribusi nilai akhir terbesar yaitu 21,22%, mengingat prinsip ini memiliki bobot subkomponen tertinggi (31,82%) dengan tingkat capaian eksisting sebesar 66,7% walaupun di dalam sub komponen tersendiri masih ada beberapa yang belum mencapai sesuai dengan standar yang sudah ditentukan. Di sisi lain, prinsip *Densify*, *Mix*, dan *Compact* telah berhasil meraih nilai capaian sempurna sebesar 100% dari kondisi ideal yang diharapkan di lapangan.

Meskipun demikian, sektor non-motorisasi lainnya masih menjadi catatan evaluasi yang cukup besar berdasarkan hasil survei tersebut. Prinsip *Cycle* (Fasilitas Pesepeda) menjadi prinsip dengan capaian terendah, yakni hanya sebesar 22,2% dengan sumbangsih nilai akhir sebesar 3,03%. Hal ini mengindikasikan bahwa penyediaan infrastruktur jalur sepeda, sarana pengaman *(street furniture),* dan fasilitas parkir sepeda (PBE) di koridor Jalan Cendrawasih masih sangat minim dan belum memenuhi standar teknis yang berlaku.

TABEL 5.6

SKORING JL. TEGAL ROTAN RAYA

2. Skoring Jl. Tegal Rotan Raya

JL. TEGAL ROTAN RAYA							
PRINSIP TOD	**SUB KOMPONEN**	**TOTAL SKOR**	**NILAI AKTUAL (SKOR)**	**NILAI MATRIKS (IDEAL)**	**BOBOT (SKOR)**	**CAPAIAN**	**NILAI AKHIR**
WALK	1. Jalur 2. Jalur disabilitas 3. PJU 4. Pohon peneduh 5. Zebra Cross 6. Halte 7. Rambu dan Marka pedestrian	0 0 3 1 0 0 3	7	21	31,82	33,3	10,60%
CYCLE	1. Jalur 2. Street Furniture	0 0	0	9	13,64	0,00	0,00%

	3. Parkir & Fasilitas (PBE)	0					
CONNECT	1. Jaringan 2. Pilihan Rute 3. Wayfinding/Signage	3 3 2	8	9	13,64	88,9	12,13%
TRANSIT	1. Jalur 2. Street Furniture	0 0	0	6	9,09	0	0,00%
SHIFT	1. Parkir 2. Mobilitas	1 0	1	6	9,09	16,7	1,52%
DENSIFY	1. Kepadatan Vertikal & Efisiensi Bangunan (Fisik) 2. Kepadatan Aktivitas & Intesitas Pengguna Sosial/Ekonomii	3 3	6	6	9,09	100	9,09%
MIX	1. Keragaman fungsi lahan 2. Proporsi dan akses hunian	3 2	5	6	9,09	83,3	7,57%
COMPACT	1. Keterbangunan blok kawasan	3	3	3	4,55	100	4,55%
JUMLAH							**45,46%**

Sumber: Olahan Penulis, 2026

Capaian total sebesar 45,46% dari 100% ini menunjukkan bahwa penerapan kawasan berorientasi transit di koridor Jalan Tegal Rotan Raya masih tergolong kurang optimal karena belum mencapai setengah dari kondisi ideal yang diharapkan. Rendahnya nilai ini dipengaruhi secara signifikan oleh tidak tersedianya infrastruktur pada beberapa prinsip utama. Berdasarkan hasil survei,

prinsip *Cycle* (Fasilitas Pesepeda) dan prinsip *Transit* (Fasilitas Angkutan Umum) sama sekali belum diterapkan di lapangan sehingga mendapatkan nilai capaian sebesar 0%.

Selain itu, prinsip utama seperti *Walk* (Fasilitas Pejalan Kaki) yang memegang bobot subkomponen terbesar (31,82%) baru menyumbang nilai akhir sebesar 10,60% karena tingkat capaian eksistingnya yang rendah, yaitu 33,3%. Meskipun demikian, koridor ini menunjukkan kinerja yang sangat baik pada prinsip *Connect, Densify, Mix, dan Compact* yang masih mampu mempertahankan kontribusi nilai cukup tinggi bagi kawasan stasiun.

3. Hasil Penilaian Jl. Lkr Jaya

TABEL 5.7

HASIL PENILAIAN JL. LKR JAYA

JL. LINGKAR JAYA							
PRINSIP TOD	**SUB KOMPONEN**	**TOTAL SKOR**	**NILAI AKTUAL (SKOR)**	**NILAI MATRIKS (IDEAL)**	**BOBOT (SKOR)**	**CAPAIAN**	**NILAI AKHIR**
WALK	1. Jalur 2. Jalur disabilitas 3. PJU 4. Pohon peneduh 5. Zebra Cross 6. Halte 7. Rambu dan Marka pedestrian	3 1 3 3 3 3 3	19	21	31,82	90,5	28,78%

CYCLE	1. Jalur 2. Street Furniture 3. Parkir & Fasilitas (PBE)	0 0 0	0	9	13,64	0,0	0,00%
CONNECT	1. Jaringan 2. Pilihan Rute 3. Wayfinding/Signage	2 3 2	7	9	13,64	77,8	10,61%
TRANSIT	1. Jalur 2. Street Furniture	3 3	6	6	9,09	66,7	6,06%
SHIFT	1. Parkir 2. Mobilitas	2 3	5	6	9,09	83,3	7,57%
DENSIFY	1. Kepadatan Vertikal & Efisiensi Bangunan (Fisik) 2. Kepadatan Aktivitas & Intesitas Pengguna Sosial/Ekonomii	3 1	4	6	9,09	66,7	6,06%
MIX	1. Keragaman fungsi lahan 2. Proporsi dan akses hunian	3 1	4	6	9,09	66,7	6,06%
COMPACT	1. Keterbangunan blok kawasan	3	3	3	4,55	100	4,55%
JUMLAH							**69,70%**

Sumber: Olahan Penulis, 2026

Nilai capaian total sebesar 69,70% menunjukkan bahwa koridor Jalan Lingkar Jaya memiliki tingkat penerapan prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) yang relatif tinggi dibandingkan koridor lainnya di sekitar Stasiun Jurangmangu. Capaian

tersebut mengindikasikan bahwa sebagian besar elemen pendukung TOD pada koridor ini telah tersedia dan berfungsi dengan baik. Tingginya nilai capaian terutama dipengaruhi oleh kinerja prinsip *Walk* (fasilitas pejalan kaki) yang mencapai tingkat kesesuaian sebesar 90,5% dengan kontribusi nilai akhir terbesar, yaitu 28,79%. Selain itu, prinsip *Compact* menunjukkan performa yang sangat baik dengan capaian maksimal sebesar 100%, yang mencerminkan kondisi kepadatan dan intensitas pemanfaatan ruang yang telah sesuai dengan karakteristik kawasan berorientasi transit.

Meskipun demikian, masih terdapat beberapa aspek yang perlu ditingkatkan untuk mendukung implementasi TOD secara lebih optimal. Prinsip *Connect*, *Transit*, *Shift*, *Densify*, dan *Mix* telah menunjukkan kinerja yang cukup baik dengan tingkat capaian berkisar antara 66,7% hingga 83,3%. Namun, berdasarkan hasil observasi lapangan, prinsip *Cycle* (fasilitas pesepeda) belum terakomodasi dengan baik karena tidak ditemukan keberadaan jalur sepeda maupun fasilitas parkir sepeda yang memadai pada koridor tersebut. Kondisi ini menyebabkan prinsip *Cycle* memperoleh nilai capaian sebesar 0%. Oleh karena itu, penyediaan infrastruktur pendukung pesepeda perlu menjadi perhatian dalam pengembangan kawasan di masa mendatang guna meningkatkan integrasi moda transportasi non-motorisasi dengan sistem transit yang ada.

4. Hasil Penilaian Jl. Boulevard UPJ

TABEL 5.8

HASIL PENILAIAN JL. BOULEVARD UPJ

JL. BOULEVERD UPJ							
PRINSIP TOD	**SUB KOMPONEN**	**TOTAL SKOR**	**NILAI AKTUAL (SKOR)**	**NILAI MATRIKS (IDEAL)**	**BOBOT (SKOR)**	**CAPAIAN**	**NILAI AKHIR**

WALK	1. Jalur 2. Jalur disabilitas 3. PJU 4. Pohon peneduh 5. Zebra Cross 6. Halte 7. Rambu dan Marka pedestrian	2 1 3 2 1 2 3	14	21	31,82	66,7	21,22%
CYCLE	1. Jalur 2. Street Furniture 3. Parkir & Fasilitas (PBE)	0 0 0	0	9	13,64	0,0	0,00%
CONNECT	1. Jaringan 2. Pilihan Rute 3. Wayfinding/Signage	2 3 2	7	9	13,64	77,8	10,61%
TRANSIT	1. Jalur 2. Street Furniture	2 2	4	6	9,09	66,7	6,06%
SHIFT	1. Parkir 2. Mobilitas	2 1	3	6	9,09	50	4,55%
DENSIFY	1. Kepadatan Vertikal & Efisiensi Bangunan (Fisik) 2. Kepadatan Aktivitas & Intesitas Pengguna Sosial/Ekonomii	3 3	6	6	9,09	100	9,09%
MIX	1. Keragaman fungsi lahan 2. Proporsi dan akses hunian	3 5	5	6	9,09	83,3	7,57%

COMPACT	1. Keterbangunan blok kawasan	3	3	3	4,55	100	4,55%
JUMLAH							**63,65%**

Sumber: Olahan Penulis, 2026

Capaian total sebesar 63,65% menunjukkan bahwa koridor Jalan Boulevard UPJ telah memenuhi sebagian indikator dalam delapan prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) yang digunakan dalam penelitian ini. Nilai tersebut didukung oleh prinsip *Compact* dan *Densify* yang masing-masing memperoleh capaian sebesar 100%, serta prinsip *walk* dengan capaian sebesar 66,7% yang memberikan kontribusi cukup besar terhadap nilai keseluruhan.

Di sisi lain, masih terdapat beberapa prinsip yang belum terpenuhi secara maksimal. Meskipun prinsip *connect* dan *xix* memperoleh capaian masing-masing sebesar 77,8% dan 83,3%, prinsip *Cycle* memperoleh capaian sebesar 0% karena berdasarkan hasil observasi lapangan tidak ditemukan jalur maupun fasilitas pendukung pesepeda. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa penyediaan infrastruktur pesepeda masih menjadi salah satu aspek yang perlu diperhatikan dalam pengembangan kawasan yang terintegrasi dengan Stasiun Jurangmangu.

- ***Walk***



Sumber: Observasi Penulis dan Google Earth, 2026

GAMBAR 5.20
DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP WALK PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan hasil monitoring, penerapan prinsip *walk* pada empat ruas jalan di Kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan tingkat kesesuaian yang bervariasi. Jl. Lingkar Jaya memperoleh tingkat kesesuaian tertinggi sebesar 90,5%, diikuti oleh Jl. Cendrawasih dan Jl. Boulevard UPJ yang masing-masing memperoleh 66,7%. Sementara itu, Jl. Tegal Rotan Raya memperoleh tingkat kesesuaian terendah sebesar 33,3%. Perbedaan nilai tersebut menunjukkan bahwa kualitas fasilitas pejalan kaki pada kawasan penelitian belum merata sehingga masih diperlukan peningkatan pada beberapa koridor untuk mendukung penerapan prinsip *walk* secara optimal.

Berdasarkan hasil *assessment,* penerapan prinsip *walk* di Kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan bahwa sebagian koridor telah memiliki fasilitas pejalan kaki yang cukup baik, namun masih terdapat ruas jalan yang memerlukan peningkatan kualitas infrastruktur. Hasil evaluasi tersebut kemudian disusun sebagai dasar dalam penyusunan rekomendasi perbaikan fasilitas pejalan kaki, khususnya pada koridor yang memiliki tingkat kesesuaian lebih rendah, sehingga penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dapat terlaksana secara lebih optimal.

- ***Cycle***



Sumber: Observasi Penulis dan Google Earth, 2026

GAMBAR 5.21

DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP CYCLE PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan hasil monitoring, penerapan prinsip *cycle* pada empat ruas jalan di Kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan tingkat kesesuaian yang masih rendah. Jl. Cendrawasih dan Jl. Boulevard UPJ masing-masing memperoleh tingkat kesesuaian

sebesar 22,2%, sedangkan Jl. Tegal Rotan Raya dan Jl. Lingkar Jaya memperoleh tingkat kesesuaian sebesar 0%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa fasilitas pendukung pesepeda masih sangat terbatas sehingga belum mampu mendukung mobilitas pesepeda menuju Stasiun Jurangmangu secara optimal.

Berdasarkan hasil *assessment,* penerapan prinsip *cycle* di Kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan bahwa infrastruktur pesepeda masih belum memadai pada sebagian besar ruas jalan. Hasil evaluasi tersebut kemudian disusun sebagai dasar dalam penyusunan rekomendasi penyediaan jalur sepeda, fasilitas parkir sepeda, serta fasilitas pendukung lainnya guna mendukung penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

- ***Connect***



Sumber: Observasi Penulis dan Google Earth, 2026

GAMBAR 5.22

DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP CONNECT PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan hasil monitoring, penerapan prinsip *connect* di Kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan tingkat kesesuaian yang baik. Jl. Cendrawasih, Jl. Tegal Rotan Raya, dan Jl. Boulevard UPJ masing-masing memperoleh 88,9%, sedangkan Jl. Lingkar Jaya memperoleh 77,8%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa konektivitas kawasan telah mendukung akses menuju Stasiun Jurangmangu.

Berdasarkan hasil *assessment,* penerapan prinsip *connect* telah mendukung keterhubungan antar fungsi kawasan menuju simpul transit. Hasil evaluasi tersebut menjadi dasar dalam penyusunan rekomendasi peningkatan fasilitas pendukung konektivitas, khususnya wayfinding dan informasi penunjuk arah.

- ***Transit***



Sumber: Observasi Penulis dan Google Earth, 2026

GAMBAR 5.23
DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP TRANSIT PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan hasil monitoring, penerapan prinsip *transit* di Kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan tingkat kesesuaian yang bervariasi. Jl. Lingkar Jaya memperoleh nilai tertinggi sebesar 66,7%, diikuti Jl. Cendrawasih dan Jl. Boulevard UPJ sebesar 50,0%, sedangkan Jl. Tegal Rotan Raya memperoleh 0%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa fasilitas pendukung transit masih belum tersedia secara merata.

Berdasarkan hasil assessment, penerapan prinsip *transit* masih memerlukan peningkatan pada beberapa koridor, khususnya dalam penyediaan fasilitas transit dan integrasi antarmoda untuk mendukung penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

- ***Shift***



Sumber: Observasi Penulis dan Google Earth, 2026

GAMBAR 5.24
DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP SHIFT PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan hasil monitoring, penerapan prinsip *shift* di Kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan tingkat kesesuaian yang bervariasi. Jl. Lingkar Jaya memperoleh nilai tertinggi sebesar 83,3%, sedangkan Jl. Tegal Rotan Raya memperoleh nilai terendah sebesar 16,7%. Sementara itu, Jl. Cendrawasih dan Jl. Boulevard UPJ masing-masing memperoleh 50,0%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa dukungan terhadap peralihan moda transportasi belum merata pada seluruh koridor menuju stasiun.

- ***Densify***



Sumber: Observasi Penulis dan Google Earth, 2026

GAMBAR 5.25
DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP DENSIFY PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan hasil monitoring, penerapan prinsip *densify* di Kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan tingkat kesesuaian yang baik. Jl. Cendrawasih, Jl. Tegal Rotan Raya, dan Jl.

Boulevard UPJ masing-masing memperoleh tingkat kesesuaian sebesar 100%, sedangkan Jl. Lingkar Jaya memperoleh 66,7%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa pemanfaatan ruang pada kawasan penelitian telah mendukung penerapan prinsip *densify.*

Berdasarkan hasil assessment, penerapan prinsip *densify* di Kawasan Stasiun Jurangmangu telah mendukung pengembangan kawasan yang lebih padat dan optimal. Hasil evaluasi tersebut menjadi dasar dalam penyusunan rekomendasi untuk mempertahankan dan meningkatkan intensitas pemanfaatan ruang sesuai konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

- ***Mix***



Sumber: Observasi Penulis dan Google Earth, 2026

GAMBAR 5.26

DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP MIX PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan hasil monitoring, penerapan prinsip *mix* di Kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan tingkat kesesuaian yang baik. Jl. Cendrawasih dan Jl. Boulevard UPJ memperoleh

tingkat kesesuaian sebesar 100%, Jl. Tegal Rotan Raya sebesar 83,3%, sedangkan Jl. Lingkar Jaya memperoleh 66,7%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa keberagaman fungsi lahan di kawasan penelitian telah mendukung penerapan prinsip *mix.*

Berdasarkan hasil assessment, penerapan prinsip *mix* di Kawasan Stasiun Jurangmangu telah mendukung keterpaduan fungsi kawasan. Hasil evaluasi tersebut menjadi dasar dalam penyusunan rekomendasi untuk mempertahankan dan meningkatkan keberagaman fungsi lahan sesuai konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

- ***Compact***



Sumber: Observasi Penulis dan Google Earth, 2026

GAMBAR 5.27
DOKUMENTASI HASIL OBSERVASI PRINSIP COMPACT PADA KAWASAN STASIUN JURANGMANGU

Berdasarkan hasil monitoring, penerapan prinsip *compact* pada seluruh ruas jalan di Kawasan Stasiun Jurangmangu memperoleh tingkat kesesuaian sebesar 100%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa keterbangunan blok kawasan telah

mendukung terciptanya kawasan yang kompak sehingga aktivitas masyarakat dapat berlangsung dalam jarak yang relatif berdekatan.

Berdasarkan hasil assessment, penerapan prinsip *compact* di Kawasan Stasiun Jurangmangu telah mendukung pembentukan kawasan yang kompak sesuai konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Hasil evaluasi tersebut menjadi dasar untuk mempertahankan keterpaduan pola pembangunan kawasan di sekitar Stasiun Jurangmangu.

5.2.4 Evaluasi Produk (*Product)*

Evaluasi produk berorientasi pada penilaian hasil dan dampak yang diperoleh setelah suatu program dilaksanakan. Evaluasi ini tidak hanya mengukur tingkat pencapaian tujuan, tetapi juga menilai kualitas hasil, manfaat, serta dampak yang dihasilkan. Menurut Daniel L. Stufflebeam (2017), evaluasi produk digunakan untuk menilai keberhasilan program dalam menghasilkan keluaran *(output)* dan dampak *(outcome)* yang sesuai dengan kebutuhan, sehingga dapat menjadi dasar dalam pengambilan keputusan terhadap program.

Dalam penelitian ini, evaluasi produk difokuskan pada hasil penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan sekitar Stasiun Jurangmangu. Penilaian dilakukan terhadap sejauh mana pengembangan kawasan mampu meningkatkan keterpaduan sistem transportasi, aksesibilitas, serta menciptakan lingkungan yang lebih ramah bagi pejalan kaki dan pengguna transportasi publik. Selain itu, evaluasi juga mempertimbangkan perubahan fisik kawasan, aktivitas, serta manfaat yang dirasakan oleh masyarakat.

Melalui evaluasi produk, dapat diketahui tingkat efektivitas penerapan konsep TOD dalam mencapai tujuan pengembangan kawasan. Analisis dilakukan berdasarkan beberapa indikator utama, yaitu pencapaian tujuan, peningkatan aksesibilitas dan konektivitas, kualitas lingkungan, serta dampaknya terhadap aktivitas dan mobilitas masyarakat.

Seluruh indikator tersebut dianalisis berdasarkan delapan prinsip TOD, yaitu *walk, cycle, connect, transit, shift, densify, mix, dan compact*

TABEL 5.9

TABEL KONTEKSTUALISASI PENELITIAN TERHADAP VARIABEL PRODUCT PENELITIAN

Produk (P)	Prinsip TOD	Konteks Penelitian
Jangka Pendek *(Short Term)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect*	● Tersedianya infrastruktur pedestrian yang kontinu, inklusif, dan memiliki lebar minimal 3 meter di seluruh radius 800m. ● Tersedianya lajur sepeda khusus yang terhubung dan fasilitas parkir sepeda yang aman serta terlindung di stasiun. ● Terwujudnya jaringan jalan yang terbuka (*permeable*) tanpa adanya pembatas fisik yang menghalangi akses publik.
	4. *Transit* 5. *Shift* 6. *Densify*	● Tersedianya layanan *feeder* dengan cakupan rute yang merata di seluruh radius 800 meter stasiun. ● Terwujudnya manajemen parkir dan area *drop-off* yang mampu mengeliminasi parkir liar di bahu jalan. ● Berhasil membangun hunian vertikal (apartemen) berkepadatan tinggi di radius terdekat stasiun.
	7. *Mix* 8. *Compact*	● Terwujudnya keragaman fungsi lahan (hunian, mall, dan transportasi) dalam satu kawasan inti yang terintegrasi. ● Tata letak bangunan utama sudah berdekatan, namun desain sirkulasi antar-bangunan masih terfragmentasi oleh pagar atau pembatas lahan.
Jangka Panjang *(Long Term)*	1. *Walk* 2. *Cycle* 3. *Connect*	● Terciptanya budaya berjalan kaki yang aman dan nyaman bagi seluruh lapisan masyarakat tanpa hambatan fisik. ● Peralihan moda dari kendaraan pribadi ke sepeda untuk perjalanan jarak dekat guna mengurangi emisi dan kemacetan. ● Efisiensi jarak tempuh bagi pejalan kaki melalui rute-rute langsung yang memangkas waktu perjalanan ke titik transit.
	4. *Transit* 5. *Shift* 6. *Densify*	● Meningkatnya jumlah pengguna angkutan umum secara menyeluruh dan menurunnya penggunaan kendaraan pribadi dari seluruh penjuru kawasan. ● Berkurangnya kepadatan kendaraan pribadi dan terciptanya kelancaran arus lalu lintas di kawasan transit. ● Terciptanya basis massa pengguna transportasi umum yang besar, meningkatkan efisiensi pemanfaatan lahan kota secara vertikal.

	7. *Mix* 8. *Compact*	• Kawasan tetap aktif di berbagai waktu dan mengurangi kebutuhan warga untuk keluar kawasan demi memenuhi kebutuhan dasar. • Efisiensi pergerakan belum maksimal; jarak tempuh terasa lebih jauh secara psikologis karena akses pejalan kaki tidak langsung (*direct*).

Sumber: Olahan Penulis, 2026

Berdasarkan hasil transferability literatur terhadap kondisi eksisting kawasan Stasiun Jurangmangu, penerapan prinsip TOD menunjukkan bahwa sebagian indikator telah terpenuhi, terutama pada aspek konektivitas pejalan kaki, akses transportasi publik, serta keberadaan fungsi campuran di sekitar stasiun. Namun demikian, masih terdapat beberapa aspek yang perlu ditingkatkan, seperti kualitas dan kontinuitas jalur pedestrian, integrasi antarmoda, serta efisiensi pergerakan menuju titik transit. Oleh karena itu, diperlukan pengembangan dan penataan kawasan secara bertahap agar seluruh prinsip TOD dapat diterapkan secara optimal dalam jangka pendek maupun jangka panjang.

5.2.4.1 Analisis Product dalam Ruang Penelitian Jangka Pendek *(Short Term)* dan Jangka Panjang *(Long Term)*

Nilai setiap ruas jalan dihitung berdasarkan hasil observasi pada masing-masing indikator yang telah disesuaikan dengan prinsip TOD. Nilai yang diperoleh kemudian dibandingkan dengan nilai ideal untuk mengetahui tingkat pencapaian pada setiap ruas jalan.

$$Nilai\ Ruas\ Jalan\ = \frac{Nilai\ Hasil\ Observasi}{Nilai\ Ideal} \times\ 100\%$$

TABEL 5.10

TABEL JANGKA PANJANG PENDEK DAN JANGKA PANJANG ANALISIS PRODUCT

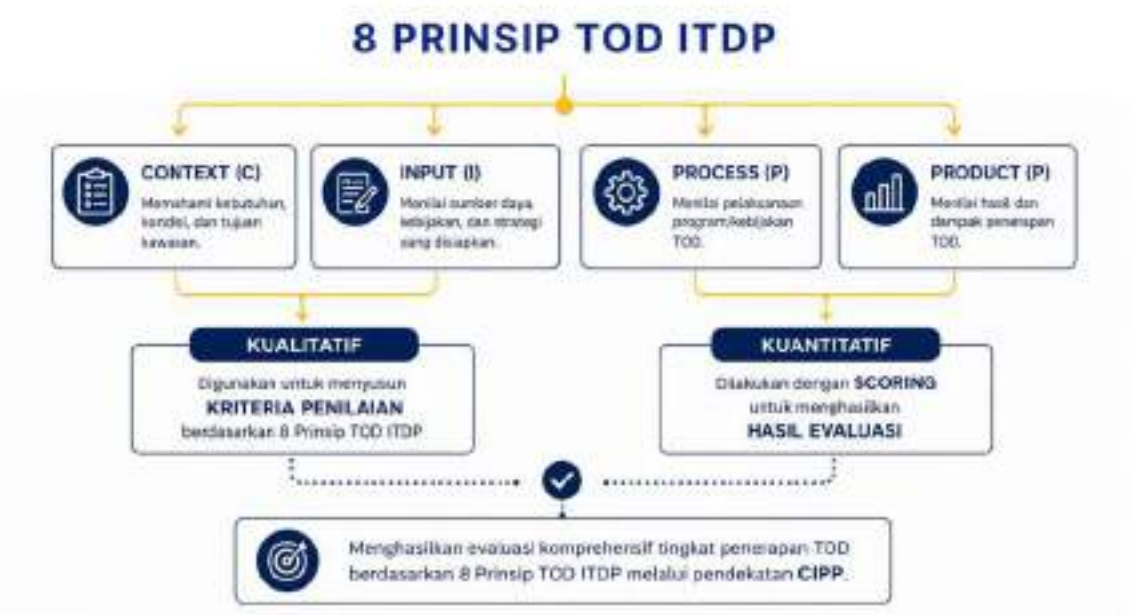
PRINSIP TOD	HASIL EVALUASI KAWASAN	JANGKA PENDEK (1-5 TAHUN)	JANGKA PANJANG (10-20 TAHUN)
Walk	**64,3%** Fasilitas pejalan kaki cukup memadai, namun masih perlu peningkatan trotoar, jalur disabilitas, dan penyeberangan.	Peningkatan kualitas trotoar, jalur disabilitas, dan fasilitas penyeberangan pada koridor yang belum memenuhi standar.	Terwujudnya jaringan pejalan kaki yang terintegrasi dan nyaman di seluruh kawasan TOD

Cycle	**11,1%** fasilitas pesepeda masih sangat terbatas dan belum terintegrasi	Penyediaan jalur sepeda, parkir sepeda, dan fasilitas pendukung pesepeda.	Terbangunnya jaringan jalur sepeda yang terhubung dengan kawasan permukiman, pusat kegiatan, dan stasiun.
Connect	**86,1%** Konektivitas kawasan sudah baik, namun masih memerlukan penyempurnaan pada beberapa titik	Penambahan wayfinding dan penyempurnaan konektivitas pada beberapa titik.	Terwujudnya jaringan jalan yang semakin terintegrasi dan mudah diakses
Transit	**41,7%** Integrasi antarmoda belum optimal dan masih memerlukan peningkatan fasilitas transit	Peningkatan halte, fasilitas transit, dan integrasi antarmoda menuju stasiun.	Terwujudnya sistem transportasi yang terintegrasi dan mendukung perpindahan antarmoda.
Shift	**50,0%** Peralihan ke transportasi umum masih perlu didukung melalui pengelolaan parkir dan fasilitas pendukung	Peningkatan pengelolaan parkir dan fasilitas pendukung perpindahan moda.	Meningkatnya penggunaan transportasi umum dan berkurangnya ketergantungan terhadap kendaraan pribadi.
Densify	**91,7%** Kepadatan kawasan telah mendukung penerapan TOD sesuai ketentuan RDTR	Optimalisasi pemanfaatan ruang sesuai ketentuan RDTR.	Kawasan berkembang dengan kepadatan yang mendukung aktivitas TOD secara berkelanjutan.
Mix	**87,5%** Keberagaman fungsi lahan telah mendukung aktivitas kawasan TOD	Mempertahankan dan meningkatkan keberagaman fungsi lahan.	Terwujudnya kawasan mixed-use yang semakin terpadu dan mendukung kebutuhan masyarakat.
Compact	**100%** Kawasan telah memenuhi prinsip kekompakan tata ruang sesuai konsep TOD	Peningkatan pengelolaan parkir dan fasilitas pendukung perpindahan moda.	Kawasan berkembang dengan keterpaduan fungsi yang semakin optimal.

Sumber: Olahan Penulis, 2026

Nilai hasil evaluasi setiap prinsip TOD pada tingkat kawasan diperoleh dari rata-rata hasil penilaian empat ruas jalan yang menjadi lokasi penelitian, yaitu Jl. Cendrawasih, Jl. Tegal Rotan Raya, Jl. Boulevard UPJ, dan Jl. Lingkar Jaya. Perhitungan dilakukan dengan menjumlahkan persentase capaian pada setiap ruas jalan, kemudian membaginya dengan jumlah ruas jalan yang dievaluasi.

5.3 Integrasi 8 Prinsip TOD ITDP dengan Metode Evaluasi CIPP



Sumber: Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 5.28
ALUR EVALUASI PENERAPAN TOD BERDASARKAN 8 PRINSIP ITDP DAN METODE CIPP

Dalam penelitian ini, 8 Prinsip TOD ITDP, metode evaluasi CIPP, dan metode scoring merupakan satu kesatuan yang saling terintegrasi dalam proses evaluasi. Delapan Prinsip TOD ITDP berfungsi sebagai standar atau acuan penilaian terhadap tingkat penerapan TOD.

Selanjutnya, metode CIPP digunakan sebagai kerangka evaluasi untuk mengarahkan proses penilaian mulai dari identifikasi kondisi *(Context)*, kesiapan *(Input),* pelaksanaan *(Process),* hingga hasil penerapan *(Product).* Agar setiap indikator TOD dapat diukur secara objektif, digunakan metode scoring sebagai teknik penilaian kuantitatif.

Dengan demikian, ITDP menentukan apa yang dinilai, CIPP menjelaskan bagaimana proses evaluasi dilakukan, sedangkan scoring digunakan untuk

mengukur tingkat pencapaian setiap indikator sehingga menghasilkan nilai akhir evaluasi penerapan TOD.

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap delapan prinsip TOD, kawasan Stasiun Jurangmangu menunjukkan tingkat penerapan TOD yang cukup baik. Hal ini ditunjukkan oleh tingginya capaian pada prinsip *Compact, Densify, Mix,* dan *Connect.* Namun demikian, prinsip *Cycle, Transit, dan Shift* masih memerlukan peningkatan, terutama pada penyediaan fasilitas pesepeda, integrasi antarmoda, serta upaya mendorong peralihan penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi umum.

BAB VI

PRODUK PERENCANAAN

6.1 Hasil Penilaian Penerapan *Transit Oriented Development* Berdasarkan Model CIPP

Hasil evaluasi penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) pada Kawasan Stasiun Jurangmangu merupakan hasil akhir dari proses evaluasi menggunakan model *Context, Input, Process, and Product* (CIPP). Pada tahap Process, penilaian dilakukan melalui kegiatan monitoring lapangan dengan menggunakan instrumen penilaian berdasarkan delapan prinsip TOD yang mengacu pada Institute for *Transportation and Development Policy* (ITDP) (2017).

Berdasarkan hasil evaluasi terhadap empat ruas jalan yang digunakan sebagai sampel penelitian, yaitu Jl. Cenderawasih, Jl. Tegal Rotan Raya, Jl. Lingkar Jaya, dan Jl. Boulevard UPJ, diperoleh hasil evaluasi penerapan prinsip Transit Oriented Development (TOD) pada kawasan Stasiun Jurangmangu. Keempat ruas jalan tersebut digunakan sebagai sampel yang merepresentasikan kondisi kawasan penelitian secara keseluruhan. Hasil penilaian dari masing-masing ruas jalan kemudian disintesiskan berdasarkan prinsip TOD untuk memperoleh gambaran tingkat penerapan TOD pada kawasan Stasiun Jurangmangu.

Untuk memudahkan interpretasi hasil evaluasi, nilai capaian setiap prinsip TOD diklasifikasikan ke dalam empat kategori menggunakan interval penilaian. Penentuan interval dilakukan dengan rumus sebagai berikut:

$$Interval = \frac{100-0}{4} = 25$$

TABEL 6.1
SKALA LIKERT

INTERVAL NILAI (%)	KATEGORI

0,00 - 25,00	Sangat Rendah
25,01 - 50,00	Rendah
50,01 - 75,00	Cukup Tinggi
75,01 - 100,00	Tinggi

Sumber: Olahan Penulis, 2026

TABEL 6.2

HASIL EVALUASI PENERAPAN TOD KAWASAN STASIUN JURANGMANGU

PRINSIP TOD	NILAI EVALUSI	KATEGORI
WALK	64,3	Cukup Tinggi
CYCLE	11,1	Sangat Rendah
CONNECT	86,1	Tinggi
TRANSIT	41,7	Rendah
SHIFT	50,0	Rendah
DENSIFY	91,7	Tinggi
MIX	87,5	Tinggi
COMPACT	100,0	Tinggi

Sumber: Olahan Penulis, 2026

Hasil evaluasi menunjukkan bahwa penerapan T*ransit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Stasiun Jurangmangu memiliki tingkat capaian yang bervariasi pada setiap prinsip. Prinsip *Compact, Densify, Mix, dan Connect* berada pada kategori tinggi, yang menunjukkan bahwa kondisi struktur kawasan, kepadatan pemanfaatan ruang, keberagaman fungsi lahan, serta konektivitas kawasan telah mendukung penerapan konsep TOD. Sementara itu, prinsip *Walk* berada pada kategori cukup tinggi, sedangkan prinsip *Transit* dan *Shift* masih berada pada kategori rendah. Adapun prinsip *Cycle* memperoleh kategori sangat rendah, sehingga penyediaan infrastruktur dan fasilitas pendukung pesepeda

masih menjadi aspek yang perlu ditingkatkan dalam pengembangan Kawasan Stasiun Jurangmangu.

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai evaluasi penerapan Transit Oriented Development (TOD) di Kawasan Stasiun Jurangmangu, dapat disimpulkan bahwa kawasan ini memiliki potensi yang cukup kuat untuk dikembangkan sebagai kawasan berorientasi transit. Hal tersebut ditunjukkan melalui keberadaan Stasiun Jurangmangu sebagai simpul transportasi massal yang didukung oleh keberagaman fungsi kawasan di sekitarnya, seperti perdagangan dan jasa, permukiman, pendidikan, serta fasilitas umum. Hasil evaluasi juga memperlihatkan bahwa beberapa prinsip TOD telah diterapkan dengan baik, terutama pada aspek compact, densify, mix, dan connect. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa struktur kawasan, kepadatan pemanfaatan ruang, keberagaman fungsi lahan, serta konektivitas kawasan telah mendukung pengembangan kawasan berbasis transit.

Namun demikian, penerapan TOD di Kawasan Stasiun Jurangmangu belum sepenuhnya optimal karena masih terdapat beberapa aspek yang perlu diperbaiki. Prinsip walk masih memerlukan peningkatan pada kualitas dan pemerataan fasilitas pejalan kaki, sedangkan prinsip cycle menunjukkan capaian yang sangat rendah karena belum tersedianya infrastruktur pesepeda yang memadai dan terintegrasi. Selain itu, prinsip transit dan shift juga masih menghadapi kendala, terutama berkaitan dengan integrasi antarmoda, pengelolaan titik perpindahan moda, serta masih dominannya penggunaan kendaraan pribadi menuju kawasan stasiun. Dengan demikian, penerapan TOD di Kawasan Stasiun Jurangmangu dapat dikategorikan telah memiliki dasar pengembangan yang baik, tetapi masih membutuhkan penguatan pada aspek mobilitas berkelanjutan, aksesibilitas pengguna, serta integrasi transportasi agar konsep TOD dapat berjalan secara lebih efektif dan inklusif.

7.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian, pengembangan Kawasan Stasiun Jurangmangu perlu diarahkan pada peningkatan kualitas infrastruktur pejalan kaki secara lebih merata di seluruh koridor kawasan. Penyediaan jalur pedestrian yang aman, nyaman, bebas hambatan, dilengkapi fasilitas penyeberangan, penerangan, peneduh, serta akses bagi penyandang disabilitas perlu menjadi prioritas agar mobilitas pengguna menuju stasiun dapat berlangsung lebih baik. Selain itu, fasilitas pendukung pesepeda juga perlu dikembangkan melalui penyediaan jalur sepeda yang terhubung dengan kawasan permukiman, pusat aktivitas, dan stasiun, serta dilengkapi dengan area parkir sepeda yang aman dan mudah dijangkau.

Pemerintah daerah, pengelola stasiun, dan pihak swasta yang terlibat dalam pengembangan kawasan juga disarankan untuk memperkuat koordinasi dalam penyediaan sistem transportasi pengumpan dan integrasi antarmoda. Penataan area drop-off, peningkatan kualitas halte, penyediaan informasi rute, serta pengelolaan sirkulasi kendaraan perlu dilakukan untuk mengurangi penumpukan kendaraan dan meningkatkan kenyamanan perpindahan moda. Selain itu, pengendalian penggunaan kendaraan pribadi perlu diperkuat melalui manajemen parkir dan peningkatan daya tarik transportasi umum. Bagi penelitian selanjutnya, kajian mengenai TOD di Kawasan Stasiun Jurangmangu dapat dikembangkan dengan melibatkan persepsi pengguna, analisis pola perjalanan, serta evaluasi kebijakan antaraktor agar hasil penelitian menjadi lebih komprehensif dan dapat mendukung perencanaan kawasan transit yang lebih berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

Ahmad, A. R., Nuryahati, N., & Rahman, A. (2021). Evaluasi konsep kawasan Transit Oriented Development (TOD) Stasiun Cisauk, Kecamatan Cisauk, Kabupaten Tangerang, Banten (Studi kasus Stasiun Cisauk, Kecamatan Cisauk, Kabupaten Tangerang). *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (STUPA), 3*(2), 3401–3412. https://doi.org/10.24912/stupa.v3i2.12913

Agustin, I. W., & Hariyani, S. (2022). Penerapan Transit Oriented Development di kawasan Tugu-Kertenagara, Kota Malang. *Jurnal Teknik Sipil dan Arsitektur, 18*(1), 18–22. https://www.researchgate.net/publication/361685131_Penerapan_Transit_Oriented_Development_di_Kawasan_Tugu_-_Kertenagara_Kota_Malang

Applied, A. (1981). *Livable streets*. University of California Press.

Ashiya City Government. (2022). *Ashiya disaster prevention / Road network & public facilities map*. https://www.city.ashiya.lg.jp

Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan. (2022). *Kota Tangerang Selatan dalam angka 2022*. https://tangselkota.bps.go.id/publication.html

Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan. (2023). *Kota Tangerang Selatan dalam angka 2023*. https://tangselkota.bps.go.id/publication.html

Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan. (2024). *Kota Tangerang Selatan dalam angka 2024*. https://tangselkota.bps.go.id/publication.html

Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan. (2025). *Kota Tangerang Selatan dalam angka 2025*. https://tangselkota.bps.go.id/publication.html

Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan. (2026). *Kota Tangerang Selatan dalam angka 2026*. https://tangselkota.bps.go.id/publication.html

Bertolini, L. (1999). Spatial development patterns and public transport: The application of an analytical model in the Netherlands. *Planning Practice and Research, 14*(2), 199–210. https://doi.org/10.1080/02697459915724

Bertolini, L. (2008). Station areas as nodes and places: Progress and prospects. *Planning Theory & Practice, 9*(3), 303–317. https://doi.org/10.1080/14649350802276856

Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*. Princeton Architectural Press.

Handy, S., Boarnet, M., Ewing, R., & Killingsworth, R. (2007). How the built environment affects physical activity: Views from urban planning. *Epidemiologic Perspectives & Innovations, 4*, 16. https://doi.org/10.1186/1742-5573-4-16

Harahap, D. O., Purba, A., Sulistiyorini, R., & Herianto, D. (2022). Evaluasi sistem Transit Oriented Development pada Stasiun MRT Lebak Bulus. *Jurnal Rekayasa Sipil dan Desain (JRSDD), 10*(2), 335–346. https://doi.org/10.23960/jrsdd.v10i2.2614

Institute for Transportation and Development Policy. (2017, June 25). *The new & improved TOD Standard*. Transport Matters. https://itdp-indonesia.org/2017/06/new-improved-tod-standard/

Kamila, N. A., Putri, M. N., & Martini, E. (2020). *Analisis kesesuaian karakter kawasan berdasarkan kriteria Transit Oriented Development (TOD) (Studi kasus: Stasiun Jurangmangu)*. https://digilib.esaunggul.ac.id/public/UEU-Undergraduate-13159-JURNAL.Image.Marked.pdf

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020a, November 19). *Capaian Kementerian Perhubungan di tahun 2020*. https://dephub.go.id/post/read/capaian-kementerian-perhubungan-di-tahun-2020

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020b). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan*. https://jdih.dephub.go.id/

Kementerian PPN/Bappenas. (2020). *Rencana pembangunan jangka menengah nasional (RPJMN) 2020–2024*. https://perpustakaan.bappenas.go.id

Krambeck, H. V. (2006). *The global walkability index* [Master's thesis, Massachusetts Institute of Technology]. MIT DSpace. http://hdl.handle.net/1721.1/34409

Leather, J., Fabian, H., Gota, S., & Mejia, A. (2011). *Walkability and pedestrian facilities in Asian cities: State and issues* (ADB Sustainable Development Working Paper Series No. 17). Asian Development Bank.

Listantari, L., Gusleni, Y., Soemardjito, J., & Purwoto, H. (2022). Strategi peningkatan pelayanan transportasi antarmoda terpadu di Kota Palembang. *Jurnal Transportasi Multimoda, 19*(2), 7–16. https://doi.org/10.25104/mtm.v19i2.2035

Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional. (2017, September 27). *Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit*. https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/103801/permen-agrariakepala-bpn-no-16-tahun-2017

Menteri Pekerjaan Umum. (2006). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman teknis fasilitas dan aksesibilitas pada bangunan gedung dan lingkungan*. https://peraturan.bpk.go.id/Details/104488/permen-pupr-no-30prtm2006-tahun-2006

Menteri Pekerjaan Umum. (2010, December 3). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 18/PRT/M/2010 Tahun 2010*

tentang Pedoman revitalisasi kawasan. https://peraturan.bpk.go.id/Home/Download/152639/PermenPU18-2010.pdf

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2014). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan*. https://peraturan.bpk.go.id/Details/128205/permen-pupr-no-03prtm2014-tahun-2014

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2018). *Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/SE/M/2018 tentang Penyelenggaraan prasarana dan sarana berorientasi transit*. https://peraturan.bpk.go.id/Details/102825/se-menpupr-no-02-se-m-2018

Notokusumo, D. R. S., & Tjung, L. J. (2023). Analisis pergerakan pejalan kaki dalam mengakses kawasan Stasiun Jurangmangu. *Jurnal Sains Teknologi Urban Perancangan Arsitektur (STUPA), 4*(2), 2899–2910. https://doi.org/10.24912/stupa.v4i2.22407

Pemerintah Kota Tangerang Selatan. (2019). *Peraturan Daerah Kota Tangerang Selatan*. GISTARU-Prov. Banten. https://gistaru.bantenprov.go.id

Peraturan Wali Kota Tangerang Selatan No. 118 Tahun 2022. (n.d.). Peraturan BPK. https://peraturan.bpk.go.id/Details/261777/perwali-kota-tangerang-selatan-no-118-tahun-2022

Permana, A. R., & Dwisusanto, Y. B. (2025, July 15). Evaluation of the TOD concept in the area of Tanjung Barat, Pondok Cina, and Rawa Buntu Station. *Jurnal Impresi Indonesia, 4*(7). https://doi.org/10.58344/jii.v4i7.6728

Presiden Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. https://peraturan.bpk.go.id/Download/27961/UU%20Nomor%2022%20Tahun%202009.pdf

Presiden Republik Indonesia. (2018). *Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek*. https://peraturan.bpk.go.id

Rizqi, M. Z., & Hartanti, N. B. (2020). Perception factors of pedestrian Transit Oriented Development (TOD) Dukuh Atas. *International Journal on Livable Space, 5*(2), 53–61. https://doi.org/10.25105/livas.v5i2.7551

Rohmah, W., Ramadhani, M., & Winarno, B. (2024). Pentingnya integrasi transportasi publik di Kota Surakarta sebagai kota urbanisasi di Jawa Tengah. *Jurnal Bengawan Solo Pusat Kajian Penelitian dan Pengembangan Daerah Kota Surakarta, 3*(1), 45–54. https://doi.org/10.58684/jbs.v3i1.49

Satu data geospasial. (n.d.). *Satu data geospasial*. https://peta.tangerangselatankota.go.id/

Sanusi, A. F. R., Waloejo, B. S., & Yudono, A. (2023). *Penerapan konsep Transit Oriented Development (TOD) di kawasan Manggarai, 12*. https://purejournal.ub.ac.id/index.php/pure/article/view/533

Stufflebeam, D. L., & Coryn, C. L. S. (2014). *Evaluation theory, models, and applications: Research methods for the social sciences* (2nd ed.). Jossey-Bass.

Sugiyono. (2023). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D* (Edisi kedua, Cetakan ke-5). Alfabeta.

Suminar, L., & Kusumaningrum, L. (2022). Application of walkability principles of pedestrian path in supporting the green city concept (Case of Parasamya

Street Corridor, Sleman Regency). *INERSIA, 18*(2), 122–131. https://doi.org/10.21831/inersia.v18i2.49247

Syah, E., & Purwantiasning, A. W. (2024). Kajian konsep Transit Oriented Development pada kawasan Central Business District Bintaro Jaya, Tangerang. *PURWARUPA Jurnal Arsitektur, 8*(2), 107–118. https://doi.org/10.24853/purwarupa.8.2.107-118

Yuniasih, F. (2007). *Perancangan kawasan Transit Oriented Development Dukuh Atas berdasarkan optimalisasi sirkulasi* [Tesis, Institut Teknologi Bandung]. Digilib ITB. https://digilib.itb.ac.id/assets/files/disk1/609/jbptitbpp-gdl-fahdianayu-30435-1-2007ts-r.pdf