

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**KESESUAIAN KONSEP
TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)
PADA KAWASAN STASIUN KOTA BARU MALANG**

**DISUSUN OLEH
MUHAMMAD NUR ARIFIN
NIM: 1624018**



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
2022**



PERHIMPUNAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI

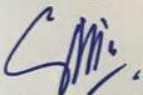


FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No.2. Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II: Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax (0341) 417634 Malang

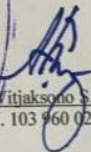
LEMBAR PENGESAHAN


LEMBAR PENGESAHAN

Kesesuaian Konsep *Transit Oriented Development (TOD)*
Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang
Skripsi Dipertahankan di Hadapan Majelis Penguji Sidang Skripsi
Jenjang Strata Satu (S-1)
Pada Hari : Jumat
Tanggal : 24 Agustus 2022
Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan Guna Memperoleh
Gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota
Disusun Oleh:
Muhammad Nur Arifin
16.24.018

Penguji I	Penguji II	Penguji III
		
<u>Ir. Titik Poerwati, MT</u>	<u>Mohammad Reza S.T., MURP</u>	<u>Annisaa H. Imaduddina ST., MSc</u>

Mengetahui,
Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota


Dr. Agung Witiaksono S.T., M.T.
NIP. X. 103 960 0292





PERHIMPUNAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No.2. Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II: Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax (0341) 417634 Malang

PERSETUJUAN SKRIPSI

PERSETUJUAN SKRIPSI

Kesesuaian Konsep *Transit Oriented Development* (TOD)
Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Disusun dan Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota S-1
Institut Teknologi Nasional Malang

Disusun Oleh:

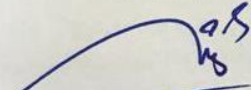
Muhammad Nur Arifin


16.24.018

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Arief Setijawan S.T., M.T.


Widiyanto Hari. S. W S.T., M.Sc.

Mengetahui,
Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota




Dr. Agung Witjaksana S.T., M.T.
NIP. 1039600292



SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Nur Arifin
Nim : 1624018
Hari/Tanggal : Jum'at 02 Agustus 2022
Judul : Kesesuaian Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang


Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa tugas akhir yang saya tulis ini benar-benar hasil karya sendiri, bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pikiran orang lain yang saya akui sebagai tulisan atau pikiran saya sendiri.

Apabila kemudian hari dapat dibuktikan bahwa tugas akhir ini adalah jiplakan, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Malang, 02 Agustus 2022

Saya Membuat Pernyataan




Muhammad Nur Arifin
NIM : 1624018



LEMBAR PERBAIKAN

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program
Studi Perencanaan Wilayah dan Kota :

Nama : . Muhammad Nur Arifin
Nim : 1624018
Hari/Tanggal : Jum'at 02 Agustus 2022
Judul : Kesesuaian Konsep *Transit Oriented
Development (TOD)* Pada Kawasan Stasiun Kota
Baru Malang

Terdapat kekurangan yang meliputi:

- 1 Korelasi judul dan sasaran
- 2 Tambahkan keterangan lokasi pada peta sehingga orang tau lokasi penelitian dimana
- 3 Sintesa variabel di perbaiki

Malang, 02 September 2022
Penguji I

Ir. Titik Poerwati, MT



LEMBAR PERBAIKAN

LEMBAR PERBAIKAN

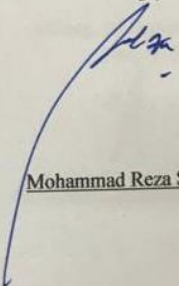
Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program
Studi Perencanaan Wilayah dan Kota :

Nama : Muhammad Nur Arifin
Nim : 1624018
Hari/Tanggal : Jum'at 02 Agustus 2022
Judul : Kesesuaian Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Terdapat kekurangan yang meliputi:

- 1 Untuk hasil atau arahan kedalam bentuk peta dan dalam bentuk desain harus dilihatkan tampak atasnya
- 2 Perlu ditambahkan identifikasi dan hasil dari analisis kesesuaian perlu ditambahkan peta baik di ppt atau di laporan
- 3 Cek redaksional pada peta, tabel, diagram, foto dan desain gambar

Malang, 02 September 2022
Penguji II


Mohammad Reza S.T., MURP



LEMBAR PERBAIKAN

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam Sidang Komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Program
Studi Perencanaan Wilayah dan Kota :

Nama : Muhammad Nur Arifin
Nim : 1624018
Hari/Tanggal : Jum'at 02 Agustus 2022
Judul : Kesesuaian Konsep *Transit Oriented Development (TOD)* Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Terdapat kekurangan yang meliputi:

- 1 Harus diidentifikasi dulu kawasan penelitian, baru di analisis kesesuaian kawasannya dulu baru di arahkan pengembangannya ?
- 2 Prihal deliniasi kawasan penelitian apakah kawasan TOD bisa memakai batas fisik kawasan sebagai dasar penelitian ?
- 3 Sintesa Variabel Di perbaiki
- 4 Untuk peta penelitan di tambahkan di PPT
- 5 Cara Mengetahui sesuai dan tidak sesuai gimana ?

Malang, 02 September 2022

Penguji III

Annisaa H. Imaduddina, ST., MSc

Kesesuaian Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

ABSTRAK

Stasiun Kota Baru Malang merupakan stasiun yang masuk pada wilayah administrasi Kecamatan Kelojen Kota Malang. Dalam rencana jangka panjang, pengembangan Stasiun Kota Malang akan menjadi kawasan yang mengadopsi tata ruang campuran dan memaksimalkan penggunaan angkutan massal. Disisi lain, pengembangan itu juga akan menyesuaikan dimana stasiun akan dikembangkan menjadi kawasan *Transit Oriented Development* (TOD).

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui sejauh mana kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang. Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Metode analisa yang dipakai yaitu analisa komparatif konstant dan analisis deskriptif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa karakteristik kawasan Stasiun Kota Baru Malang tidak sesuai dengan kriteria yang ada pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD), hal ini merujuk pada 3 indikator Kepadatan Penggunaan Lahan (*Density*), Penggunaan Lahan Campuran (*Diversity*) dan Ramah Terhadap Pejalan Kaki (*Design*). Sehingga perlunya arahan pengembangan kawasan dengan memperhatikan 3 indikator tersebut.

Kata Kunci: *Transit Oriented Development* (TOD), Stasiun Kota Baru Malang, TOD Malang

The Conformity of the Transit Oriented Development (TOD) Concept in the Malang City Baru Station Area

ABSTRAK

Kota Baru Malang Station is a station that is included in the administrative area of Kelojen District, Malang City. In the long-term plan, the development of Malang City Station will be an area that adopts a mixed layout and maximizes the use of mass transportation. On the other hand, the development will also adjust where the station will be developed into a Transit Oriented Development (TOD) area.

The purpose of this study was to determine the extent of the suitability of the concept of Transit Oriented Development (TOD) in the Kota Baru Station area of Malang. This research is a type of descriptive research with a quantitative approach. The analytical method used is constant comparative analysis and descriptive analysis. The results of this study indicate that the characteristics of the Malang Kota Baru Station area do not match the criteria in the Transit Oriented Development (TOD) concept, this refers to 3 indicators of Land Use Density (Density), Mixed Land Use (Diversity) and Friendly to Pedestrians. (Design). So it is necessary to direct regional development by taking into account these 3 indicators.

Keyword : *Transit Oriented Development* (TOD), Stasiun Kota Baru Malang, TOD Malang

KATA PENGANTAR

Segala puja dan puji selalu senantiasa kita panjatkan kepada Allah SWT yang dengan kalamnya telah memberikan petunjuk kepada umat manusia untuk menjalani kehidupan yang fana ini dan tak lupa pula sholawat serta salam selalu senantiasa kita haturkan kepada baginda kita, suri tauladan kita Nabi Besar Muhammad SAW yang mana berkat beliaulah yang telah mentransisikan kita dari alam kegelapan menuju alam terang benerang seperti sekarang ini, sehingga memberikan kesempatan kepada penulis untuk bisa menyelesaikan tugas akhir (skripsi) yang berjudul “Kesesuaian Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang”. Ruang Lingkup wilayah yang akan di bahas pada penelitian ini adalah kawasan stasiun Kota Baru Malang dengan radius kawasan 800 meter. Hal ini merujuk pada Florida TOD Guidebook (2012).

Stasiun Kota Baru Malang merupakan stasiun yang masuk pada wilayah administrasi Kecamatan Kelojen Kota Malang. Menurut Executive Vice President PT KAI Daop 8 Surabaya Suryawan Putra Hia, keberadaan Stasiun Kota Malang merupakan salah satu penunjang dalam pengembangan sektor pariwisata di Kota Malang. Hal tersebut dikarenakan tren pengguna jasa angkutan kereta api tiap tahunnya mengalami peningkatan dalam rencana jangka panjang, pengembangan Stasiun Kota Malang akan menjadi kawasan yang mengadopsi tata ruang campuran dan memaksimalkan penggunaan angkutan massal, ditambah lagi pengembangan juga akan menyesuaikan, dimana stasiun akan dikembangkan menjadi kawasan *Transit Oriented Development* (TOD). Melihat rencana ini perlunya dilakukan penelitian untuk mengetahui kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang. Sehingga dapat mengetahui sejauh

mana kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang.

Tugas akhir (skripsi) ini disusun sebagai salah satu syarat untuk dapat lulus Strata-1 di Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Nasional Malang. Penulis menyadari proposal penelitian ini tidak akan pernah selesai tanpa bantuan dari pihak-pihak terkait yang sudah senantiasa membantu penulis dalam menyelesaikan tugas akhir (skripsi) ini.

Sehingga dalam kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terimakasih banyak kepada pihak-pihak yang sudah membantu dalam proses pengerjaan tugas akhir (skripsi) ini, baik yang membantu secara langsung ataupun tidak langsung sehingga proposal ini bisa di selesaikan, yang disini penulis tidak bisa menyebutkan satu-persatu tanpa mengurangi rasa hormat dan terimakasih penulis kepada semuanya. Untuk itu penulis ingin menyampikan ucapan terimakasih kepada beberapa pihak diantaranya:

1. Yth. Bapak dan ibu di rumah yang sudah senantiasa memberikan doa, dukungan dan arahan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir (skripsi) ini.
2. Yth. Bapak Dr. Agung Witjaksono, ST., MTP, selaku Ketua Progam Studi Perencanaan Wilayah dan Kota ITN Malang.
3. Yth. Bapak Arief Setijawan, ST., MT selaku dosen pembimbing satu, yang tidak pernah henti-hentinya memberikan masukan, saran, dan motivasi selama penyusunan tugas akhir (skripsi) ini.
4. Yth. Bapak Widiyanto Hari Subagyo W, ST., MSc., selaku dosen pembimbing dua, yang tidak pernah henti-hentinya memberikan masukan, saran, dan motivasi selama penyusunan tugas akhir (skripsi) ini.

5. Terima kasih kepada seluruh teman-teman Viosimis angkatan 2016, yang senantiasa memberikan semangat serta menjadi lonceng pengingat untuk penulis sehingga membuat penulis pantang menyerah dalam menghadapi berbagai masalah dan hambatan dalam menyelesaikan tugas akhir (skripsi) ini
6. Terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penulis selama penyusunan tugas akhir (skripsi) ini, yang tidak dapat di sebutkan satu persatu tanpa mengurangi rasa hormat dan terimakasih penulis kepada semua pihak yang telah membantu.

Sebelum menutup kata pengantar ini, Penulis menyadari tugas akhir (skripsi) ini masih terdapat banyak kekurangan yang perlu di di lengkapi dan di perbaiki sehingga saran dan masukan dari berbagai pihak menjadi hal yang sangat penting, guna menutupi atau melengkapi kekurangan tugas akhir (skripsi) ini. Demikian apa yang dapat penulis sampaikan, semoga tugas akhir (skripsi) ini dapat bermanfaat dalam menambah khasanah pengetahuan bagi pembaca serta penulis sendiri khususnya, karena mengingat literatur yang membahas mengenai hal semacam ini sangatlah minim dan sulit di dapatkan.

Malang, Agustus 2022
Penulis

Muhammad Nur Arifin

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR PETA	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR GRAFIK.....	xvi
DAFTAR BAGAN.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Dan Sasaran	8
1.3.1 Tujuan	8
1.3.2 Sasaran.....	8
1.4 Ruang Lingkup.....	8
1.4.1 Ruang Lingkup Materi	9
1.4.2 Ruang Lingkup Lokasi	10
1.5 Keluaran Dan Manfaat	15
1.5.1 Keluaran Penelitian	15
1.5.2 Manfaat Penelitian.....	16
1.6 Sistematika Pembahasan	17
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	20
2.1 Transportasi	20
2.1.1 Sistem Transportasi.....	21

2.1.2	Masalah Transportasi	25
2.1.3	Peran Dan Manfaat Trnasportasi	30
2.2	Transit Orinted Development (TOD)	34
2.2.1	Definisi <i>Transit Orinted Development</i> (TOD)	35
2.2.2	Karakteristik <i>Transit Orinted Development</i> (TOD)	37
2.3	Penelitian Terdahulu	58
2.4	Landasan Penelitian	68
2.4.1	Sintesa Variabel	70
2.4.2	Definisi Oprasional	78
BAB III METODOLOGI PENELITIAN		81
3.1	Jenis Penelitian	81
3.2	Metode Penelitian	82
3.2.1	Metode Pengumpulan Data Primer	82
3.2.2	Pengumpulan Data Sekunder	84
3.3	Teknik <i>Purposive Sampling</i>	85
3.4	Metode Analisa	88
3.4.1	Analisa Statistik Deskriptif	89
3.4.2	Analisa komaratif konstant Constant Comparative Analysis	91
3.4.3	Analisa deskriptif	93
BAB IV GAMBARAN UMUM PENELITIAN		95
4.1	Gambaran Umum Stasiun Kota Baru Malang	95
4.2	Gambaran Umum Wilayah Penelitian	97
4.2.1	Lingkup Administrasi Wilayah Penelitian	98
4.2.2	Gambaran Umum Transportasi Angkutan Kota (Angkot) Di Wilayah Penelitian	103
BAB V ANALISA		106

5.1	Meidentifikasi Karakteristik Eksisting Kawasan Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Variabel Transit Oriented Development (TOD)	106
5.1.1	Identifikasi Kepadatan Bangunan.....	107
5.1.2	Identifikasi Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	112
5.1.3	Identifikasi Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	120
5.1.4	Penggunaan Lahan Bercampur (<i>Diversity</i>)	127
5.1.5	Identifikasi Design Lokasi Penelitian	139
5.2	Menganalisis Kesesuaian Kawasan Eksisting Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Kriteria Pada Konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	167
5.2.1	Menganalisis Kesesuaian Indikator Density Kawasan Stasiun Kota Baru Malang	169
5.2.2	Menganalisis Kesesuaian Indikator Diversity Kawasan Stasiun Kota Baru Malang	174
5.2.3	Menganalisis Kesesuaian Indikator Design Kawasan Stasiun Kota Baru Malang	178
5.3	Perumusan Arahan Pengembangan Kawasan Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Konsep TOD	207
5.3.1	Arahan Pengembangan Blok 1	208
5.3.2	Arahan Pengembangan Blok 2	220
5.3.3	Arahan Pengembangan Blok 3	232
5.3.4	Arahan Pengembangan Blok 4	245
5.3.5	Arahan Pengembangan Blok 5	255
5.3.6	Arahan Pengembangan Blok 6	269
5.3.7	Arahan Pengembangan Blok 7	281
5.3.8	Arahan Pengembangan Blok 8	295
5.3.9	Arahan Pengembangan Blok 9	307
5.3.10	Arahan Pengembangan Blok 10	317

BAB IV PENUTUP	341
6.1 Kesimpulan	341
6.2 Rekomendasi	347
DAFTAR PUSTAKA	349
LAMPIRAN.....	351

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Tipologi Kawasan TOD Menurut Dittmar dan Ohland	40
Tabel 2.2 Karakteristik TOD Berdasarkan Florida TOD Design Guidebook (2012).....	43
Tabel 2.3 Aspek-Aspek Yang Memiliki Pengaruh pada Parameter Pejalan Kaki.....	44
Tabel 2.4 Aspek-Aspek Yang Memiliki Pengaruh Pada Parameter Transit	47
Tabel 2.5 Aspek-Aspek Yang Memiliki Pengaruh Pada Parameter Penggunaan Lahan Campuran (Mix-used).....	48
Tabel 2.6 Aspek-Aspek Yang Memiliki Pengaruh Pada Parameter Kepadatan (Densify)	49
Tabel 2.7 Variabel Dan Ketentuan Konsep Transit Oriented Development (TOD) Menurut ITDP (2013).....	49
Tabel 2.8 Indikator dan Variabel Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development (TOD) dari Ahli dan Literatur.....	55
Tabel 2.9 Hasil Penelitian Terdahulu	63
Tabel 2.10 Sintesa Variabel Penelitian.....	70
Tabel 2.11 Indikator, Variabel dan Kriteria Penelitian.....	77
Tabel 2.12 Tabel Definisi Oprasional	78
Tabel 3.1 Data Yang Diperlukan dalam Teknik Pengumpulan Data Primer	84
Tabel 3.2 Data Yang Diperlukan dalam Teknik Pengumpulan Data Primer	85
Tabel 3.3 Tabel Jumlah Sempel Bangunan	87
Tabel 3.4 Metode Analisa Data.....	88
Tabel 3.5 Indikator Dan Variabel.....	90
Tabel 3.6 Indikator, Variabel dan Kriteria Penelitian.....	93

Tabel 4.1 Data Perbulan Keberangkatan Penumpang Kereta Api Di Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Jenis Kereta Tahun 2020.....	96
Tabel 4.2 Luas Wilayah Blok Penelitian	102
Tabel 5.1 Indikator Dan Variabel.....	106
Tabel 5.2 Identifikasi Kepadatan Bangunan Perblok Penelitian	108
Tabel 5.3 Hasil Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Tiap Blok.....	112
Tabel 5.4 Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Tiap Blok	120
Tabel 5.5 Penggunaan Lahan Kawasan Pada Kawasan Penelitian.....	127
Tabel 5.6 Hasil Perhitungan presentase residential dan non residential	128
Tabel 5.7 presentase penggunaan lahan residential dan non residential	130
Tabel 5.8 Tabel Presentase Keberadaan Pedestrian Perblok wilayah penelitian.....	140
Tabel 5.9 Tabel Dimensi Jalur Pejalan Kaki Wilayah Penelitian	144
Tabel 5.10 Konektivitas Jalur Pejalan Kaki Pada Kawasan Penelitian	151
Tabel 5.11 Kondisi Jalur Pejalan Kaki	156
Tabel 5.12 Ketersediaan Jalur Penyebrangan.....	163
Tabel 5.13 Indikator, Variabel dan Kriteria Penelitian.....	168
Tabel 5.14 Kesesuaian Kepadatan Bangunan Kawasan Stasiun Kota Baru Malang	170
Tabel 5.15 Kesesuaian Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Kawasan Stasiun Kota Baru Malang	172
Tabel 5.16 Kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KDB) Kawasan Stasiun Kota Baru Malang.....	173
Tabel 5.17 Kesesuaian Penggunaan Lahan Residential Kawasan Stasiun Kota Baru Malang.....	175
Tabel 5.18 Kesesuaian Penggunaan Lahan Non Residential Kawasan Stasiun Kota Baru Malang	177
Tabel 5.19 Kesesuaian Keberadaan Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang	179

Tabel 5.20 Kesesuaian Dimensi Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang	181
Tabel 5.21 Kesesuaian Konektivitas Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang	189
Tabel 5.22 Kesesuaian Kondisi Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang	191
Tabel 5.23 Kesesuaian Kondisi Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang	193
Tabel 5.24 Arahan Pengembangan Aspek Density	208
Tabel 5.25 Arahan Pengembangan Aspek Diversity	211
Tabel 5.26 Arahan Pengembangan Aspek Design	213
Tabel 5.27 Arahan Pengembangan Aspek Density	220
Tabel 5.28 Arahan Pengembangan Aspek Diversity	222
Tabel 5.29 Arahan Pengembangan Aspek Design	224
Tabel 5.30 Arahan Pengembangan Aspek Density	232
Tabel 5.31 Arahan Pengembangan Aspek Diversity	234
Tabel 5.32 Arahan Pengembangan Aspek Design	236
Tabel 5.33 Arahan Pengembangan Aspek Density	245
Tabel 5.34 Arahan pengembangan aspek Diversity	247
Tabel 5.35 Arahan Pengembangan Aspek Design	249
Tabel 5.36 Arahan Pengembangan Aspek Density	255
Tabel 5.37 Arahan pengembangan aspek Diversity	258
Tabel 5.38 Arahan Pengembangan Aspek Design	260
Tabel 5.39Arahan Pengembangan Aspek Density	269
Tabel 5.40 Arahan pengembangan aspek Diversity	271
Tabel 5.41 Arahan Pengembangan Aspek Design	273
Tabel 5.42 Arahan pengembangan aspek Density.....	281
Tabel 5.43 Arahan pengembangan aspek Diversity	285
Tabel 5.44 Arahan Pengembangan Aspek Design	287

Tabel 5.45 Arahan pengembangan aspek Density.....	295
Tabel 5.46 Arahan pengembangan aspek Diversity	297
Tabel 5.47 Arahan Pengembangan Aspek Design	299
Tabel 5.48 Arahan pengembangan aspek Density.....	307
Tabel 5.49 Arahan pengembangan aspek Diversity	309
Tabel 5.50 Arahan Pengembangan Aspek Design	311
Tabel 5.51 Arahan pengembangan aspek Density.....	317
Tabel 5.52 Arahan pengembangan aspek Diversity	320
Tabel 5.53 Arahan Pengembangan Aspek Design	322

DAFTAR PETA

Peta 1.1 Ruang Lingkup Lokasi Penelitian	12
Peta 1.2 Ruang Lingkup Lokasi Penelitian	13
Peta 1.3 Ruang Lingkup Lokasi Penelitian	14
Peta 4.1 Administrasi Wilayah Penelitian	99
Peta 4.2 Administrasi Wilayah Penelitian	100
Peta 4.3 Administrasi Wilayah Penelitian	101
Peta 5.1 Identifikasi Kepadatan Bangunan.....	110
Peta 5.2 Identifikasi Kepadatan Bangunan.....	111
Peta 5.3 Koefisien Dasar Bangunan (KDB).....	119
Peta 5.4 Koefisien Lantai Bangunan (KLB).....	126
Peta 5.5 Penggunaan Lahan Kawasan Penelitian	136
Peta 5.6 Penggunaan Lahan Residential.....	137
Peta 5.7 Penggunaan Lahan Non Residential.....	138
Peta 5.8 Keberadaan Jalur Pejalan Kaki/Pedestrian	143
Peta 5.9 Dimensi Jalur Pejalan Kaki Wilayah Penelitian	150
Peta 5.10 Konektivitas Jalur Pejalan Kaki Wilayah Penelitian	154
Peta 5.11 Kondisi Jalur Pejalan Kaki	162
Peta 5.12 Ketersediaan Jalur Penyeberangan	166
Peta 5.13 Analisa Kesesuaian Kepadatan Bangunan.....	196
Peta 5.14 Analisa Kesesuaian Koefisien Dasar Bangunan (KDB).....	197
Peta 5.15 Analisa Kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KDB)	198
Peta 5.16 Analisa Kesesuaian Penggunaan Lahan Residential.....	199
Peta 5.17 Analisa Kesesuaian Penggunaan Lahan Non Residential	200
Peta 5.18 Analisa Kesesuaian Keberadaan Jalur Pedestrian.....	201
Peta 5.19 Analisa Kesesuaian Dimensi Jalur Pedestrian	202
Peta 5.20 Analisa Kesesuaian Konektivitas Jalur Pedestrian	203
Peta 5.21 Analisa Kesesuaian Kondisi Jalur Pedestrian	204

Peta 5.22 Analisa Kesesuaian Ketersediaan Jalur Penyeberangan	205
Peta 5.23 Analisa Kesesuaian Ketersediaan Jalur Sepeda	206
Peta 5.24 Arahan Pengembangan Kepadatan Bangunan Kawasan Penelitian	330
Peta 5.25 Arahan Pengembangan KDB Kawasan Penelitian	331
Peta 5.26 Arahan Pengembangan KLB Kawasan Penelitian	332
Peta 5.27 Arahan Pengembangan Penggunaan Lahan Residential Kawasan Penelitian	333
Peta 5.28 Arahan Pengembangan Penggunaan Lahan Non Residential Kawasan Penelitian	334
Peta 5.29 Arahan Pengembangan Jalur Pedestrian Kawasan Penelitian	335
Peta 5.30 Arahan Pengembangan Dimensi Jalur Pedestrian Wilayah Penelitian	336
Peta 5.31 Arahan Pengembangan Jalur Tembus Untuk Menurunkan Konektivitas	337
Peta 5.32 Arahan Pengembangan Kondisi Jalur Pedestrian Kawasan Penelitian	338
Peta 5.33 Arahan Pengembangan Rambu-Rambu Penyeberangan Pada Kawasan Penelitian	339
Peta 5.34 Arahan Pengembangan Jalur Sepeda pada Kawasan Penelitian .	340

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Sistem Transportasi Makro.....	22
Gambar 2.2 Radius Kawasan Transit TOD.....	38
Gambar 2.3 Tipe Pengembangan Kawasan (TOD), Urban TOD dan Nighborhood TOD.....	42
Gambar 3.1 Proses Analisa Statistik Deskriptif.....	91
Gambar 3.2 Proses analisa komaratif konstant.....	92
Gambar 3.3 Proses Analisa Deskriptif.....	94
Gambar 4.1 Gambar Stasiun Kota Baru Malang.....	97
Gambar 4.2 Angkutan Umum (Angkot) Rute AL.....	105
Gambar 4.3 Angkutan Umum (Angkot) Rute ADL.....	105
Gambar 4.4 Angkutan Umum (Angkot) Rute ABG.....	105
Gambar 5.1 Kepadatan Bangunan.....	109
Gambar 5.2 Bangunan Dengan KDB 95 %.....	117
Gambar 5.3 Bangunan Dengan KDB 87 %.....	117
Gambar 5.4 Bangunan Dengan KDB 80 %.....	117
Gambar 5.5 Bangunan Dengan KDB 70 %.....	118
Gambar 5.6 Bangunan Dengan KDB 64 %.....	118
Gambar 5.7 Bangunan Dengan KLB 1,0.....	124
Gambar 5.8 Bangunan Dengan KLB 2,0.....	125
Gambar 5.9 Penggunaan Lahan Non Residential.....	135
Gambar 5.10 Penggunaan Lahan Residential.....	135
Gambar 5.11 Keberadaan Jalur Pejalan kaki.....	142
Gambar 5.12 Jalur Pejalan Kaki Dengan Lebar 2,30 meter.....	148
Gambar 5.13 Jalur Pejalan Kaki Dengan Lebar 1,80 meter.....	149
Gambar 5.14 Jalur Pejalan Kaki Dengan Lebar 1 meter.....	149
Gambar 5.15 Jalur Pejalan Kaki Yang Memenuhi 3 Aspek.....	161
Gambar 5.16 Jalur Pejalan Kaki Yang Tidak Memenuhi 3 Aspek.....	161

Gambar 5.17 jalur penyebrangan	164
Gambar 5.18 Tahapan Analisa Sasaran Satu.....	168
Gambar 5.19 Proses Analisa Deskriptif	208
Gambar 5.20 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 2	218
Gambar 5.21 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana	219
Gambar 5.22 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 2	230
Gambar 5.23 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana	231
Gambar 5.24 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 3	243
Gambar 5.25 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana	244
Gambar 5.26 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 5	267
Gambar 5.27 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana	268
Gambar 5.28 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 6	279
Gambar 5.29 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana	280
Gambar 5.30 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 7	293
Gambar 5.31 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana	294
Gambar 5.32 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 8	305
Gambar 5.33 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana	306
Gambar 5.34 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 10.....	328
Gambar 5.35 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana	329

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4.1 Data Perbulan Keberangkatan Penumpang Kereta Api Di Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Jenis Kereta.....	97
Grafik 5.1 Presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Setiap Blok	116
Grafik 5.2 Koefisien Dasar Bangunan (KLB) Setiap Blok	124
Grafik 5.3 Presentase Penggunaan Lahan perblok wilayah penelitian	133
Grafik 5.4 Presentase Keberadaan Jalur Pedestrian pada wilayah blok penelitian.....	141
Grafik 5.5 Minimal Waktu Tempuh.....	152
Grafik 5.6 Maksimal Waktu Tempuh.....	152
Grafik 5.7 Rata-Rata Waktu Tempuh.....	153

DAFTAR BAGAN

Bagan 1.1 Kerangka Pikir Penelitian	19
---	----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pergerakan masyarakat pada suatu kota ataupun wilayah, menurut Tamin (2000) mempunyai dua pilihan, yaitu bergerak dengan moda transportasi atau tanpa moda transportasi. Pergerakan tanpa moda seperti berjalan kaki biasanya berjarak pendek (1-2 km), sedangkan pergerakan dengan moda transportasi berjarak sedang atau jauh. Dalam kehidupan masyarakat kota transportasi memegang peran vital dalam mendukung kehidupan sehari-hari. Secara definisi Transportasi merupakan sebuah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu obyek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini obyek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan tertentu (Miro, 2004). Semakin luas wilayah yang harus dilayani, maka semakin luas juga pergerakan transportasinya. Ditambah lagi dengan pertumbuhan penduduk yang tinggi, semakin membuat aktivitas mengalami penaikan, baik aktivitas angkutan orang ataupun angkutan barang. Oleh karena itu, transportasi akan berkembang seiring dengan meningkatnya pertumbuhan aktivitas. Dengan semakin tingginya aktivitas tentunya menimbulkan dampak atau permasalahan seperti kemacetan.

Menurut Tamin (2000) penyebab kemacetan di kota ataupun perkotaan salah satunya yaitu di sebabkan oleh meningkatnya kecenderungan para pemakai jasa transportasi, namun bukan transportasi umum melainkan transportasi pribadi. Meningkatnya penggunaan transportasi pribadi di karenakan beberapa faktor, selain mulai meningkatnya ekonomi masyarakat penurunan minat masyarakat menggunakan transportasi pribadi juga di pengaruhi faktor rendahnya atau kurang baiknya sistem transportasi dan

pelayanan yang ada. Pada dasarnya, tingkat pelayanan yang rendah itu menyangkut sarana dan prasarana yang kurang memadai, waktu tempuh yang cukup lama, jumlah penumpang yang melebihi kapasitas angkut, tingkat kenyamanan yang rendah, sistem jaringan yang kurang memadai, serta aksesibilitas yang sulit untuk beberapa daerah tertentu. Permasalahan seperti ini sering kali kita jumpai di beberapa kota di Indonesia salah satunya Kota Malang.

Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Malang terjadi kenaikan penggunaan transportasi pribadi tiap tahunnya, hal ini bisa dilihat dari kenaikan jumlah kepemilikan transportasi pribadi seperti mobil pribadi. Terhitung dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2019 terjadi kenaikan kepemilikan mobil pribadi di Kota Malang sebesar 32,87 %. Kenaikan ini tidak hanya terjadi pada kepemilikan transportasi pribadi jenis mobil, namun juga terjadi pada jenis transportasi pribadi lainnya seperti sepeda motor. Pada kurun waktu empat tahun, terhitung dari 2015 sampai dengan 2019 kenaikan kepemilikan sepeda motor di Kota Malang sebesar 10,71 %. Hal menunjukkan ada indikasi *tren* kenaikan penggunaan transportasi pribadi di Kota Malang yang ditandai dengan naiknya kepemilikan transportasi pribadi. Sedangkan di sektor transportasi umum berdasarkan survei lapangan yang dilakukan dari total jumlah 217 armada transportasi umum (Angkot) yang tersedia tidak semua armada ini beroperasi. Ditambah lagi berdasarkan faktor pengisian penumpang pada jam puncak hanya terisi 6 orang atau 50 % dari total kapasitas 12 orang atau 100 %. Padahal hal tersebut terjadi pada jam puncak dimana orang-orang mulai menggunakan transportasi umum, hal tersebut kurang dari standar yang ditetapkan oleh departemen perhubungan sebesar 70%, sehingga angkutan ini belum optimal.¹ Hal ini tentunya semakin

¹ Tommy Juls Boekoesoe, 2016 (Evaluasi Kebutuhan Armada Angkutan Mobil Penumpang Umum Dalam Kota Malang) <https://eprints.umm.ac.id/>.

menguatkan bahwa terjadi kenaikan penggunaan transportasi pribadi dan terjadi penurunan pada penggunaan transportasi umum.

Meningkatnya penggunaan transportasi pribadi yang terjadi di Kota Malang tentunya membawa dampak kemacetan pada ruas-ruas jalan di Kota. Berdasarkan survei dari salah satu lembaga riset dan perusahaan transportasi yang berbasis di Inggris yaitu INRIX, menyebutkan pada tahun 2017 Kota Malang menempati posisi ke 3 sebagai kota termacet di Indonesia setelah DKI Jakarta dan Bandung. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh INRIX kemacetan di Kota Malang lebih tinggi dibandingkan kemacetan yang terjadi pada Ibu Kota Jawa Timur, yaitu Surabaya. Pengendara harus menghabiskan waktu selama 45 jam dalam setahun di tengah macet, dengan persentase keseluruhan mencapai 23 persen. Pada jam sibuk, kemacetan naik menjadi 27 persen dibandingkan kondisi normal atau di luar jam sibuk, yakni 24 persen. Tentunya hal ini memicu respon yang besar dari berbagai kalangan. Karena upaya penanganan permasalahan kemacetan masih hanya terfokus pada peningkatan kapasitas jaringan jalan, rekayasa lalu lintas. Sehingga upaya penanganan permasalahan kemacetan lalu lintas ini hanya bersifat parsial dan temporal di mana dalam jangka panjang akan tetap menimbulkan masalah. Maka dari itu diperlukan pemecahan masalah kemacetan dengan keluar dari konsep yang bersifat parsial dan temporal dengan hanya melakukan peningkatan kapasitas jaringan jalan dan pembuatan jalur baru. Sehingga pemecahan masalah kemacetan harus menggunakan pendekatan strategi inovatif yang mengedepankan integrasi sistem transportasi, salah satunya melalui konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Sehingga Kota Malang sudah seharusnya mengubah paradigma upaya penanganan permasalahan kemacetannya tidak hanya terfokus pada peningkatan kapasitas jaringan jalan, rekayasa lalu lintas.

Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan konsep yang *relevan* untuk mencoba mengatasi beberapa masalah yang sering dihadapi di kota-kota ataupun kawasan seperti kemacetan, meningkatnya penggunaan transportasi pribadi dan menurunnya penggunaan transportasi umum sebagaimana di ungkapkan oleh Dunphy (2004). *Transit Oriented Development* (TOD) Berbeda dengan pengembangan kawasan disekitar simpul transit (Transit Adjacent Development/TAD) yang tidak mengarah pada lingkungan dengan intensitas tinggi, campuran dan penciptaan lingkungan ramah pejalan kaki, pengembangan TOD adalah pengembangan komunitas dengan guna lahan campuran dalam jarak pejalan kaki dari simpul transit dan pusat area komersial. TOD menggabungkan guna lahan residensial, perdagangan jasa, perkantoran, ruang terbuka dan ruang publik dalam lingkungan yang ramah untuk pejalan kaki (*walkable*) sehingga memudahkan masyarakat dan pengguna untuk melakukan perjalanan dengan berjalan kaki, sepeda, maupun moda transportasi umum (Calthorpe, 1993).

Hal ini selaras dengan apa yang disampaikan oleh Imma Widyawati Agustin peneliti dan dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Brawijaya Malang. Imma Widyawati Agustin mengungkapkan, untuk mengatasi kemacetan di Kota Malang bisa dengan mencoba mengadopsi konsep yang diterakan di Negara Jepang dan Singapura. Karena dua negara ini memiliki pola yang sama seperti apa yang ada di kota malang yaitu pola grid, yakni sistem pola jalan bersudut dan memberikan bentuk segi empat, di mana bagian-bagian kotanya dibagi sedemikian rupa menjadi blok-blok, empat persegi panjang dengan jalan-jalan yang paralel. Imma menjelaskan, setidaknya ada dua sistem yang bisa diterapkan di wilayah Malang Raya, khususnya Kota Malang. Penerapan kedua sistem tersebut harus memiliki infrastruktur yang memadai dan harus disiapkan Pemerintah Kota Malang. Sistem pertama yang bisa diadopsi untuk menyelesaikan

permasalahan kemacetan di Kota Malang adalah penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) atau pengembangan kota yang mengadopsi tata ruang campuran dan memaksimalkan penggunaan angkutan massal. Karena Upaya penanganan permasalahan kemacetan dengan cara peningkatan kapasitas jaringan jalan, rekayasa lalu lintas cenderung tidak efektif.² Sementara itu penerapan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) harus dilakukan pada kawasan transit. Daerah di sekitar titik transit merupakan kawasan yang potensial bagi pengembangan terkait dengan kemudahan akses yang ditawarkan kawasan yang dekat dengan fasilitas transit dan aktifitas yang mungkin akan dibangkitkan oleh kegiatan transit di kawasan tersebut.

Kota Malang memiliki stasiun yang merupakan stasiun transit, dengan pertumbuhan penumpang yang cukup tinggi. Hal ini dikarenakan tren pengguna jasa angkutan kereta api tiap tahunnya mengalami peningkatan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Malang jumlah keberangkatan penumpang di stasiun Kota Malang pada tahun 2020 sebesar 677.404 jiwa dan jumlah kedatangan 305.553 jiwa. Melihat pertumbuhan penumpang yang sangat tinggi dan adanya juga rencana pemerintah Kota Malang mengembangkan wisata *heritage* atau budaya membuat kawasan stasiun ini akan di kembangkan menjadi kawasan yang mengadopsi tata ruang campuran dan memaksimalkan penggunaan angkutan massal serta akan mengadopsi pengembangan kawasan menggunakan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dengan di dukung rencana pemerintah yang akan melakukan pembenahan akses pejalan kaki dan juga mengkonektifitaskan akses pejalan kaki yang nantinya akan terhubung dari Kayutangan, Tugu, Stasiun Malang Kota atau stasiun Malang Kota baru sehingga para wisatawan yang datang berkunjung ke Kota Malang bisa merasakan

² Agustina Suminar, 2019 Artikel yang berjudul "Menjadi Kota Termacet, Malang Butuh Sistem Integrasi Transportasi", SuaraSurabaya.net

nuansa *heritage* yang ada, hal ini disampaikan oleh Walikota Malang dan Suryawan Putra Hia Executive Vice President PT KAI Daop 8 Surabaya.³ Ditambah lagi Jika mengacu pada peraturan daerah Kota Malang yaitu Rencana Detail Tata Ruang pada kawasan disekitar stasiun kota baru malang atau tepatnya pada bagian wilayah perkotaan (BWP) Malang Tengah pada kawasan ini akan dikembangkan sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat *heritage* dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak, yang artinya mengarah pada Konsep *Transit Oriented Development* (TOD), Mengetahui rencana tersebut tentunya perlu dilakukannya penelitian yang dilakukan untuk mengetahui kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang, sehingga dari penelitian ini dapat mengetahui sejauh mana kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD pada kawasan stasiun Kota Baru Malang.

1.2 Rumusan Masalah

Menurunnya penggunaan transportasi umum dan meningkatnya penggunaan transportasi pribadi membawa dampak kemacetan di Kota Malang terlebih lagi dengan pertumbuhan penduduk yang tinggi yang di tambah dengan penduduk pendatang semakin membuat Kota Malang mengalami Kemacetan. Berdasarkan survei dari salah satu lembaga riset dan perusahaan transportasi yang berbasis di inggris yaitu INRIX, menyebutkan pada tahun 2017 Kota Malang menempati posisi ke 3 sebagai kota termacet di Indonesia setelah DKI Jakarta dan Bandung. Berdasarkan penelitian yang di lakukan oleh INRIX kemacetan di Kota Malang lebih tinggi dibandingkan kemacetan yang terjadi pada Ibu Kota Jawa Timur, yaitu Surabaya. Pengendara harus menghabiskan waktu selama 45 jam dalam setahun di

³ Kodrat Setiawan, 2019 artikel yang berjudul "Pengembangan Stasiun Kota Malang Diharapkan Dorong Pariwisata", <https://bisnis.tempo.co/>

tengah macet, dengan persentase keseluruhan mencapai 23 persen. Pada jam sibuk, kemacetan naik menjadi 27 persen dibandingkan kondisi normal atau di luar jam sibuk, yakni 24 persen. Hal ini banyak menuai perhatian salah satunya dari Imma Widyawati Agustin peneliti dan dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Brawijaya Malang. Imma Widyawati Agustin mengusulkan untuk menyelesaikan permasalahan kemacetan di Kota Malang dengan mencoba melakukan menerapkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

Hal ini selaras dengan apa yang di sampaikan oleh Walikota Malang dan Suryawan Putra Hia Executive Vice President PT KAI Daop 8 Surabaya. Melihat pertumbuhan penumpang yang sangat tinggi dan adanya juga rencana pemerintah Kota Malang mengembangkan wisata *heritage* atau budaya membuat kawasan stasiun ini akan di kembangkan menjadi kawasan yang mengadopsi tata ruang campuran dan memaksimalkan penggunaan angkutan massal serta akan mengadopsi pengembangan kawasan menggunakan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dengan di dukung rencana pemerintah yang akan melakukan pembenahan akses pejalan kaki dan juga mengkonektifitaskan akses pejalan kaki yang nantinya akan terhubung dari Kayutangan, Tugu, Stasiun Malang Kota atau stasiun Malang Kota baru sehingga para wisatawan yang datang berkunjung ke Kota Malang bisa merasakan nuansa *heritage* yang ada. Melihat rencana ini perlunya dilakukan penelitian untuk mengetahui kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang, sehingga dapat mengetahui sejauh mana kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dengan adanya penjelasan di atas menimbulkan pertanyaan penelitian bagaimana kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan stasiun Kota Baru Malang ?

1.3 Tujuan Dan Sasaran

Adapun tujuan dan sasaran dalam penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development (TOD)* pada kawasan stasiun Kota Baru Malang dapat dilihat di bawah ini.

1.3.1 Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah diatas adapun tujuan dari penelitian ini adalah dapat mengetahui sejauh mana kesesuaian konsep *Transit Oriented Development (TOD)* pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang

1.3.2 Sasaran

Dengan adanya rumusan masalah serta tujuan yang sudah di jabarkan di atas maka perlunya perumusan sasaran untuk digunakan sebagai langkah mencapai tujuan penelitian ini. Adapun beberapa sasaran yang di rumuskan oleh peneliti di antaranya:

1. Mengidentifikasi karakteristik eksisting kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel *Transit Oriented Development (TOD)*
2. Menganalisis kesesuaian kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development (TOD)*
3. Merumuskan arahan pengembangan kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan Kriteria *Transit Oriented Development (TOD)*

1.4 Ruang Lingkup

Dalam setiap studi penelitian yang dilakukan, tentunya perlu adanya batasan-batasan pembahasan ruang lingkup yang dilakukan, yang memiliki tujuan untuk memberikan batasan – batasan yang jelas mengenai pembahasan materi dan lokasi penelitian yang akan menjadi fokus pembahasan pada penelitian ini. Ruang lingkup studi terbagi menjadi dua bagian yaitu lingkup Lokasi penelitian dan lingkup materi penelitian. Lingkup lokasi penelitian

berisi penjelasan tentang lokasi penelitian. Sedangkan lingkup materi sendiri akan membahas materi-materi yang akan digunakan.

1.4.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi ini membahas mengenai batasan – batasan teori yang digunakan dalam penelitian. Adapun lingkup materi dalam penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development (TOD)* pada kawasan stasiun Kota Baru Malang.

1. Melakukan identifikasi karakteristik eksisting kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel *Transit Oriented Development (TOD)*. Pada tahap ini dilakukan identifikasi karakteristik pada kawasan stasiun Kota Baru Malang dengan menggunakan radius buffer 800 meter yang mana di tarik dari titik transit yaitu stasiun. Proses identifikasi dilakukan dengan menggunakan analisis deskriptif dengan cara mengidentifikasi masing-masing variabel serta sub variabel penelitian dalam ruang lingkup penelitian yakni 800 meter dari titik transit yaitu stasiun Kota Baru Malang. Sehingga mengetahui karakteristik kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel *Transit Oriented Development (TOD)*.
2. Menganalisis kesesuaian kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development (TOD)*. Pada tahap ini proses analisis kesesuaian dilakukan dengan menggunakan metode analisa Komaratif konstant. Dalam menentukan kriteria tersebut dilakukan dengan cara melakukan sintesa dari berbagai pustaka yang dikemukakan ahli atau dari penelitian sebelumnya yang dimana nanti kriteria ini menjadi pertimbangan dalam proses menganalisis sejauh mana kesesuaian kawasan stasiun Kota Baru Malang dengan

kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). Setelah di dapatkan kriteria dilakukan proses perbandingan karakteristik kawasan dengan kriteria TOD. Sehingga nantinya di ketahui kesesuaian kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD).

3. Merumuskan Arahan Pengembangan Kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan Kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). Pada tahapan ini dilakukan perumusan arahan pengembangan kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria Konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Rumusan Arahan ini dilakukan berdasarkan hasil analisis tingkat kesesuaian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang dengan Kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) pada sasaran ke dua, dimana dalam merumuskan arahan pengembangan Kawasan Stasiun Kota Baru Malang ini menggunakan analisa Deskriptif.

1.4.2 Ruang Lingkup Lokasi

Ruang Lingkup wilayah yang akan di bahas pada penelitian ini adalah kawasan stasiun Kota Baru Malang dengan radius kawasan 800 meter. Hal ini merujuk pada Florida TOD Guidebook (2012), yang dimana di dalam Florida TOD Guidebook (2012) tersebut, suatu kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) memiliki radius $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ mil (400-800 meter) dari titik transit atau dapat ditempuh 5-10 menit dengan berjalan kaki. Sehingga ruang lingkup lokasi pada penelitian ini adalah radius 800 meter dari kawasan stasiun Kota Baru Malang, dengan melalui proses buffer kawasan, yang titik buffernya terletak pada stasiun Kota Baru Malang. Dalam penelitian ini peneliti membagi menjadi 10 blok penelitian dengan penentuan deliniasi

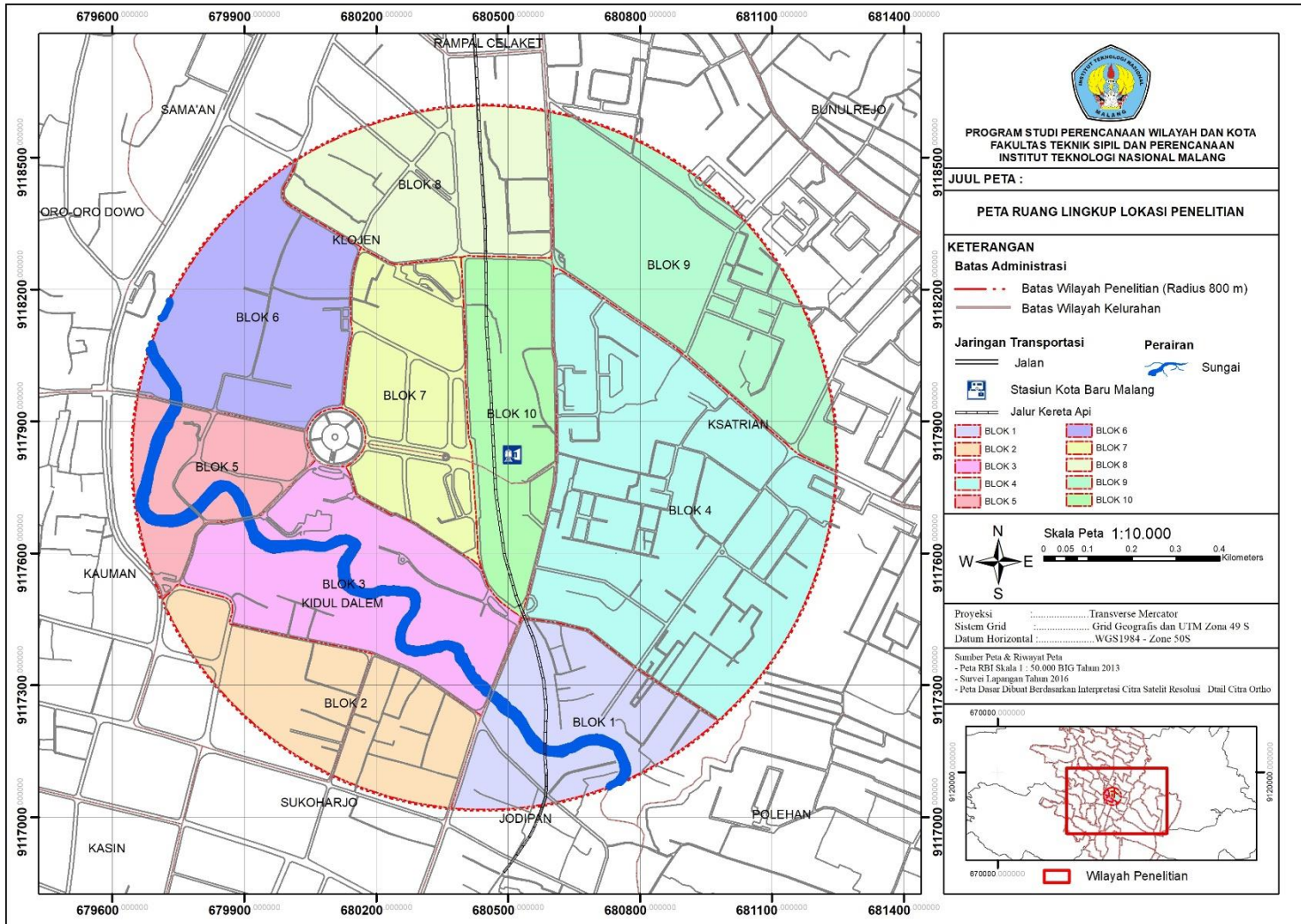
kawasan dengan mengikuti batas fisik kawasan yang ditandai oleh jalan dan sungai.

Pada penelitian ini, wilayah penelitian akan terbagi menjadi 10 blok. Tujuan dari pembagian wilayah penelitian menjadi perblok adalah untuk memudahkan proses identifikasi karakteristik wilayah dan juga agar mengetahui lebih detail karakteristik tiap wilayah. Adapun batas-batas wilayah penelitian sebelah utara berbatasan langsung dengan Jl. Dr Cipto, sebelah selatan berbatasan langsung dengan Jl. KH Ahmad Dahlan dan Jl. Mangun Sarkoro, sebelah timur berbatasan langsung dengan Jl Terusan Kesatrian dan sebelah barat berbatasan langsung dengan Jl. Raya Malang-Gempo.

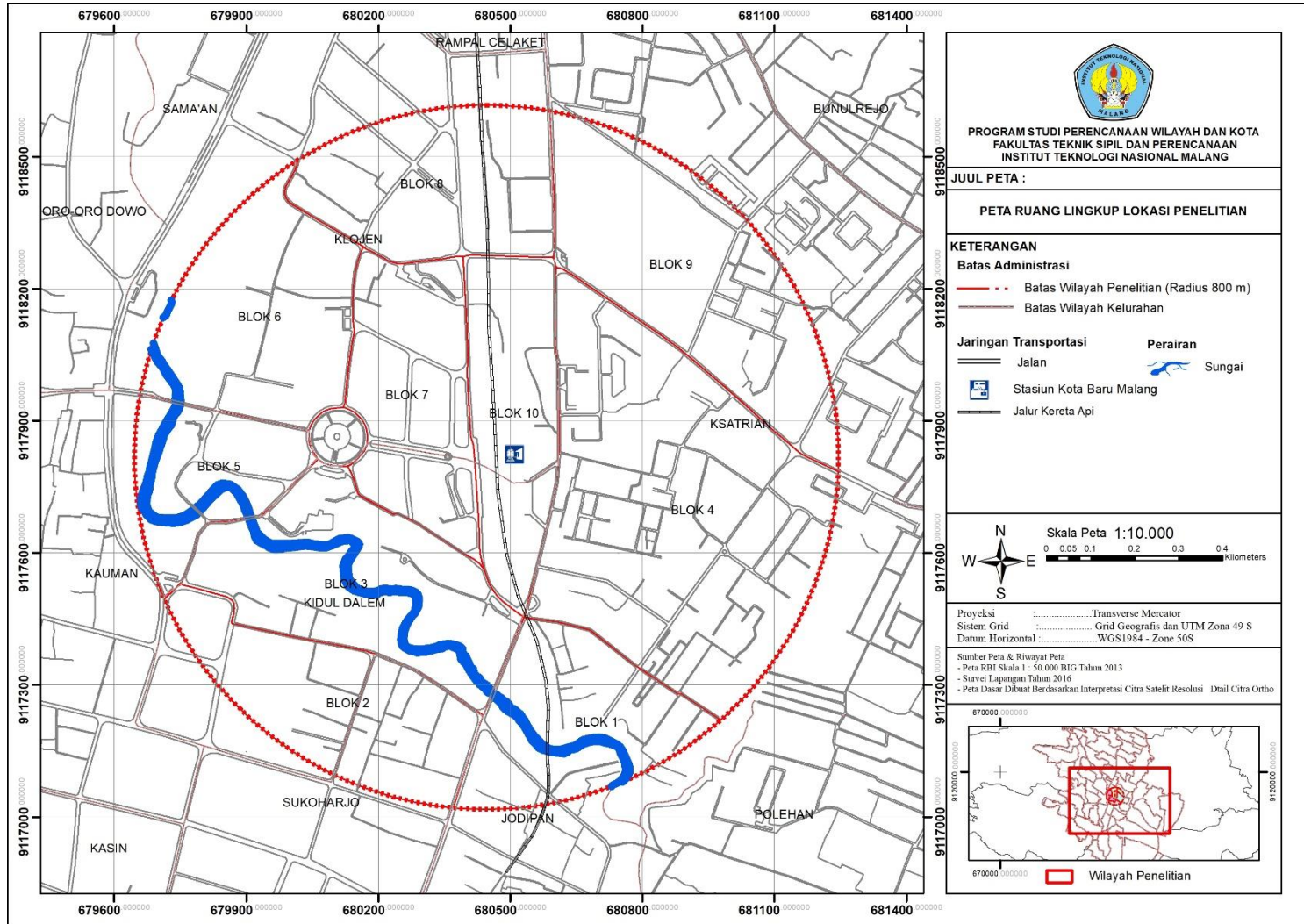
Sebelah Utara : Jl. Dr Cipto
Sebelah Selatan : Jl. KH Ahmad Dahlan dan Jl. Mangun Sarkoro
Sebelah Timur : Jl Terusan Kesatrian
Sebelah Barat : Jl. Raya Malang-Gempo

Untuk lebih jelasnya terkait batas wilayah penelitian dapat dilihat pada keterangan dan peta 1.1, 1.2 dan 1.3 dibawah ini.

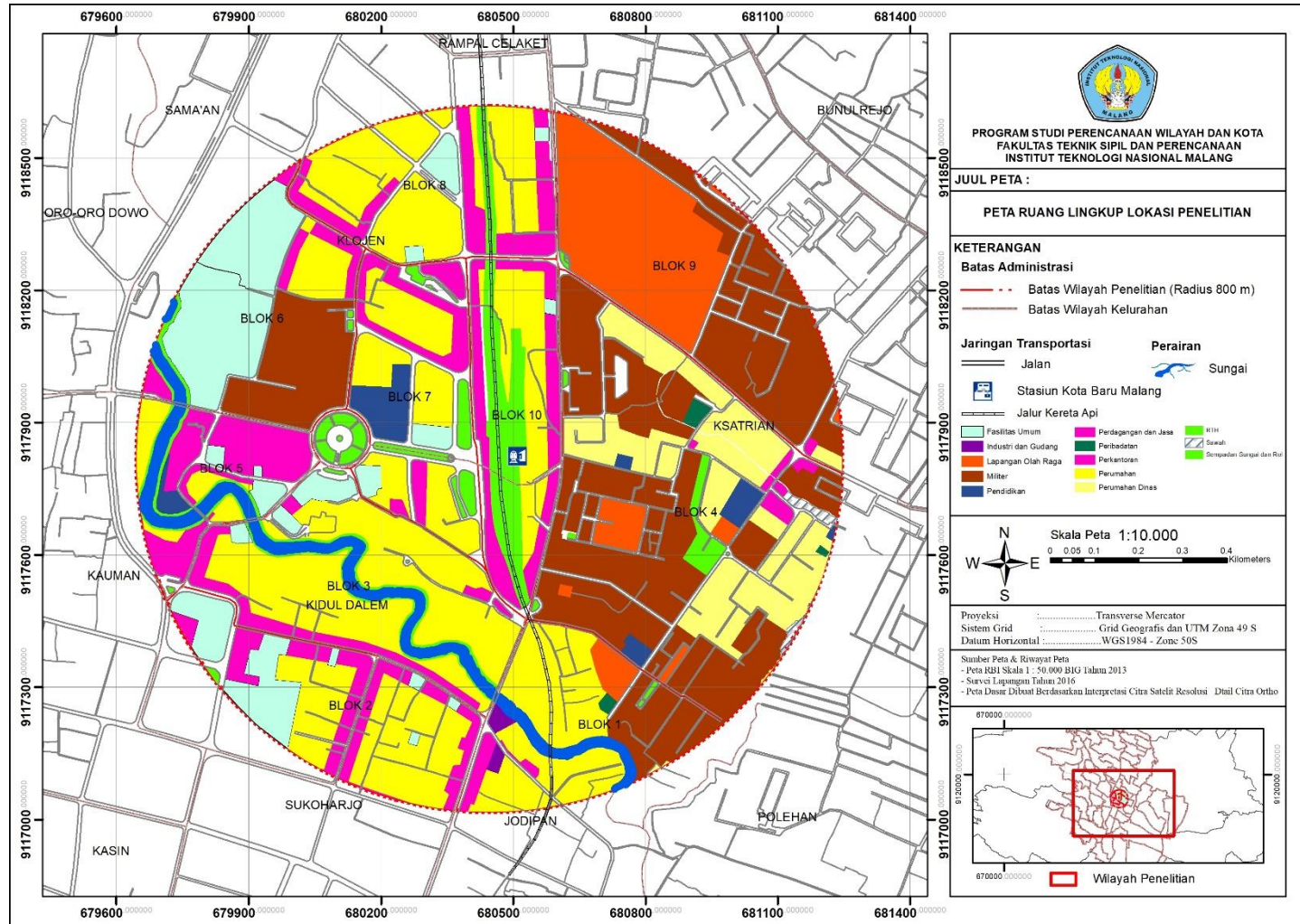
Peta 1.1 Ruang Lingkup Lokasi Penelitian



Peta 1.2 Ruang Lingkup Lokasi Penelitian



Peta 1.3 Ruang Lingkup Lokasi Penelitian



1.5 Keluaran Dan Manfaat

Pada sub bab ini akan menguraikan terkait keluaran dan manfaat dari penelitian yang berjudul kesesuaian konsep konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang, Yang diharapkan penelitian ini menghasilkan keluaran seperti tujuan yang ingin dicapai oleh peneliti dan memberikan manfaat kepada semua kalangan terutama pemerintah, akademisi dan masyarakat.

1.5.1 Keluaran Penelitian

Peneliti sebagaimana telah di tuangkan dalam tujuan penelitian ini, adapun tujuan dari penelitian ini adalah dapat mengetahui sejauh mana tingkat kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang, yang nantinya dari tujuan ini menghasilkan keluaran yaitu tingkat kesesuaian konsep Transit Oriented Development (TOD) pada kawasan stasiun Kota Baru Malang, adapun keluaran setiap sasaran pada penelitian ini sebagai berikut.

1. Meidentifikasi karakteristik eksisting kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel *Transit Oriented Development* (TOD). Output yang dihasilkan Mengetahui karakteristik kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel *Transit Oriented Development* (TOD)
2. Menganalisis kesesuaian kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). Output yang dihasilkan Mendapatkan hasil kesesuaian karakteristik kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD)
3. Merumuskan arahan pengembangan kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). Output yang dihasilkan mendapatkan rumusan arahan

pengembangan kawasan kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD)

1.5.2 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian merupakan penjabaran dari hasil penelitian yang nantinya dapat berguna dan memberikan manfaat sebagaimana mestinya kepada semua kalangan terutama pihak pemerintah, akademisi dan Masyarakat.

1. Pihak Pemerintah

Manfaat dari penelitian ini akan memeberikan manfaat untuk pemerintah, pemerintah yang dimaksud ini adalah pemerintah Kota Malang. Penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang diharapkan mampu menjadi bahan rujukan dan referensi dalam melaksanakan pengembangan sistem transportasi dan pembangunan Kota Malang. karena melihat permasalahan yang ada terutama permasalahan kemacetan, tentunya pengkajian tentang perencanaan menggunakan konsep Transit Oriented Development (TOD) perlu dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut.

2. Pihak Akademisi

Penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang diharapkan memberi manfaat untuk teman-teman akademisi dalam hal informasi dan bahan data-data untuk di analisis lebih dalam ataupun sekedar pelengkap data untuk penelitian lebih lanjut dari hasil penelitian ini. Karena melihat kurangnya literatur yang membahas tema seperti ini dengan menggunakan bahasa indonesia, sehingga penelitian ini bisa membentu dan membawa manfaat.

3. Pihak Masyarakat

Penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang diharapkan memberi manfaat untuk masyarakat dalam hal informasi yang bisa digunakan sebagai proses pendidikan publik dan penyadaran akan pentingnya hidup sehat dengan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan beralih ke transportasi masal atau umum.

1.6 Sistematika Pembahasan

Secara Garis Besar sistematika pembahasan penelitian ini terbagi atas beberapa bagian yang akan dijabarkan di sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini akan menguraikan beberapa bagian yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian (yang terbagi atas ruang lingkup lokasi dan ruang lingkup materi), keluaran dan manfaat penelitian sistematika penulisan dan kerangka pikir penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini akan menguraikan beberapa bagian yang terdiri dari Teori Transportasi, *Teori Teori Transit Oriented Development* (TOD), penelitian terdahulu, landaan penelitian

BAB II METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini akan menguraikan beberapa bagian yang terdiri dari jenis penelitian, metode penelitian, teknik purposive sampling, metode analisa,

BAB IV GAMBARAN UMUM PENELITIAN

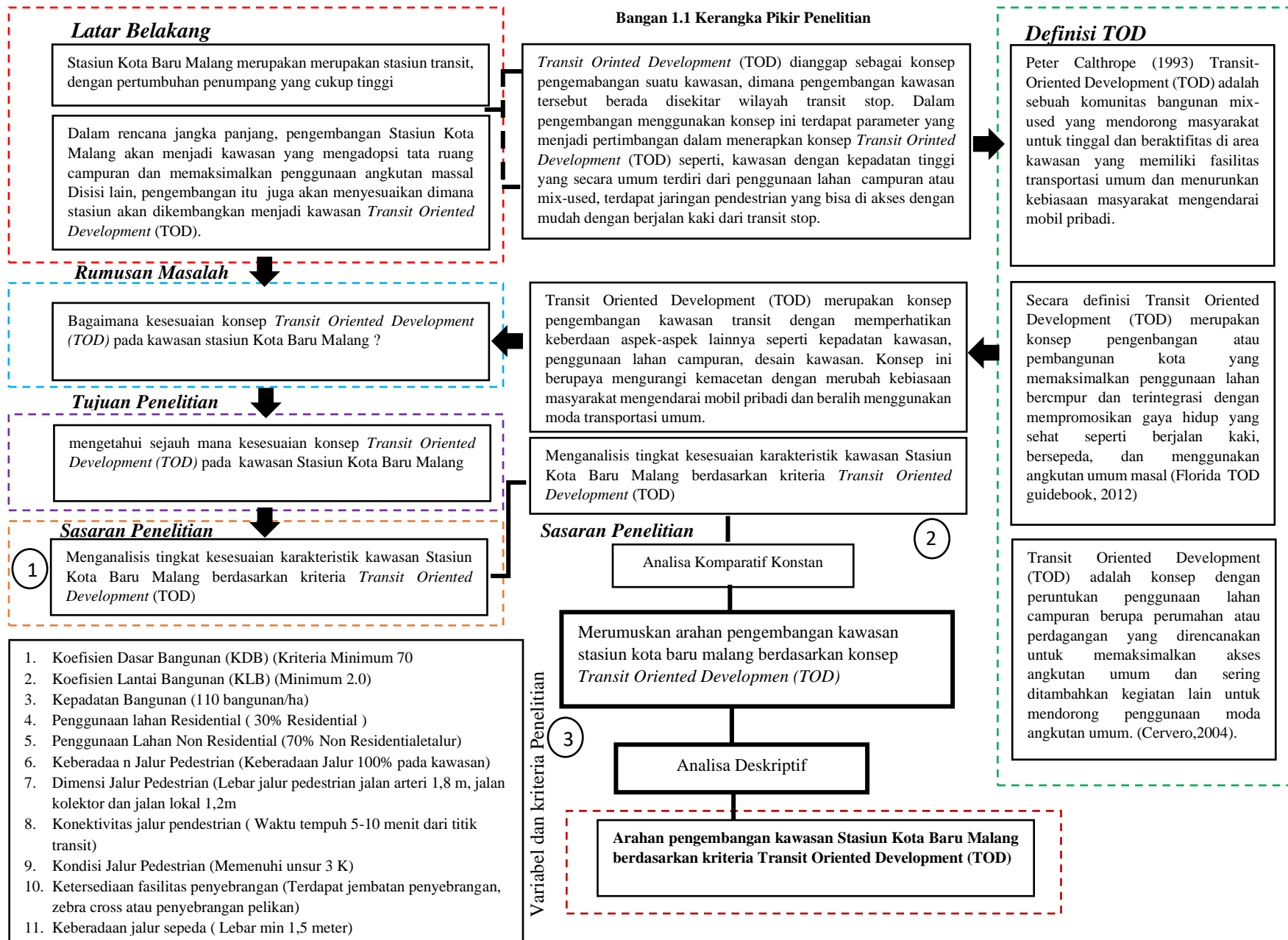
Pada bab ini akan menguraikan beberapa bagian yang terdiri dari gambaran umum Stasiun Kota Baru Malang, gambaran umum wilayah penelitian

BAB V ANALISA

Pada bab ini akan menguraikan beberapa bagian yang terdiri dari menganalisis kesesuaian kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD), perumusan arahan pengembangan kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD)

BAB VI PENUTUP

Pada bab ini akan menguraikan beberapa bagian yang terdiri dari kesimpulan dan rekomendasi



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab tinjauan pustaka ini berisikan teori-teori yang digunakan untuk rujukan atau referensi dalam mendukung pengerjaan penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang. Teori pada bab tinjauan pustaka ini diambil dari beberapa sumber diantaranya, dari jurnal-jurnal penelitian yang terkait, buku yang bisa dipertanggung jawabkan sumbernya. Adapun teori-teori yang digunakan dalam penelitian di antaranya sebagai berikut.

2.1 Transportasi

Secara definisi transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari prasarana atau sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruhan wilayah sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan dimungkinkannya akses kesemua wilayah (Tamin, 2000). Pengertian lain menjelaskan bahwa transportasi adalah Transportasi merupakan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Miro, 2005). Sehingga secara singkat transportasi bisa di artikan sebagai sebuah proses gerak yang berusaha memindahkan melalui proses mengangkut suatu objek dari satu tempat ketempat lainnya. Proses gerakan ini di mulai dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Disisi lain transportasi juga dapat mendukung pertumbuhan suatu wilayah, terutama pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan kemajuan kotanya. Kerena peran transportasi yang mendukung aktivitas ekonomi,

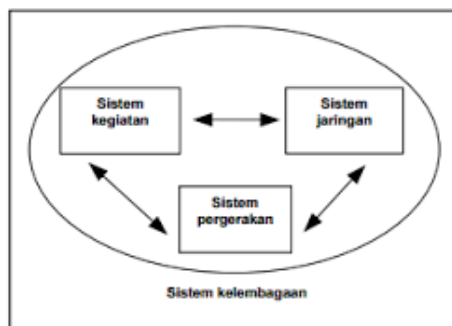
seperti mendukung perpindahan objek dari satu tempat ketempat lainnya. Dengan adanya transportasi distribusi dan perpindahan objek dari satu tempat ketempa lainnya bisa dilakukan dengan mudah. Sehingga aktivitas ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diutarakan oleh Tamin (1997:4) diaman pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Pentingnya peran transportasi dalam mendukung pertumbuhan wilayah tentunya mengharuskan suatu wilayah memiliki suatu sistem transportasi yang baik yang mampu mendukung aktifitas secara efektif dan efisien. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

2.1.1 Sistem Transportasi

Sitem dapat di pahami sebagai sebuah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan, jika salah satu dari komponen mengalami perubahan maka komponen lain akan juga mengalami perubahan. Dalam sebuah sistem terbagi menjadi dua yaitu sistem mekanis dan sistem tidak mekanis. Dalam Sistem mekanis dimana, sebuah komponen memiliki hubungan secara mekanis, yang dimana diibaratkan seperti komponen dalam mesin mobil. Sedangkan dalam sistem tidak mekanis misalnya seperti dalam interaksi sistem tataguna lahan dengan sistem jaringan transportasi, dimana komponen yang ada tidak dapat berhubungan secara mekanis, akan tetapi

perubahan pada salah satu komponen atau sistem kegiatan dapat mengakibatkan perubahan pada komponen lainnya seperti sistem jaringan dan sistem pergerakan.

Dalam perkembangan transportasi, terdapat suatu sistem yang dapat diartikan sebagai suatu kesatuan menyeluruh yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi pada wilayah perkotaan. Sistem transportasi yang berkembang hingga saat ini telah memberikan pelayanan berbagai macam bentuk pergerakan mekanis hampir ke semua wilayah yang merupakan pusat berbagai aktivitas masyarakat. Menurut Tamin (2000) Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang saling terkait dan saling mempengaruhi. Sedangkan sistem transportasi mikro terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas dan sistem kelembagaan.



Gambar 2.1 Sistem Transportasi Makro

(Sumber: Ofyar Tamin, 2000)

Berdasarkan sistem transportasi makro pada gambar 3.1 diatas, disini kita dapat mengetahui indikator pembentuk dalam sistem transportasi mikro terdiri dari:

a. Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan terjadi diakibatkan oleh tata guna lahan yang terdiri dari beberapa kegiatan diantaranya, kegiatan sosial, kegiatan ekonomi, kegiatan kebudayaan dan kegiatan lainnya yang terjadi pada wilayah tersebut yang menimbulkan terjadinya pergerakan dan merangsang timbulnya gerakan lainnya sehingga gerakan itu akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Besarnya skala kegiatan akan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

b. Sistem jaringan

Segala aktivitas yang terjadi pada suatu wilayah ataupun kawasan tentunya akan menimbulkan dampak pada kebutuhan akan moda transportasi (sarana) dan media pendukung sarana (prasarana) atau tempat moda transportasi tersebut bergerak. Semakin tinggi sebuah aktivitas pada suatu wilayah maka akan semakin tinggi pula tingkat kebutuhan akan sarana dan prasarana. Sarana yang dimaksud disini seperti moda transportasi antara lain Bus, Taksi, motor dan mobil, sedangkan prasarana adalah seperti jaringan jalan, terminal, stasiun, halte, dan lain sebagainya.

c. Sistem Pergerakan

Sistem pergerakan terjadi karena adanya interaksi antara sistem kegiatan dengan sistem jaringan pada suatu wilayah yang menghasilkan pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki), dimana sistem ini mendukung terciptanya pergerakan yang

aman, nyaman, murah, handal, dan sesuai lingkungannya. Sehingga pengaturan pergerakan pada kawasan tersebut dapat diatur menggunakan teknis manajemen lalu lintas. Menurut Tamin (2000) pada prakteknya sering kali dijumpai bahwa model tarikan pergerakan yang lebih baik biasanya didapatkan dengan memodelkan secara terpisah pergerakan yang mempunyai tujuan berbeda. Dalam kasus pergerakan berbasis rumah, ada lima kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan yaitu: pergerakan ke tempat kerja, Pergerakan ke sekolah atau universitas (tujuan pendidikan), Pergerakan ke tempat belanja, Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi.

d. Sistem Kelembagaan

Sistem kelembagaan merupakan sebuah sistem yang meliputi beberapa elemen diantaranya, individu, kelompok, lembaga, dan instansi pemerintah serta swasta yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam setiap sistem mikro tersebut. Di Indonesia sistem kelembagaan yang memiliki kaitannya dengan masalah transportasi secara umum sebagai berikut:

1. Sistem Kegiatan

Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional (BAPENAS), Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Tingkat I dan II, Bangda, Pemerintah Daerah

2. Sistem Jaringan

Departemen Perhubungan (Darat, Laut, Udara), Bina Marga

3. Sistem Pergerakan

DLLAJ, Organda, Polantas, masyarakat.

Dalam sistem kelembagaan masing-masing elemen memegang peran yang sangat penting menentukan sistem kegiatan melalui

kebijakan yang baik guna mengatasi masalah sistem transportasi yang ada.

Dari keempat sistem ini masing-masing memiliki peranan yang penting sehingga ke empat sistem ini *inheren* yang dimana jika perubahan terjadi pada salah satu sistem mikro maka akan mempengaruhi sistem mikro lainnya. Seperti halnya perubahan pada sistem kegiatan tentunya akan mempengaruhi perubahan pada tingkat pelayanan dari sistem jaringan begitupun sebaliknya perubahan pada tingkat pelayanan dari sistem jaringan akan mempengaruhi tingkat aktivitas pada sistem kegiatan.

Dari penjelasan diatas ada beberapa poin yang bisa diambil bahwa sistem transportasi perkotaan yang terbentuk dari sistem transportasi makro dan mikro dapat diartikan sebagai suatu kesatuan menyeluruh yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi pada wilayah perkotaan. Sistem transportasi sendiri mengintegrasikan sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan lalu lintas yang dimana dapat menjadi salah satu acuan dan komponen penunjang dalam mengimplementasikan konsep TOD pada suatu kawasan. Konsep Transit Oriented Development (TOD) itu sendiri merupakan suatu konsep pengembangan kawasan yang mengedepankan integrasi sistem kegiatan dan sistem jaringan yang pada akhirnya mempengaruhi sistem pergerakan.

2.1.2 Masalah Transportasi

Ruang lingkup permasalahan transportasi kini semakin luas dan cukup parah, permasalahan ini bukan hanya terjadi pada negara maju, ataupun negara berkembang, baik di kota ataupun perkotaan. Permasalahan ini tidak hanya terbatas sampai pada sarana dan prasarana transportasi saja namun kepada lingkup penyebab timbulnya permasalahan yang di akibatkan faktor lain. Pertumbuhan ekonomi yang tinggi menyebabkan mobilitas seorang semakin

meningkat, bahkan dapat melebihi kebutuhan pergerakan biasanya sehingga berdampak pada kapasitas sistem transportasi yang ada. Hal ini selaras dengan apa yang di utarakan oleh Tamin (1997:5) Permasalahan transportasi tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi.

Ditengah masalah transportasi yang ada, kajian dan pembahasan mengenai perencanaan transportasi memiliki perbedaan dengan kajian bidang lainnya, karena kajian tentang perencanaan transportasi cukup luas dan beragam serta memiliki kaitan dengan bidang-bidang lainnya. Disamping itu kajian perencanaan transportasi juga melibatkan aspek yang cukup banyak dan beragam sehingga hal ini yang membedakan dengan kajian bidang lainnya. Disini peneliti mengambil penjelasan singkat terkait kajian transportasi menurut Tamin (1997:11) kajian transportasi akan melibatkan kajian multi moda, multi disiplin, multi sektoral, dan multi masalah. Adapun penjelasan dari beberapa poin tersebut akan di jelaskan di bawah ini.

1. Multimoda

kajian perencanaan transportasi selalu melibatkan lebih dari satu moda transportasi sebagai bahan kajian. Hal ini tentunya bukan tanpa alasan mengingat objek dasar kajian perencanaan transportasi adalah pergerakan manusia, barang, dan hal-hal lainnya yang pasti objek tersebut menyebabkan terlibatnya banyak moda transportasi. Terlebih lagi indonesia dikenal sebagai negara kepulauan yang dimana terdapat ribuan pulau sehingga pergerakan dari satu tempat ketempat

lainnya atau dari satu tempat ketempat tujuan tentunya tidak mungkin hanya menggunakan satu moda saja. Tidaklah mengherankan bahwa Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang kita miliki mempunyai konsep utama, yaitu Konsep sistem transportasi integrasi antarmoda.

Dalam kajian ini di fokukan pada daerah tertentu, misalnya terminal bus bandara, aspek multimoda akan selalu timbul dipermukaan. Dalam perencanaan transportasi harus memperhatikan adanya interaksi antar pergerakan internal dalam daerah kajian misalnya terminal bus dengan bandara dengan pergerakan eksternalnya, dimana harus memperhatikan adanya moda transportasi lain selain bus dan pesawat udara. Dalam hal konsep sistem transportasi integrasi antar moda terminal memegang peran penting karena proses pertukaran moda terjadi di terminal. Ketidak efektifan dalam proses pertukaran moda tentunya akan menyebabkan sistem transportasi integrasi antarmoda secara keseluruhan menjadi tidak efisien.

2. Multidisiplin

Dalam kajian perencanaan transportasi banyak melibatkan disiplin keilmuan hal itu disebabkan karena aspek kajiannya sangat beragam hal ini bisa dilihat dari beberapa hal yaitu mulai dari ciri pergerakan, pengguna jasa, sampai dengan prasarana dan sarana transportasi. Dalam kajian perencanaan transportasi biasanya juga melibatkan bidang keilmuan lainnya seperti rekayasa, ekonomi, geografi, penelitian oprasional, sosial politik, matematika, informatika dan psikologi.

3. Multisektor

Yang dimaksud dengan multisektor adalah kajian mengenai perencanaan banyak melibatkan lembaga, pihak-pihak yang berkepentingan, baik lembaga pemerintah ataupun bukan pemerintah seperti pihak swasta yang dimana masing-masing pihak ini memiliki kepentingan yang berbeda-beda sehingga pihak-pihak ini diperlukan koordinasi dan penanganan yang baik. Disini peneliti mengambil contoh kasus perencanaan terminal bus antarkota seperti pihak-pihak yang terlibat cukup banyak baik dari kalangan lembaga pemerintah ataupun swasta yang meliputi DLLAJ, BPN, Dinas Tata Kota, Kepolisian, Perusahaan Operator Bus, Dinas Pendapatan Daerah, dan lainnya.

4. Multimasalah

Karena kajian perencanaan transportasi merupakan kajian yang cukup luas dan beragam serta memiliki kaitan dengan bidang-bidang lainnya. Kajian ini meliputi kajian multimoda, multidisiplin, dan multi sektoral dan tentu saja menimbulkan multi masalah atau permasalahan yang memiliki dimensi yang cukup beragam dan luas mulai dari yang berkaitan dengan aspek penggunaan jasa, rekayasa, oprasional, ekonomi, sampai dengan aspek sosial.

Dari beberapa poit diatas permasalahan transportasi merupakan permasalahan yang sangat beragam dan juga memiliki dimensi yang cukup luas sehingga dalam proses penyelesaian permasalahan transportasi perlu memperhatikan poit-poit di atas dan mengkaitkannya untuk proses perencanaan transportasi sehingga dalam proses ini mampu menyelesaikan masalah trnasportasi. Pendapat lain dikemukakan oleh Sukarto (2006)

penyelesaian masalah transportasi di perkotaan merupakan interaksi antara transpor, tata guna lahan (land use), populasi penduduk dan kegiatan ekonomi di suatu wilayah perkotaan. Sehingga transportasi sangat berhubungan dengan adanya pembangkitan ekonomi di suatu daerah perkotaan guna memacu perekonomian setempat, penciptaan lapangan kerja, dan untuk mengerakan kembali suatu daerah. Di dalam mengatasi permasalahan transportasi, Sukarto (2006) mengungkapkan bahwa untuk pemilihan moda transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah terbesar dan jarak yang terkecil. Dalam hal ini transportasi massal merupakan pilihan yang lebih baik dibandingkan transportasi individual. Penyelesaian atau penyelesaian masalah transportasi juga disampaikan oleh Wells (1975), karena menurutnya di dalam pemecahan transportasi dapat dilakukan dengan beberapa solusi berikut ini

1. Membangun prasarana transportasi dengan dimensi yang lebih 21 besar sehingga kapasitasnya sesuai dengan atau melebihi kebutuhan;
2. Mengurangi tuntutan akan pergerakan dengan mengurangi jumlah armada yang menggunakan jalur transportasi
3. Menggabungkan poin pertama dan kedua di atas, yaitu menggunakan prasarana transportasi yang ada secara optimum, membangun prasarana transportasi tambahan, dan sekaligus melakukan pengawasan dan pengendalian sejauh mungkin atas meningkatnya kebutuhan akan pergerakan.

Terkait masalah dan proses penyelesaiannya, transportasi merupakan *intrumen* yang sangat penting dalam sebuah di sebuah wilayah ataupun sebuah negara karena transportasi memberikan peran yang sangat penting bagi

pembangunan nasional secara keseluruhan, bahkan sebagai aspek penting dalam kerangka ketahanan nasional.

2.1.3 Peran Dan Manfaat Trnsportasi

Seperti yang tertuang dalam buku Ofyar Z. Tamin yang berjudul perencanaan dan permodelan transportasi, ciri utama prasarana transportasi adalah melayani pengguna bukan berupa barang atau komoditas. Sehingga hal ini menegaskan bahwa prasarana tersebut tidak mungkin disimpan dan digunakan hanya pada saat diperlukan, karena sistem transportasi harus selalu dapat digunakan dimana pun dan kapan pun sehingga tidak kehilangan manfaat dari transportasi tersebut. Pada dasarnya sistem prasarana transportasi mempunyai dua peran utama antara lain:

- Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan, peran yang satu ini sering digunakan oleh para perencana pengembangan wilayah untuk dapat mengembangkan wilayah sesuai dengan rencana. Misalnya pada suatu daerah permukiman baru yang hendak dipasarkan, daerah itu akan sulit menarik peminat jika pada daerah tersebut tidak terdapat sistem prasarana transportasi. Namun sebaliknya jika pada daerah tersebut tersedia prasarana transportasi maka daya tarik terhadap daerah tersebut akan ada karena tersedianya prasarana transportasi untuk menunjang aksesibilitas ke daerah tersebut. Oleh sebab itu maka kebijakan yang harus dilakukan adalah penyediaan sistem prasarana transportasi dengan kualitas seminimal-minimalnya aksesibilitas ketempat tersebut bisa dilalui. Dengan adanya konektivitas akan menyebabkan aksesibilitas ke wilayah tersebut akan mudah dicapai dan aktivitas di wilayah tersebut akan lancar dan kawasan tersebut

akan berkembang. Wilayah yang berkembang tentunya akan menyebabkan terbentuknya kebutuhan akan pergerakan yang cukup besar akibat dari aktivitas di wilayah tersebut, sehingga perlunya peningkatan prasarana transportasi sesuai dengan proyeksi kebutuhan akan pergerakan aktivitas pada masa mendatang. Sehingga peran kedua sistem prasarana transportasi mulai nampak

- Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah atau wilayah tersebut sebagaimana di jelaskan di atas bagian pertama

Adapun manfaat transportasi menurut Soesilo (1997), transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Adapun Beberapa manfaat antara lain:

1. Penghematan biaya operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis 23 jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut: 1) Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunya jalan, tikungan dan jenis permukaan jala, 2) Penggunaan pelumas, 3) Penggunaan ban, 4)

Pemeliharaan suku cadang, 5) Penyusutan dan bunga, 6) Waktu supir dan waktu penumpang.

2. Penghematan waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghemata waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian untuk satu usaha jasa saja dan dapat pula dihitung dengan tambahan waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat.

Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari jumlah pekerja yang menggunakan fasilitas tersebut. Manfaat penghematan waktu untuk barang terutama dilihat pada barang-barang yang cepat turun nilainya jika tidak segera sampai di pasar, seperti sayur-sayuran, buah-buahan dan ikan. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal (modal atas modal kerja) sehubungan dengan pengadaan persediaan.

3. Pengurangan kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan- perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya

kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

5. Manfaat tidak langsung

Merupakan manfaat yang didapat karena terhubungnya suatu daerah dengan daerah lain melalui jalur transportasi. Selain manfaat karena terintegrasinya dua daerah tersebut, maka akan terjadi pemerataan pendapatan dan prestise, sehingga manfaat ini sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif.

Berdasarkan penjelasan Sistem transportasi diatas yang di kutip dari pendapat Tamin (2000), penulis dapat mengambil beberapa poin penting untuk di tarik menjadi kesimpulan bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Pentingnya peran transportasi dalam mendukung pertumbuhan wilayah tentunya mengharuskan suatu wilayah memiliki suatu sistem transportasi yang baik yang mampu mendukung aktifitas secara efektif dan efisien. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar

moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

Transportasi sendiri memegang peranan yang sangat penting bagi masyarakat kota, sehingga transportasi yang efektif dan efisien sangatlah di perlukan. Dalam hal ini perlunya sebuah sistem transportasi yang bagus yang mampu mendukung aktivitas masyarakat di wilayah perkotaan dan kota. sistem transportasi perkotaan terbentuk dari sistem transportasi makro dan mikro disini dapat diartikan sebagai suatu kesatuan yang menyeluruh yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi pada wilayah perkotaan. Sistem transportasi sendiri mengintegrasikan sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan lalu lintas yang dimana hal ini dapat dijadikan salah satu acuan atau patokan dan komponen penunjang dalam melihat kesesuaian atau mengimplementasikan konsep rencana Transit Oriented Development (TOD) pada suatu kawasan. Konsep Transit Oriented Development (TOD) itu sendiri merupakan suatu konsep pengembangan kawasan yang mengedepankan integrasi sistem kegiatan dan sistem jaringan yang pada akhirnya mempengaruhi sistem pergerakan.

2.2 Transit Oriented Development (TOD)

Pengembangan kawasan transit akhir-akhir ini mulai gencar di lakukan di Indonesia, terutama di kota-kota besar seperti Surabaya, Surakarta, Daerah Istimewa Yogyakarta dan kota-kota di DKI Jakarta. Dalam pengembangan kawasan transit di kota-kota tersebut mengadopsi konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Sebenarnya konsep tersebut banyak di terapkan di berbagai kota di dunia dan banyak negara yang sukses menerapkan konsep tersebut dan berhasil mengatasi masalah transportasi di

kota tersebut. Hal ini bisa kita lihat di Singapura, dan Salah satu contoh best practice penerapan TOD yang berhasil ada di Kota Curitiba, Brazil. Dimulai pada tahun 1972, Jalan jalan utama di Curitiba didesain untuk mempermudah aksesibilitas pejalan kaki. Kemudian fokus pembangunan diarahkan kepada infrastruktur transportasi publik dilakukan dengan mendesain struktur ruang kota yang kompak sehingga transportasi publik di Curitiba terintegrasi dengan penggunaan lahan yang ada di setiap titik transitnya.

Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di perkenalkan dan di komodifikasi dari konsep-konsep sebelumnya yang serupa oleh Peter Calthorpe Pada tahun akhir 1990 an. Konsep yang di perkenalkan dan di modifikasi oleh Peter Calthorpe kemudian menjadi perangkat perencanaan modern ketika Calthorpe menerbitkan "The New American Metropolis" pada tahun 1993. Transit Oriented Development (TOD) kemudian menjadi terminologi umum sebagai komunitas atau lingkungan dengan fungsi campuran yang mendorong orang untuk tinggal di dekat layanan transit dan mengurangi ketergantungan mereka pada kendaraan pribadi bermotor. Secara definisi *Transit Oriented Development* (TOD) sangatlah beragam hal ini bisa di lihat dari banyaknya ahli yang mendefinisikan *Transit Oriented Development* (TOD) tersebut. Untuk definisi dalam tinjauan pustaka ini penulis mengambil beberapa definisi dari ahli yang bisa di lihat di bawah ini.

2.2.1 Definisi *Transit Oriented Development* (TOD)

Menurut Calthorpe (2004) dalam *Trevel Characteristics of Transit Oriented Development* (TOD) in California menjelaskan bahawa, “ *Transit Oriented Development (TOD) is defined as “moderate to higher-density development, located within an easy walk of a major transit stop, generally with a mix of residential, employment and shopping opportunities”* Transit Oriented Development (TOD) dianggap sebagai konsep pengemabangan suatu kawasan, dimana pengembangan kawasan tersebut berada disekitar wilayah

transit stop. Dalam pengembangan menggunakan konsep ini terdapat parameter yang menjadi pertimbangan dalam menerapkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) seperti, kawasan dengan kepadatan tinggi yang secara umum terdiri dari penggunaan lahan campuran atau mix-used, terdapat jaringan pendestrian yang bisa di akses dengan mudah dengan berjalan kaki dari transit stop.

Menurut Dittman dan Ohland (2004) *Transit Oriented Development* (TOD) sebagai salah satu konsep yang memiliki campuran penggunaan lahan di berbagai kepadatan yang terdapat tiga faktor yang mempengaruhi efisiensi lokasi termasuk kepadatan, yaitu aksesibilitas angkutan, layanan transit harus cukup dan memiliki banyak tujuan, serta keramahan bagi pejalan kaki (skala manusia, jaringan pejalan kaki yang saling berhubungan). Dalam hal ini Dittman dan Ohland (2004) mendefinisikan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) sebagai sebuah konsep dimana parameter dalam konsep ini terdiri dari penggunaan lahan campuran atau mix-used, kepadatan kawasan, aksesibilitas kawasan, dan tersedianya jaringan pendestrian yang ramah bagi pejalan kaki (*pedestrian friendly*).

Definisi lain juga menjelaskan bagaimana penggunaan lahan campuran atau mix-use, kepadatan kawasan, aksesibilitas dan jaringan pendestrian menjadi hal yang di perhatikan dan juga dalam konsep *Transit Oriented Development* (TOD) membuat penggunaan transportasi pribadi tidak dominan karena dalam konsep ini mempromosikan gaya hidup yang sehat seperti berjalan kaki, bersepeda, menggunakan angkutan umum massal dan sering ditambahkan kegiatan lain untuk mendorong penggunaan moda angkutan umum hal ini juga selaras dengan definisi *Transit Oriented Development* (TOD) menurut Florida TOD Guidebook (2012) dan Cervero (2004). Menurut Florida TOD Guidebook (2012) *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan konsep pengembangan atau pembangunan

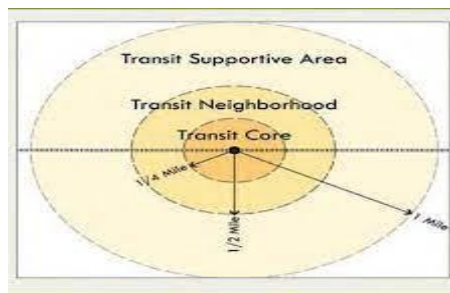
kota yang memaksimalkan penggunaan lahan bercampur dan terintegrasi dengan mempromosikan gaya hidup yang sehat seperti berjalan kaki, bersepeda, dan menggunakan angkutan umum massal.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa konsep *Transit Oriented Development* (TOD) adalah sebuah konsep pengembangan kawasan yang berpusat pada titik transit dimana dalam pengembangan kawasan tersebut memperhatikan aspek-aspek seperti keberagaman penggunaan lahan atau *mix-used*, kepadatan kawasan, dan terdapat jalur pedestrian yang mudah diakses dan terintegrasi, serta memiliki kemudahan dalam akses transportasi umum sehingga pengembangan kawasan tersebut mampu mengakomodir setiap pergerakan yang terjadi di wilayah transit tersebut dan berupaya untuk menciptakan sebuah lingkungan yang mengurangi ketergantungan terhadap transportasi pribadi dan mendorong penggunaan transportasi publik atau umum sehingga masalah transportasi seperti tidak terintegrasinya sistem transportasi dan kemacetan bisa diatasi. Selain mendefinisikan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) para ahli juga mengkarakteristika kawasan konsep tersebut, yang dapat dilihat pada sub bab di bawah ini.

2.2.2 Karakteristik *Transit Oriented Development* (TOD)

Transit Oriented Development (TOD) merupakan konsep yang berfokus pada pola penggunaan lahan yang memberikan penekanan kuat pada campuran jenis kegiatan, mobilitas, konektivitas, kepadatan dan intensitas tinggi serta ramah bagi pejalan kaki. Sehingga dalam hal ini skala *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan kawasan yang memiliki radius 1/4 – 1/2 mil atau setara dengan 400 - 800meter atau kemudahan dalam berjalan kaki selama 5-10 menit dari premium transit. *Transit Oriented Development* (TOD) berada pada kawasan dengan pembangunan yang kompak dengan kepadatan tinggi dan *mix-used* yang berorientasi pada bentuk perkotaan yang

ramah bagi pejalan kaki dalam melakukan perjalanan dari lokasi transit menuju pusat kegiatan lainnya (Florida TOD Guidebook, 2012). Sedangkan menurut Handbook TOD Winnipeg (2011) konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Konsep Transit Oriented Development (TOD) adalah konsep pengembangan pada kawasan kepadatan tinggi dengan pengembangan mixed-use development dimana terletak dalam suatu kemudahan berjalan kaki disekitar sebuah major transit stop selama 5 sampai 10 menit (perkiraan 400 meter hingga 800 meter).



Gambar 2.2 Radius Kawasan Transit TOD

Sumber: Florida TOD Guidebook, 2012

Menurut Dittmar dan Ohland (2004) karakteristik kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) berdasarkan tujuan dari pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) terbagi menjadi lima tujuan, tujuan yang di maksud adalah:

1. Efisiensi lokasi – aspek penting dalam menjelaskan efisiensi lokasi ditinjau dari kepadatan kawasan, aksesibilitas menuju fasilitas transit, dan keramahan kawasan bagi pejalan kaki.
2. Pencapaian nilai-nilai yang menguntungkan (value capture) – ketercapaian value capture ditinjau dari karakteristik kawasan yang memiliki sistem transit yang berkualitas tinggi dan koneksi yang baik antarmoda yang pada akhirnya meningkatkan nilai-nilai dari sisi sosial, ekonomi, maupun lingkungan.

3. Kaya akan pilihan aktivitas perkotaan – aspek ini ditinjau dari karakteristik kawasan yang memiliki keberagaman jenis penggunaan lahan: komersial, perdagangan, perumahan, fasilitas umum, dll.
4. Menjadi “tempat” yang atraktif (place making) - aspek ini ditinjau dari karakteristik kawasan yang ramah pejalan kaki, aman, terkoneksi dengan jalan.
5. Memadukan peran transit sebagai sebuah titik (node) dan sebuah tempat (place) - aspek ini ditinjau dari karakteristik kawasan yang mengembangkan pusat aktivitas di sekitar titik transit, desain yang ramah pejalan kaki, dan penggunaan lahan yang bercampur.

Pandangan Dittmar dan Ohland mengenai karakteristik kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) lebih mengarah kepada efisiensi kawasan dengan cenderung mengarah ke kepadatan kawasan transit tersebut dengan penggunaan lahan yang beragam serta kawasan yang ramah pejalan kaki. Dalam hal ini kepadatan kawasan lebih cenderung menjelaskan bagaimana kawasan transit dapat mengefisienkan penggunaan lahan dengan meningkatkan kepadatan penggunaan lahan yang diarahkan dengan memperhatikan kepadatan penduduk atau populasi di kawasan tersebut dan kepadatan bangunan untuk peruntukan lainnya. Dalam hal ini penggunaan lahan campuran disini lebih membahas terkait keberagaman penggunaan lahan di kawasan dilihat dari proporsi peruntukan lahan untuk kawasan urban *Transit Oriented Development* (TOD). Sedangkan dalam hal kawasan yang ramah pejalan kaki (*pedestrian friendly*) lebih membahas sejauh mana kawasan tersebut menyediakan fasilitas pedestrian yang berkualitas dalam konteks desain yang ramah pejalan kaki, pedestrian yang aman, dan pedestrian yang terkoneksi dengan jalan serta pusat aktivitas local kawasan.

Dittmar dan Ohland dalam buku *The New Transit Town* (2004) juga menjelaskan bahwa karakteristik dari kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) di bedakan menjadi dua tipe yang pertama adalah *Urban Downtown* dan yang ke dua adalah *Urban Neighborhood*, yang akan di uraikan lebih jelas pada tabel 2.1 di bawah ini.

Tabel 2.1 Tipologi Kawasan TOD Menurut Dittmar dan Ohland

Tipologi	Fungsi	Jenis Transit	Ketentuan
<i>Urban Downtown</i>	Terspesialisasi sebagai sebuah distrik dengan fungsi dan kegunaan yang berbeda	Dilayani oleh beberapa jenis transit. Merupakan titik transit utama	Kepadatan hunian: Minimal 110 unit/ha
<i>Urban Neighborhood</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Permukiman kepadatan sedang hingga tinggi. • Perbelanjaan pada jalur utama • Sekolah dan taman terintegrasi dengan area permukiman • Jalan didesain dengan beragam fungsi 	Perpanjangan dari grid jalan dari pusat kota. Dilayani oleh streetcar ataupun kereta.	-

Sumber: Dittmar, H. dan G. Ohland. 2004

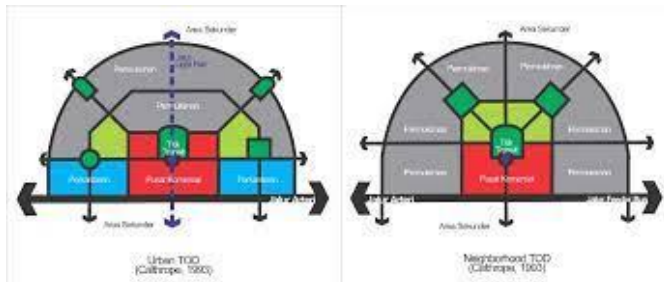
Sedangkan menurut Peter Calthrope (1993) dalam pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) terdapat dua tipe pengembangan yaitu :

1. *Urban Transit Oriented Development* (TOD), adalah konsep pengembangan kawasan berbasis transit yang berlokasi pada jalur utama jaringan transit dan merupakan kawasan dengan tata guna lahan campuran atau mix-used yang memiliki kepadatan tinggi.

Titik pusat transit berdampingan dengan jalan rayautama dengan orientasi kawasan komersial, sehingga *Urban Transit Oriented Development (TOD)* harus di kembangkan dengan meningkatkan intensitas komersial seperti retail dan perkantoran ditambah dengan ketersediaan permukiman dengan kepadatan tinggi. Pada kawasan yang menggunakan konsep urban *Transit Oriented Development (TOD)* pusat transit dapat dicapai tanpa mengganti moda transportasi. Untuk lebih jelasnya bisa di lihat pada gambar 3.3 di bawah ini.

2. *Neighborhood Transit Oriented Development (TOD)*, adalah pengembangan kawasan berbasis transit yang berlokasi pada jalur bus lokal atau jalur bus sekunder dalam jarak tempuh maksimal 10 menit untuk mencapai pusat transit utama. *Neighborhood Transit Oriented Development (TOD)* harus dikembangkan sebagai suatu kawasan yang memiliki kepadatan sedang dengan memiliki fungsi perumahan, perkotaan, fungsi pelayanan umum, dan sarana rekreasi atau hiburan. Untuk lebih jelasnya bisa di lihat pada gambar 3.3 di bawah ini.

Perbedaan *fundamental* dari kedua konsep ini terletak pada presentase tata guna lahan yang dimana *Urban Transit Oriented Development (TOD)* lebih mengutamakan menciptakan lapangan pekerjaan sehingga peruntukan fungsinya merupakan fungsi perkantoran dan komersial lebih dominan. Sedangkan untuk konsep *Neighborhood Transit Oriented Development (TOD)* lebih mengutamakan menciptakan kawasan yang berfungsi sebagai permukiman.



Gambar 2.3 Tipe Pengembangan Kawasan (TOD), Urban TOD dan Nighborhood TOD

sumber : Peter Calthorpe, "The Next American Metropolis", (1993)

Menurut *Treasure Coast Regional Planning Council* dalam bukunya yang berjudul *Florida TOD Guidebook* (2012) menjelaskan bahwa dilainsiasi untuk meningkatkan akomodasi mobilitas, keberhasilan dari konsep *Transit Oriented Development* (TOD) juga mengikuti prinsip-prinsip *urban design* untuk membentuk kawasan yang jelas, *memorable* dan tempat yang *livable*. Adapun prinsip-prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) menurut *Florida Transit Oriented Development* (TOD) Design Guidebook (2012), antara lain

1. *Street Design*

Street design merupakan komponen yang penting dalam pembentukan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD), dimana disini harus menyediakan komponan yang ramah untuk pejalan kaki, seperti fasilitas *sidewalk* dan jalur bersepeda yang aksesibel, serta menyediakan fasilitas penunjang parkir yang baik *on-street* maupun *off-street*.

2. *Density*

Dengan adanya layanan transit, mobilitas pada kawasan transit akan meningkat. Hal ini tentunya harus di dukung dengan kepadatan

bangunan yang tinggi dan juga memiliki kekompakan, sehingga dalam hal ini masyarakat dapat dengan mudah menjangkau pusat kegiatan yang ada di sekitar kawasan transit.

3. Mix use

Pola penggunaan lahan yang campur yang di dalamnya terdapat perumahan, perkantoran, dan ritel sangat di perlukan dalam upaya mendukung mobilitas dan kelayakan huni dalam pengembangan konsep *Transit Oriented Development (TOD)*.

Tabel 2.2 Karakteristik TOD
Berdasarkan Florida TOD Design Guidebook (2012)

Indikator	Variabel	Ketentuan
Density	Minimum kepadatan <i>residential</i>	> 110 unit/ha
	KLB	2.0 – 4.0
	KDB	Minimum 70%
Mix Use	Mix of uses (% residential, % non-residential)	30 % residential dan 70 % non-residential
Street Design	Aksesibilitas jaringan sidewalk	Maksimal 10 menit untuk berjalan kaki ke titik transit
	Kesediaan jaringan jalur sepeda	Kecepatan kendaraan di kawasan transit maksimal 20 mph untuk memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki dan

Indikator	Variabel	Ketentuan
		pengendara sepeda

Sumber: Florida TOD Guidebook, (2012)

Penjelasakan karakteristik selanjutnya mengacu dalam buku *Transit Oriented Development* (TOD) standard (2013) menurut *Institute for Transportation & Development Policy* (ITDP) menyebutkan bahwa terdapat beberapa karakteristik yang di jadikan parameter dalam mengimplementasikan konsep tersebut pada suatu kawasan, di antaranya :

1. Pejalan Kaki (*Walk*)

Parameter pejalan kaki (*walk*) di lihat dari sejauh mana kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) mampu menunjang pergerakan pejalan kaki pada kawasan tersebut. Adapun aspek-aspek yang memiliki pengaruh pada parameter pejalan kaki ini dapat di lihat pada tabel 2.3 di bawah ini:

Tabel 2.3 Aspek-Aspek Yang Memiliki Pengaruh pada Parameter Pejalan Kaki

Indikator	Variabel	Ketentuan
Kemudahan mengakse pedestrian	Ketersediaan jalur pejalan kaki	<ol style="list-style-type: none"> 1. Trotoar yang diperuntukan secara khusus bagi pejalan kaki yang terlindung dari kendaraan lain 2. Terdapat 100%

Indikator	Variabel	Ketentuan
		jaringan pedestrian yang terdapat pada kawasan memenuhi persyaratan
	Jumlah persimpangan (<i>intersection</i>) pedestrian yang terdapat pada kawasan	Kepadatan persimpangan pedestrian ialah antara 55 hingga 59 per kilometer persegi (km ²)
Pedestrian ramah dan aman	Jaringan walkway Pedestrian	Terdapat 100% jaringan pedestrian yang terdapat pada kawasan
	Sidewalk yang terdedikasikan terproteksi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terdapat tactile paving 2. Terdapat Bollard 3. Penerangan jalan yang memadai

Indikator	Variabel	Ketentuan
	Shared streets terdesain untuk safe sharing antara pengguna pedestrian, pengguna sepeda, dan pengendara kendaraan roda empat	Kecepatan maksimum untuk setiap kendaraan ialah 15 km/jam
	Dimensi pedestrian	jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m ²
	Peneduh dan Tempat Berteduh	Peneduhan dapat disediakan melalui berbagai cara antara lain: pepohonan, penghubung bangunan (arcade, kanopi), struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap halte angkutan umum), dan elemen vertikal lain (dinding, kisi-kisi).

Sumber: *Institute for Transportation & Development Policy (ITDP)*, 2013

2. Transit

Dalam hal ini parameter transit digunakan untuk memfokuskan pembangunan di sekitar jaringan angkutan umum yang berkualitas. Adapun aspek-aspek yang memiliki pengaruh pada parameter transit ini dapat dilihat pada tabel 2.4 di bawah ini:

**Tabel 2.4 Aspek-Aspek Yang Memiliki Pengaruh
Pada Parameter Transit**

Aspek	Syarat	Ketentuan
Jarak berjalan kaki menuju angkutan umum	Jarak berjalan kaki (dalam meter) menuju stasiun angkutan umum terdekat	Jarak maksimum berjalan kaki kurang dari 1 kilometer ke stasiun angkutan umum massal, atau kurang dari 500 meter ke stasiun layanan direct-service
	Kawasan yang aksesible dengan berjalan kaki	Rekomendasi maksimum berjalan kaki dari transit station ialah 6- 10 menit

Sumber: *Institute for Transportation & Development Policy (ITDP)*, 2013

3. Penggunaan Lahan Campuran (Mix-used)

Dalam hal ini parameter penggunaan lahan campuran (mix-used) dilihat dari sejauh mana kegiatan atau mobilitas yang terjadi pada kawasan tersebut memiliki pengaruh terhadap penggunaan lahan. Adapun aspek-aspek yang memiliki pengaruh pada parameter penggunaan lahan campuran (mix-used) ini dapat di lihat pada tabel 2.5 di bawah ini:

**Tabel 2.5 Aspek-Aspek Yang Memiliki Pengaruh Pada
Parameter Penggunaan Lahan Campuran
(Mix-used)**

Aspek	Syarat	Ketentuan
Tata Guna Lahan Komplementer	Perumahan dan non-perumahan digabung dalam blok yang sama atau berdekatan	Untuk menjadi "komplementer secara internal", peruntukan bagi perumahan tidak boleh kurang dari 15% dan tidak lebih dari 85% dari total luas lantai terbangun.
	Tata Guna Lahan Yang Saling Melengkapi	Tata guna lahan dominan di wilayah stasiun mencapai 50% atau kurang dari total luas lantai

Sumber: *Institute for Transportation & Development Policy (ITDP)*, 2013

4. Kepadatan (*Densify*)

Dalam hal ini parameter kepadatan (*Densify*) dilihat dari sejauh mana kegiatan atau mobilitas yang ada dan terjadi pada kawasan tersebut memiliki pengaruh terhadap kepadatan kawasan, sehingga dapat mengoptimalkan kepadatan lahan dengan dengan kapaistas angkutan umum. Adapun aspek-aspek yang memiliki pengaruh pada parameter kepadatan (*Densify*) ini dapat di lihat pada tabel 2.6 di bawah ini:

Tabel 2.6 Aspek-Aspek Yang Memiliki Pengaruh Pada Parameter Kepadatan (Density)

Aspek	Syarat	Ketentuan
Kerapatan penggunaan lahan pada kawasan	Kepadatan perumahan di ukur dalam unit hunian perhektar dari lahan yang dapat di kembangkan	Unit hunian perhektar minimum 140 unit/ha
	Kepadatan non perumahan di lihat dari KLB yang di ukur dalam luas lantai kotor perhektar (Gross Floor Area (GFA) / Net Floor Area (NFA))	Koefisien Lantai Bangunan (KLB) minimum adalah 2.0

Sumber: *Institute for Transportation & Development Policy (ITDP), 2013*

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan, adapun variabel dan tolak ukur konsep *Transit Oriented Development (TOD)* menurut *Institute for Transportation and Development Policy (2013)*, untuk lebih jelasnya bisa di lihat pada tabel 2.7 di bawah ini.

Tabel 2.7 Variabel Dan Ketentuan Konsep Transit Oriented Development (TOD) Menurut ITDP (2013)

Indikator	Variabel	Ketentuan
Walk	Ketersediaan jalur pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trotoar diperuntukkan secara khusus untuk pejalan kaki dan terlindung dari kendaraan lain ▪ Mendapatkan penerangan jalan yang memadai ▪ Ramah bagi pengguna kursi roda dan terdapat tactile pada

Indikator	Variabel	Ketentuan
		<p>permukaan trotoar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ketersediaan jaringan jalur pejalan kaki 100%
	Ketersediaan penyebrangan jalan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Memiliki lebar 2 meter atau lebih dengan penunjuk batas yang jelas ▪ Dapat diakses dengan kursi roda
	Peneduh dan tempat berteduh	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segmen jalur pejalan kaki mendapatkan perlindungan dari cuaca panas ▪ Disediakan peneduh seperti pepohonan, penghubung bangunan (arcade/kanopi), struktur yang berdiri sendiri (tempat berteduh di persimpangan, atap halte angkutan umum), dan elemen vertical lain (dinding, kisi-kisi)
Cycle	Jaringan infrastruktur sepeda	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jalan dengan kecepatan rata-rata diatas 30 km/jam, harus memiliki jalur khusus sepeda yang terpisah dari kendaraan bermotor (mis: lajur sepeda dengan warna khusus atau jalur sepeda eksklusif) ▪ Jalan dengan kecepatan rata-rata dibawah 30 km/jam, dianggap aman untuk bersepeda dan tidak memerlukan jalur khusus sepeda, tetapi dianjurkan menggunakan marka stensil (sharrow)

Indikator	Variabel	Ketentuan
Transit	Jarak berjalan kaki menuju angkutan umum	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jarak maksimal berjalan kaki menuju stasiun angkutan umum massal terdekat adalah kurang dari 1 kilometer atau kurang dari 500m ke stasiun layanan direct service ▪ Jarak aksesibel yang direkomendasikan untuk berjalan kaki ialah 5 – 10 menit
Mix	Perumahan dan non perumahan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perumahan dan non perumahan digabung dalam blok yang sama atau berdekatan ▪ Untuk menjadi “komplementer secara internal”, peruntukkan bagi perumahan tidak boleh kurang dari 15% dan tidak lebih dari 85% dari total luas lantai terbangun
Densify	Kepadatan permukiman	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minimum 140 unit/ha
	KLB	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minimum 2.0

Sumber: Institute for Transportation & Development Policy, (2013)

Berdasarkan Peraturan menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomer 16 Tahun 2017 “ Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Trasnit” dimana dalam peraturan ini

menjelaskan bahwa kriteria teknis pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) terbagi atas 3 jenis *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu:

1. TOD Kota Sebagai Pusat Pelayanan Kota

- Karakter pengembangan kawasan sebagai pusat perekonomian berfungsi primer dan budaya regional serta mempunyai skala pelayanan regional.
- Dilayani setidaknya oleh 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) moda transit jarak jauh berupa hamp TOLL, light TOLL (Tan:tit, BRT, Bus Lokal/ Bus Ekspres dengan frekuensi (hendmnp) < 5 menit.
- Kepadatan populasi > 750 jiwa/ha, pekerja > 200 jiwa/ ha.
- Intensitas pemanfaatan ruang tinggi dengan KLB > 5 sampai batas KLB setinggi-tingginya, dengan tetap tidak melampaui daya dukung lingkungan, KDB 80% dan kepadatan hunian 20-75 unit/ 1.000 m² dengan jumlah lantai lebih dari 11 lantai hingga 40 lantai atau lebih, :street fTOHtage minimal 90%.
- Parkir kendaraan dan sepeda disediakan secara bersama dengan standar maksimum parkir hunian 1 parkir/unit; parkir retail/ kantor 1 parkir/ 100 m²; dan maksimum parkir lantai dasar 10% dari luas kaveling.
- Campuran dan keragaman pemanfaatan ruang adalah 20%-60% untuk perumahan dan 40%-80% untuk non perumahan (perumahan yang dikembangkan adalah hunian berimbang sebagai upaya mewujudkan keberagaman sosial dan ekonomi kawasan) dan minimal aktivitas yang signifikan di kawasan selama 18 jam.

2. TOD Sub Kota Sebagai Sub Pusat Pelayanan Kota

- Karakter pengembangan kawasan sebagai pusat perekonomian, khususnya yang berfungsi sekunder dan budaya regional serta mempunyai skala pelayanan bagian kota sampai kota.
- Dilayani setidaknya oleh 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) jarak jauh berupa heavy rail, light rail transit, BRT, Bus Lokal/Bus Ekspres dengan frekuensi (hendemny) antara 3-15 menit.
- Kepadatan populasi 450- 1300 jiwa/ ha, pekerja 40-200 jiwa/ ha.
- Intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi dengan KLB 3-5, KDB 70% dan kepadatan hunian 12-38 unit/ 1.000 m² dengan jumlah lantai lebih dari 3 hingga 15 lantai, minimal street frontage 80%.
- Parkir kendaraan dan sepeda disediakan secara bersama dengan standar parkir maksimum parkir hunian 1.5 parkir/ unit; parkirretail/ kantor 2 parkir/ 100 m²; dan maksimum parkir lantai dasar 15% dari luas kaveling.
- Campuran dan keragaman pemanfaatan ruang adalah 30%-60% untuk perumahan dan 40%-70% untuk non perumahan (perumahan yang dikembangkan adalah hunian berimbang) dan minimal aktivitas yang signifikan di kawasan selama 16 jam.

3. TOD Lingkungan Pusat Pelayanan Lingkungan

- Karakter pengembangan kawasan sebagai pusat aktivitas ekonomi lokal dan komunitas lokal serta mempunyai skala pelayanan lingkungan.

- Pemanfaatan ruang untuk hunian dominan dengan akses baik ke regional atau sub regional.
- Dilayani setidaknya oleh 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) moda transit jarak jauh berupa light rail transit, Bus Lokal/ Bus Ekspres dengan frekuensi (head way) antara 15-30 menit. Pada beberapa kasus commuter line dapat melayani kawasan TOD.
- Kepadatan populasi 330-1000 jiwa/ ha, pekerja 12-40 jiwa/ ha.
- Intensitas pemanfaatan ruang sedang dengan KLB 2-3, KDB 70% dan kepadatan hunian 15-20 unit/ 1.000 m² dengan jumlah lantai lebih dari 3 hingga 8 lantai, minimal street frontage 70%.
- Parkir kendaraan dan sepeda disediakan secara bersama dengan standar parkir maksimum parkir hunian 2 parkir/ unit; parkir retail/ kantor 3 parkir/ 100 m²; dan maksimum parkir lantai dasar 20% dari luas kaveling.
- Park and Ride masih dimungkinkan.
- Campuran dan keragaman pemanfaatan ruang adalah 60%-80% untuk perumahan dan 20%-40% untuk non perumahan (perumahan yang dikembangkan adalah hunian berimbang) dan minimal aktivitas yang signifikan di kawasan selama 14 jam.

Berdasarkan penjelasan diatas dari beberapa ahli dan referensi lainnya, dapat diketahui bahwa secara umum karakteristik kawasan transit *Transit Oriented Development* (TOD) terdiri dari aspek kepadatan, aspek keberagaman dan aspek desain. Adapun indikator dan variabel dari

karakteristik kawasan *Transit Oriented Development* (TOD), lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.8 di bawah ini.

Tabel 2.8 Indikator dan Variabel Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development (TOD) dari Ahli dan Literatur

Sumber	Indikator Menurut Teori	Variabel
Ditmar dan Ohland, (2004)	Kepadatan kawasan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kepadatan penduduk ▪ Kepadatan bangunan
	Penggunaan lahan bercampur	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penggunaan lahan perumahan ▪ Penggunaan lahan perkantoran ▪ Penggunaan lahan komersial ▪ Penggunaan lahan fasilitas umum
	Kawasan yang ramah pejalan kaki (pedestrian friendly)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desain pedestrian ramah pejalan kaki ▪ Pedestrian yang aman, dan ▪ Pedestrian yang terkoneksi dengan jalan serta pusat aktivitas local kawasan.
Florida TOD Guidebook, 2012	Kepadatan kawasan (Density)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ KLB ▪ KDB ▪ Minimum kepadatan <i>residential</i>

Sumber	Indikator Menurut Teori	Variabel
	Street Design	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jaringan jalur sepeda ▪ Jaringan sidewalk ▪ Ketersediaan parkir
	Mix Use	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Residential ▪ Non residential
ITDP (2014)	Walk (Berjalan kaki)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ketersediaan jalur pejalan kaki ▪ Fasilitas penyebrangan jalan
	Cycle (Bersepeda)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ketersediaan jalur sepeda
	Transit (Angkutan umum)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jarak berjalan kaki ke angkutan umum
	Mix (Pembauran)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tata guna lahan komplementer
	Densify (Memadatkan)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kepadatan tata guna lahan
	Shift (Beralih)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fasilitas parkir
PERMEN ATR/BPN Nomer 16 Tahun 2017	Campuran dan keragaman pemanfaatan Ruang	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minimal aktivitas yang signifikan di kawasan
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penggunaan lahan perumahan
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Penggunaan lahan perumahan

Sumber	Indikator Menurut Teori	Variabel	
		▪ Jenis kegiatan pemanfaatan ruang	
		▪ Karakteristik komersial	
		▪ Tipe hunian	
		▪ Target unit Hunian	
		▪ Target Jumlah Pekerja	
	Kepadatan	▪ Populasi	
		▪ Pekerja	
	Intensitas pemanfaatan ruang	▪ KLB	
		▪ Pola Kepadatan	
		▪ Minimum kepadatan hunian	
		▪ Jumlah Lantai	
		▪ KDB	
			▪ Minimal <i>Street Frontage</i>
		Ruang Terbuka	▪ Tipologi Ruang Terbuka
		Parkir (Dibatasi Jumlahnya)	▪ Maksimum Parkir Hunian

Sumber	Indikator Menurut Teori	Variabel
		▪ Maksimum Parkir Retail/Kantor
		▪ Maksimum Parkir Lantai Dasar
		▪ Pola Parkir
	Alokasi Ruang Untuk Sistem Transit	▪ Ruang untuk pengembangan Moda Transit
	Pola Jaringan Jalan	▪ Dimensi Blok
		▪ Pola Jaringan

Sumber: Penulis 2021

2.3 Penelitian Terdahulu

Dalam sub bab penelitian terdahulu penulis membahas mengenai penelitian yang sudah dilakukan oleh peneliti sebelumnya. sehingga dengan memahami dan menjadikan penelitian terdahulu sebagai rujukan atau referensi, untuk membantu peneliti mengidentifikasi muatan-muatan seperti variabel-variabel teori yang nantinya digunakan dalam penelitian ini, sehingga penelitian ini memiliki dasar. Adapun penelitian-penelitian terdahulu yang memiliki hubungan atau kaitan dengan penelitian ini yang berjudul *kesesuaian kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria pada konsep Transit Oriented Development (TOD)* sebagai berikut:

1. Penelitian dari Muhammad Afif Arsyad

Dalam penelitian ini Muhammad Afif Arsyad dan Ketut Dewi Martha Erli Handayeni melakukan penelitian mengenai

Analisa Kesesuaian Kawasan Transit Blok M, Jakarta Terhadap Kriteria Konsep TOD (Transit Oriented Development). Tujuan penelitian ini untuk untuk meninjau sejauh mana tingkat kesesuaian pengembangan kawasan transit Blok M, Jakarta terhadap kriteria dari konsep TOD. Metode penelitian ini terbagi menjadi tiga seperti, metode pengumpulan data, variabel penelitian dan metode analisis. Penelitian ini menggunakan prinsip 3D yaitu Densitas dengan variabel yang terdiri dari (Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB), Kepadatan Kawasan). Diversitas dengan variabel (Presentase Land Use) dan yang terakhir Desain dengan variabel (Keberadaan Jalur Pedestrian, Dimensi Jalur Pedestrian, Kondisi Jalur Pedestrian). Dalam tahap analisis, analisis yang digunakan untuk menganalisis dua sasaran pada penelitian ini adalah analisis statistik deskriptif dan menggunakan analisis spasial query pada ArcGis 10.2.1.

Untuk analisis statistik deskriptif digunakan untuk menganalisis sasaran pertama yaitu. Mengidentifikasi Karakteristik Kawasan Transit Blok M, Jakarta Berdasarkan Indikator TOD yang dimana keluaran dari proses analisis ini adalah mengetahui karakteristik wilayah penelitian. sedangkan analisis spasial query pada ArcGis 10.2.1 digunakan untuk menganalisis sasaran kedua Menganalisis Tingkat Kesesuaian Kawasan Blok M, Jakarta Terhadap Kriteria TOD. Sehingga hasil dari proses analisis ini adalah mendapatkan nilai kesesuaian kawasan Blok M, Jakarta terhadap kriteria TOD. Hasil penelitian ini adalah mengetahui bahwa tingkat kesesuaian kawasan transit Blok M hanya sebesar 85,215% atau kawasan Blok M belum mencapai standar TOD. Secara

keseluruhan kawasan Blok M sudah memenuhi ciri densitas yang tinggi, namun diveritas dan desain kawasan yang ramah pejalan kaki masih belum sesuai dengan konsep TOD.

2. Penelitian dari Virta Safitri Ramadhani

Dalam penelitian Virta Safitri Ramadhani yang berjudul prioritas pengembangan kawasan transit stasiun gubeng dengan konsep *Transit Oriented Development*. Penelitian ini bertujuan untuk menyusun prioritas pengembangan di kawasan transit Stasiun Gubeng dengan konsep TOD. Dalam penelitian ini indikator dan variabel yang digunakan antara lain *Density* (Kepadatan) Kepadatan bangunan, Koefisien Dasar Bangunan (KDB, Koefisien Lantai Bangunan (KLB), *Diversity* (Penggunaan lahan campuran), Penggunaan lahan perumahan, Penggunaan lahan perkantoran, Penggunaan lahan fasilitas umum, Penggunaan lahan perdagangan dan jasa. *Design* (Ramah terhadap Pejalan Kaki) Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki, Dimensi jalur pejalan kaki, Konektivitas Jalur Pejalan Kaki, Ketersediaan fasilitas penyebrangan, Ketersediaan fasilitas jalur sepeda. Analisa yang digunakan adalah analisa Delphi, analisa kriteria dan vi analisis spatial query dan analisa AHP. Hasil penelitian menunjukkan bahwa prioritas pengembangan kawasan transit Stasiun Gubeng dengan konsep TOD, adalah: 1) penggunaan lahan perdagangan dan jasa; 2) penggunaan lahan perkantoran; 3) ketersediaan jalur pejalan kaki; 4) penggunaan lahan fasilitas umum; 5) konektivitas jalur pejalan kaki; 6) ketersediaan fasilitas penyebrangan; 7) koefisien lantai bangunan (KLB); 8) dimensi jalur pejalan kaki; 9) kepadatan bangunan; 10) ketersediaan jalur sepeda; 11)

penggunaan lahan perumahan; dan 12) koefisien dasar bangunan (KDB).

3. Penelitian dari R.M. Bagus Prakoso

Dalam penelitian ini R.M. Bagus Prakoso, dan Sardjito melakukan penelitian mengenai *Kesesuaian Kawasan Transit Tramstop Surabaya Mass Rapid Transit dengan Konsep Transit Oriented Development (Studi Kasus: Koridor Embong Malang)*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana kesesuaian karakteristik kawasan dengan kriteria konsep *Transit Oriented Development (TOD)*. Dalam penelitian ini prinsip 3 D Density (Kepadatan Penggunaan Lahan), *Diversity* (Keberagaman Penggunaan Lahan), *Design* (Ramah Pejalan Kaki), dengan menggunakan variabel antara lain, *Density* dengan variabel yang digunakan (Kepadatan Bangunan, Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB)). *Diversity* dengan variabel yang digunakan (Proporsi Penggunaan Lahan (Perumahan, Perdagangan Jasa, dan Fasilitas Umum). *Design* dengan variabel yang digunakan (Dimensi Jalur Pejalan Kaki, Konektivitas Jalur Pejalan Kaki, Fasilitas Penyebrangan).

Analisis yang digunakan adalah analisis kriteria untuk mengetahui sejauh mana kesesuaian kawasan dengan kriteria konsep *Transit Oriented Development (TOD)* ditambah lagi dengan menggunakan pendekatan Pendekatan penelitian yang dilakukan adalah pendekatan rasionalistik dengan metode deskriptif evaluatif. Sehingga Hasil penelitian menunjukkan koridor Embong Malang masih belum memenuhi beberapa kriteria dalam konsep TOD, namun karena letaknya yang strategis koridor ini memiliki potensidan peluang untuk

dikembangkan sebagai TOD sehingga pembangunan halte transit di Koridor Embong Malang dapat terintegrasi dengan penggunaan lahan yang ada dalam radius pelayanan kawasan transit.

Tabel 2.9 Hasil Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Indikator Penelitian	Variabel Penelitian	Hasil Penelitian
1	Muhammad Afif Arsyad	Analisa Kesesuaian Kawasan Transit Blok M, Jakarta Terhadap Kriteria Konsep TOD (Transit Oriented Development)	untuk menilai kesesuaian angkutan regional poin dengan konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	Pengumpulan data dilakukan dengan cara melakukan survei primer ataupun survei sekunder. Untuk analisis yang digunakan untuk menganalisis dua sasaran pada penelitian ini adalah analisis statistik deskriptif dan menggunakan analisis spatial query pada ArcGis 10.2.1.	Densitas	Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Hasil penelitian ini adalah mengetahui bahwa tingkat kesesuaian kawasan transit Blok M
					Kepadatan Kawasan		
				Diversitas	Presentase Land Use		
				Desain	Keberadaan Jalur Pedestrian Dimensi Jalur Pedestrian Kondisi Jalur Pedestrian		

No	Peneliti	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Indikator Penelitian	Variabel Penelitian	Hasil Penelitian
2	Virta Safitri Ramadhani	Prioritas pengembangan kawasan transit stasiun gubeng dengan konsep <i>Transit Oriented Development</i>	Menyusun prioritas pengembangan di kawasan transit Stasiun Gubeng dengan konsep TOD	Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan rasionalistik dan juga analisa yang digunakan adalah analisa Delphi, analisa kriteria dan vi analisis spatial query dan analisa AHP	Density Diversity	Kepadatan Bangunan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Penggunaan lahan perumahan Penggunaan lahan perkantoran Penggunaan lahan fasilitas umum Penggunaan lahan perdagangan dan jasa	Hasil penelitian ini prioritas pengembangan kawasan transit Stasiun Gubeng dengan konsep TOD

No	Peneliti	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Indikator Penelitian	Variabel Penelitian	Hasil Penelitian
					Design	Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	
						Dimensi jalur pejalan kaki	
						Konektivitas Jalur Pejalan Kaki	
						Ketersediaan fasilitas penyebrangan	
						Ketersediaan fasilitas jalur sepeda	
3	R.M. Bagus Prakoso	Mengenai Kesesuaian Kawasan Transit Tramstop Surabaya Mass Rapid Transit	Untuk mengetahui sejauh mana kesesuaian	Metode Pengumpulan data dilakukan baik melalui	Densitas	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Hasil penelitian ini mengetahui sejauh mana kesesuaian

No	Peneliti	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Indikator Penelitian	Variabel Penelitian	Hasil Penelitian
		dengan Konsep Transit Oriented Development (Studi Kasus: Koridor Embong Malang)	karakteristik kawasan dengan kriteria konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	survey primer dan survey sekunder dan menggunakan Analisis yang digunakan adalah analisis kriteria untuk mengetahui sejauh mana kesesuaian karakteristik kawasan dengan kriteria konsep TOD ditambah lagi dengan menggunakan pendekatan Pendekatan penelitian yang dilakukan adalah	<div data-bbox="1007 213 1139 385"></div> <div data-bbox="1007 385 1139 613">Diversitas</div> <div data-bbox="1007 613 1139 862">Desain</div>	<div data-bbox="1139 213 1289 329">Koefisien Lantai Bangunan (KLB)</div> <div data-bbox="1139 329 1289 385">Kepadatan Bangunan</div> <div data-bbox="1139 385 1289 613">Proporsi Penggunaan Lahan (Perumahan, Perdagangan Jasa, dan Fasilitas Umum)</div> <div data-bbox="1139 613 1289 673">Dimensi Jalur Pejalan Kaki</div> <div data-bbox="1139 673 1289 757">Konektivitas Jalur Pejalan Kaki</div> <div data-bbox="1139 757 1289 862">Fasilitas Penyebrangan</div>	karakteristik kawasan dengan kriteria konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD).

No	Peneliti	Judul Penelitian	Tujuan Penelitian	Metode Penelitian	Indikator Penelitian	Variabel Penelitian	Hasil Penelitian
				pendekatan rasionalistik dengan metode deskriptif evaluatif.			

Sumber: Penulis 2021

2.4 Landasan Penelitian

Berdasarkan proses identifikasi tinjauan pustaka di atas berkaitan dengan *Konsep Transit Oriented Development* (TOD) penulis dapat dapat memahami bahwa konsep Transit Oriented Development (TOD) adalah sebuah konsep pengembangan kawasan yang berpusat pada titik transit dimana dalam pengembangan kawasan tersebut memperhatikan aspek-aspek seperti keberagaman penggunaan lahan atau mix-used, kepadatan kawasan, dan terdapat jalur pejalan kaki yang mudah di akses dan terintegrasi, serta memiliki kemudahan dalam akses transportasi umum sehingga pengembangan kawasan tersebut berupaya untuk menciptakan sebuah lingkungan yang mengurangi ketergantungan terhadap transportasi pribadi dan mendorong penggunaan transportasi publik atau umum sehingga masalah transportasi seperti tidak terintegrasinya sistem transportasi dan kemacetan bisa di atasi.

Dalam rencana pengembangan suatu kawasan dengan menggunakan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) perlu dilakukan identifikasi kesesuaian kawasan yang harus memperhatikan karakteristik dari konsep *Konsep Transit Oriented Development* (TOD) itu sendiri. Berdasarkan tinjauan pustaka diatas karakteristik utama kawasan dengan konsep *Konsep Transit Oriented Development* (TOD) yaitu terfokus pada prinsip 3D yaitu kepadatan (Density) di tinjau dari aspek kepadatan, keberagaman (Diversity) di tinjau dari aspek keberagaman guna lahan dan desain (Design) di tinjau dari aspek desain kawasan, masing-masing akan di jelaskan lebih lanjut di bawah ini.

1. *Density*, karakteristik ini merupakan karakteristik yang menunjukkan bahwa kepadatan di suatu kawasan di pengaruhi oleh aspek kependudukan sehingga hal ini berpengaruh pada penggunaan lahan di kawasan urban Transit Oriented Development (TOD). dalam konteks Koefisien Dasar Bangunan (KDB) menjelaskan tentang angka presentase perbandingan

jumlah luas lantai dasar bangunan terhadap luas perpetakan. Sedangkan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) menjelaskan tentang perbandingan jumlah luas seluruh lantai bangunan terhadap luas perpetakan dan kepadatan bangunan menjelaskan tingkat kepadatan bangunan pada kawasan tersebut.

2. *Diversity*, karakteristik ini menunjukan penggunaan lahan pada kawasan Transit Oriented Development (TOD) menjadi salah satu parameter, terutama penggunaan lahan campuran atau mix-used yang meliputi penggunaan lahan untuk perkantoran, komersial, dan penggunaan lahan untuk fasilitas umum pada kawasan di sekitar transit stop.
3. *Design*, karakteristik ini menunjukan ketersediaannya fasilitas penunjang dan aksesibilitas dari kawasan Transit Oriented Development (TOD) seperti fasilitas pendestrian atau jalur pejalan kaki yang ramah terhadap pejalan kaki, ketersediaan fasilitas jalur sepeda, ketersediaan fasilitas penyebrangan jalan dan ketersediaan fasilitas parkir pada area stasiun atau transit stop.

Berdasarkan hasil tinjauan pustaka diatas, disini penulis dapat mensistisasikan menjadi beberapa indikator yang nantinya dari indikator membantu untuk mendapatkan variabel-variabel yang akan digunakan dalam penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang. Adapun Variabel yang akan dijelaskan pada tabel 2.10 di bawah ini.

2.4.1 Sintesa Variabel

Tabel 2.10 Sintesa Variabel Penelitian

No	Sumber	Indikator	Variabel Teori	Variabel Yang Di Teliti	Kriteria
Dari Teori					
1	Florida TOD Guidebook, 2012	Kepadatan kawasan (Density)	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Minimum 70%
			Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	2.0 – 4.0
			Minimum kepadatan residential	Minimum kepadatan residential (Rumah)	110 unit/ha
		Mix Use	Penggunaan residential	Penggunaan residential	30%
			Penggunaan non-residential	Penggunaan non-residential	70%
		Street Design	Jaringan jalur sepeda	Jaringan jalur sepeda	
			Jaringan sidewalk		
			Ketersediaan parkir		
		2	Ditmar dan Ohland, (2004)	Kepadatan kawasan	Kepadatan penduduk
Kepadatan bangunan	Kepadatan bangunan				
Penggunaan lahan bercampur	Penggunaan lahan perumahan				
	Penggunaan lahan perkantoran				

No	Sumber	Indikator	Variabel Teori	Variabel Yang Di Teliti	Kriteria
		Kawasan yang ramah pejalan kaki (pedestrian friendly)	Penggunaan lahan komersial		
			Penggunaan lahan fasilitas umum		
			Desain pedestrian ramah pejalan kaki		
			Pedestrian yang aman		
			Pedestrian yang terkoneksi dengan jalan serta pusat aktivitas local kawasan.		
3	Cervero, 2004	Kepadatan (<i>Density</i>)	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	
			Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	
			Kepadatan penduduk		
		Penggunaan lahan bercampur (<i>Diversity</i>)	Penggunaan lahan perumahan		
			Penggunaan lahan perkantoran		
			Penggunaan lahan komersial		
			Penggunaan lahan fasilitas umum		

No	Sumber	Indikator	Variabel Teori	Variabel Yang Di Teliti	Kriteria
		Fasilitas pendukung (Design)	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pejalan kaki	
			Ketersediaan fasilitas parkir		
4	<i>Transit Oriented Development (TOD) standard (2013) Institute for Transportation & Development Policy (ITDP)</i>	Walk	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jaringan jalur pejalan kaki 100%
			Ketersediaan penyebrangan jalan	Ketersediaan penyebrangan jalan	
			Peneduh dan tempat berteduh		
			Jaringan infrastruktur sepeda	Jaringan infrastruktur sepeda	
			Jarak berjalan kaki menuju angkutan umum		
		Mix	Penggunaan residential	Penggunaan residential	Tidak boleh kurang dari 15%
			Penggunaan non-residential	Penggunaan non-residential	Tidak lebih dari 85%
		Density	Kepadatan permukiman		Minimum 140 unit/ha

No	Sumber	Indikator	Variabel Teori	Variabel Yang Di Teliti	Kriteria
			Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Minimum 2.0
Aturan/Regulasi					
5	PERMEN ATR/BPN Nomer 16 Tahun 2017	Campuran dan keragaman pemanfaatan Ruang	Minimal aktivitas yang signifikan di kawasan		18 jam
			Penggunaan lahan perumahan		20 % - 60 %
			Penggunaan lahan perumahan		40 % - 80 %
			Jenis kegiatan pemanfaatan ruang		Minimal 5 jenis campuran perumahan, komersial, perkantoran, budaya atau pusat hiburan, dan fasilitas publik lainnya
			Karakteristik komersial		Regional
			Tipe hunian		Bangunan tinggi (Highrise),apartemen dengan ketinggian sedang (midrise npnrtmentsJ, dan Condominium

No	Sumber	Indikator	Variabel Teori	Variabel Yang Di Teliti	Kriteria	
			Target unit Hunian		8.000-30.000	
			Target Jumlah Pekerja		40.000-150.000	
		Kepadatan	Populasi		> 750 jiwa /ha	
			Pekerja		> 200 /ha	
		Intensitas pemanfaatan ruang	KLB		> 5.0 {KLB tidak melampaui daya dukung lingkungan}	
			Pola Kepadatan		Tinggi	
			Kepadatan hunian	Kepadatan hunian		Kepadatan hunian 20 – 75 unit/ 1.000 m2
			Jumlah Lantai			> 11-40 atau lebih
			KDB			80 % (RTH privat minimal 10%)
			Minimal <i>Street Frontage</i>			90%

No	Sumber	Indikator	Variabel Teori	Variabel Yang Di Teliti	Kriteria
		Ruang Terbuka	Tipologi Ruang Terbuka		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
		Parkir (Dibatasi Jumlahnya)	Maksimum Parkir Hunian		1 parkir/unit
			Maksimum Parkir Retail/Kantor		1 parkir/ 100 m ²
			Maksimum Parkir Lantai Dasar		10% Luas Kaveling
			Pola Parkir		Shared (parkir bersama)
		Alokasi Ruang Untuk Sistem Transit	Ruang untuk pengembangan Moda Transit		Heavg rail transit, light mil transit, BRT, Bus Lokal (Ferry dimungkinkan)
		Pola Jaringan Jalan	Dimensi Blok		70- 130 meter

No	Sumber	Indikator	Variabel Teori	Variabel Yang Di Teliti	Kriteria
			Pola Jaringan		Harus menyiapkan ruang untuk pengembangan pola jaringan sistem transit yang terintegrasi

Sumber: Kajian Pustaka, 2021

Dari penjelasan terkait karakteristik kawasan *Transit Oriented Development* (TOD), dapat disimpulkan tiga indikator dalam pengembangan kawasan dengan konsep TOD yakni Density (kepadatan penggunaan lahan), Diversity (penggunaan lahan campuran), dan Design (ramah terhadap pejalan kaki). Dalam penelitian ini diperlukan acuan dari literatur atau buku pedoman dan penelitian terdahulu serta aturan atau regulasi yang ada untuk mengetahui indikator, variabel dan kriteria yang diperlukan untuk mengetahui tingkat kesesuaian konsep TOD pada kawasan penelitian. Proses sintesa variabel ini merujuk pada penelitian terdahulu, literatur atau buku panduan yang diterbitkan oleh lembaga terkait serta melihat konsisi eksisting yang ada. Berdasarkan hasil sintesa variabel di atas, adapun indikator, variabel dan kriteria yang akan digunakan dalam penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang. Dapat dilihat pada tabel 2.11 dibawah ini

Tabel 2.11 Indikator, Variabel dan Kriteria Penelitian

No	Indikator	Variabel	Kriteria
1	Density	- Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Minimum 70
		- Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Minimum 2.0
		- Kepadatan Bangunan/Hunian	20 – 75 unit bangunan/ha
2	Diversity	- Penggunaan Lahan <i>Residential</i>	Persentase penggunaan lahan: - 30% Residential - 70% <i>non residential</i>
		- Penggunaan Lahan <i>non residential</i>	
3	Design	- Keberadaan Jalur Pedestrian	- Ketersediaan jalur 100% pada kawasan
		- Dimensi Jalur Pedestrian	Lebar jalur pedestrian jalan arteri 1,8 m, jalan

No	Indikator	Variabel	Kriteria
			kollektor dan jalan lokal 1,2m
		- Konektivitas Jalur Pendestrian	Waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit
		- Kondisi Jalur Pedestrian	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat bollard dan paving tactile - Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum - Terdapat pohon peneduh
		- Ketersediaan fasilitas penyebrangan	Terdapat jembatan penyebrangan, zebra cross atau penyebrangan pelikan
		- Keberadaan jalur sepeda	Lebar min 1,5meter

Sumber: Hasil Sintesa Pustaka, 2021

Setelah didapatkannya indikator, variabel dan kriteria berdasarkan hasil sintesa, maka berikut merupakan definisi operasional yang digunakan untuk setiap variabel yang digunakan dalam penelitian ini yang akan di jelaskan pada sub bab di bawah ini.

2.4.2 Definisi Oprasional

Menurut Sugiyono (2015), definisi operasional adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari obyek atau kegiatan yang memiliki variasi tertentu yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Adapun definisi operasional dari masing-masing variabel yang diteliti dapat dilihat pada Tabel 2.12

Tabel 2.12 Tabel Definisi Oprasional

No	Indikator	Variabel	Kriteria	Definisi Oprasional
1	Density	- Koefisien Dasar	Minimum 70	Persentase KDB dihitung dari bangunan yang

No	Indikator	Variabel	Kriteria	Definisi Oprasional
		Bangunan (KDB)		berada diatas kavling
		- Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Minimum 2.0	Persentase KLB dihitung dari bangunan yang berada diatas kavling
		- Kepadatan Bangunan	20 – 75 unit bangunan/ha	Jumlah bangunan di bagi dengan luas wilayah penelitian
2	Diversity	- Penggunaan Lahan Residential	Persentase penggunaan lahan: - 30% Residential - 70% <i>non residential</i>	Prosentase luas penggunaan lahan residential (Perumahan) di dalam kawasan transit.
		- Penggunaan Lahan <i>non residential</i>		Prosentase luas penggunaan lahan non-residential (Perumahan) di dalam kawasan transit.
3	Design	- Keberadaan Jalur Pedestrian	- Ketersediaan jalur 100% pada kawasan	Keberadaan ruang milik jalan yang diperuntukkan untuk pejalan kaki di kawasan transit

No	Indikator	Variabel	Kriteria	Definisi Oprasional
		- Dimensi Jalur Pedestrian	Lebar jalur pedestrian jalan arteri 1,8 m, jalan kolektor dan jalan lokal 1,2m	Lebar jalur pejalan kaki pada kawasan transit
		- Konektivitas Jalur Pendestrian	Waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit	Waktu tempuh dari titik transit dalam mencapai tempat kegiatan atau sebaliknya di kawasan transit
		- Kondisi Jalur Pedestrian	<ul style="list-style-type: none"> - Terdapat bollard dan paving tactile - Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum - Terdapat pohon peneduh 	Kondisi Jalur pejalan kaki yang memiliki fasilitas penunjang pada kawasan tersebut
		- Ketersediaan fasilitas penyebrangan	Terdapat jembatan penyebrangan, zebra cross atau penyebrangan pelikan	Ketersediaan zebra cross, jembatan penyebrangan, atau penyebrangan pelikan di kawasan transi
		- Keberadaan jalur sepeda	Lebar min 1,5meter	Ketersediaan ruang milik jalan yang diperuntukkan untuk jalur sepeda di kawasan transit

Sumber: Kajian Pustaka, 2021

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini akan di jelaskan mengenai metode yang akan di gunakan untuk mencapai tujuan dan sasaran dalam penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development (TOD)* pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang. Adapun pembahasan dalam bab ini terdiri dari pembahasan, jenis penelitian, metode pengumpulan data, dan metode analisa.

3.1 Jenis Penelitian

Pada penelitian ini mengambil berjudul yaitu kesesuaian konsep *Transit Oriented Development (TOD)* pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang. Pada Judul ini diambil untuk mengetahui sejauh mana kesesuaian konsep *Transit Oriented Development (TOD)* pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang. Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dimana Penggunaan metode ini diselaraskan dengan variable penelitian yang memusatkan pada masalah-masalah aktual dan fenomena yang terjadi pada saat sekarang dengan bentuk hasil penelitian berupa angka-angka memiliki makna. Sebagaimana dikemukakan oleh Nana sudjana (1997:53) bahwa, Metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif digunakan apabila bertujuan untuk mendeskripsikan atau menjelaskan peristiwa atau suatu kejadian yang terjadi pada saat sekarang dalam bentuk angka-angka yang bermakna.

Adapun tujuan penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif ini adalah untuk menjelaskan suatu situasi yang hendak diteliti dengan dukungan studi kepustakaan sehingga lebih memperkuat analisa peneliti dalam membuat suatu kesimpulan, dimana hasil penelitian diperoleh dari hasil

perhitungan indikator-indikator variable penelitian kemudian dipaparkan secara tertulis oleh penulis.

3.2 Metode Penelitian

Pada sebuah penelitian data adalah hal yang sangat penting karena data sebagai imput dari proses analisa yang akan dilakukan. Keakuratan dan kelengkapan data akan sangat berpengaruh pada proses dan hasil penelitian. Dalam penelitian ini peroses pengumpulan data menggunakan beberapa metode pengumpulan data sesuai dengan variabel yang digunakan dalam penelitian ini, hal ini bertujuan agar hasil penelitian sesuai dengan apa yang di harapkan atau yang ingin dicapai. Adapun metode pengumpulan data di antaranya.

3.2.1 Metode Pengumpulan Data Primer

Dalam metode pengumpulan data primer peneliti melakukan pengamatan langsung kepada objek yang akan diteliti, hal ini bertujuan untuk mendapatkan data faktual. Metode pengumpulan data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi lapangan dengan melakukan pengamatan dan dokumentasi terhadap temuan-temuan di lapangan yang berpengaruh terhadap penelitian ini, terutama terkait indikator dan variabel penelitian. Selain observasi lapangan metode pengumpulan data primer juga dengan melakukan wawancara.

3.2.1.1 Observasi

Kegiatan observasi lapangan dilakukan untuk memperoleh data dari beberapa variable yang digunakan dalam penelitian khususnya variable yang termasuk dalam indikator *design* yang terdiri dari (Keberadaan Jalur Pedestrian, Dimensi Jalur Pedestrian, Konektivitas Jalur Pendestrian, Kondisi Jalur Pedestrian, Ketersediaan fasilitas penyebrangan, Ketersediaan Keberadaan jalur sepeda). Selain indikator design, kegiatan observasi ini juga

digunakan untuk memperoleh data dari variabel yang terdapat pada indikator *density dan diversity* yang terdiri dari (Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB), Kepadatan Bangunan dan penggunaan lahan kawasan). Jenis observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi lapangan terstruktur. Menurut Sugiyono (2008), observasi terstruktur adalah observasi yang telah dirancang secara sistematis, tentang apa yang akan diamati, di mana tempatnya. Jadi, observasi terstruktur dilakukan apabila peneliti telah mengetahui dengan pasti tentang variabel apa yang akan diamati. Adapun data-data yang diperlukan ketika observasi, untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 3.1 di bawah ini.

3.2.1.2 Wawancara

Wawancara adalah kegiatan pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti dengan cara menanyakan berkomunikasi secara langsung ataupun lewat media lain yang dilakukan kepada sumber informasi. Wawancara ini dilakukan dalam rangka memenuhi kebutuhan data atau melakukan validasi tentang data yang ada sehingga data akan jauh lebih akurat dan juga wawancara ini dilakukan untuk menambahkan data yang masih belum lengkap. Sedangkan Menurut Sugiyono (2016:317) wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti dan juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam.

3.2.1.3 Dokumentasi

Dokumentasi merupakan kegiatan atau aktivitas pengumpulan data, dimana data tersebut berupa foto, video, ataupun rekaman suara dan buku catatan yang digunakan untuk mendukung data hasil kegiatan atau aktivitas observasi yang dilakukan oleh peneliti. Dalam penelitian ini dokumentasi yang akan ditampilkan berupa foto-foto dari variabel-variabel penelitian seperti Keberadaan Jalur Pedestrian, Dimensi Jalur Pedestrian, Konektivitas Jalur

Pendestrian, Kondisi Jalur Pedestrian, Ketersediaan fasilitas penyebrangan, Ketersediaan Keberadaan jalur sepeda, Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB), Kepadatan Bangunan dan penggunaan lahan kawasan serta juga nanti akan menampilkan dokumentasi hasil wawancara. Adapun data-data yang diperlukan dalam penelitian ini yang di dapatkan dengan melakukan survei primer dapat di lihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.1 Data Yang Diperlukan dalam Teknik Pengumpulan Data Primer

No	Data	Sumber Data	Teknik
1	Keberadaan Jalur Pedestrian di wilayah penelitian	Wilayah Penelitian	Observasi Terstruktur
2	Dimensi Jalur Pedestrian di wilayah penelitian	Wilayah Penelitian	Observasi Terstruktur
3	Konektivitas Jalur Pendestrian di wilayah penelitian	Wilayah Penelitian	Observasi Terstruktur
4	Kondisi Jalur Pedestrian di wilayah penelitian	Wilayah Penelitian	Observasi Terstruktur
5	Ketersediaan fasilitas penyebrangan di wilayah penelitian	Wilayah Penelitian	Observasi Terstruktur
6	Ketersediaan Keberadaan jalur sepeda di wilayah penelitian	Wilayah Penelitian	Observasi Terstruktur

Sumber: Penulis, 2021

3.2.2 Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder merupakan aktivitas pengumpulan data dari beberapa instansi dan literatur terkait yang memiliki korelasi dan data dalam mendukung penelitian ini. Adapun data yang di perlukan dan dinas yang terkait dengan keberadaan data ini dapat di lihat lebih jelasnya pada tabel 3.2 di bawah ini.

Tabel 3.2 Data Yang Diperlukan dalam Teknik Pengumpulan Data Primer

No	Data	Sumber Data	Teknik
1	Data Penggunaan Lahan/Pola Ruang Kota Malang	BAPED, Dinas PUPRPKP Kota Malang	Survei Sekunder
2	Data Struktur Ruang Kota Malang	BAPED, Dinas PUPRPKP Kota Malang	Survei Sekunder
3	Dokumen RTRW Kota Malang	BAPED, Dinas PUPRPKP Kota Malang	Survei Sekunder
4	Dokumen RDTR Kota Malang	BAPED, Dinas PUPRPKP Kota Malang	Survei Sekunder
5	Citra Kota Malang	BAPED, Dinas PUPRPKP Kota Malang	Survei Sekunder

Sumber: Penulis, 2021

3.3 Teknik *Purposive Sampling*

Menurut Latman (2007), teknik *purposive sampling* merupakan teknik dalam pemilihan sampel yang didasarkan dari pemahaman peneliti mengenai kebutuhan, elemen, dan populasi dari tujuan penelitian peneliti. Sedangkan menurut Sugiyono (2009) teknik *purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu. Pada penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development (TOD)* pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang. Teknik ini digunakan untuk mengetahui karakteristik eksisting kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel *Transit Oriented Development (TOD)* untuk pengambilan sampel bangunan-bangunan di wilayah penelitian berlandaskan dengan mayoritas penggunaan lahan di wilayah blok tersebut semakin banyak jenis bangunan dengan penggunaan lahan yang sama maka jumlah sampelnya juga akan

semakin banyak. Sempel-sempel bangunan digunakan dalam mengetahui Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) merupakan bangunan yang diambil dari jenis penggunaan lahan pada seriap blok wilayah penelitian. Adapun sempel bangunan yang diambil dapat dilihat dibawah ini.

1. Bangunan yang diambil sebagai sampel bangunan terdiri dari bangunan dengan penggunaan lahan berupa perdagangan dan jasa, perkantoran, perumahan, fasilitas umum, pada setiap blok wilayah penelitian yang sudah ditetapkan.
2. Sampel bangunan yang dipilih dari penggunaan lahan perumahan merupakan bangunan yang mewakili intensitas kepadatan bangunan perumahan mayoritas dan mendominasi yang teridentifikasi dari setiap blok di kawasan penelitian.
3. Sampel bangunan yang dipilih dari penggunaan lahan perdagangan dan jasa merupakan bangunan yang mewakili intensitas bangunan perdagangan dan jasa mayoritas dan mendominasi yang teridentifikasi dari setiap blok di kawasan transit penelitian.
4. Sampel bangunan yang dipilih dari penggunaan lahan fasilitas umum merupakan bangunan yang mewakili intensitas bangunan fasilitas umum mayoritas dan mendominasi yang teridentifikasi dan dari setiap blok di kawasan penelitian.
5. Sampel bangunan yang dipilih dari penggunaan lahan perkantoran merupakan bangunan yang mewakili intensitas bangunan perkantoran mayoritas dan mendominasi yang teridentifikasi dan dari setiap blok di kawasan penelitian
6. Jumlah sampel bangunan disesuaikan dengan keberagaman intensitas bangunan masing-masing jenis penggunaan lahan di

setiap kawasan transit sehingga representative terhadap keadaan populasi di kawasan penelitian

Adapun jumlah sampel bangunan yang digunakan dalam proses mengetahui karakteristik eksisting kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel *Transit Oriented Development* (TOD) dapat dilihat pada tabel 3.3 dibawah ini.

Tabel 3.3 Tabel Jumlah Sempel Bangunan

No	Blok	Jenis Penggunaan Lahan	Jumlah
1	Blok 1	Perdagangan dan Jasa	2
		Perumahan	2
		Militer	1
2	Blok 2	Perdagangan dan Jasa	3
		Perumahan	2
		Fasilitas Umum	2
3	Blok 3	Perdagangan dan Jasa	2
		Perumahan	3
		Fasilitas Umum	1
4	Blok 4	Perdagangan dan Jasa	1
		Perumahan	3
		Fasilitas Umum	1
		Militer	2
5	Blok 5	Perdagangan dan Jasa	2
		Perumahan	2
		Fasilitas Umum	1
6	Blok 6	Militer	1
		Perumahan	2
		Fasilitas Umum	1
		Perdagangan dan Jasa	2
7	Blok 7	Perdagangan dan Jasa	1

No	Blok	Jenis Penggunaan Lahan	Jumlah
		Perumahan	3
		Fasilitas Umum	1
		Pendidikan	1
8	Blok 8	Perdagangan dan Jasa	2
		Perumahan	3
		Fasilitas Umum	1
9	Blok 9	Militer	2
10	Blok 10	Perumahan	3
		Perdagangan dan Jasa	2
		Fasilitas Umum	1
Total Sempel			57

Sumber: Penulis, 2021

3.4 Metode Analisa

Untuk mencapai tujuan pada penelitian berdasarkan sasaran-sasaran yang telah di tetapkan dan akan di capai oleh peneliti, maka di perlukannya metode analisa. Metode analisa adalah sebuah tahapan dari proses penelitian dimana data yang telah di kumpulkan dari proses pengumpulan data selanjutnya akan di analisa yang bertujuan untuk menjawab rumusan masalah penelitian. Pada metode analisa penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan stasiun Kota Baru Malang, ada dua tahapan analisa yang akan di tampilkan pada tabel 3.4 di bawah ini.

Tabel 3.4 Metode Analisa Data

No	Sasaran	Teknik Analisa	Ouput/Hasil
1	Meidentifikasi karakteristik eksisting kawasan stasiun Kota Baru Malang	Analisa Statistik Deskriptif	Output Mengetahui karakteristik kawasan stasiun Kota Baru Malang

No	Sasaran	Teknik Analisa	Ouput/Hasil
	berdasarkan variabel <i>Transit Oriented Development</i> (TOD).		berdasarkan variabel <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)
2	Menganalisis tingkat kesesuaian kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	Analisa Komparatif Konstant (Constant Comparative Analysis)	Output Mendapatkan hasil tingkat kesesuaian karakteristik kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)
3	Merumuskan arahan pengembangan kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)	Analisa Deskriptif	Output Mendapatkan arahan pengembangan kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)

Sumber: Penulis, 2021

Adapun penjelasan mengenai analisa yang dipakai untuk menganalisa setiap sasaran dalam penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan stasiun Kota Baru Malang dapat dilihat dibawah ini.

3.4.1 Analisa Statistik Deskriptif

Merujuk dari pendapat yang dikemukakan oleh Iqbal Hasan (2001) mendefinisikan Analisa statistik deskriptif merupakan bagian dari statistika yang mempelajari cara mengumpulkan data serta penyajian data sehingga dapat mudah di pahami. Analisa statistik deskriptif hanya berhubungan dengan hal-hal yang bersifat menguraikan atau memberikan keterangan-

keterangan mengenai suatu hal atau keadaan dan data. Sehingga dengan kata lain statistik deskriptif berfungsi menerangkan keadaan, persoalan ataupun gejala pada *locus* atau objek penelitian. Pada analisa ini penarikan sebuah kesimpulan atau hasil hanya ditunjukkan pada kumpulan data yang ada. Pada penelitian yang berjudul kesesuaian kawasan stasiun kota baru Malang berdasarkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) ini menggunakan analisa statistik deskriptif untuk menganalisa sasaran pertama yaitu, mengidentifikasi karakteristik eksisting kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel *Transit Oriented Development* (TOD).

Pada sasaran pertama penelitian ini analisa statistik deskriptif digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik eksisting kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel *Transit Oriented Development* (TOD). Pada proses identifikasi ini menggunakan radius buffer 800 meter yang mana di tarik dari titik transit yaitu stasiun kota baru Malang sebagai lingkup lokasi penelitian. Adapun variabel-variabel yang akan di gunakan dalam proses identifikasi karakteristik eksisting pada kawasan stasiun kota baru Malang dapat dilihat pada tabel 4.4 di bawah ini.

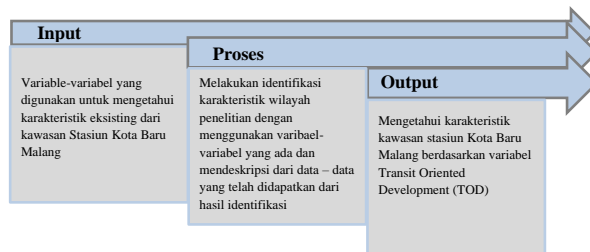
Tabel 3.5 Indikator Dan Variabel

No	Indikator	Variabel
1	Density	- Koefisien Dasar Bangunan (KDB)
		- Koefisien Lantai Bangunan (KLB)
		- Kepadatan Bangunan
2	Diversity	- Penggunaan lahan residential
		- Penggunaan lahan non-residential

No	Indikator	Variabel
3	Design	- Keberadaan Jalur Pedestrian
		- Dimensi Jalur Pedestrian
		- Konektivitas Jalur Pendestrian
		- Kondisi Jalur Pedestrian
		- Ketersediaan fasilitas penyebrangan
		- Keberadaan jalur sepeda

Sumber : Kajian Pustaka, 2021

Adapun tahapan penelitian untuk menganalisa sasaran pertama yaitu mengidentifikasi karakteristik eksisting kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel *Transit Oriented Development* (TOD), dengan menggunakan analisa deskriptif dapat dilihat di bawah ini.

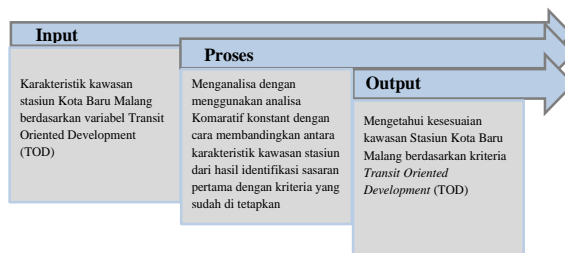


Gambar 3.1 Proses Analisa Statistik Deskriptif

3.4.2 Analisa komaratif konstant Constant Comparative Analysis

Analisa komaratif konstant merupakan teknik analisa yang dipakai dalam membandingkan kejadian-kejadian yang telah terjadi atau objek-objek tertentu dimana ketika seorang peneliti melakukan analisa pada kejadian atau objek tersebut. Dua tokoh seperti Anselm L Strong dan Berney G Galaser

mengemukakan tentang beberapa teknik pada analisa komparatif konstan diantaranya, melakukan perbandingan kejadian yang bisa diterapkan dalam setiap kategori, tahap memperpadukan kategori-kategori dan juga ciri-cirinya, yang terakhir adalah tahap pembatasan ruang lingkup teori dan juga tahap penulisan teori.⁴ Dalam penelitian ini analisa Komaratif konstant digunakan untuk menganalisa pada sasaran kedua yaitu menganalisis Tingkat Kesesuaian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). Dimana nantinya setelah mengetahui gambaran umum karakteristik kawasan stasiun Kota Baru Malang, setelah itu dilakukan analisa lebih lanjut menggunakan analisa Komaratif konstant untuk membandingkan kesesuaian antara karakteritik dengan kriteria yang sebelumnya sudah di tetapkan oleh peneliti. kriteria ini menjadi pertimbangan dalam proses menganalisis sejauh mana kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan stasiun Kota Baru Malang. Adapun tahapan analisa sasaran kedua dan kriteria yang dipakai dalam penelitian ini dapat dilihat di bawah ini.



Gambar 3.2 Proses analisa komaratif konstant

⁴ Berney G. Galaser dan Anselm L. Strouss, *The Discovery of Grounded Theory*, Ichicago: Aldeline Publishing Company, tt, yang telah diterjemahkan Machrus Syamsuddin dan Abdul Syukur Ibrahim, Surabaya: Usaha Nasional, tt, hl.66, dikutip Burhan Bungin, 2003:101

Tabel 3.6 Indikator, Variabel dan Kriteria Penelitian

No	Indikator	Variabel	Kriteria
1	Density	- Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Minimum 70
		- Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Minimum 2.0
		- Kepadatan Bangunan	20 – 75 unit bangunan/ha
2	Diversity	- Penggunaan lahan residential	Persentase penggunaan lahan: - 30% Residential - 70% <i>non residential</i>
		- Penggunaan lahan non-residential	
3	Design	- Keberadaan Jalur Pedestrian	- Ketersediaan jalur 100% pada kawasan
		- Dimensi Jalur Pedestrian	Lebar jalur pedestrian jalan arteri 1,8 m, jalan kolektor dan jalan lokal 1,2m
		- Konektivitas Jalur Pendestrian	Waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit
		- Kondisi Jalur Pedestrian	- Terdapat bollard dan paving tactile - Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum - Terdapat pohon peneduh
		- Ketersediaan fasilitas penyebrangan	Terdapat jembatan penyebrangan, zebra cross atau penyebrangan pelikan
		- Keberadaan jalur sepeda	Lebar min 1,5meter

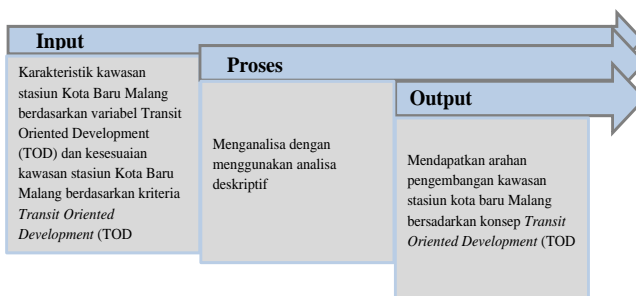
Sumber: Kajian Pustaka, 2021

3.4.3 Analisa deskriptif

Analisa deskriptif merupakan analisa yang memiliki tujuan untuk memberikan deskripsi mengenai subjek dari penelitian berdasarkan data variabel yang di peroleh dan objek-objek yang di teliti.⁵ Dalam penelitian ini

⁵ Saifudin Azwar, Metode Penelitian, Cet. 1, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1998)

analisa deskriptif digunakan untuk menganalisis sasaran ke dua yaitu merumuskan arahan pengembangan kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). Sehingga tujuan penggunaan analisa deskriptif pada sasaran ke dua ini adalah untuk mendapatkan arahan pengembangan kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). untuk proses perumusan ini inputnya adalah dari gambaran umum karakteristik dan hasil sasaran sebelumnya yaitu sasaran dua sebagai rujukan perumusan arahnya. Adapun tahapan dari analisa sasaran ke tiga ini dapat dilihat di bawah ini.



Gambar 3.3 Proses Analisa Deskriptif

BAB IV

GAMBARAN UMUM PENELITIAN

Pada bab gambaran umum penelitian ini menjelaskan tentang gambaran umum wilayah penelitian, yang mencakup batas administrasi wilayah penelitian, presentase luas wilayah administrasi di wilayah penelitian, karakteristik kawasan Stasiun Kota Baru Malang, kebijakan pengembangan kawasan, serta pada gambaran umum penelitian ini juga menjelaskan tentang transportasi yang mencakup transportasi umum yang berada di wilayah penelitian.

4.1 Gambaran Umum Stasiun Kota Baru Malang

Stasiun Kota Baru Malang merupakan stasiun yang masuk pada wilayah administrasi Kecamatan Kelojen Kota Malang. Stasiun kota baru Malang merupakan stasiun dengan penumbuhan penumpang yang cukup bagus, hal ini dilihat dari penumbuhan penumpang yang datang dan berangkat melalui stasiun ini. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2017 penumpang yang naik di stasiun kota baru malang sebesar 1.625.649 jiwa, sedangkan pada tahun 2018 penumpang kereta api di stasiun kota baru Malang mengalami kenaikan sebesar 245.832 jiwa dari yang awalnya pada tahun 2017 sebesar 1.625.649 jiwa pada tahun 2018 menjadi 1.871.481 jiwa. Sedangkan pada tahun 2019 dari bulan januari sampai dengan september jumlah penumpang pada stasiun kota baru malang ini berjumlah 1.540.557 jiwa⁶, sedangkan pada tahun 2020 berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Malang jumlah keberangkatan penumpang di stasiun kota baru Malang pada tahun 2020 sebesar 972.957 jiwa.

⁶ <https://www.malangtimes.com> berjudul (1-5 juta orang malang memanfaatkan kereta pertumbuhan penumpang capai 7,35 persen) dan Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur

Kedatangan dan keberangkatan penumpang di stasiun ini menggunakan jenis kereta api yang berbeda-beda, ada yang menggunakan jenis kereta api ekonomi, bisnis dan eksekutif. Hal ini bisa dilihat dari data yang di ambil dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Malang yang akan di muat dalam bentuk tabel 4.1 di bawah ini.

Tabel 4.1 Data Perbulan Keberangkatan Penumpang Kereta Api Di Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Jenis Kereta Tahun 2020

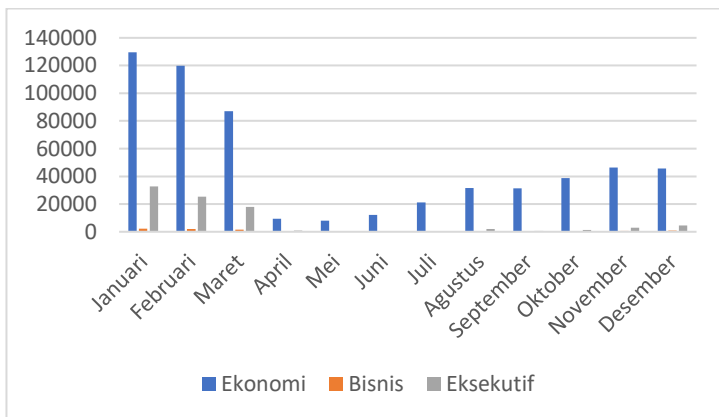
No	Bulan	Jenis Kereta Api/Tipe Kereta Api Yang Digunakan		
		Ekonomi	Bisnis	Eksekutif
1	Januari	129.672	2.256	32.736
2	Februari	119.953	1.991	25.342
3	Maret	87.053	1.427	17.954
4	April	9.387	2	844
5	Mei	7.995	0	0
6	Juni	12.056	0	0
7	Juli	21.164	0	317
8	Agustus	31.682	225	2.104
9	September	31.385	44	595
10	Oktober	38.744	304	1.296
11	November	46.377	514	2.863
12	Desember	45.701	850	4.571
Total		581.169	7.613	88.622

Sumber: BPS Kota Malang

Dari data diatas dapat dilihat jumlah penumpang dengan kelas atau tipe kereta api ekonomi paling tinggi terjadi pada bulan januari yaitu sebesar 129.672 orang dan terendah terjadi pada bulan mei yaitu sebesar 7.995 orang. Sedangkan untuk penumpang dengan kelas atau tipe kereta api bisnis dan eksekutif paling tinggi terjadi pada bulan januari dengan jumlah penumpang kereta api dengan kelas atau tipe bisnis yaitu sebesar 2.256 orang, untuk

penumpang kereta api dengan kelas atau tipe eksekutif yaitu sebesar 32.736 orang. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada grafik di bawah ini.

Grafik 4.1 Data Perbulan Keberangkatan Penumpang Kereta Api Di Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Jenis Kereta



Gambar 4.1 Gambar Stasiun Kota Baru Malang

4.2 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

Pada sub bab gambaran umum wilayah penelitian menjelaskan tentang batas administrasi wilayah penelitian yang diteliti, gambaran umum

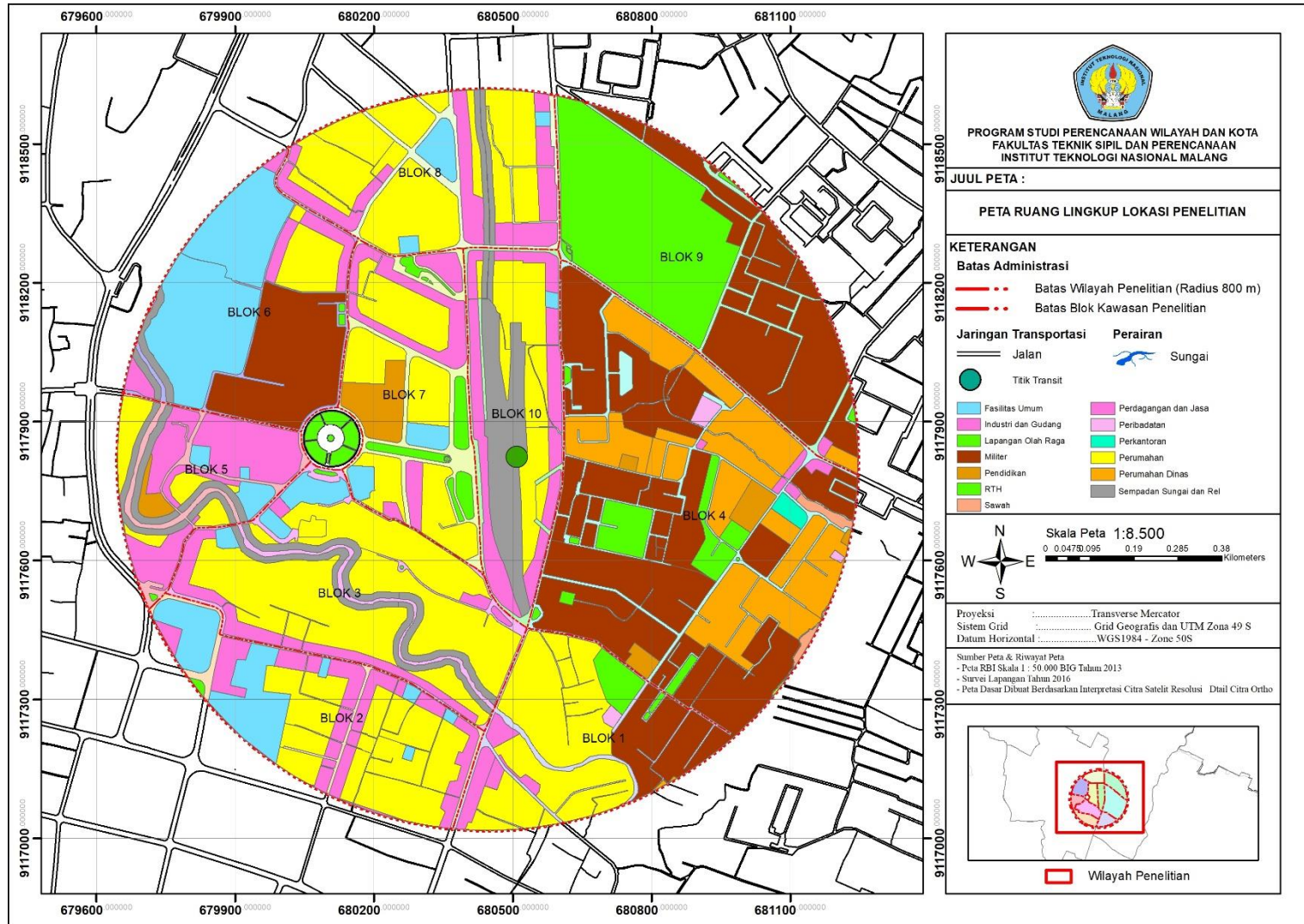
transportasi kawasan penelitian dan gambaran karakteristik eksisting kawasan penelitian.

4.2.1 Lingkup Administrasi Wilayah Penelitian

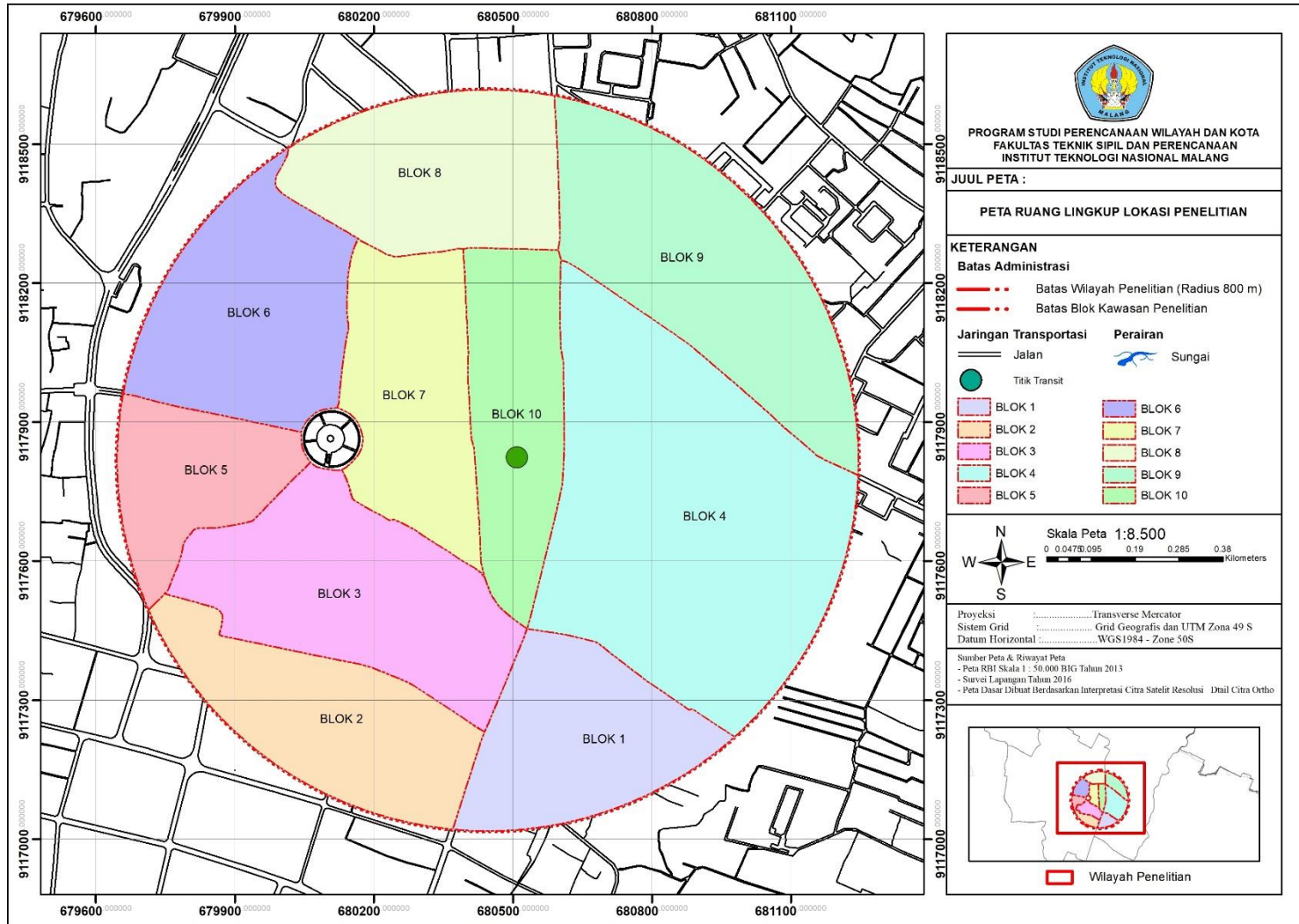
Stasiun Kota Baru Malang merupakan stasiun yang masuk pada wilayah administrasi Kecamatan Kelojen Kota Malang. Pada kawasan ini terdapat penggunaan lahan yang beragam hal ini dapat dilihat pada peta penggunaan lahan yang terdapat pada Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kota Malang. Penggunaan lahan pada kawasan ini terdiri dari, perkentoran, perdagangan dan jasa, perumahan, peruntukan khusus. adapun batas administrasi kawasan stasiun kota baru malang adalah sebagai berikut:

Sebelah Utara	:	Jl. Patimura
Sebelah Selatan	:	Jl. Trunojoyo
Sebelah Timur	:	Jl Panglima Sudirman
Sebelah Barat	:	Jl. Trunojoyo

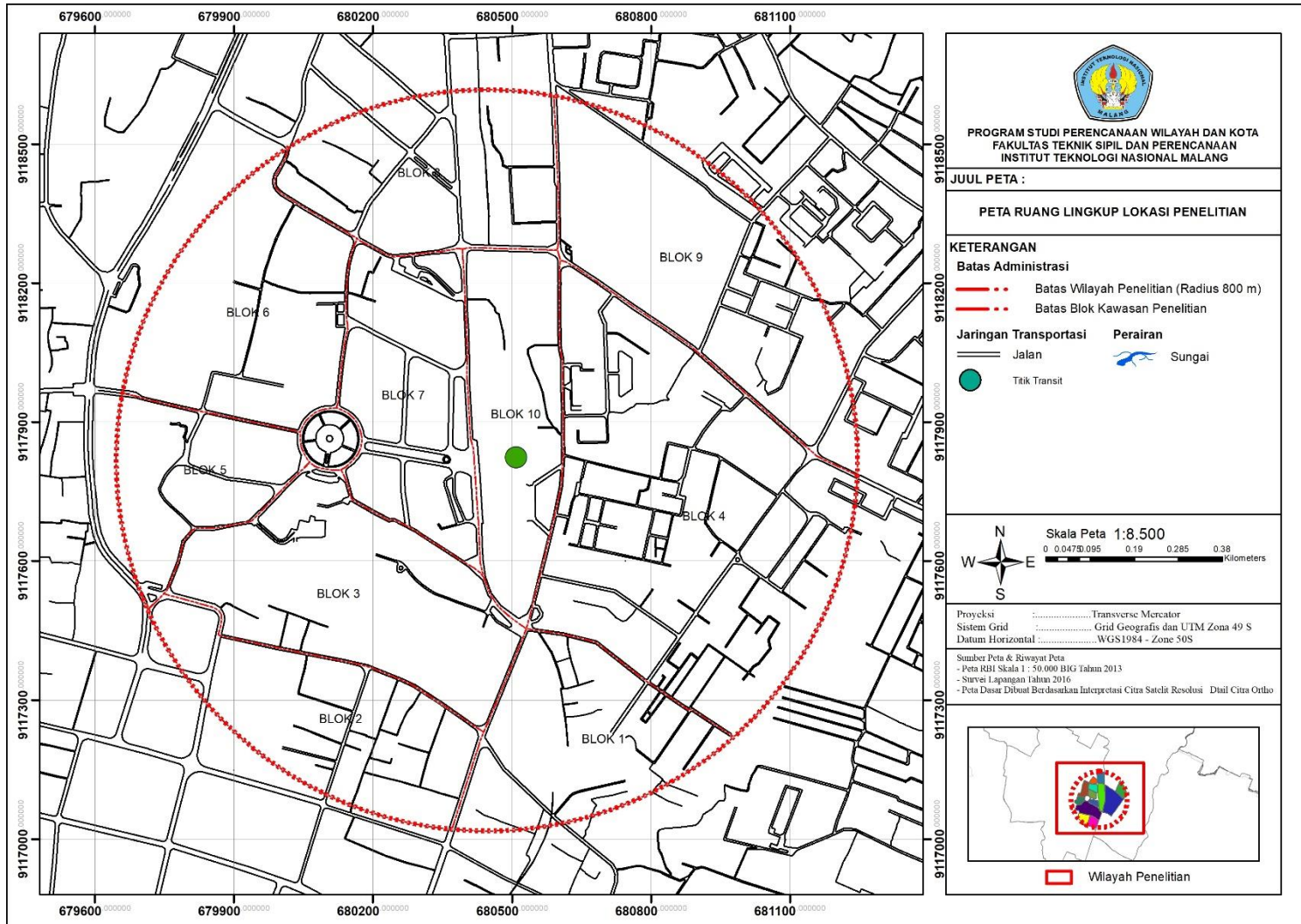
Peta 4.1 Administrasi Wilayah Penelitian




Peta 4.2 Administrasi Wilayah Penelitian



Peta 4.3 Administrasi Wilayah Penelitian





PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

JUUL PETA :

PETA RUANG LINGKUP LOKASI PENELITIAN


KETERANGAN

Batas Administrasi

- Batas Wilayah Penelitian (Radius 800 m)
- - - Batas Blok Kawasan Penelitian

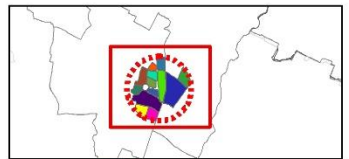
Jaringan Transportasi Perairan

- Jalan
- ~ Sungai
- Titik Transit


Skala Peta 1:8,500
 0 0.0475 0.095 0.19 0.285 0.38 Kilometers

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid Geografis dan UTM Zona 49 S
 Datum Horizontal : WGS1984 - Zone 50S

Sumber Peta & Riwayat Peta
 - Peta RBI Skala 1 : 50.000 BIG Tahun 2013
 - Survei Lapangan Tahun 2016
 - Peta Dasar Dibuat Berdasarkan Interpretasi Citra Satelit Resolusi Duiti Citra Orto



Wilayah Penelitian

Lingkup wilayah penelitian pada penelitian yang berjudul kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan stasiun Kota Baru Malang adalah kawasan stasiun kota baru Malang dengan radius 800meter dari titik pusatnya berada pada stasiun kota baru Malang. Dengan menggunakan radius 800meter menyebabkan lingkup administrasi penelitian tidak hanya berada pada satu wilayah administrasi saja melainkan masuk dalam 5 administrasi Kelurahan Diantaranya, Kelurahan Klojen, Kelurahan Ksatrian, Kelurahan Kidul Dalem, Kelurahan Kauman. Jika dihitung menggunakan aplikasi Arc Map maka luasan wilayah penelitian dengan menggunakan radius 800 meter adalah \pm 199.65 hektar, namun untuk memudahkan dalam proses identifikasi wilayah penelitian dibagi menjadi 10 blok. Pembagian menjadi 10 blok bertujuan untuk memudahkan proses identifikasi karakteristik wilayah dan juga agar mengetahui lebih detail karakteristik tiap wilayah. Deliniasi kawasan blok atau setiap blok merujuk pada jalan yang dijadikan patokan untuk garis deliniasi batas administrasi setiap kawasan bloknnya bukan merujuk pada deliniasi setiap kegiatan pada kawasan tersebut. Luasan masing-masing blok akan di jelaskan pada tebal 4.2 di bawah ini.

Tabel 4.2 Luas Wilayah Blok Penelitian

No	Keterangan	Luasan Wilayah (Ha)
1	Blok 1	15,62
2	Blok 2	16,91
3	Blok 3	22,14
4	Blok 4	42,90
5	Blok 5	10,58
6	Blok 6	19,01
7	Blok 7	16,03

No	Keterangan	Luasan Wilayah (Ha)
8	Blok 8	17,43
9	Blok 9	24,86
10	Blok 10	14,17
TOTAL		199,65

Sumber: Penulis, 2021

4.2.2 Gambaran Umum Transportasi Angkutan Kota (Angkot) Di Wilayah Penelitian

Kawasan stasiun kota baru malang merupakan kawasan yang strategis karena kawasan ini dekat dengan pusat pemerintahan dan kawasan perdagangan dan jasa serta wisata sehingga kawasan ini sering di lewati oleh angkutan umum (Angkot) diantaranya yaitu:

1. AL (Arjosari-Landungsari) Angkutan umum atau angkot ini memiliki rute atau trayek dari Terminal Arjosari – Jl. R. Panji Suroso- Jl. Laksda Adi Sucipto – Jl. Tenaga – Jl. Karya Timur – Jl. Mahakam – Jl. W. R. Supratman – Jl. Panglima Sudirman -Jl. Patimura-Jl. Trunojoyo-Jl. Kertanegara-Jl. Tugu-Jl. Kahuripan-Jl. Semeru – Jl. Ijen – Jl. Retawu – Jl. Bondowoso -Jl. Jombang-Jl. Suroboyo-Jl. Jakarta-Jl. Bogor-Jl. Veteran-Jl. Sumpersari-Terminal Landung Sari.
2. ADL (Arjosari-Dinoyo-Landungsari) Angkutan umum atau angkot ini memiliki rute atau trayek dari Terminal Arjosari – Jl. Simpang – Jl. R. Panji Suroso – Jl. Raden Intan – Jl. Jend. A. Yani – Jl. Letjen S. Parman – Jl. Letjen Sutoyo – Jl. W. R. Supratman – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Patimura – Jl. Trunojoyo – Jl. Kertanegara – Jl. Kahuripan – Jl. Semeru – Jl. Ijen – Jl. Bandung – Jl. Terusan Bogor – Jl. Mayjen Panjahitan

- Jl. Mayjen Haryono – Jl. Tlogomas – Terminal Landung Sari.
3. ABG (Arjosari-Borobudur-Gadang) Angkutan umum atau angkot ini memiliki rute Terminal Arjosari. Jl. Simp. RP Suroso. Jl. R. Intan – Jl. A. Yani – Jl. Borobudur – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Cengkeh – Jl. Kalpataru – Jl. Melati – Jl. Mawar – Jl. Saranagan – Jl. Tawangmangu – Jl. Kaliurang – Jl. WR. Supratman – Jl. P. Sudirman – Jl. Pattimura – Jl. Trunojoyo – Jl. Jembatan Pahlawan – Jl. Gatot Subroto – Jl. L. Martadinata – Jl. Kol Sugiyono – Terminal Gadang.
 4. AJG (Arjosari-Janti-Gadang) Angkutan umum atau angkot ini memiliki rute Terminal Arjosari. Jl. RP. Suroso. Jl. Adi Sucipto, Jl. A. Yani, Jl. S. Parman, Jl. Letjen Sutoyo, Jl. Indragiri, Jl. RT. Suryo, Jl. Hamid Rusdi, Jl. Kesatrian, Jl. Terusan Pahlawan, Jl. Urip Sumoharjo, Jl. Pattimura, Jl. Trunojoyo, Jl. Jembatan Pahlawan. Jl. Ir Juanda. Jl. Zakse, Jl. RE. Martadinata, Jl. Kyai Tamin, Jl. Prof M. Yamin, Jl. P. Sujono, Jl. Susanto, Jl. Niaga, Jl. Sonokeling, Jl. Janti, Jl. S. Supriyadi, Jl. Satsuit Tubun, Terminal Gadang.
 5. GA (Gadang-Arjosari) Angkutan umum atau angkot ini memiliki rute Terminal Gadang, Jl. Satsuit Tubun, Jl. S Supriyadi, Jl. Arif Margono, Jl. Ade Irma Suryani, Jl. KH Wahid Hasyim, Jl. Kauman, Jl. Hasyim Asyhari, Jl. AR Hakim, Jl. Merdeka Utara, Jl. S Wiryopranoto, Jl. Mojopahit, Jl. Tugu, Jl. Untung Suropati, Jl. Pajajaran, Jl. Truno Joyo, Jl. Cokroaminoto, Jl. Dr Cipto, Jl. Pang Sudirman, Jl. WR Supratman, Jl. Letjend Sutoyo, Jl. Letjend S. Parman, Jl. Jend Ayani, Jl. R Intan, Terminal Arjosari.



Gambar 4.2 Angkutan Umum (Angkot) Rute AL



Gambar 4.3 Angkutan Umum (Angkot) Rute ADL



Gambar 4.4 Angkutan Umum (Angkot) Rute ABG

Sumber: Google Gambar

BAB V

ANALISA

5.1 Meidentifikasi Karakteristik Eksisting Kawasan Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Variabel Transit Oriented Development (TOD)

Dalam melakukan identifikasi karakteristik eksisting kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel Transit Oriented Development (TOD). Pada tahap ini dilakukan identifikasi karakteristik pada kawasan stasiun Kota Baru Malang dengan menggunakan radius buffer 800 meter yang mana di tarik dari titik transit yaitu stasiun. Proses identifikasi dilakukan dengan menggunakan analisis statistik deskriptif dengan cara mengidentifikasi masing-masing variabel penelitian dalam ruang lingkup penelitian yakni 800 meter dari titik transit yaitu stasiun Kota Baru Malang. Adapun variabel-variabel yang digunakan dalam melakukan identifikasi ini yaitu berjumlah tiga belas variabel diantaranya, Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB) , Kepadatan Bangunan, Penggunaan Lahan Residential, Penggunaan Lahan Non Residential, Keberadaan Jalur Pedestrian, Dimensi Jalur Pedestrian, Konektivitas Jalur Pendestrian, Kondisi Jalur Pedestrian, Ketersediaan fasilitas penyebrangan, Keberadaan jalur sepeda.

Tabel 5.1 Indikator Dan Variabel

No	Indikator	Variabel
1	Density	- Koefisien Dasar Bangunan (KDB)
		- Koefisien Lantai Bangunan (KLB)
		- Kepadatan Bangunan

No	Indikator	Variabel
2	Diversity	- Penggunaan lahan residential
		- Penggunaan lahan non-residential
3	Design	- Keberadaan Jalur Pedestrian
		- Dimensi Jalur Pedestrian
		- Konektivitas Jalur Pendestrian
		- Kondisi Jalur Pedestrian
		- Ketersediaan fasilitas penyebrangan
		- Keberadaan jalur sepeda

Sumber : Kajian Pustaka, 2021

5.1.1 Identifikasi Kepadatan Bangunan

Kepadatan bangunan merupakan jumlah bangunan pada suatu kawasan dan dibagi dengan luas kawasan tersebut. Luasan keseluruhan yang dipakai dalam mengetahui kepadatan bangunan pada kawasan penelitian adalah 199,65 ha dengan jumlah bangunan pada kawasan penelitian keseluruhan adalah 5.421 unit. Adapun rumus yang digunakan untuk mengetahui kepadatan bangunan pada kawasan penelitian adalah sebagai berikut:

$$\text{Kepadatan Bangunan} = \frac{\text{Jumlah Bangunan}}{\text{Luas Wilayah/Blok}}$$

Sedangkan untuk mengetahui kepadatan bangunan pada kawasan penelitian rumus yang dipakai adalah rumus di atas dimana jumlah bangunan dibagi luasan wilayah yang diteliti. Berikut adalah proses perhitungan untuk mengetahui kepadatan bangunan pada lokasi penelitian.

$$KB \frac{5.421 \text{ unit}}{199,65 \text{ ha}} = 27 \text{ unit /ha}$$

Dari hasil perhitungan di atas dapat diketahui bawasannya kepadatan bangunan pada lokasi penelitian yaitu 27 bangunan perhektar, namun hal ini dihitung dari total keseluruhan jumlah bangunan dalam lokasi penelitian dan dibagi luasan lokasi penelitian, sehingga hasil yang didapat adalah 27 bangunan perhektar. Untuk mengetahui secara spesifik kepadatan bangunan pada lokasi penelitian akan di jelaskan secara perblok yang telah ditentukan sebelumnya.

Tabel 5.2 Identifikasi Kepadatan Bangunan Perblok Penelitian

No	Lokasi	Luas wilayah (ha)	Jumlah Bangunan (unit)	Kepadatan Bangunan Perblok (Unit Bangunan/ha)
1	Blok 1	15.62	837	54
2	Blok 2	16.91	821	49
3	Blok 3	22.14	1.069	48
4	Blok 4	42.90	767	18
5	Blok 5	10.58	193	18
6	Blok 6	19.01	413	22
7	Blok 7	16.03	259	16
8	Blok 8	17.43	738	42
9	Blok 9	24.86	144	6
10	Blok 10	14.17	180	13
Total		199,65	5.421	285

Sumber: Hasil Identifikasi, 2021

Jika melihat data diatas kepadatan bangunan kawasan blok penelitian sangat beragam, jumlah unit/ hektar tertinggi terdapat pada blok 1, blok 2, blok 3 dan blok 8. Sedangkan jumlah unit/ hektar terendah terdapat pada blok

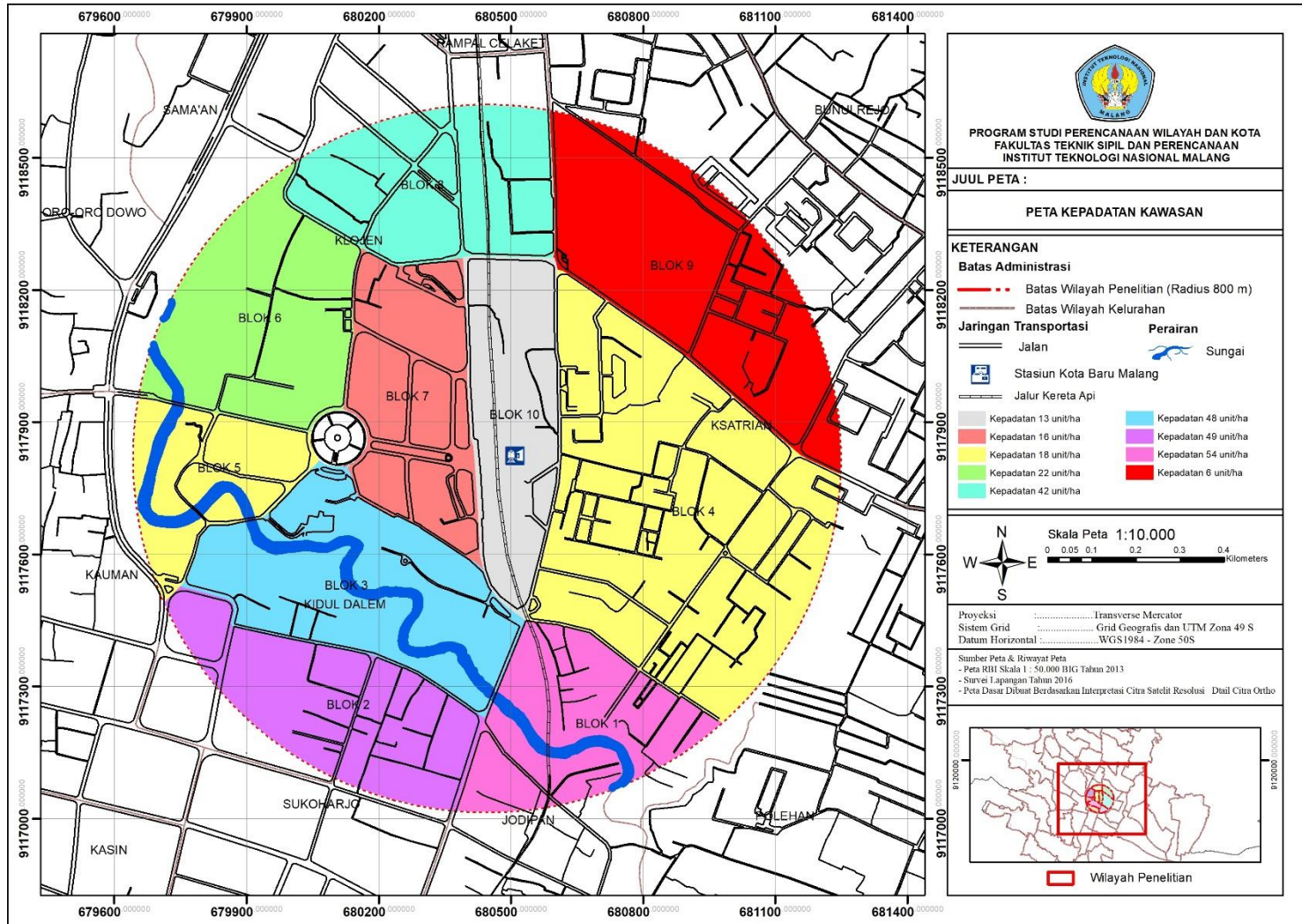
9. Jika dilihat dalam konteks keseluruhan kepadatan bangunan pada wilayah penelitian dengan luas penelitian 199,65 hektar dengan total bangunan yang ada adalah 5.421 unit maka kepadatan bangunan di wilayah penelitian adalah 27 unit/ha.



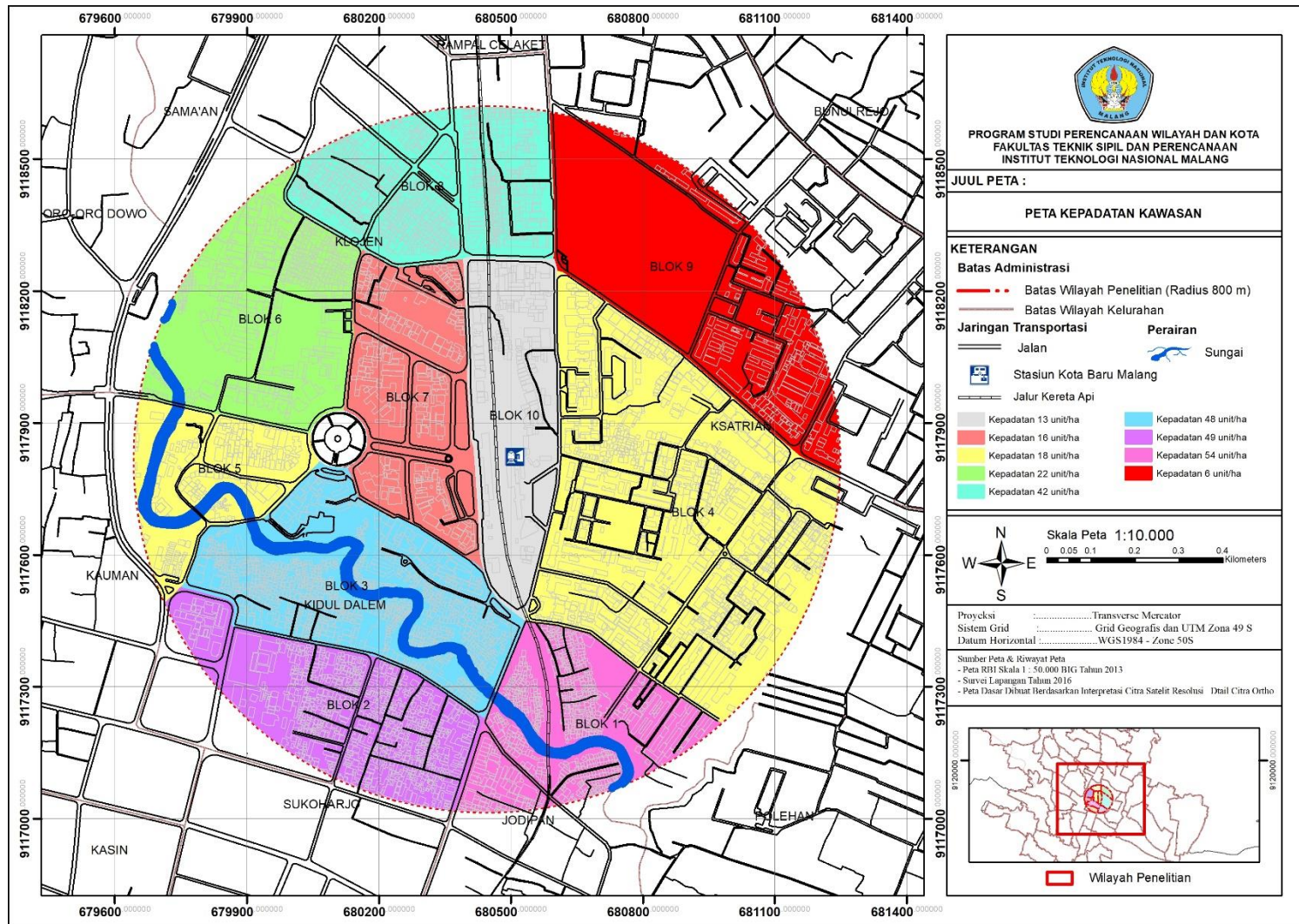
Gambar 5.1 Kepadatan Bangunan

Sumber: Observasi Lapangan, 2021

Peta 5.1 Identifikasi Kepadatan Bangunan



Peta 5.2 Identifikasi Kepadatan Bangunan



5.1.2 Identifikasi Koefisien Dasar Bangunan (KDB)

Untuk mengetahui rata-rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada kawasan penelitian di jelaskan perblok dengan mengambil jenis bangunan yang terdiri dari bangunan perdagangan dan jasa, bangunan fasilitas umum, dan bangunan perkantoran serta bangunan rumah. Adapun rumus yang digunakan Untuk mengetahui koefisien dasar bangunan (KDB) pada wilayah penelitian, sebagai berikut:

$$KDB \frac{\text{Luas Lantai Dasar Bangunan}}{\text{Luas Lahan Kavling (LP)}} \times 100\% =$$

Sedangkan untuk mengetahui rata-rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada kawasan penelitian rumus yang dipakai adalah total dari Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dibagi dengan jumlah Koefisien Dasar Bangunan (KDB) yang diambil. Berikut adalah rumus untuk mengetahui rata-rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada lokasi penelitian.

$$KDB \frac{\text{Total Penjumlahan KDB}}{\text{Jumlah KDB yang di ambil}} \times 100\% =$$

Tabel 5.3 Hasil Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Tiap Blok

No	Blok	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KDB	KDB Penggunaan Lahan
				(%)	(%)
1	Blok 1	Perjas	Toko	76.22	166.15
2		Perjas	Toko	89.94	
3		Militer	Gedung	60	60
4		Rumah	Kantor	100	200
5		Rumah	Rumah	100	
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB)				85,24 %	

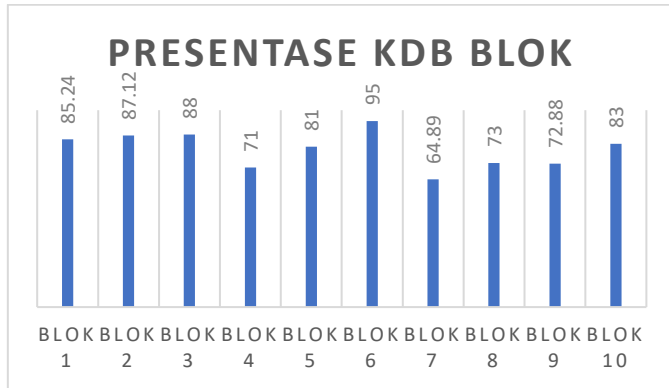
No	Blok	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KDB	KDB Penggunaan Lahan
				(%)	(%)
1	Blok 2	Perjas	Toko	99,39	286
2		Perjas	Toko	100	
3		Perjas	Mall	87	
4		Fasum	UPT Perlindungan Konsumen Malang	66	66
5		Fasum	Sekolah	62	62
6		Rumah	Rumah	95	195
7		Rumah	Rumah	100	
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB)				87,12 %	
1	Blok 3	Perdagangan dan Jasa	Hotel	71	164
2		Perdagangan dan Jasa	Bank	93	
3		Perumahan	Rumah	100	300
4		Perumahan	Rumah	100	
5		Perumahan	Rumah	100	
6		Fasilitas Umum	Sekolah	62	62
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB)				88%	
1	Blok 4	Perjas	warung	100	100
2		Rumah	Rumah Dinas Militer	53	233

No	Blok	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KDB	KDB Penggunaan Lahan
				(%)	(%)
3		Rumah	Rumah Dinas Militer	82	
4		Rumah	Rumah Dinas Militer	88	
5		Militer	Bangunan	54	108
6		Militer	Bangunan	54	
7		Fasum	Kantor Kelurahan	65	65
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB)				71 %	
1	Blok 5	Perumahan	rumah	100	207
2		Perumahan	rumah	70	
3		Fasum	Wisma Tumapel	37	37
4		Perjas	Toko	100	200
5		Perjas	Aula Hotel	100	
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB)				81 %	
1	Blok 6	Rumah	Rumah	99	199
2		Rumah	Rumah	100	
3		Perjas	Toko	99	199
4		Perjas	Bank	100	
5		Fasum	Masjid	100	100
6		Militer	Rumah	69	69
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB)				95 %	
1	Blok 7	Fasum	Gereja	45	45
2		Perjas	Bank Mega	65	65

No	Blok	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KDB	KDB Penggunaan Lahan
				(%)	(%)
3		Rumah	Rumah	62	222
4		Rumah	Rumah	68	
5		Rumah	Rumah	92	
6		Pendidikan	SMA 1	57	57
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB)				64,89 %	
1	Blok 8	Perjas	Hotel	87	163
2		Perjas	Gudang	76	
3		Rumah	rumah	63	199
4		Rumah	rumah	70	
5		Rumah	rumah	66	
6		Fasum	Kantor Kelurahan	77	77
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB)				73 %	
1	Blok 9	Militer	Bangunan	60	146
2		Militer	Bangunan	86	
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB)				72,88 %	
1	Blok 10	Perjas	Ruko	86	166
2		Perjas	Ruko	80	
3		Perumahan	Bangunan	100	252
4		Perumahan	Rumah	86	
5		Perumahan	Rumah	66	
6		Fasum	Gereja	80	80
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KDB)				83 %	

Sumber: Hasil Identifikasi, 2021

Grafik 5.1 Presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Setiap Blok



Berdasarkan data pada tabel dan grafik diatas dapat diketahui bahwa presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada wilayah penelitian sangat beragam. Untuk presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) tertinggi dengan nilai Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 95 % terdapat pada blok 6 sedangkan untuk wilayah blok dengan nilai Koefisien Dasar Bangunan (KDB) terendah terdapat pada wilayah blok 7 dengan presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 64,89 %. Sedangkan untuk wilayah blok lain presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) berada pada nilai 71 % sampai dengan 88 %.



Gambar 5.2 Bangunan Dengan KDB 95 %



Gambar 5.3 Bangunan Dengan KDB 87 %



Gambar 5.4 Bangunan Dengan KDB 80 %



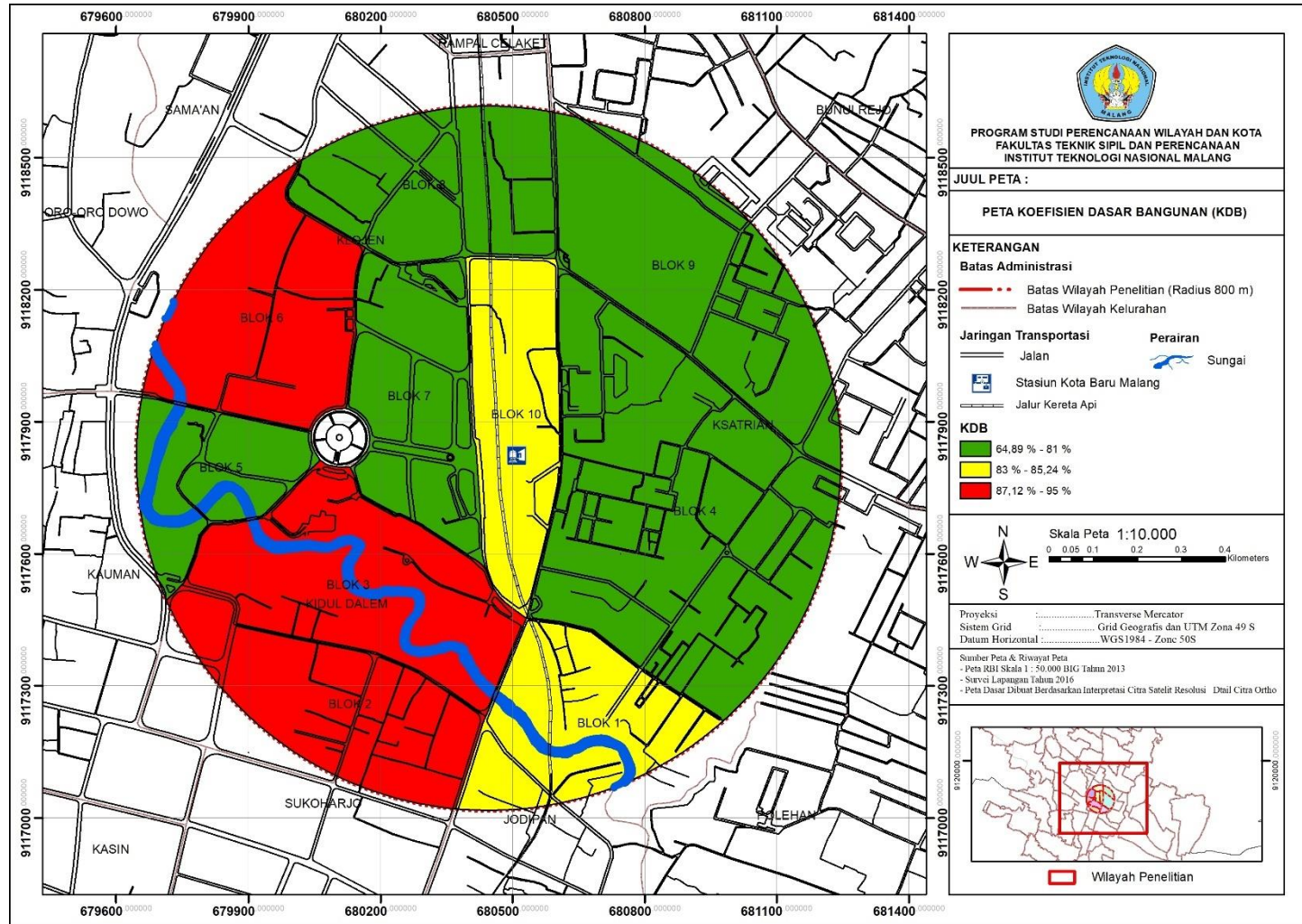
Gambar 5.5 Bangunan Dengan KDB 70 %



Gambar 5.6 Bangunan Dengan KDB 64 %

Sumber: Observasi Lapangan, 2021

Peta 5.3 Koefisien Dasar Bangunan (KDB)



5.1.3 Identifikasi Koefisien Lantai Bangunan (KLB)

Dalam hal ini juga Koefisien Lantai Bangunan (KLB) juga menggambarkan ketinggian dari suatu bangunan. Pada penelitian ini Koefisien Lantai Bangunan (KLB) rata-rata kawasan akan dijelaskan perblok dengan mengambil jenis bangunan yang terdiri dari bangunan perdagangan dan jasa, bangunan fasilitas umu, dan bangunan perkantoran serta bangunan rumah, hal ini bertujuan untuk memudahkan dalam proses identifikasi wilayah penelitian. Untuk mengetahui Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada wilayah penelitian penulis menggunakan rumus, sebagai berikut:

$$KLB = \frac{\text{Luas Seluruh Lantai Bangunan}}{\text{Luas Lahan Kavling}} =$$

Sedangkan untuk mengetahui rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan penelitian rumus yang dipakai adalah total dari Koefisien Lantai Bangunan (KLB) dibagi dengan jumlah Koefisien Lantai Bangunan (KDB) yang diambil. Berikut adalah rumus untuk mengetahui rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KDB) pada lokasi penelitian.

$$KLB = \frac{\text{Total Penjumlahan KLB}}{\text{Jumlah KDB yang di ambil}} =$$

Tabel 5.4 Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Tiap Blok

No	Blok	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Penggunaan Lahan
				(%)	(%)
1	Blok 1	Perjas	Toko	1.52	3,32
2		Perjas	Toko	1.80	
3		Militer	Gedung	0.60	0,60
4		Rumah	Kantor	1	2

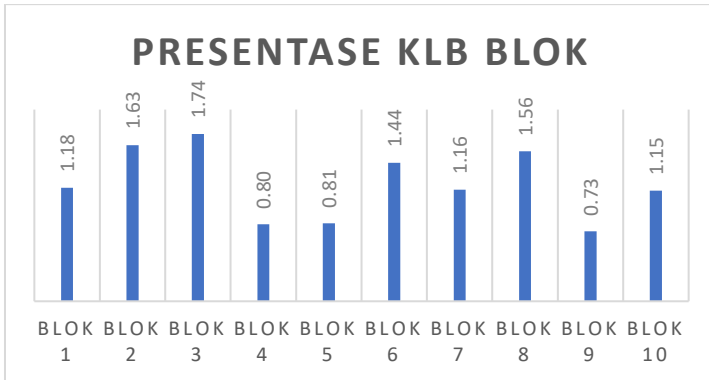
No	Blok	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Penggunaan Lahan
				(%)	(%)
5		Rumah	Rumah	1	
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KLB)				1,18	
1	Blok 2	Perjas	Toko	1.99	6,60
2		Perjas	Toko	2	
3		Perjas	Mall	2.61	
4		Fasum	UPT Perlindungan Konsumen Malang	0.66	1,91
5		Fasum	Sekolah	1.24	
6		Rumah	Rumah	1.89	2,89
7		Rumah	Rumah	1.00	
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KLB)				1,63	
1	Blok 3	Perdagangan dan Jasa	Hotel	2.83	5,62
2		Perdagangan dan Jasa	Bank	2.79	
3		Perumahan	Rumah	1	3
4		Perumahan	Rumah	1	
5		Perumahan	Rumah	1	
6		Fasilitas Umum	Sekolah	1.85	1,85
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KLB)				1,74	
1	Blok 4	Perjas	warung	1.00	1,00
2		Rumah	Rumah Dinas Militer	0.53	2,23
3		Rumah	Rumah Dinas Militer	0.82	

No	Blok	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB
				(%)	Penggunaan Lahan (%)
4		Rumah	Rumah Dinas Militer	0.88	1,08
5		Militer	Bangunan	0.54	
6		Militer	Bangunan	0.54	
7		Fasum	Kantor Kelurahan	1.31	1,31
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KLB)				0,80	
1	Blok 5	Perumahan	rumah	1.00	1,70
2		Perumahan	rumah	0.70	
3		Fasum	Wisma Tumapel	0.37	0,37
4		Perjas	Toko	1	2,00
5		Perjas	Aula Hotel	1	
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KLB)				0,81	
1	Blok 6	Rumah	Rumah	0.99	1,99
2		Rumah	Rumah	1.00	
3		Perjas	Toko	1.98	3,98
4		Perjas	Bank	1.99	
5		Fasum	Masjid	2.00	2,00
6		Militer	Rumah	0.69	0,69
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KLB)				1,44	
1	Blok 7	Fasum	Gereja	0.45	0,45
2		Perjas	Bank Mega	1.31	1,31
3		Rumah	Rumah	1.24	3,53
4		Rumah	Rumah	1.37	
5		Rumah	Rumah	0.92	
6		Pendidikan	SMA 1	1.70	1,70

No	Blok	Jenis Penggunaan Lahan	Tipe Bangunan	KLB	KLB Penggunaan Lahan
				(%)	(%)
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KLB)				1,16	
1	Blok 8	Perjas	Hotel	4.34	5,86
2		Perjas	Gudang	2	
3		Rumah	rumah	0.63	1,99
4		Rumah	rumah	0.70	
5		Rumah	rumah	0.66	
6		Fasum	Kantor Kelurahan	1.54	1,54
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KLB)				1,56	
1	Blok 9	Militer	Bangunan	0.60	1,46
2	Militer	Bangunan	0.86		
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KLB)				0,73	
1	Blok 10	Perjas	Ruko	2	3,08
2		Perjas	Ruko	1.08	
3		Perumahan	Bangunan	0.54	2,25
4		Perumahan	Rumah	0.82	
5		Perumahan	Rumah	0.88	
6		Fasum	Gereja	1.60	1,60
Rata-Rata Koefisien Dasar Bangunan (KLB)				1,15	

Sumber : Hasil Identifikasi, 2021

Grafik 5.2 Koefisien Dasar Bangunan (KLB) Setiap Blok



Berdasarkan data pada tabel dan grafik diatas dapat diketahui bahwa presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada wilayah penelitian sangat beragam. Untuk presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) tertinggi dengan nilai Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 1,74 terdapat pada blok 3 sedangkan untuk wilayah blok dengan nilai Koefisien Lantai Bangunan (KLB) terendah terdapat pada wilayah blok 9 dengan presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 0,73. Sedangkan untuk wilayah blok lain presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) berada pada nilai 0,80 sampai dengan 1,63.



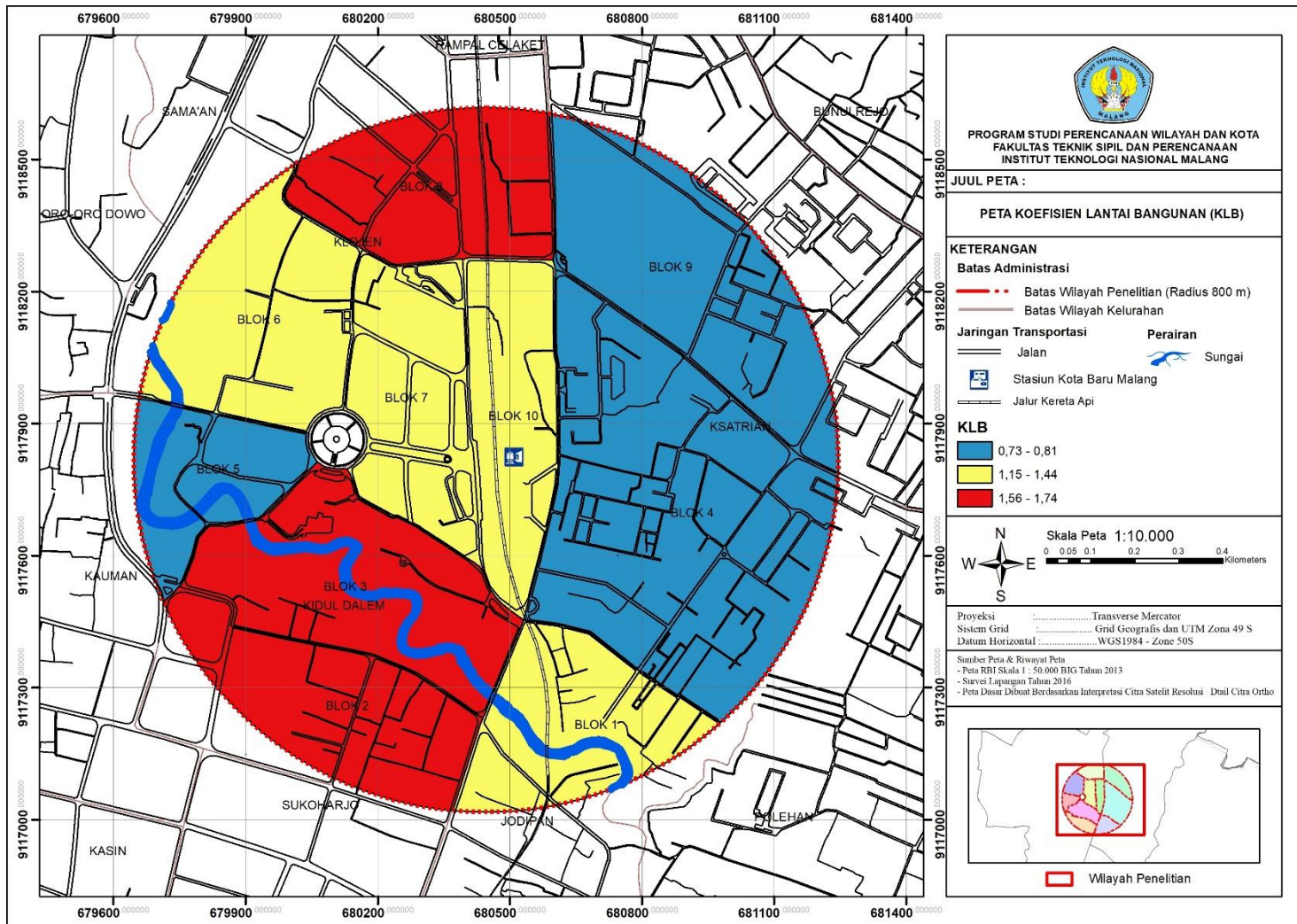
Gambar 5.7 Bangunan Dengan KLB 1,0



Gambar 5.8 Bangunan Dengan KLB 2,0

Sumber : Observasi Lapangan, 2021

Peta 5.4 Koefisien Lantai Bangunan (KLB)



5.1.4 Penggunaan Lahan Bercampur (*Diversity*)

Penggunaan lahan bercampur (*Diversity*) merupakan salah satu komponen konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang membahas fungsi penggunaan lahan pada suatu kawasan. Biasanya kawasan ini memiliki fungsi yang beragam atau penggunaan lahan yang beragam seperti permukiman, perdagangan dan jasa, perkantoran serta fasilitas umum. Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan penggunaan lahan kawasan ini beragam karena terdiri dari beberapa jenis, diantaranya penggunaan lahan perdagangan dan jasa, perumahan, perkantoran, Fasilitas umum, militer, dan ruang terbuka hijau. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 5.5 di bawah ini.

Tabel 5.5 Penggunaan Lahan Kawasan Pada Kawasan Penelitian

No	Peruntukan lahan (<i>Diversity</i>)	Jenis Peruntukan lahan	Luas (ha)
1	<i>Residential</i>	Perumahan	79,75
2	<i>Non-Residential</i>	Fasilitas Umum	19,21
		Industri dan Gudang	0,44
		Perdagangan dan Jasa	35,33
		Ruang Terbuka Hijau	4,50
		Sepadan Sungai dan Rel	9,91
		Kawasan Militer	40,51
		Pendidikan	4,03
		Lapangan Olahraga	14,78
		Peribadatan	0,41
		Perkantoran	0,21
		Sawah	0,39
Total			199,65

Sumber : Hasil Identifikasi, 2021

Dalam proses identifikasi untuk mengetahui presentase penggunaan lahan campuran (*Diversity*) pada kawasan penelitian disni peneliti membagi menjadi dua bagian agar memudahkan dalam mengidentifikasi, yang pertama identifikasi penggunaan lahan *residential* dan yang kedua Penggunaan lahan non *residential*. Rumus yang dipakai dalam meidentifikasi untuk mendapatkan presentase penggunaan lahan pada lokasi penelitian adalah luas lahan residential atau luas lahan non residential dibagi luas lahan keseluruhan, sehingga hasil presentasenya akan di dapatkan Berikut adalah proses perhitungan untuk mengetahui presentase penggunaan lahan pada lokasi penelitian.

$$1. Residential \frac{73,75}{199,65 \text{ ha}} \times 100\% = 36,94 \%$$

$$2. Non Residential \frac{125,9}{199,65 \text{ ha}} \times 100\% = 63,06 \%$$

Dari proses perhitungan diatas dapat di ketahui bahwa presentase *residential* (perumahan) pada lokasi penelitian yaitu sebesar 36,94 %, hal ini didapatkan dari proses perhitungan yang dilakukan dengan melakukan perhitungan antara luas *residential* di bagi dengan luas keseluruhan lokasi penelitian lalu di kali dengan 100 % sehingga hasil yang didapat adalah 36,94 %. sedangkan untuk mencari presentase non *residential* menggunakan rumus dan cara yang sama sehingga hasil presentase luas non *residential* adalah 63,06 %. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.6 dibawah ini.

Tabel 5.6 Hasil Perhitungan presentase residential dan non residential

No	Peruntukan lahan (<i>Diversity</i>)	Jenis Peruntukan lahan	Luas (ha)	Presentase (%)
1	<i>Residential</i>	Perumahan	79,75	36,94
2	Non-Residential	Fasilitas Umum	19,21	63,06
		Industri dan Gudang	0,44	

No	Peruntukan lahan (<i>Diversity</i>)	Jenis Peruntukan lahan	Luas (ha)	Presentase (%)
		Perdagangan dan Jasa	35,33	
		Ruang Terbuka Hijau	4,50	
		Sepadang Sungai dan Rel	9,91	
		Kawasan Militer	40,51	
		Pendidikan	4,03	
		Lapangan Olahraga	14,78	
		Peribadatan	0,41	
		Perkantoran	0,21	
		Sawah	0,39	
Total			199,65	100

Sumber : Hasil Identifikasi, 2021

Tabel yang di sajikan diatas merupakan hasil perhitungan secara keseluruhan lokasi penelitian. Namun untuk lebih jelasnya mengetahui presentase penggunaan lahan pada kawasan penelitian disini peneliti membagi menjadi dua bagian yaitu *residential* dan non *residential*. Untuk memudahkan proses identifikasi dan analisa peneliti membagi wilayah penelitain menjadi 10 blok. Untuk lebih jelasnya bisa membaca penjelasan dibawah ini.

Untuk mengetahui presentase dari penggunaan lahan residential dan non *residential* pada setiap blok pada lokasi penelitian disini peneliti menggunakan rumus yaitu luas lahan *residential* atau non *residential* dibagi luas lahan yang ada pada setiap blok, sehingga hasil presentasenya akan di dapatkan Berikut adalah contoh rumus perhitungan untuk mengetahui presentase penggunaan lahan pada setiap blok lokasi penelitian.

$$\frac{\text{Luas Residential/non Residential}}{\text{luas blok/ha}} \times 100\% =$$

Dari rumus diatas lalu dilakukan perhitungan pada tiap bloknya, Untuk lebih jelas mengenai presentase penggunaan lahan *residential* dan non *residential* pada masing-masing blok pada setiap blok lokasi penelitain dapat dilihat pada tabel 5.7 dibawah ini.

Tabel 5.7 presentase penggunaan lahan residential dan non residential

No	Blok	Peruntukan lahan (<i>Diversity</i>)	Jenis Peruntukan lahan	Luas (ha)	Presentase (%)
1	Blok 1	<i>Residential</i>	Perumahan	5,11	42,46
		<i>Non-Residential</i>	Industri dan Gudang	0,44	
			Lapangan Olah Raga	0,84	
			Militer	6,10	
			Perdagangan dan Jasa	1,34	
			Peribadatan	0,26	
			RTH	0,02	
Total Luas				15,62	100
2	Blok 2	<i>Residential</i>	Perumahan	7,72	45,94
		<i>Non-Residential</i>	Fasilitas Umum	3,98	
			Perdagangan dan Jasa	4,96	
			RTH	0,20	
Total Luas				16,91	100
3	Blok 3	<i>Residential</i>	Perumahan	14,82	66,94
		<i>Non-Residential</i>	Perdagangan dan Jasa	1,37	
			Fasilitas umum	3,31	
			RTH	0,05	
Total Luas				18,55	100

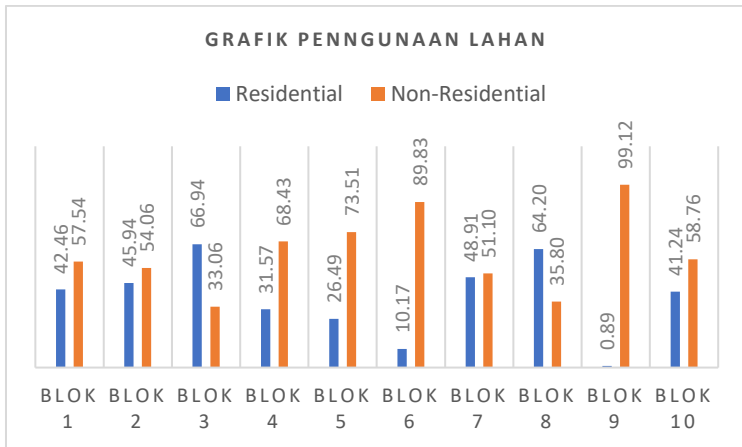
No	Blok	Peruntukan lahan (<i>Diversity</i>)	Jenis Peruntukan lahan	Luas (ha)	Presentase (%)
			Sepadan Rel Dan Sungai	2.59	
Total Luas				22.14	100
4	Blok 4	<i>Residential</i>	Perumahan	13.545	31,57
		<i>Non-Residential</i>	Lapangan Olah Raga	1.73	68,43
			Militer	24.2	
			Pendidikan	1.06	
			Perdagangan dan Jasa	0.41	
			Peribadatan	0.6	
			RTH	0.97	
			Sawah	0.39	
Total Luas				42.90	100
5	Blok 5	<i>Residential</i>	Perumahan	2.803	26,49
		<i>Non-Residential</i>	Pendidikan	0.40	73,51
			Fasilitas Umum	0.66	
			Perdagangan dan Jasa	4.9	
			Sempadan Sungai dan Rel	1.81	
			Pendidikan	0.40	
Total Luas				10.58	100
6	Blok 6	<i>Residential</i>	Perumahan	1.93	10,17
		<i>Non-Residential</i>	Fasilitas Umum	8.50	89,83
			Militer	5.91	
			Perdagangan dan Jasa	1.99	

No	Blok	Peruntukan lahan (<i>Diversity</i>)	Jenis Peruntukan lahan	Luas (ha)	Presentase (%)
			RTH	0.07	
			Sempadan Sungai dan Rel	0.58	
Total Luas				19.01	100
7	Blok 7	<i>Residential</i>	Perumahan	2,26	48,91
		<i>Non-Residential</i>	Fasilitas Umum	0.811	51,10
			Pendidikan	1.87	
			Perdagangan dan Jasa	3.99	
			RTH	1.52	
Total Luas				16.03	100
8	Blok 8	<i>Residential</i>	Perumahan	11,19	64,20
		<i>Non-Residential</i>	Fasilitas Umum	0.982	35,80
			Perdagangan dan Jasa	4.46	
			Sempadan Sungai dan Rel	0.798	
			Total Luas		
9	Blok 9	<i>Residential</i>	Perumahan	0.22	0,89
		<i>Non-Residential</i>	Lapangan Olah Raga	14.32	99,12
			Militer	10.17	
			Perdagangan dan Jasa	0.08	
			RTH	0.05	
Total Luas				24.86	100
10	Blok 10	<i>Residential</i>	Perumahan	5.84	41,24
		<i>Non-Residential</i>	Fasilitas Umum	0.09	58,76
			Perdagangan dan Jasa	3.86	

No	Blok	Peruntukan lahan (<i>Diversity</i>)	Jenis Peruntukan lahan	Luas (ha)	Presentase (%)
			Sempadan Sungai dan Rel	4.37	
Total Luas				14.17	100

Sumber : Hasil Identifikasi, 2021

Grafik 5.3 Presentase Penggunaan Lahan perblok wilayah penelitian



Dari data yang ada di tabel dan grafik diatas dapat diketahui bahwa setiap blok dalam lokasi penelitian menunjukkan penggunaan lahan yang beragam namun jika dilihat dalam hasil perhitungan setiap bloknya menjukan hasil presentase yang berbeda-beda baik *Residential* ataupun *non Residential* hal ini dapat dilihat pada grafik yang di sajikan di atas. Jika melihat dari perhitungan diatas blok dengan presentase *Residential* tertinggi terletak pada blok 3 dengan presentase 66,94 %, untuk presentase *Residential* terendah terdapat pada blok 9 dengan presentase 0,89 %. Sedangkan untuk presentase *Non Residential* tertinggi terletak pada blok 9 dengan presentase 99,12 %, untuk presentase *Non Residential* terendah terdapat pada blok 3 dengan

presentase 33,06 %. Jika dilihat dari jumlah akumulasi keseluruhan blok presentase *Residential* dan *Non Residential* pada kawasan penelitian ini, untuk presentase *Residential* sebesar 36,94 % sedangkan untuk presentase *Non Residential* sebesar 63,06 %. Sehingga dapat disimpulkan penggunaan lahan pada kawasan penelitian didominasi oleh *Non Residential* sebesar 63,06 %.





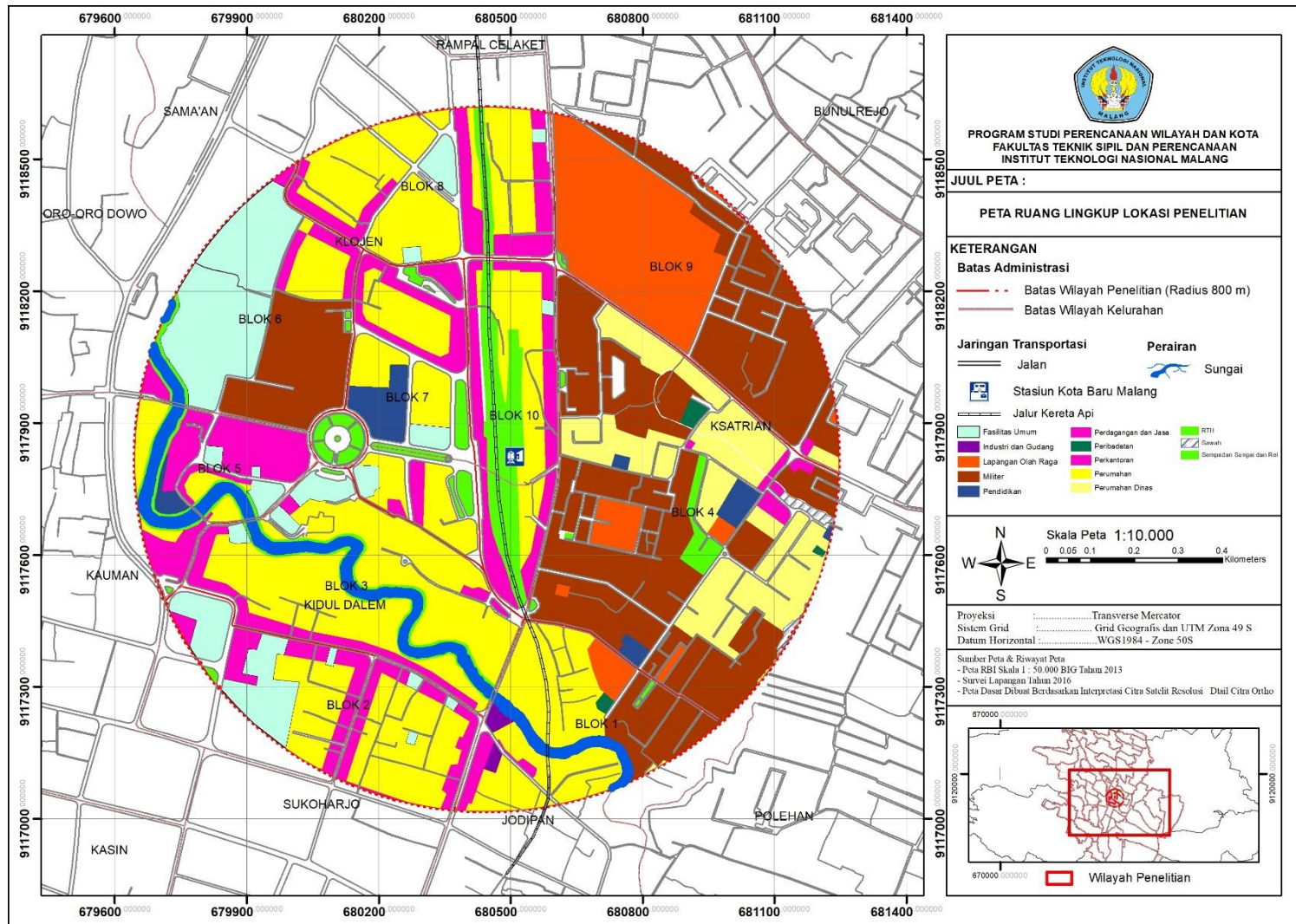
Gambar 5.9 Penggunaan Lahan Non Residential



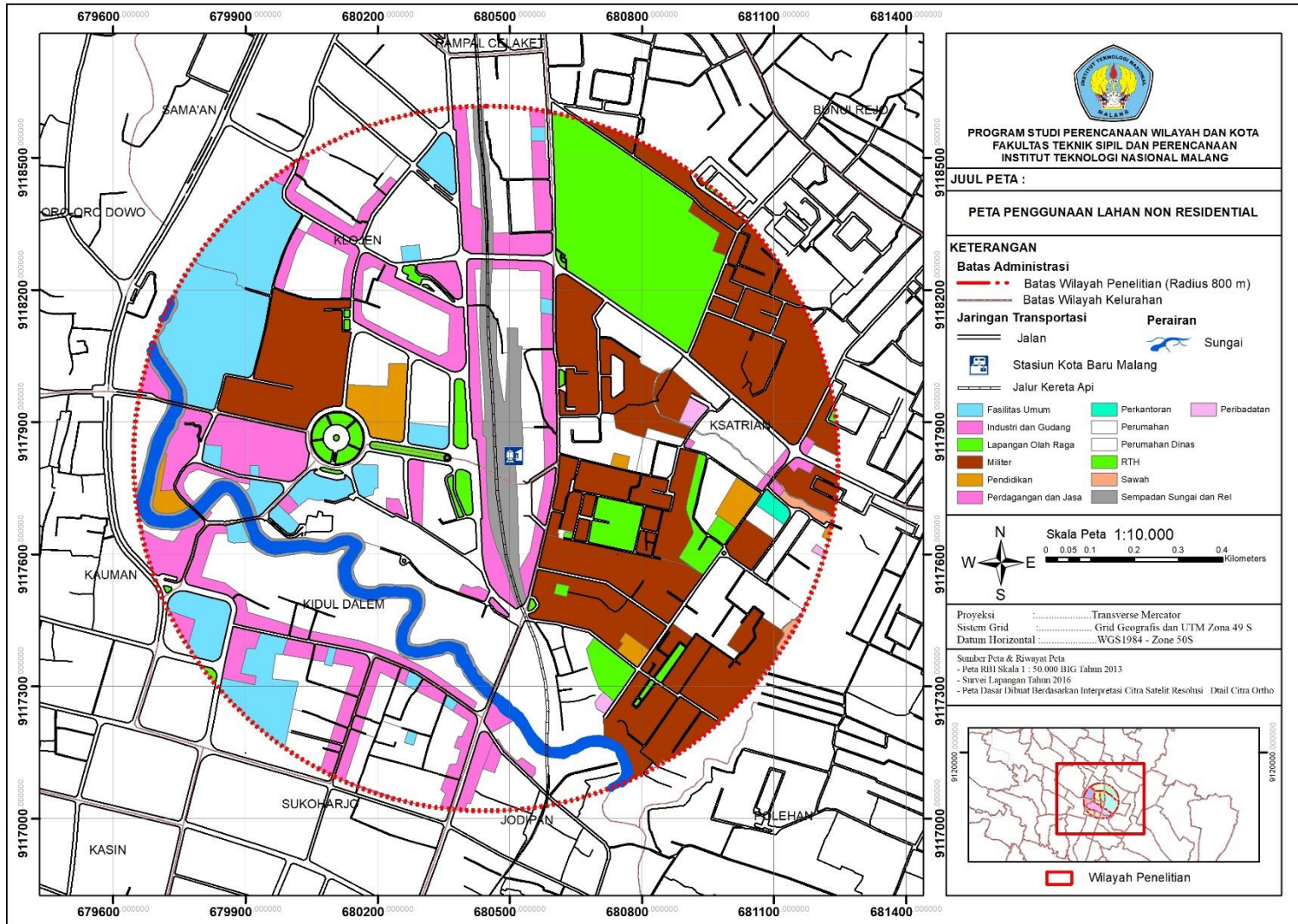
Gambar 5.10 Penggunaan Lahan Residential

Sumber : Observasi Lapangan,2021

Peta 5.5 Penggunaan Lahan Kawasan Penelitian



Peta 5.7 Penggunaan Lahan Non Residential



5.1.5 Identifikasi Design Lokasi Penelitian

Dalam rencana pengemabangan suatu kawasan dengan menggunakan konsep Transit Orinted Development (TOD) perlu dilakukan identifikasi indikator designnya, karena design merupakan salah satu yang harus diperhatikan karena indikator ini masuk dalam prinsip prinsip 3D yang harus dimiliki oleh sebuah wilayah atau kawasan yang akan dikembangkan dengan menggunakan konsep *Transit Orinted Development* (TOD). Design merupakan salah satu komponen konsep *Transit Orinted Development* (TOD) yang membahas tentang ketersediaannya fasilitas penunjang dan aksesibilitas pada suatu kawasan, seperti fasilitas pendestrian atau jalur pejalan kaki yang ramah terhadap pejalan kaki, ketersediaan fasilitas jalur sepeda, ketersediaan fasilitas penyebrangan jalan dan ketersediaan fasilitas parkir pada area stasiun atau transit stop. Pada penelitian kali ini peneliti akan mengidentifikasi beberapa variabel yang masuk dalam indokator design di antaranya, Keberadaan Jalur Pedestrian, Dimensi Jalur Pedestrian, Konektivitas Jalur Pedestrian, Kondisi Jalur Pedestrian, Ketersediaan fasilitas penyebrangan, Keberadaan jalur sepeda.

5.1.5.1 Identifikasi Keberadaan Jalur Pendestrian Kawasan Penelitian

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan dijelaskan bahwa prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki berfungsi untuk memfasilitasi pergerakan antarpusat kegiatan, blok ke blok dan persil ke persil di kawasan perkotaan. Untuk mengetahui keberadaan jalur pendestrian dan presentase jalur pedestrian di wilayah penelitian ini peneliti menggunakan rumus panjang jalur pedestrian eksisting dibagi dengan panjang jalan eksisting. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat dibawah ini.

$$\text{Keberadaan Jalur pedestrian} \frac{\text{Panjang Pedestrian Eksisting}}{\text{Panjang Jalan Eksisting}} \times 100\% =$$

Sedangkan untuk mengetahui keberadaan jalur pedestrian pada kawasan penelitian rumus yang dipakai adalah rumus di atas dimana jumlah panjang jalur pedestrian eksisting dibagi dengan panjang jalan eksisting wilayah yang diteliti. Berikut adalah proses perhitungan untuk mengetahui presentase keberadaan jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki pada lokasi penelitian.

$$\text{Keberadaan Jalur pedestrian} \frac{9,085}{19,324} \times 100\% = 47,01\%$$

Dari hasil perhitungan di atas dapat diketahui bawasannya presentase keberadaan jalur *pendestrian* atau jalur pejalan kaki pada lokasi penelitian yaitu 56 %, hasil ini didapat dari proses perhitungan dari total keseluruhan panjang pendestrian eksisting dalam lokasi penelitian sebesar 8.722meter dan dibagi dengan panjang jalan eksisting pada lokasi penelitian sebesar 15.548 meter, sehingga hasil yang didapat adalah 56 %. Untuk mengetahui secara sefesifik presentase keberadaan jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki pada lokasi penelitian yang akan diidentifikasi secara perblok yang telah ditentukan sebelumnya, dengan rumus sebagai berikut.

$$\text{Keberadaan Jalur pedestrian} \frac{\text{Panjang Pedestrian Eksisting Blok}}{\text{Panjang Jalan Eksisting Blok}} \times 100\% =$$

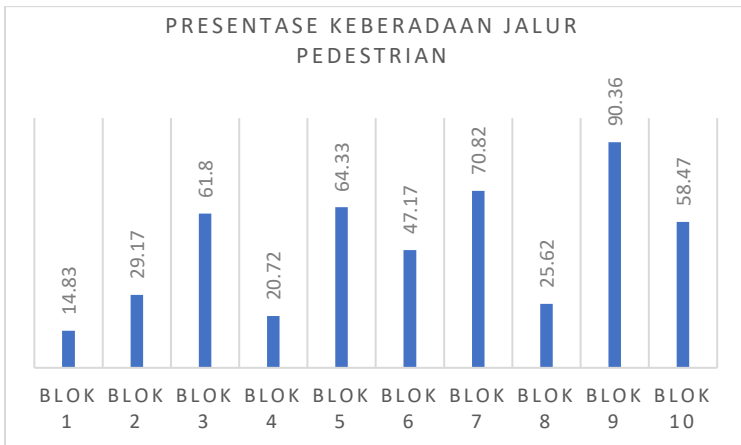
Tabel 5.8 Tabel Presentase Keberadaan Pedestrian Perblok wilayah penelitian

No	Keterangan	Panjang Jalur Pedestrian	Panjang Jalan	Presentase
		(m)	(m)	%
1	Blok 1	241	1.625	14,83

No	Keterangan	Panjang Jalur Pedestrian	Panjang Jalan	Presentase
		(m)	(m)	%
2	Blok 2	371	1.272	29,17
3	Blok 3	1.312	2.123	61,80
4	Blok 4	730	3.524	20,72
5	Blok 5	855	1.329	64,33
6	Blok 6	749	1.588	47,17
7	Blok 7	2.264	3.197	70,82
8	Blok 8	415	1.620	25,62
9	Blok 9	1.402	1.151	90,36
10	Blok 10	1.108	1.895	58,47
Total		9.085	19.324	47,01

Sumber: Hasil Identifikasi, 2021

Grafik 5.4 Presentase Keberadaan Jalur Pedestrian pada wilayah blok penelitian



Dari data yang ada di tabel dan grafik diatas dapat diketahui bahwa setiap blok dalam lokasi penelitian memiliki jalur pejalan kaki atau jalur

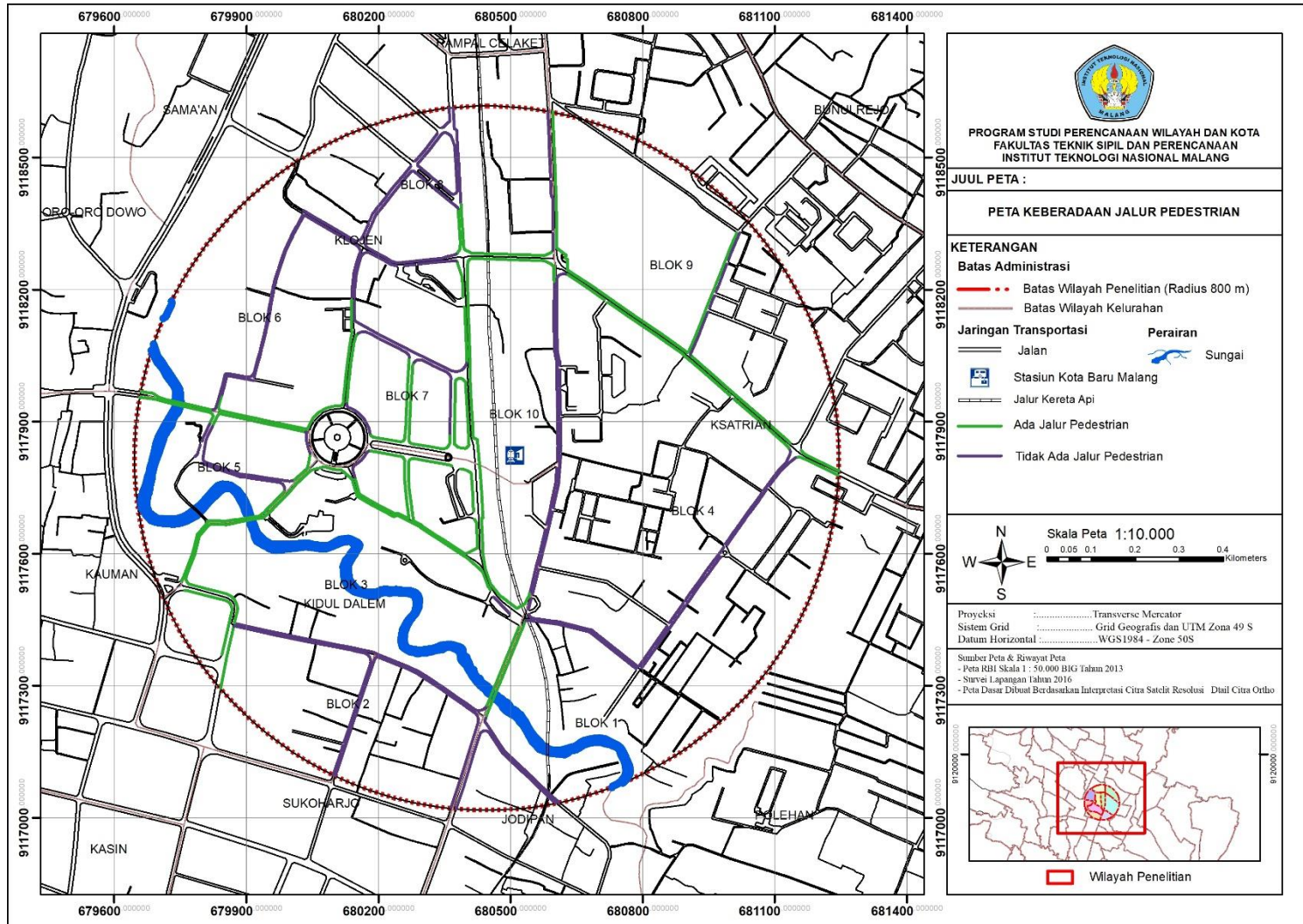
pedestrian, jika dilihat dari hasil perhitungan setiap bloknya menunjukkan hasil presentase yang berbeda-beda, hal ini dapat dilihat dari grafik yang disajikan diatas. Jika melihat data dan grafik dari hasil perhitungan diatas blok dengan presentase keberadaan jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki terletak tertinggi terdapat jalur pejalan kaki atau jalur pedestrian terletak pada blok 9 dengan presentase 90,36 % sedangkan presentase tertinggi kedua terletak pada blok 7 dengan presentase 70,82 % atau hampir pada wilayah ini terdapat jalur pejalan kaki atau jalur pedestrian. Presentase keberadaan jalur pejalan kaki atau jalur pedestrian terendah terdapat pada blok 1 dengan presentase 14,83 %, blok 4 dengan presentase 20,72 %, dan blok 8 dengan presentase 25,62 % atau diwilayah blok ini tidak semua ada jalur pedestrian atau pejalan kaki. Jika dilihat dari jumlah akumulasi keseluruhan blok wilayah penelitian presentase keberadaan jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki sebesar 47,01 % atau kurang dari setengah kawasan atau lokasi penelitian tidak terdapat jalur pedestrian atau pejalan kaki. Sehingga dapat di simpulkan bahwa kurang setengah persen (50%) lokasi penelitian tidak terdapat jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki, hasil ini didapat dari proses perhitungan dari total keseluruhan panjang pendestrian eksisting dalam lokasi penelitian sebesar 9.085 meter dan dibagi dengan panjang jalan eksisting pada lokasi penelitian sebesar 19.324 meter, sehingga hasil yang didapat adalah 47,01 %.



Gambar 5.11 Keberadaan Jalur Pejalan kaki

Sumber: Observasi Lapangan,2021

Peta 5.8 Keberadaan Jalur Pejalan Kaki/Pedestrian



5.1.5.2 Identifikasi Dimensi Jalur Pejalan Kaki

Dimensi jalur pejalan kaki memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung ketersediaan jalur pejalan kaki pada sebuah kawasan. Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang pedoman perencanaan, penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan, kapasitas dari jalur pedestrian dapat dihitung dari lebar pedestrian. Pada konteks dimensi jalur pedestrian pada wilayah penelitian yaitu pada kawasan stasiun kota baru Malang, peneliti akan menjelaskan dengan membagi perblok dan berdasarkan nama jalan serta fungsi jalan pada kawasan tersebut sehingga mudah untuk di pahami. Pada kawasan penelitian terdapat tiga fungsi jalan yaitu jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal. Untuk lebih jelasnya bisa melihat pada tabel 4.9 dibawah ini.

Tabel 5.9 Tabel Dimensi Jalur Pejalan Kaki Wilayah Penelitian

No	Blok	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Jalur Pejalan Kaki (m)
1	Blok 1			
		Jl. Gatot Subroto (Kiri)	Arteri Primer	-
		Jl. Ir H Juanda (Kanan dan Kiri)	Lingkungan	-
		Jl. Gatot Subroto (Kiri)	Arteri Primer	1,50
		Jl. Untung Suropati Selatan	Lokal Sekunder	-
		Jl. Untung Suropati Utara (Kiri)	Lokal Sekunder	-
2	Blok 2			
		Jl. Gatot Subroto (Kanan)	Arteri Primer	

No	Blok	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Jalur Pejalan Kaki (m)
		Jl. Zainul Arifin (Kanan dan Kiri)	Lokal Sekunder	-
		Jl. Aries Munandar (Kanan)	Kolektor Sekunder I	-
		Jl. MGR Sugiyopranoto (Kanan)	Kolektor Sekunder I	2
		Jl. MGR Sugiyopranoto (Kiri)	Kolektor Sekunder I	1,60
3	Blok 3			
		Jl. MGR Sugiyopranoto (Kanan)	Kolektor Sekunder I	1,50
		Jl. Aries Munandar (Kiri)		-
		Jl. Majapahit (Kanan)	Lokal Sekunder	1
		Jl. Tugu	Arteri Sekunder II	1
		Jl. Gajahmada (Kanan)	Lokal Sekunder	1
		Jl. Trunojoyo (Kanan)	Arteri Sekunder II	1,50
		Jl. Gatot Subroto (Kanan)	Arteri	1,50
4	Blok 4			
		Jl. Untung Suropati Utara (Kanan)	Lokal Sekunder	-
		Jl. Panglima Sudirman (Kiri)	Arteri	-
		Jl. Urip Sumoharjo (Kanan)	Arteri Sekunder II	2
		Jl. Kesatrian	Lokal Sekunder	-
5	Blok 5			
		Jl. Majapahit (Kiri)	Lokal Sekunder	1

No	Blok	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Jalur Pejalan Kaki (m)
		Jl. Tugu	Arteri Sekunder II	1
		Jl. Kahuripan (Kanan)	Arteri Sekunder II	1,80
		Jl. Kahuripan (Kanan)	Arteri Sekunder II	2,30
		Jl. Brawijaya	Lokal Sekunder	-
		Jl. Brawijaya	Lokal Sekunder	1,80
		Jl. Tumapel	Lokal Sekunder	-
6	Blok 6			
		Jl. Kahuripan (Kiri)	Arteri Sekunder II	1,80
		Jl. Kahuripan (Kiri)	Arteri Sekunder II	2,30
		Jl Belakang SRU	Lingkungan	-
		Jl. Tugu	Arteri Sekunder II	2,30
		Jl. Suropati (Kiri)	Arteri Sekunder II	2,50
		Jl. Patimura (Kanan)	Arteri Sekunder II	-
7	Blok 7			
		Jl. Tugu	Arteri Sekunder II	-
		Jl. Suropati (Kiri)	Arteri Sekunder II	3
		Jl. Suropati (Kiri)	Arteri Sekunder II	-
		Jl. Patimura (Kanan)	Arteri Sekunder II	-
		Jl. Pajajaran (Kiri dan Kanan)	Lingkungan	-
		Jl. Trunojoyo (Kiri)	Arteri Sekunder II	2
		Jl. Trunojoyo (Kiri)	Arteri Sekunder II	2
		Jl. Ronggo Warsito (Kanan)	Lingkungan	2
		Jl. Ronggo Warsito (Kiri)	Lingkungan	-
		Jl. Sultan Agung (Kanan)	Lingkungan	1

No	Blok	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Jalur Pejalan Kaki (m)
		Jl. Sultan Agung (Kiri)	Lingkungan	1
		Jl. Kartanegara (Kanan)	Arteri Sekunder II	2,30
		Jl. Kartanegara (Kiri)	Arteri Sekunder II	2,30
		Jl. Sultan Agung (Kanan)	Lingkungan	1
		Jl. Sultan Agung (Kiri)	Lingkungan	1
		Jl. Gajahmada (Kiri)	Lokal Sekunder	1
8	Blok 8			
		Jl. Cokroaminoto (Kiri)	Arteri Sekunder II	1,50
		Jl. Patimura (Kiri)	Arteri Sekunder II	-
		Jl. Husni Tamrin	Lokal Sekunder	-
		Jl. Doktor Sutomo	Lingkungan	-
		Jl Patimura (Kiri)	Arteri Sekunder II	2
		Jl. Panglima Sudirman (Kiri)	Arteri	-
9	Blok 9			
		Jl. Panglima Sudirman (Kanan)	Arteri	1,90
		Jl. Urip Sumoharjo (Kiri)	Arteri Sekunder II	2
		Jl. Ronggo Lawe	Lingkungan	1,50
10	Blok 10			
		Jl. Trunojoyo (Kiri)	Arteri Sekunder II	1,80
		Jl Patimura (Kanan)	Arteri Sekunder II	2
		Jl. Panglima Sudirman (Kanan)	Arteri	2
		Jl. Panglima Sudirman (Kanan)	Arteri	-

No	Blok	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Jalur Pejalan Kaki (m)

Sumber: Hasil Identifikasi, 2021 dan Sipetarung malangkota.go.id

Dari data yang disajikan pada tabel di atas dapat diketahui bawasannya tidak semua wilayah blok terdapat jalur pejalan kaki atau jalur pedestrian. Adapun wilayah yang terdapat jalur pedestrian atau pejalan kaki namun tidak secara penuh terdapat hanya di beberapa ruas jalan saja. Setiap blok yang terdapat jalur pejalan kaki atau jalur pedestriannya memiliki dimensi yang berbeda-beda. Dimensi jalur pejalan kaki atau jalur pedestrian dengan dimensi tertinggi terdapat pada blok 5, blok 6, blok 7 dan blok dengan dimensi jalur pejalan kaki atau pedestrian yaitu 2,30 meter sampai dengan 3 meter sedangkan jalur pedestrian atau pejalan kaki dengan dimensi terendah terdapat pada wilayah blok 3, blok 5 dan blok 7. Sehingga dapat disimpulkan dimensi jalur pejalan kaki atau jalur pedestrian pada kawasan penelitian yaitu pada kawasan stasiun kota baru malang masih belum seragam, hal ini dapat dilihat dalam dimensi jalur pejalan kaki pada tabel diatas.



Gambar 5.12 Jalur Pejalan Kaki Dengan Lebar 2,30 meter



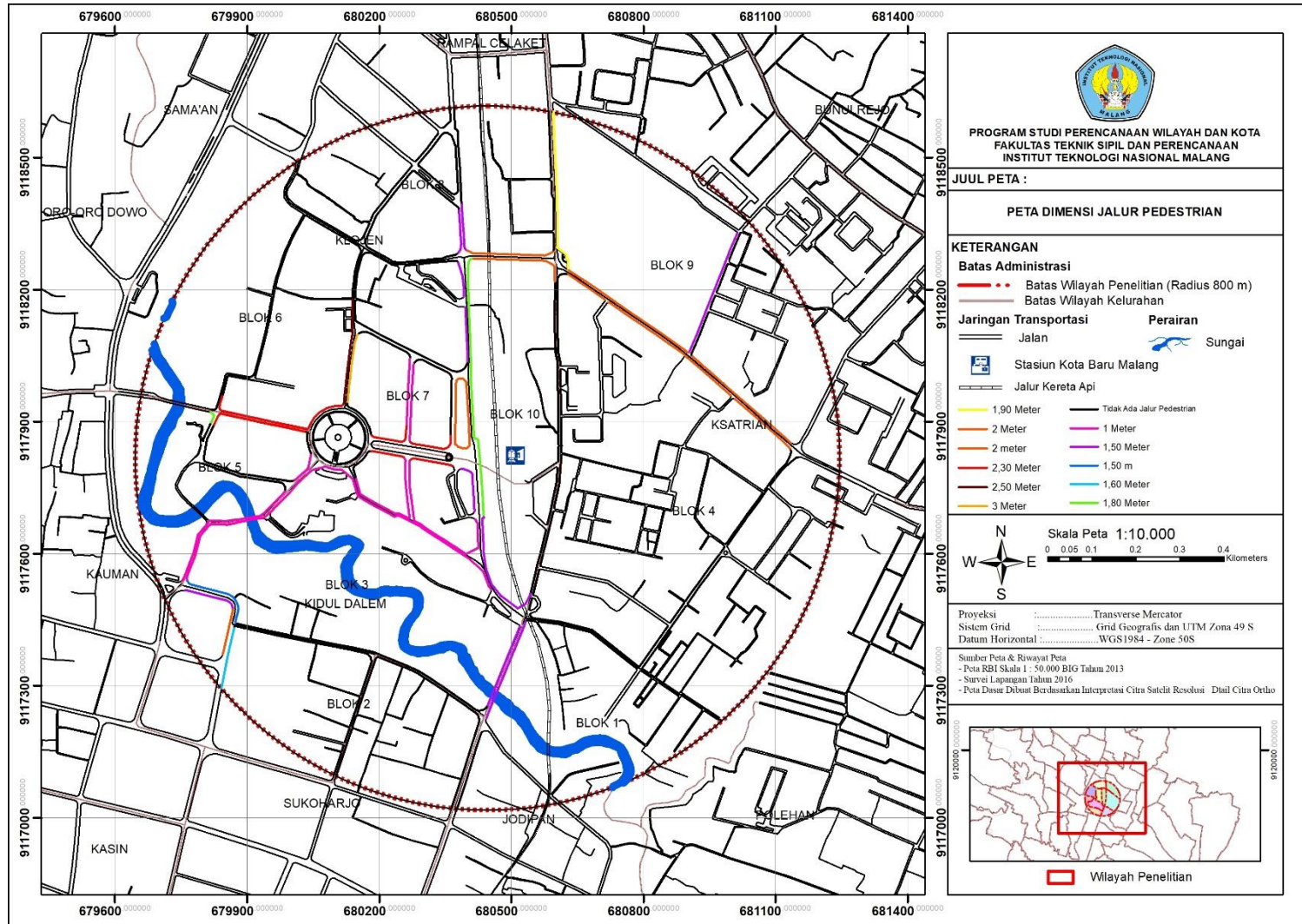
Gambar 5.13 Jalur Pejalan Kaki Dengan Lebar 1,80 meter



Gambar 5.14 Jalur Pejalan Kaki Dengan Lebar 1 meter

Sumber: Observasi Lapangan,2021

Peta 5.9 Dimensi Jalur Pejalan Kaki Wilayah Penelitian



5.1.5.3 Identifikasi Konektivitas Jalur Pedestrian

Untuk mengetahui nilai rata-rata waktu dari konektivitas jalur pedestrian pada wilayah blok penelitian disini penulis menggunakan cara melakukan perjalanan dari titik stasiun pada beberapa kawasan pada blok tersebut, seperti perkantoran, perjas, dan perumahan lalu masing-masing waktunya di tabulasikan untuk mencari jumlah keseluruhan waktu dan lalu dibagi dengan jumlah pergerakan dari satu titik ke stasiun, adapun rumus yang digunakan dapat dilihat di bawah ini.

$$\text{Konektivitas} = \frac{\text{Jumlah Waktu pergerakan}}{\text{jumlah pergerakan ke titik stasiun}} = \dots \text{menit}$$

Untuk mengetahui secara sefesifik terkait konektivitas jalur pedestrian atau pejalan kaki pada lokasi penelitian akan diidentifikasi secara perblok yang telah ditentukan sebelumnya, adapun hasil identifikasi dapat dilihat pada tabel pada tabel 5.10 dibawah ini dan untuk lebih jelasnya tahapan penelitian bisa dilihat

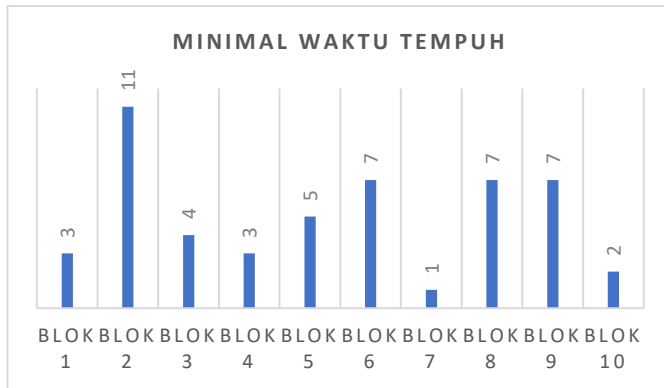
Tabel 5.10 Konektivitas Jalur Pejalan Kaki Pada Kawasan Penelitian

No	Blok	Minimal Waktu Tempuh (menit)	Maksimal Waktu Tempuh (menit)	Rata-Rata Waktu Tempuh (menit)
1	Blok 1	3	11	7
2	Blok 2	11	14	12
3	Blok 3	4	10	6
4	Blok 4	3	7	6
5	Blok 5	5	8	7
6	Blok 6	7	10	8
7	Blok 7	1	4	2
8	Blok 8	7	10	8
9	Blok 9	7	8	8

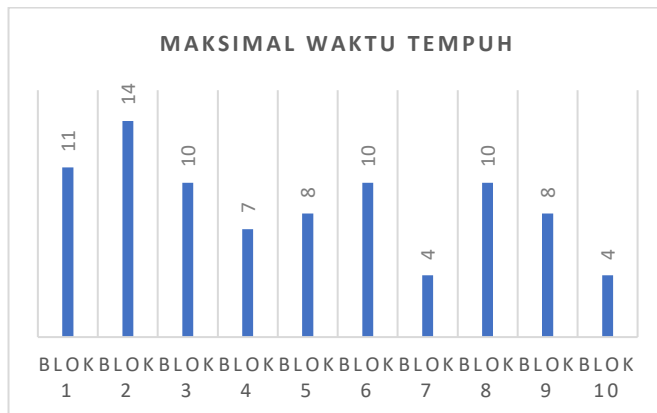
No	Blok	Minimal Waktu Tempuh (menit)	Maksimal Waktu Tempuh (menit)	Rata-Rata Waktu Tempuh (menit)
10	Blok 10	2	4	3

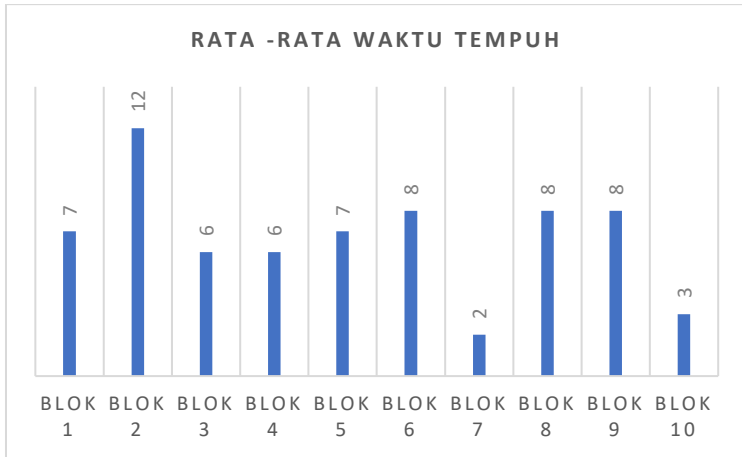
Sumber: Hasil Identifikasi, 2021

Grafik 5.5 Minimal Waktu Tempuh



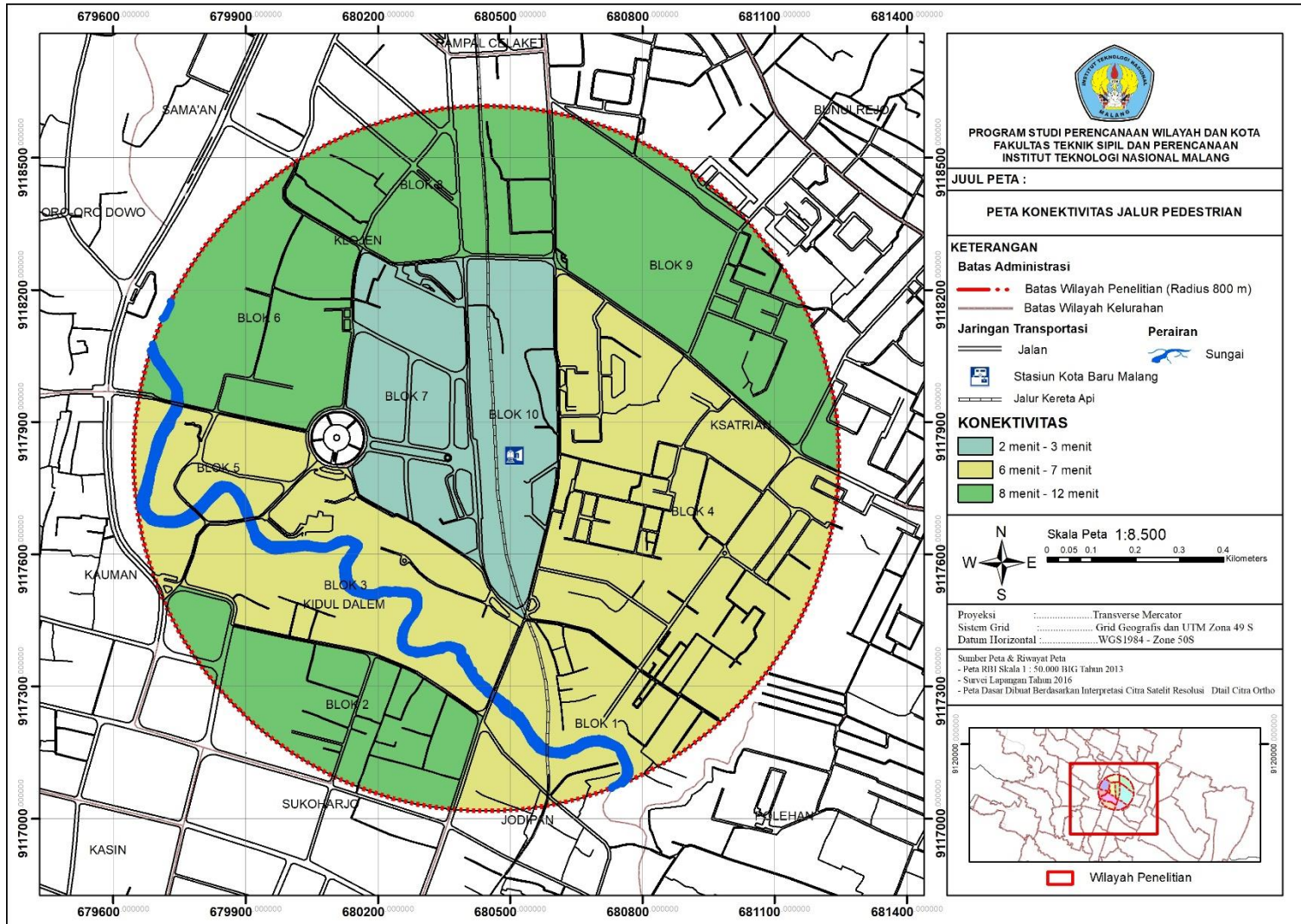
Grafik 5.6 Maksimal Waktu Tempuh



Grafik 5.7 Rata-Rata Waktu Tempuh

Dari data yang ada di tabel dan grafik diatas dapat diketahui bahwa setiap blok dalam lokasi penelitian memiliki waktu tempuh yang beragam, hal ini dapat dilihat dari tabel dan grafik yang disajikan di atas dari proses perhitungan yang dilakukan. Waktu tempuh minimal paling rendah terdapat pada blok 1, blok 4, blok 7 dan blok 10 sedangkan waktu tempuh minimal paling tinggi terdapat pada blok 2. Untuk waktu tempuh maksimal waktu terendah terdapat pada blok 7 dan 10 sedangkan waktu tempu makasimal dengan waktu tertinggi terdpat pada blok 1 dan blok 2. Jika di rata-ratakan antara waktu tempuh dari blok ke titik transit dengan menggunakan rumus diatas di dapat hasil dimana rata-rata waktu tempuh terendah terdapat dari blok 7 dengan waktu 2 menit sedangkan untuk rata-rata waktu tertinggi terdapat pada blok 2 dengan waktu 12 menit. Untuk lebih jelasnya bisa melihat pada peta 5.10

Peta 5.10 Konektivitas Jalur Pejalan Kaki Wilayah Penelitian



5.1.5.4 Identifikasi Kondisi Jalur Pejalan Kaki

Untuk mengetahui kondisi jalur pejalan kaki pada kawasan stasiun kota baru malang disini peneliti mencoba mebagi berdasarkan blok untuk memudahkan dalam melakukan proses identifikasi dan lebih spesifik mengetahui kondisi jalur pejalan kaki pada wilayah penelitian.

adapun aspek-aspek yang di identifikasi untuk mengatahui kondisi jalur pejalan kaki adalah sebagai berikut:

- a. Kenyamanan: untuk aspek kenyamanan peneliti meidentifikasi kondisi jalur pejalan kaki pada wilayah penelitian dengan melihat kriteria yang sudah di tetapkan pada sintesa variabel yaitu, Ketersediaan dari pelindung (pohon pelindung ataupun kanopy buatan)
- b. Keamanan: untuk aspek kenyamanan peneliti meidentifikasi kondisi jalur pejalan kaki pada wilayah penelitian dengan melihat kriteria yang sudah di tetapkan pada sintesa variabel yaitu, Ketersediaan dari penerangan jalan umum (PJU).
- c. Kemudahan: untuk aspek kenyamanan peneliti meidentifikasi kondisi jalur pejalan kaki pada wilayah penelitian dengan melihat kriteria yang sudah di tetapkan pada sintesa variabel yaitu ketersediaan fasilitas pendukung bagi disabilitas seperti jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard. Untuk lebih jelasnya dapat melihat pada tabel 5.11 diawah ini

Tabel 5.11 Kondisi Jalur Pejalan Kaki

No	Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
1	Blok 1	Untuk aspek kenyamanan pada blok 1 pada kawasan ini jalur pejalan kaki tidak terdapat pohon peneduh sehingga aspek kenyamanan tidak terpenuhi pada jalur pejalan kaki pada blok 1 ini	Untuk aspek keamanan pada blok 1 terdapat penerangan jalan umum (PJU), pada jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 1 ini	Untuk aspek kemudahan pada blok 1 tidak terdapat jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard. Sehingga untuk akses kemudahan pada blok 1 tidak terpenuhi dan tidak terdapat kemudahan karena tidak bisa diakses oleh semua orang (untuk kaum disabilitas)
2	Blok 2	Untuk aspek kenyamanan pada blok 2 terdapat pohon peneduh pada jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 2 ini	Untuk aspek keamanan pada blok 2 terdapat penerangan jalan umum (PJU), pada jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 2 ini.	Untuk aspek kemudahan pada blok 2 tidak terdapat jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard. Sehingga untuk akses kemudahan pada blok 2 tidak terpenuhi dan tidak terdapat kemudahan karena tidak bisa diakses oleh semua orang (untuk kaum disabilitas)
3	Blok 3	Untuk aspek kenyamanan pada blok 3 terdapat pohon namun tidak	Untuk aspek keamanan pada blok 3 terdapat penerangan jalan	Untuk aspek kemudahan pada blok 3 tidak terdapat jalur pemandu atau

No	Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
		di semua jalur pejalan kaki ada beberapa jalur pejalan kaki yang tidak terdapat pohon seperti jalur pejalan kaki pada jalan tugu.	umum (PJU), pada jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 3 ini	tactile path dan keberadaan bollard. Sehingga untuk akses kemudahan pada blok 3 ini tidak terdapat kemudahan karena tidak bisa diakses oleh semua orang (untuk kaum disabilitas)
4	Blok 4	Untuk aspek kenyamanan pada blok 4 terdapat pohon peneduh pada jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 4 tersebut	Untuk aspek keamanan pada blok 4 terdapat penerangan jalan umum (PJU), pada jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 4 tersebut	Untuk aspek kemudahan pada blok 4, pada jalur pejalan kaki blok ini terdapat jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard sehingga membuat jalur pejalan kaki pada blok ini memiliki kemudahan untuk di lalui karena bisa diakses oleh semua orang
5	Blok 5	Untuk aspek kenyamanan pada blok 5 terdapat pohon peneduh pada jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 4 tersebut	Untuk aspek keamanan pada blok 5 terdapat penerangan jalan umum (PJU), pada jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 5 tersebut	Untuk aspek kemudahan pada blok 5, pada jalur pejalan kaki blok ini terdapat jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard sehingga membuat jalur pejalan kaki pada blok ini memiliki

No	Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
				kemudahan untuk di lalui karena bisa diakses oleh semua orang
6	Blok 6	Untuk aspek kenyamanan pada blok 5 terdapat pohon peneduh pada jalur pejalan kaki yang 5 terdapat pada wilayah blok tersebut	Untuk aspek keamanan pada blok 5 terdapat penerangan jalan umum (PJU), pada jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 5 tersebut	Untuk aspek kemudahan pada blok 5, pada jalur pejalan kaki blok ini terdapat jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard sehingga membuat jalur pejalan kaki pada blok ini memiliki kemudahan untuk di lalui karena bisa diakses oleh semua orang namun tidak di semua jalur pejalan kaki pada blok 5 ini semisalnya jalur pejalan kaki pada jalan suropati tidak terdapat jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard
7	Blok 7	Untuk aspek kenyamanan pada blok 7 terdapat pohon peneduh pada jalur pejalan kaki yang 7 terdapat pada wilayah blok tersebut	Untuk aspek keamanan pada blok 7 terdapat penerangan jalan umum (PJU), pada jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 7 tersebut	Untuk aspek kemudahan pada blok 7, pada jalur pejalan kaki blok ini terdapat jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard sehingga membuat jalur pejalan kaki pada blok ini memiliki kemudahan untuk di lalui karena

No	Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
				bisa diakses oleh semua orang namun tidak di semua jalur pejalan kaki pada blok 7 ini semisalnya jalur pejalan kaki pada jalan sultan agung,tidak terdapat jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard
8	Blok 8	Untuk aspek kenyamanan pada blok 8 pada kawasan ini jalur pejalan kaki tidak terdapat pohon peneduh sehingga aspek kenyamanan tidak terpenuhi pada jalur pejalan kaki pada blok 9 ini.	Untuk aspek keamanan pada blok 8 terdapat penerangan jalan umum (PJU), pada sisi kanan dan kiri jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 8 tersebut	Untuk aspek kemudahan pada blok 8 tidak terdapat jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard. Sehingga untuk akses kemudahan pada blok 8 ini tidak terpenuhi dan tidak terdapat kemudahan karena tidak bisa diakses oleh semua orang (untuk kaum disabilitas)
9	Blok 9	Untuk aspek kenyamanan pada blok 9 terdapat pohon peneduh pada jalur pejalan kaki yang 9 terdapat pada wilayah blok tersebut	Untuk aspek keamanan pada blok 9 terdapat penerangan jalan umum (PJU), pada jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 7 tersebut	Untuk aspek kemudahan pada blok 9, pada jalur pejalan kaki blok ini terdapat jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard sehingga membuat jalur pejalan kaki pada blok ini memiliki kemudahan untuk di lalui karena bisa diakses oleh semua orang

No	Blok	Kenyamanan	Keamanan	Kemudahan
				namun tidak di semua jalur pejalan kaki pada blok 9 ini semisalnya jalur pejalan kaki pada jalan sultan agung,tidak terdapat jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard
10	Blok 10	Untuk aspek kenyamanan pada blok 10 terdapat pohon peneduh pada sisi kakan kiri jalur pejalan kaki yang 11 terdapat pada wilayah blok tersebut	Untuk aspek keamanan pada blok 10 terdapat penerangan jalan umum (PJU), pada sisi kanan dan kiri jalur pejalan kaki yang terdapat pada wilayah blok 10 tersebut	Untuk aspek kemudahan pada blok 10 tidak terdapat jalur pemandu atau tactile path dan keberadaan bollard. Sehingga untuk akses kemudahan pada blok 10 ini tidak terpenuhi dan tidak terdapat kemudahan karena tidak bisa diakses oleh semua orang (untuk kaum disabilitas)

Sumber: Hasil Identifikasi, 2021

Dari proses identifikasi yang di tampilkan pada tabel diatas dapat diketahui dari 10 blok yang ada jalur pejalan kaki nya tidak semua blok yang memenuhi 3 aspek diatas. blok yang memenuhi 3 aspek (kenyamanan, keamanan, kemudahan) hanya blok 4 dan blok 5 yang ditandai dengan warna hijau pada tabel diatas, sedang blok yang wilayahnya hampir memenuhi 3 aspek diatas hanya 3 blok yang ditandai dengan warna kuning yaitu blok 6, blok 7 dan blok 9, pada wilayah blok ini ada beberapa bagian wilayah blok yang tidak memenuhi aspek kemudahan sehingga tidak memenuhi 3 aspek diatas tersebut. Sedangkan blok yang lain hanya memenuhi 2 aspek saja yaitu kenyamanan dan keamanan.



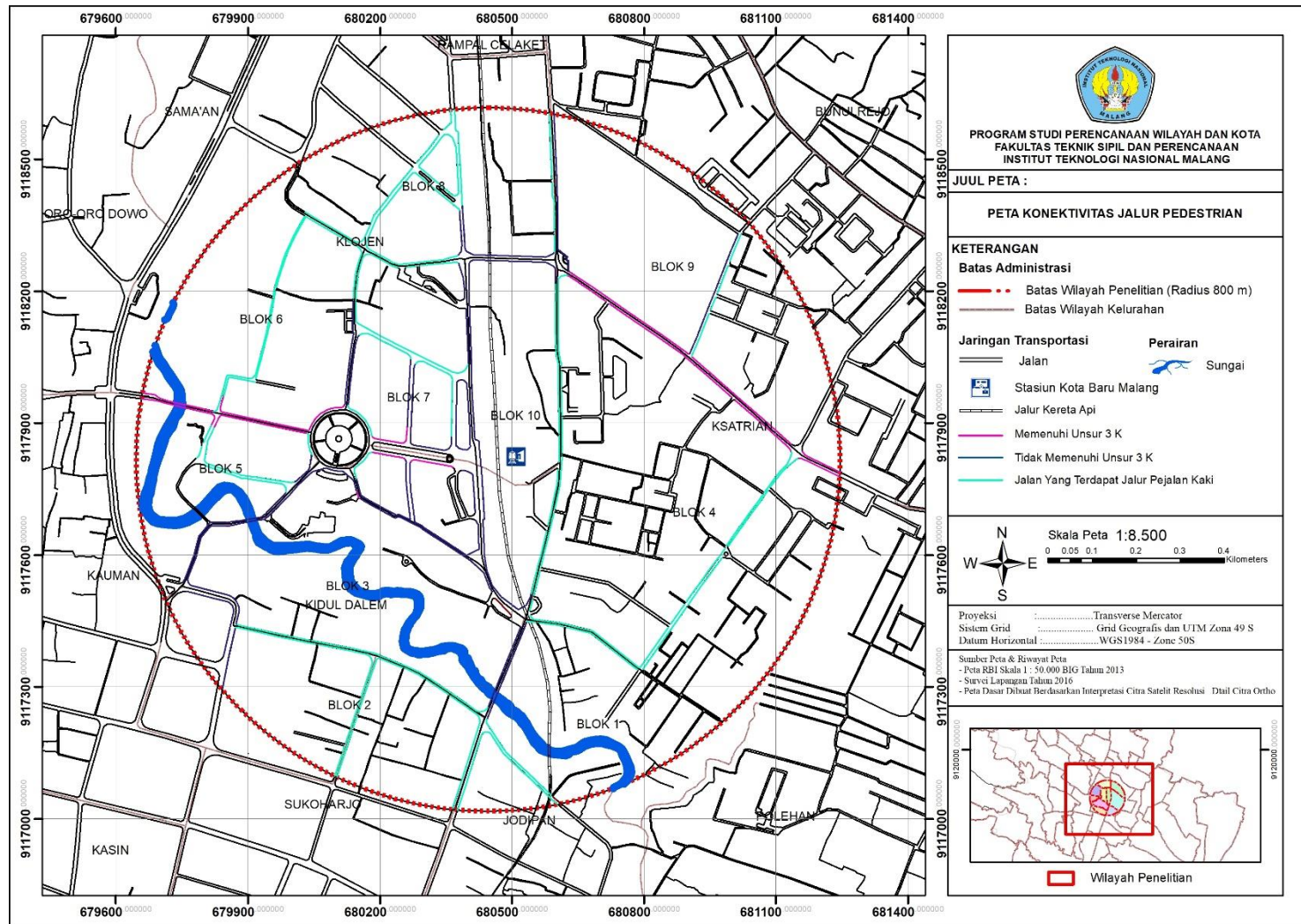
Gambar 5.15 Jalur Pejalan Kaki Yang Memenuhi 3 Aspek



Gambar 5.16 Jalur Pejalan Kaki Yang Tidak Memenuhi 3 Aspek

Sumber: Observasi Lapangan,2021

Peta 5.11 Kondisi Jalur Pejalan Kaki



5.1.5.5 Identifikasi Ketersediaan Jalur Penyeberangan

Ketersediaan jalur penyeberangan juga menjadi hal yang sangat penting dalam pengembangan kawasan dengan mengadopsi konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Untuk lebih jelasnya terkait ketersediaan jalur penyeberangan penelitian pada wilayah penelitian yang di bagi menjadi 13 blok dapat dilihat pada tabel 5.12 dibawah ini.

Tabel 5.12 Ketersediaan Jalur Penyeberangan

No	Blok	Jenis Penyeberangan	Lebar
			(m)
1	Blok 1	Zebra	3
2	Blok 2	Zebra	3
3	Blok 3	Zebra	3
4	Blok 4	Zebra	3
5	Blok 5	Zebra	3
		Zebra	3
6	Blok 6	Zebra	3
7	Blok 7	Zebra	3
8	Blok 8	Zebra	3
		Zebra	3
9	Blok 9	Zebra	3
10	Blok 10	Zebra	3
		Zebra	3
11	Blok 11	Zebra	3
		Zebra	3
12	Blok 12	Zebra	3
		Zebra	3
13	Blok 13	Zebra	3

Sumber: Hasil Identifikasi, 2021

Berdasarkan data yang termuat dalam tabel diatas dari hasil identifikasi langsung di lapangan, dapat diketahui bawasannya pada setiap blok wilayah pebelitian terdapat jalur penyeberangan. Adanya jalur penyeberangan ini sangat mendukung kelancaran aksesibilitas pejalan kaki pada wilayah ini. Jenis penyeberangan yang terdapat pada setiap blok wilayah penelitian merupakan jenis jalur penyeberangan zebra yang dimana pada jalur ini ditandai dengan adanya bentuk kotak atau garis persegi panjang berwarna putih dengan dimensi kotak 30 cm dan jarak antar garis persegi pajang tersebut 30 cm. Keberadaan jalur penyeberangan pada wilayah penelitian ini mayoritas terdapat di perempatan jalan yang terdapat lampu merah. Adapun gambar-gambar jalur penyebrangan dapat dilihat dibawah ini.



Gambar 5.17 jalur penyebrangan

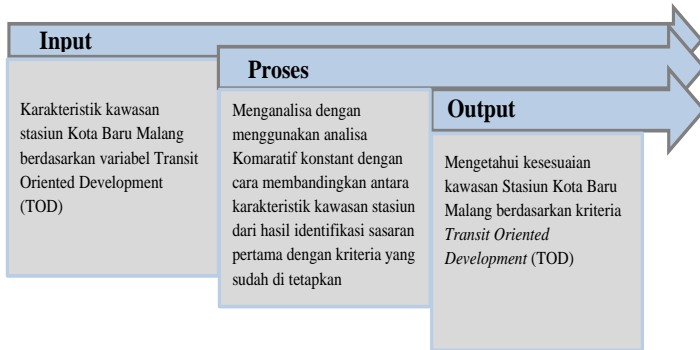
Sumber : Observasi Lapangan, 2021

5.1.5.6 Identifikasi Keberadaan Jalur Sepeda

Keberadaan jalur sepeda sangatlah penting untuk membantu kelancaran aksesibilitas dari satu tempat ke tempat lainnya. Kota dan perkotaan di Indonesia sudah banyak membangun atau membuat jalur sepeda termasuk Kota Malang, hal ini bertujuan untuk memfasilitasi masyarakat dan membuat masyarakat melakukan transisi dari yang awalnya menggunakan transportasi pribadi yang menghasilkan polusi menjadi menggunakan sepeda yang lebih ramah lingkungan serta mengurangi kemacetan lalu lintas. Pada penelitian yang berjudul *Kesesuaian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Kriteria Pada Konsep Transit Oriented Development (TOD)* yang mengambil *locus* penelitian pada kawasan stasiun kota baru Malang peneliti melakukan identifikasi keberadaan jalur sepeda pada wilayah ini. Berdasarkan hasil survei primer yang dilakukan oleh peneliti pada kawasan stasiun kota baru Malang dengan radius survei 800 meter sesuai dengan wilayah penelitian yang sudah ditetapkan, didapatkan hasilnya pada wilayah ini tidak terdapat jalur sepeda.

5.2 Menganalisis Kesesuaian Kawasan Eksisting Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Kriteria Pada Konsep *Transit Oriented Development* (TOD)

Dalam menganalisis kesesuaian kawasan eksisting stasiun kota baru malang berdasarkan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) disini peneliti menggunakan analisa komaratif konstant. Analisa komaratif konstant merupakan teknik analisa yang dipakai dalam membandingkan kejadian-kejadian yang telah terjadi atau objek-objek tertentu dimana ketika seorang peneliti melakukan analisa pada kejadian atau objek tersebut. Pada sasaran dua ini analisa ini digunakan untuk membandingkan antara hasil observasi kawasan eksisting penelitian yaitu pada kawasan stasiun kota baru malang yang sudah di jelaskan pada gambaran umum dengan menggunakan radius penelitian 800 meter dengan kriteria yang sudah ditetapkan pada sintesa varibel pada bab sebelumnya yang dimana sumber dari kriteria yang digunakan didapatkan dari Florida TOD Design Guidebook (2012), Ditmar, H. dan G. Ohland. 2004, *Institute for Transportation & Development Policy* (ITDP), 2013. Adapun tahapan dan kriteria yang sudah di tetapkan sebelumnya pada sintesa variabel dapat dilihat dibawah ini.



Gambar 5.18 Tahapan Analisa Sasaran Satu

Tabel 5.13 Indikator, Variabel dan Kriteria Penelitian

No	Indikator	Variabel	Kriteria
1	Density	- Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	Minimum 70
		- Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	Minimum 2.0
		- Kepadatan Bangunan	20 – 75 unit bangunan/ha
2	Diversity	- Penggunaan lahan residential	Persentase penggunaan lahan: - 30% Residential - 70% <i>non residential</i>
		- Penggunaan lahan non-residential	
3	Design	- Keberadaan Jalur Pedestrian	- Ketersediaan jalur 100% pada kawasan
		- Dimensi Jalur Pedestrian	Lebar jalur pedestrian jalan arteri 1,8 m, jalan kolektor dan jalan lokal 1,2m
		- Konektivitas Jalur Pedestrian	Waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit
		- Kondisi Jalur Pedestrian	- Terdapat bollard dan paving tactile - Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum

No	Indikator	Variabel	Kriteria
			- Terdapat pohon peneduh
		- Ketersediaan fasilitas penyebrangan	Terdapat jembatan penyebrangan, zebra cross atau penyebrangan pelikan
		- Keberadaan jalur sepeda	Lebar min 1,5meter

Sumber: (Florida TOD Design Guidebook (2012), Ditmar, H. dan G. Ohland. 2004, *Institute for Transportation & Development Policy* (ITDP), 2013, PERMEN ATR/BPN Nomer 16 Tahun 2017)

Pada tahap analisis kesesuaian kawasan eksisting stasiun kota baru malang berdasarkan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) disini peneliti akan menganalisis kesesuaian wilayah penelitian dengan membagi perblok dan menjelaskannya per indikator. Hal ini dilakukan untuk mempermudah dalam melakukan analisa dan juga karena pada proses penjelasan kondisi karakteristik kawasan pada gambaran umum menggunakan pembagian wilayah perblok. Adapun proses analisa sasaran dua dapat dilihat dibawah ini.

5.2.1 Menganalisis Kesesuaian Indikator Density Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisis kesesuaian indikator Density Kawasan Stasiun Kota Baru Malang ada tiga variabel yang di analisis, diantaranya Kepadatan Bangunan, Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB). Pada analisa ini data yang digunakan merupakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum dan dari masing- masing variabel tersebut akan dianalisa dengan dibandingkan dengan kriteria yang sudah di tetapkan pada bab sebelumnya dan yang ditampilkan diatas. Untuk lebih jelasnya mengenai analisa Density Kawasan Stasiun Kota Baru Malang akan dijelaskan variabel dan dibagi perblok kawasan, dapat dilihat pada analisa di bawah ini.

5.2.1.1 Menganalisa Kesesuaian Kapadatan Bangunan Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisa Kesesuaian kapadatan bangunan kawasan stasiun kota baru malang, peneliti menggunakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum terkait kepadatan kawasan yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). kepadatan kawasan yang termuat dalam kriteria konsep *Transit Oriented Development* (TOD), merupakan kepadatan kawasan yang tergolong tinggi dengan jumlah bangunan 20 – 75 unit bangunan/ha hal ini merujuk pada kriteria yang sudah di tetapkan. Berdasarkan hasil hasil observasi dan perhitungan, luas wilayah penelitian adalah 199,65 ha dengan jumlah bangunan pada kawasan ini adalah 5.421 unit sehingga berdasarkan proses perhitungan yang dilakukan kepadatan pada kawasan keseluruhan blok penelitian adalah 27 unit perhektar. Sedangkan untuk kepadatan wilayah blok penelitian sangat beragam, untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel analisa 5.2 dibawah ini.

Tabel 5.14 Kesesuaian Kapadatan Bangunan Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
1	Blok 1	Kepadatan Bangunan	20 – 75 unit bangunan/ha	54 unit/ha	Sesuai
2	Blok 2			49 unit/ha	Sesuai
3	Blok 3			48 unit/ha	Sesuai
4	Blok 4			18 unit/ha	Tidak Sesuai
5	Blok 5			18 unit/ha	Tidak Sesuai
6	Blok 6			22 unit/ha	Sesuai
7	Blok 7			16 unit/ha	Tidak Sesuai
8	Blok 8			42 unit/ha	Sesuai
9	Blok 9			6 unit/ha	Tidak Sesuai

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
10	Blok 10			13 unit/ha	Tidak Sesuai

Sumber: Analisa, 2021

Berdasarkan analisa komaratif konstant yang dilakukan pada variabel kepadatan bangunan pada kawasan stasiun kota baru malang, dapat disimpulkan bawasannya kepadatan bangunan pada kawasan stasiun kota baru malang sangat beragam ada blok yang sesuai dan tidak sesuai. Adapun blok dengan kepadatan yang sesuai atau memenuhi kriteria terdiri dari blok 1, blok 2, blok 3, blok 6 dan blok 8 sedangkan blok yang tidak memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan adalah 20 – 75 unit bangunan/ha terdiri dari blok 4, blok 5, blok 7, blok 9 dan Blok 10.

5.2.1.2 Menganalisa Kesesuaian Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisa Kesesuaian Koefisien Dasar Bangunan (KDB) kawasan stasiun kota baru malang, peneliti menggunakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum terkait Koefisien Dasar Bangunan (KDB), yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Kriteria Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan sebesar 70 % yang akan digunakan dalam analisa komaratif konstant. Berdasarkan hasil observasi dan perhitungan presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada wilayah penelitian sangat beragam. Hal ini dapat dilihat dari presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) tertinggi dengan nilai Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 95 % terdapat pada blok 6 sedangkan untuk wilayah blok dengan nilai

Koefisien Dasar Bangunan (KDB) terendah terdapat pada wilayah blok 7 dengan presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 64,89 %. Sedangkan untuk wilayah blok lain presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) berada pada nilai 71 % sampai dengan 88 %. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel analisa 5.3 dibawah ini.

Tabel 5.15 Kesesuaian Koefisien Dasar Bangunan (KDB) Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
1	Blok 1	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	70 %	85,24 %	Sesuai
2	Blok 2			87,12 %	Sesuai
3	Blok 3			88%	Sesuai
4	Blok 4			71 %	Sesuai
5	Blok 5			81 %	Sesuai
6	Blok 6			95 %	Sesuai
7	Blok 7			64,89 %	Tidak Sesuai
8	Blok 8			73 %	Sesuai
9	Blok 9			72,88 %	Sesuai
10	Blok 10			83 %	Sesuai

Sumber: Analisa, 2021

Berdasarkan analisa komaratif konstant yang dilakukan pada variabel Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada kawasan stasiun kota baru malang, dapat disimpulkan bawasannya Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada kawasan blok penelitian yang berlokasi di stasiun kota baru malang banyak blok yang sesuai atau memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan adalah 70 %. Sedangkan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada wilayah blok

penelitian hampir semua mencapai 70 % dan hanya satu blok yang tidak sesuai hal ini dapat dilihat pada blok 7.

5.2.1.3 Menganalisa Kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisa Kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) kawasan stasiun kota baru malang, peneliti menggunakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum Koefisien Lantai Bangunan (KLB) yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Kriteria Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan 2.0 yang akan digunakan dalam analisa komaratif konstant. Berdasarkan hasil survei dan perhitungan presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada wilayah penelitian sangat beragam. Hal ini dapat dilihat dari presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada wilayah penelitian sangat beragam. Untuk presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) tertinggi dengan nilai Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 1,74 terdapat pada blok 3 sedangkan untuk wilayah blok dengan nilai Koefisien Lantai Bangunan (KLB) terendah terdapat pada wilayah blok 13 dengan presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 0,73. Sedangkan untuk wilayah blok lain presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) berada pada nilai 0,80 sampai dengan 1,63. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel analisa 5.4 dibawah ini.

Tabel 5.16 Kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KDB) Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
1	Blok 1		2.0	1,18	Tidak Sesuai
2	Blok 2			1,63	Tidak Sesuai

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
3	Blok 3	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)		1,74	Tidak Sesuai
4	Blok 4			0,80	Tidak Sesuai
5	Blok 5			0,81	Tidak Sesuai
6	Blok 6			1,44	Tidak Sesuai
7	Blok 7			1,16	Tidak Sesuai
8	Blok 8			1,56	Tidak Sesuai
9	Blok 9			0,73	Tidak Sesuai
10	Blok 10			1,15	Tidak Sesuai

Sumber: Analisa, 2021

Berdasarkan analisa komaratif konstant yang dilakukan pada variabel Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan stasiun kota baru malang, dapat disimpulkan bawasannya Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan blok penelitian yang berlokasi di stasiun kota baru malang semua blok tidak sesuai atau tidak memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan adalah Koefisien Lantai Bangunan (KLB) sebesar 2.0, sedangkan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada wilayah blok penelitian hanya 0,73 sampai dengan 1,74.

5.2.2 Menganalisis Kesesuaian Indikator Diversity Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisis kesesuaian indikator Diversity Kawasan Stasiun Kota Baru Malang ada dua variabel yang di analisa, diantaranya penggunaan lahan residential dan penggunaan lahan non residential. Pada analisa ini data yang digunakan merupakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum dan akan dianalisa dengan dibandingkan dengan kriteria yang sudah di tetapkan pada bab sebelumnya. Untuk lebih jelasnya mengenai analisa Diversity Kawasan

Stasiun Kota Baru Malang akan dijelaskan pervariabel dan dibagi perblok kawasan, dapat dilihat di bawah ini.

5.2.2.1 Menganalisa Kesesuaian Penggunaan Lahan *Residential* Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisa Kesesuaian penggunaan lahan *residential* kawasan stasiun kota baru malang, peneliti menggunakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum penggunaan lahan *residential*, yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Kriteria penggunaan lahan *residential* pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 30 % yang akan digunakan dalam analisa komaratif konstant.

Berdasarkan hasil observasi dan i proses perhitungan diatas dapat di ketahui bahwa presentase *residential* (perumahan) pada lokasi penelitian yaitu sebesar 36,94 %, hal ini didapatkan dari proses perhitungan yang dilakukan dengan melakukan perhitungan antara luas *residential* di bagi dengan luas keseluruhan lokasi penelitian lalu di kali dengan 100 % sehingga hasil yang didapat adalah 36,94 %. namun akan lebih dijelaskan pada tabel dibawah ini untuk presentasi setiap bloknya. Untuk lebih jelasnya mengenai kesesuaian penggunaan lahan *residential* pada kawasan stasiun kota baru malang dapat dilihat pada tabel analisa 5.5 dibawah ini.

Tabel 5.17 Kesesuaian Penggunaan Lahan Residential Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
1	Blok 1		30%	42,46	Sesuai
2	Blok 2			45,94	Sesuai

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
3	Blok 3	Penggunaan Lahan Residential		66,94	Sesuai
4	Blok 4			31,57	Sesuai
5	Blok 5			26,49	Tidak Sesuai
6	Blok 6			10,17	Tidak Sesuai
7	Blok 7			48,91	Sesuai
8	Blok 8			64,20	Sesuai
9	Blok 9			0,89	Tidak Sesuai
10	Blok 10			41,24	Sesuai

Sumber: Analisa, 2021

Berdasarkan analisa komaratif konstant yang dilakukan pada variabel penggunaan lahan *residential* pada kawasan stasiun kota baru malang, dapat disimpulkan bawasannya penggunaan lahan *residential* pada kawasan blok penelitian yang berlokasi di stasiun kota baru malang banyak blok yang tidak sesuai atau tidak memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep konsep *Transit Oriented Development (TOD)* dimana kriteria yang ditetapkan adalah 30 %. Sedangkan Koefisien penggunaan lahan *residential* pada wilayah blok penelitian tidak semua mencapai 30 % hal ini dapat dilihat pada blok 5, blok 6, dan blok 9.

5.2.2.2 Menganalisa Kesesuaian Penggunaan Lahan *Non Residential* Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisa Kesesuaian penggunaan lahan *non residential* kawasan stasiun kota baru malang, peneliti menggunakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum penggunaan lahan *non residential*, yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development (TOD)*. Kriteria penggunaan lahan *non residential* pada konsep *Transit Oriented Development (TOD)* yang sudah ditetapkan adalah 70% yang akan digunakan dalam analisa

komaratif konstant. Berdasarkan hasil observasi dan perhitungan dapat di ketahui bahwa presentase keseluruhan non *residential* (non perumahan) pada lokasi penelitian yaitu sebesar 63,06 % hal ini didapatkan dari proses perhitungan yang dilakukan dengan melakukan perhitungan antara luas non *residential* di bagi dengan luas keseluruhan lokasi penelitian lalu di kali dengan 100 % sehingga hasil keseluruhan yang didapat adalah 63,06 % namun akan lebih dijelaskan pada tabel dibawah ini untuk presentasi setiap bloknya. Untuk lebih jelasnya mengenai kesesuaian penggunaan lahan non *residential* pada kawasan stasiun kota baru malang dapat dilihat pada analisa 5.6 dibawah ini

Tabel 5.18 Kesesuaian Penggunaan Lahan Non Residential Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
1	Blok 1	Penggunaan Lahan Non Residential	70%	57,54	Tidak Sesuai
2	Blok 2			54,06	Tidak Sesuai
3	Blok 3			33,06	Tidak Sesuai
4	Blok 4			68,43	Tidak Sesuai
5	Blok 5			73,51	Sesuai
6	Blok 6			89,83	Sesuai
7	Blok 7			51,10	Tidak Sesuai
8	Blok 8			35,80	Tidak Sesuai
9	Blok 9			99,12	Sesuai
10	Blok 10			58,76	Tidak Sesuai

Sumber: Analisa, 2021

Berdasarkan analisa komaratif konstant yang dilakukan pada variabel penggunaan lahan non *residential* pada kawasan stasiun kota baru malang, dapat disimpulkan bawasannya penggunaan lahan non *residential* pada

kawasan blok penelitian yang berlokasi di stasiun kota baru malang banyak blok yang tidak sesuai atau tidak memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan adalah 70 %. Sedangkan presentase penggunaan lahan *residential* pada wilayah blok penelitian tidak semua mencapai 70 % hal ini dapat dilihat pada blok 1, blok 2, blok 3, blok 4, blok 7, blok 8, blok 10 dengan presentase dibawah 70 %.

5.2.3 Menganalisis Kesesuaian Indikator Design Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisis kesesuaian indikator Design Kawasan Stasiun Kota Baru Malang ada enam variabel yang di analisa, diantaranya keberadaan jalur pedestrian, dimensi jalur pedestrian, konektivitas jalur pendestrian, kondisi jalur pedestrian, ketersediaan fasilitas penyebrangan, keberadaan jalur sepeda. Pada analisa ini data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum, dan akan dianalisa dengan dibandingkan dengan kriteria yang sudah di tetapkan pada bab sebelumnya. Untuk lebih jelasnya mengenai analisa Design Kawasan Stasiun Kota Baru Malang akan dijelaskan pervariabel dan dibagi perblok kawasan, dapat dilihat di bawah ini.

5.2.3.1 Menganalisis Kesesuaian Keberadaan Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisis kesesuaian keberadaan jalur pedestrian kawasan stasiun kota baru malang, peneliti menggunakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum presentase keberadaan jalur pedestrian yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Kriteria keberadaan jalur pedestrian pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki presentase keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan yang akan digunakan dalam analisa komaratif konstant.

Berdasarkan hasil observasi dan perhitungan dapat diketahui bawasannya presentase keberadaan jalur *pedestrian* atau jalur pejalan kaki pada lokasi penelitian yaitu 56 %, hasil ini didapat dari proses perhitungan dari total keseluruhan panjang pedestrian eksisting dalam lokasi penelitian sebesar 8.722meter dan dibagi dengan panjang jalan eksisting pada lokasi penelitian sebesar 15.548 meter, sehingga hasil yang didapat adalah 56 %. namun akan lebih dijelaskan pada tabel dibawah ini untuk presentasi setiap bloknya. Untuk lebih jelasnya mengenai analisa kesesuaian keberadaan jalur pejalan kaki pada kawasan stasiun kota baru malang dapat dilihat pada analisa 5.7 dibawah ini.

Tabel 5.19 Kesesuaian Keberadaan Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
1	Blok 1	Keberadaan Jalur Pedestrian	100%	14,83	Tidak Sesuai
2	Blok 2			29,17	Tidak Sesuai
3	Blok 3			61,80	Tidak Sesuai
4	Blok 4			20,72	Tidak Sesuai
5	Blok 5			64,33	Tidak Sesuai
6	Blok 6			47,17	Tidak Sesuai
7	Blok 7			70,82	Tidak Sesuai
8	Blok 8			25,62	Tidak Sesuai
9	Blok 9			90,36	Tidak Sesuai
10	Blok 10			58,47	Tidak Sesuai

Sumber: Analisa, 2021

Berdasarkan analisa komaratif konstant yang dilakukan pada variabel keberadaan jalur pedestrian pada kawasan stasiun kota baru malang, dapat disimpulkan bawasannya keberadaan jalur pedestrian pada kawasan blok

penelitian yang berlokasi di stasiun kota baru malang banyak blok yang tidak sesuai atau tidak memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan adalah memiliki presentase keberadaan jalur pedestrian 100%. Sedangkan presentase keberadaan jalur pedestrian pada wilayah blok penelitian semuanya tidak mencapai 100 % sehingga tidak sesuai dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD).

5.2.3.2 Menganalisis Kesesuaian Dimensi Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisis kesesuaian dimensi jalur pedestrian kawasan stasiun kota baru malang, peneliti menggunakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum dimensi jalur pedestrian yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Kriteria dimensi jalur pedestrian pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki lebar jalur pedestrian pada jalan arteri 1,8 meter dan pada jalan kolektor dan jalan lokal 1,2 meter yang akan digunakan dalam analisa komaratif konstant. Berdasarkan hasil observasi dan perhitungan dapat diketahui bahwa tidak semua wilayah blok terdapat jalur pejalan kaki atau jalur pedestrian, setiap blok yang terdapat jalur pejalan kaki atau jalur pedestriannya memiliki dimensi yang berbeda-beda. Dimensi jalur pejalan kaki atau jalur pedestrian dengan dimensi tertinggi terdapat pada blok 5, blok 6, blok 7 dan blok dengan dimensi jalur pejalan kaki atau pedestrian yaitu 2,30 meter sampai dengan 3 meter sedangkan jalur pedestrian atau pejalan kaki dengan dimensi terendah terdapat pada wilayah blok 3, blok 5 dan blok 7. Namun akan lebih dijelaskan pada tabel dibawah ini untuk dimensi jalur pedestrian setiap bloknya. Untuk lebih jelasnya mengenai analisa kesesuaian dimensi jalur pedestrian pada kawasan stasiun kota baru malang dapat dilihat pada tabel analisa 5.8 dibawah ini.

Tabel 5.20 Kesesuaian Dimensi Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

No	Blok	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Jalur Pejalan Kaki (m)	Kriteria	Kesesuaian
1	Blok 1					
		Jl. Gatot Subroto (Kiri)	Arteri Primer	-	Jalan arteri minimal 1,8 meter), (jalan Kolektor dan lokal minimal 1,2 meter)	Tidak Sesuai
		Jl. Ir H Juanda (Kanan dan Kiri)	Lingkungan	-		Tidak Sesuai
		Jl. Gatot Subroto (Kiri)	Arteri Primer	1,50		Tidak Sesuai
		Jl. Untung Suropati Selatan	Lokal Sekunder	-		Tidak Sesuai
		Jl. Untung Suropati Utara (Kiri)	Lokal Sekunder	-		Tidak Sesuai
2	Blok 2					
		Jl. Gatot Subroto (Kanan)	Arteri Primer	-		Tidak Sesuai

No	Blok	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Jalur Pejalan Kaki (m)	Kriteria	Kesesuaian
		Jl. Zainul Arifin (Kanan dan Kiri)	Lokal Sekunder	-	Jalan arteri minimal 1,8 meter), (jalan Kolektor dan lokal minimal 1,2 meter)	Tidak Sesuai
		Jl. Aries Munandar (Kanan)	Kolektor Sekunder I	-		Tidak Sesuai
		Jl. MGR Sugiyopranoto (Kanan)	Kolektor Sekunder I	2		Sesuai
		Jl. MGR Sugiyopranoto (Kiri)	Kolektor Sekunder I	1,60		Sesuai
3	Blok 3					
		Jl. MGR Sugiyopranoto (Kanan)	Kolektor Sekunder I	1,50		Sesuai
		Jl. Aries Munandar (Kiri)		-		Tidak Sesuai
		Jl. Majapahit (Kanan)	Lokal Sekunder	1		Tidak Sesuai
		Jl. Tugu	Arteri Sekunder II	1	Tidak Sesuai	
		Jl. Gajahmada (Kanan)	Lokal Sekunder	1	Tidak Sesuai	

No	Blok	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Jalur Pejalan Kaki (m)	Kriteria	Kesesuaian
		Jl. Trunojoyo (Kanan)	Arteri Sekunder II	1,50	Jalan arteri minimal 1,8 meter), (jalan Kolektor dan lokal minimal 1,2 meter)	Tidak Sesuai
		Jl. Gatot Subroto (Kanan)	Arteri	1,50		Tidak Sesuai
4	Blok 4					
		Jl. Untung Suropati Utara (Kanan)	Lokal Sekunder	-		Tidak Sesuai
		Jl. Panglima Sudirman (Kiri)	Arteri	-		Tidak Sesuai
		Jl. Urip Sumoharjo (Kanan)	Arteri Sekunder II	2		Sesuai
		Jl. Kesatrian	Lokal Sekunder	-		Tidak Sesuai
5	Blok 5					
		Jl. Majapahit (Kiri)	Lokal Sekunder	1	Tidak Sesuai	
		Jl. Tugu	Arteri Sekunder II	1	Tidak Sesuai	
		Jl. Kahuripan (Kanan)	Arteri Sekunder II	1,80	Sesuai	
		Jl. Kahuripan (Kanan)	Arteri Sekunder II	2,30	Sesuai	

No	Blok	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Jalur Pejalan Kaki (m)	Kriteria	Kesesuaian
		Jl. Brawijaya	Lokal Sekunder	-	Jalan arteri minimal 1,8 meter), (jalan Kolektor dan lokal minimal 1,2 meter)	Tidak Sesuai
		Jl. Brawijaya	Lokal Sekunder	1,80		Sesuai
		Jl. Tumapel	Lokal Sekunder	-		Tidak Sesuai
6	Blok 6					
		Jl. Kahuripan (Kiri)	Arteri Sekunder II	1,80		Sesuai
		Jl. Kahuripan (Kiri)	Arteri Sekunder II	2,30		Sesuai
		Jl Belakang SRU	Lingkungan	-		Tidak Sesuai
		Jl. Tugu	Arteri Sekunder II	2,30		Sesuai
		Jl. Suropati (Kiri)	Arteri Sekunder II	2,50		Sesuai
		Jl. Patimura (Kanan)	Arteri Sekunder II	-		Tidak Sesuai
7	Blok 7					
		Jl. Tugu	Arteri Sekunder II	-	Tidak Sesuai	
		Jl. Suropati (Kiri)	Arteri Sekunder II	3	Sesuai	
		Jl. Suropati (Kiri)	Arteri Sekunder II	-	Tidak Sesuai	
		Jl. Patimura (Kanan)	Arteri Sekunder II	-	Tidak Sesuai	

No	Blok	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Jalur Pejalan Kaki (m)	Kriteria	Kesesuaian
		Jl. Pajajaran (Kiri dan Kanan)	Lingkungan	-	Jalan arteri minimal 1,8 meter), (jalan Kolektor dan lokal minimal 1,2 meter)	Tidak Sesuai
		Jl. Trunojoyo (Kiri)	Arteri Sekunder II	2		Sesuai
		Jl. Trunojoyo (Kiri)	Arteri Sekunder II	2		Sesuai
		Jl. Ronggo Warsito (Kanan)	Lingkungan	2		Sesuai
		Jl. Ronggo Warsito (Kiri)	Lingkungan	-		Tidak Sesuai
		Jl. Sultan Agung (Kanan)	Lingkungan	1		Tidak Sesuai
		Jl. Sultan Agung (Kiri)	Lingkungan	1		Tidak Sesuai
		Jl. Kartanegara (Kanan)	Arteri Sekunder II	2,30		Sesuai
		Jl. Kartanegara (Kiri)	Arteri Sekunder II	2,30		Sesuai
		Jl. Sultan Agung (Kanan)	Lingkungan	1		Tidak Sesuai
		Jl. Sultan Agung (Kiri)	Lingkungan	1	Tidak Sesuai	

No	Blok	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Jalur Pejalan Kaki (m)	Kriteria	Kesesuaian
		Jl. Gajahmada (Kiri)	Lokal Sekunder	1	Jalan arteri minimal 1,8 meter), (jalan Kolektor dan lokal minimal 1,2 meter)	Tidak Sesuai
8	Blok 8					
		Jl. Cokroaminoto (Kiri)	Arteri Sekunder II	1,50		Tidak Sesuai
		Jl. Patimura (Kiri)	Arteri Sekunder II	-		Tidak Sesuai
		Jl. Husni Tamrin	Lokal Sekunder	-		Tidak Sesuai
		Jl. Doktor Sutomo	Lingkungan	-		Tidak Sesuai
		Jl Patimura (Kiri)	Arteri Sekunder II	2		Sesuai
		Jl. Panglima Sudirman (Kiri)	Arteri	-		Tidak Sesuai
9	Blok 9					
		Jl. Panglima Sudirman (Kanan)	Arteri	1,90		Sesuai
		Jl. Urip Sumoharjo (Kiri)	Arteri Sekunder II	2	Sesuai	
		Jl. Ronggo Lawe	Lingkungan	1,50	Sesuai	
10	Blok 10					

No	Blok	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Jalur Pejalan Kaki (m)	Kriteria	Kesesuaian
		Jl. Trunojoyo (Kiri)	Arteri Sekunder II	1,80	Jalan arteri minimal 1,8 meter), (jalan Kolektor dan lokal minimal 1,2 meter)	Sesuai
		Jl Patimura (Kanan)	Arteri Sekunder II	2		Sesuai
		Jl. Panglima Sudirman (Kanan)	Arteri	2		Sesuai
		Jl. Panglima Sudirman (Kanan)	Arteri	-		Tidak Sesuai

Sumber: Analisa, 2021

Berdasarkan analisa komaratif konstant yang dilakukan pada variabel dimensi jalur pedestrian pada kawasan stasiun kota baru malang, dapat disimpulkan bawasannya dimensi jalur pedestrian pada kawasan blok penelitian yang berlokasi di stasiun kota baru malang banyak blok yang tidak sesuai atau tidak memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep konsep Transit Oriented Development (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan yaitu lebar jalur pedestrian pada jalan arteri 1,80 meter dan pada jalan kolektor dan jalan lokal 1,20 meter. Sedangkan dimensi jalur pedestrian pada wilayah blok penelitian tidak semua mencapai standar dari kriteria sehingga banyak blok yang tidak sesuai

5.2.3.3 Menganalisis Kesesuaian Konektivitas Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisis kesesuaian konektivitas jalur pedestrian kawasan stasiun kota baru malang, peneliti menggunakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum konektivitas jalur pedestrian yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Kriteria konektivitas jalur pedestrian pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit yang akan digunakan dalam analisa komaratif konstant. Berdasarkan hasil observasi dan perhitungan dapat di ketahui bahwa setiap blok dalam lokasi penelitian memiliki waktu tempuh yang beragam, hal ini dapat dilihat dari tabel dan grafik yang ada dari proses perhitungan yang dilakukan. Waktu tempuh minimal paling rendah terdapat pada blok 1, blok 4, blok 7 dan blok 10 sedangkan waktu tempuh minimal paling tinggi terdapat pada blok 2. Untuk waktu tempuh maksimal waktu terendah terdapat pada blok 7 dan 10 sedangkan waktu tempu makasimal dengan waktu tertinggi terdpat pada blok 1 dan blok 2. Jika di rata-ratakan antara waktu tempuh dari blok ke titik transit dengan menggunakan rumus diatas di dapat hasil dimana rata-rata waktu

tempuh terendah terdapat dari blok 7 dengan waktu 2 menit sedangkan untuk rata-rata waktu tertinggi terdapat pada blok 2 dengan waktu 12 menit. Untuk lebih jelasnya mengenai analisa kesesuaian konektivitas jalur pedestrian pada kawasan stasiun kota baru malang dapat dilihat pada tabel analisa 5.9 dibawah ini.

Tabel 5.21 Kesesuaian Konektivitas Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

No	Blok	Variabel	Kriteria	Rata-Rata Waktu Tempuh	Kesesuaian
1	Blok 1	Konektivitas Jalur Pedestrian	Waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit	7	Sesuai
2	Blok 2			12	Tidak Sesuai
3	Blok 3			6	Sesuai
4	Blok 4			6	Sesuai
5	Blok 5			7	Sesuai
6	Blok 6			8	Sesuai
7	Blok 7			2	Sesuai
8	Blok 8			8	Sesuai
9	Blok 9			8	Sesuai
10	Blok 10			3	Sesuai

Sumber: Analisa, 2021

Berdasarkan analisa komaratif konstant yang dilakukan pada variabel konektivitas jalur pedestrian pada kawasan stasiun kota baru malang, dapat disimpulkan bawasannya konektivitas jalur pedestrian pada kawasan blok penelitian yang berlokasi di stasiun kota baru malang ada beberapa blok yang tidak sesuai atau tidak memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep konsep *Transit Oriented Development (TOD)* dimana kriteria yang ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit. Jika melihat hasil yang ada rata-rata waktu tempuh dari titik transit atau dari satu kawasan ke titik transit dari

10 blok yang ada 9 blok tidak melebihi dari maksimal waktu tempuh yang sudah ditetapkan sebagai kriteria, hal ini dapat dilihat pada blok 1, blok 3, blok 4, blok 5, blok 6, blok 7, blok 8, blok 9 dan blok 10 dimana rata-rata waktu tempuh dari blok ini ke titik transit 3 sampai 8 menit sehingga tidak melebihi dari waktu tempuh yang ditetapkan pada kriteria, namun ada satu blok yang melebihi waktu tempuh dari kriteria yang sudah di tetapkan yaitu pada blok 2 dengan rata-rata waktu tempuh 12 menit sehingga tidak sesuai.

5.2.3.4 Menganalisis Kesesuaian Kondisi Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisis kesesuaian kondisi jalur pedestrian kawasan stasiun kota baru malang, peneliti menggunakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum kondisi jalur pedestrian yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Kriteria kondisi jalur pedestrian pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan adalah unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat *bollard* dan *paving tactile* (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan) yang akan digunakan dalam analisa komaratif konstant.

Berdasarkan hasil observasi dapat diketahui dari 10 blok yang ada jalur pejalan kaki nya tidak semua blok yang memenuhi 3 aspek diatas. blok yang memenuhi 3 aspek (kenyamanan, keamanan, kemudahan) hanya blok 4 dan blok 5 yang ditandai dengan warna hijau pada tabel diatas, sedang blok yang wilayahnya hampir memenuhi 3 aspek diatas hanya 3 blok yang ditandai dengan warna kuning yaitu blok 6, blok 7 dan blok 9, pada wilayah blok ini ada beberapa bagian wilayah blok yang tidak memenuhi aspek kemudahan sehingga tidak memenuhi 3 aspek diatas tersebut. Sedangkan blok yang lain hanya memenuhi 2 aspek saja yaitu kenyamanan dan keamanan. Namun akan lebih dijelaskan pada tabel dibawah ini untuk kondisi jalur pedestrian setiap

bloknya. Untuk lebih jelasnya mengenai analisa kesesuaian kondisi jalur pedestrian pada kawasan stasiun kota baru malang dapat dilihat pada tabel analisa 5.10 dibawah ini.

Tabel 5.22 Kesesuaian Kondisi Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

No	Blok	Variabel	Aspek			Kriteria	Kesesuaian
			K1	K2	K3		
1	Blok 1	Kondisi Jalur Pedestrian	Tidak	Ada	Tidak	K 1: Kenyamanan Terdapat pohon peneduh	Tidak Sesuai
2	Blok 2		Ada	Ada	Tidak		Tidak Sesuai
3	Blok 3		Ada	Ada	Tidak		Tidak Sesuai
4	Blok 4		Ada	Ada	Ada	K 2: Keamanan Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum	Sesuai
5	Blok 5		Ada	Ada	Ada		Sesuai
6	Blok 6		Ada	Ada	Tidak	K 3: Kemudahan Terdapat bollard dan paving tactile	Tidak Sesuai
7	Blok 7		Ada	Ada	Tidak		Tidak Sesuai
8	Blok 8		Tidak	Ada	Tidak		Tidak Sesuai
9	Blok 9		Ada	Ada	Tidak		Tidak Sesuai
10	Blok 10			Ada	Ada	Tidak	Tidak Sesuai

Sumber: Analisa, 2021

Berdasarkan analisa komaratif konstant yang dilakukan pada variabel kondisi jalur pedestrian pada kawasan stasiun kota baru malang, dapat disimpulkan bawasannya kondisi jalur pedestrian pada kawasan blok penelitian yang berlokasi di stasiun kota baru malang ada beberapa blok yang tidak sesuai atau tidak memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan adalah untuk memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) diantaranya harus terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan). Sedangkan kondisi jalur pejalan kaki diwilayah penelitian tidak semuanya memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) yang menjadi kriteria dalam analisis ini, hal ini dapat dilihat pada blok 1, blok 2, blok 3, blok 6, blok 7, blok 8, blok 9, dan blok 10 yang tidak memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan).

5.2.3.5 Menganalisa Kesesuaian Ketersediaan Jalur Penyeberangan Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

Dalam menganalisa kesesuaian ketersediaan jalur penyeberangan kawasan stasiun kota baru malang, peneliti menggunakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum jalur penyeberangan pada sasaran satu yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Kriteria konektivitas jalur pedestrian pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan adalah terdapat jembatan penyeberangan, zebra cross atau penyeberangan pelikan yang akan digunakan dalam analisa komaratif konstant. dapat diketahui bawasannya pada setiap blok wilayah pebelitian terdapat jalur penyeberangan. Adanya jalur penyeberangan ini sangat mendukung kelancaran aksesibilitas pejalan kaki pada wilayah ini. Jenis

penyeberangan yang terdapat pada setiap blok wilayah penelitian merupakan jenis jalur penyeberangan zebra yang dimana pada jalur ini ditandai dengan adanya bentuk kotak atau garis persegi panjang berwarna putih dengan dimensi kotak 30 cm dan jarak antar garis persegi panjang tersebut 30 cm. Keberadaan jalur penyeberangan pada wilayah penelitian ini mayoritas terdapat di perempatan jalan yang terdapat lampu merah. Namun akan lebih dijelaskan pada tabel dibawah ini untuk konektivitas jalur pedestrian setiap bloknya. Untuk lebih jelasnya mengenai analisa kesesuaian konektivitas jalur pedestrian pada kawasan stasiun kota baru malang dapat dilihat pada tabel analisa 5.11 dibawah ini.

Tabel 5.23 Kesesuaian Kondisi Jalur Pedestrian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

No	Blok	Variabel	Jenis Penyeberangan	Lebar	Kriteria	Kesesuaian
1	Blok 1	Ketersediaan fasilitas penyeberangan	Zebra	3	Terdapat jembatan penyeberangan, zebra cross atau penyeberangan pelikan	Sesuai
2	Blok 2		Zebra	3		Sesuai
3	Blok 3		Zebra	3		Sesuai
4	Blok 4		Zebra	3		Sesuai
5	Blok 5		Zebra	3		Sesuai
			Zebra	3		Sesuai
6	Blok 6		Zebra	3		Sesuai
7	Blok 7		Zebra	3		Sesuai
8	Blok 8		Zebra	3		Sesuai
			Zebra	3		Sesuai
9	Blok 9	Zebra	3	Sesuai		
10	Blok 10	Zebra	3	Sesuai		

No	Blok	Variabel	Jenis Penyebrangan	Lebar	Kriteria	Kesesuaian
			Zebra	3		Sesuai

Sumber: Analisa, 2021

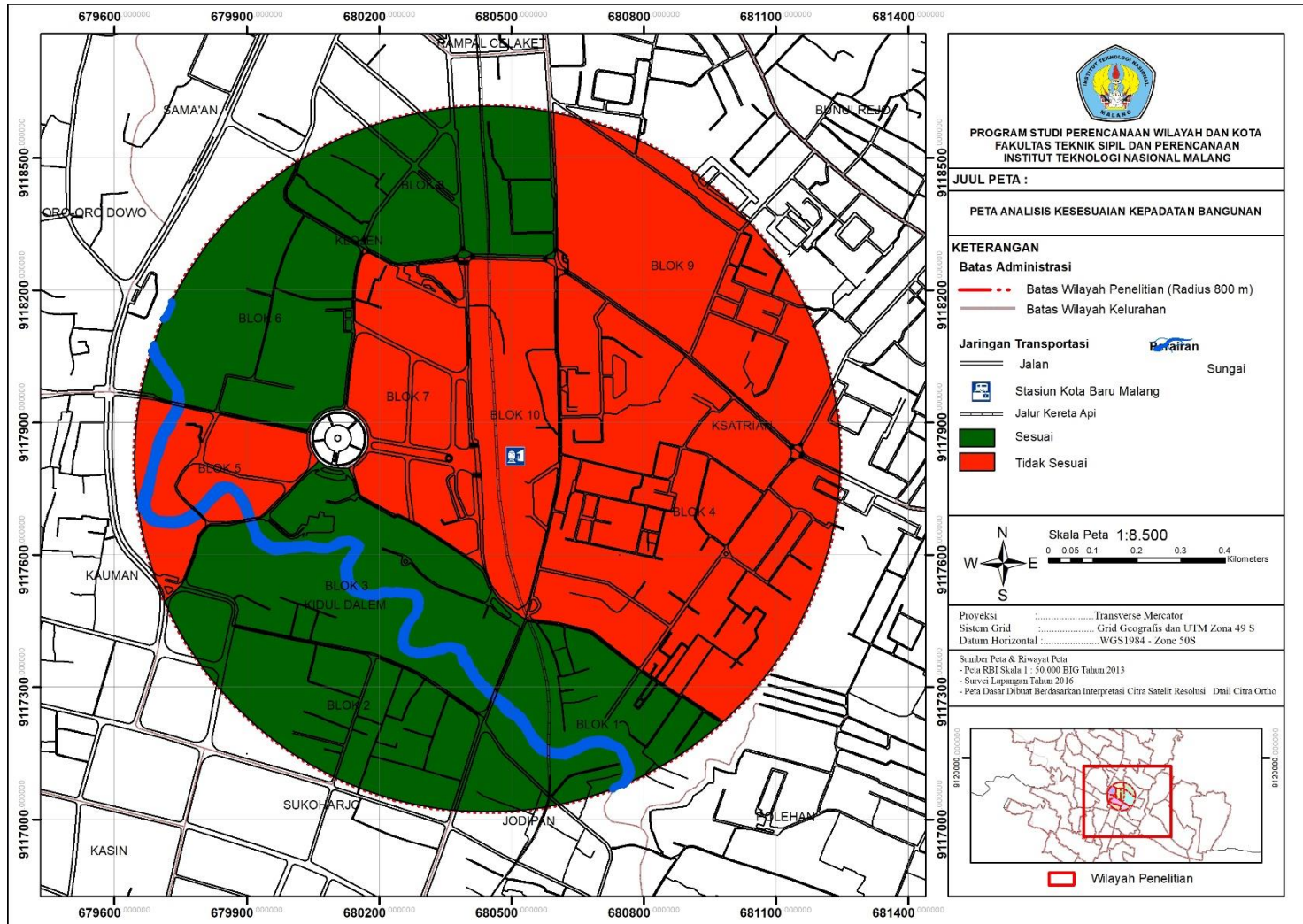
Berdasarkan analisa komaratif konstant yang dilakukan pada variabel ketersediaan jalur penyeberangan pada kawasan stasiun kota baru malang, dapat disimpulkan bawasannya ketersediaan jalur penyeberangan pada kawasan blok penelitian yang berlokasi di stasiun kota baru malang semua blok dinyatakan sesuai dan memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan adalah terdapat jembatan penyebrangan, zebra cross atau penyebrangan pelikan. Hal ini dapat dilihat dari tersedianya jembatan penyebrangan, zebra cross atau penyebrangan pelikan pada setiap blok peelitian baik dari blok 1 sampai dengan blok 10.

5.2.3.6 Menganalisis Kesesuaian Keberadaan Jalur Sepeda Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

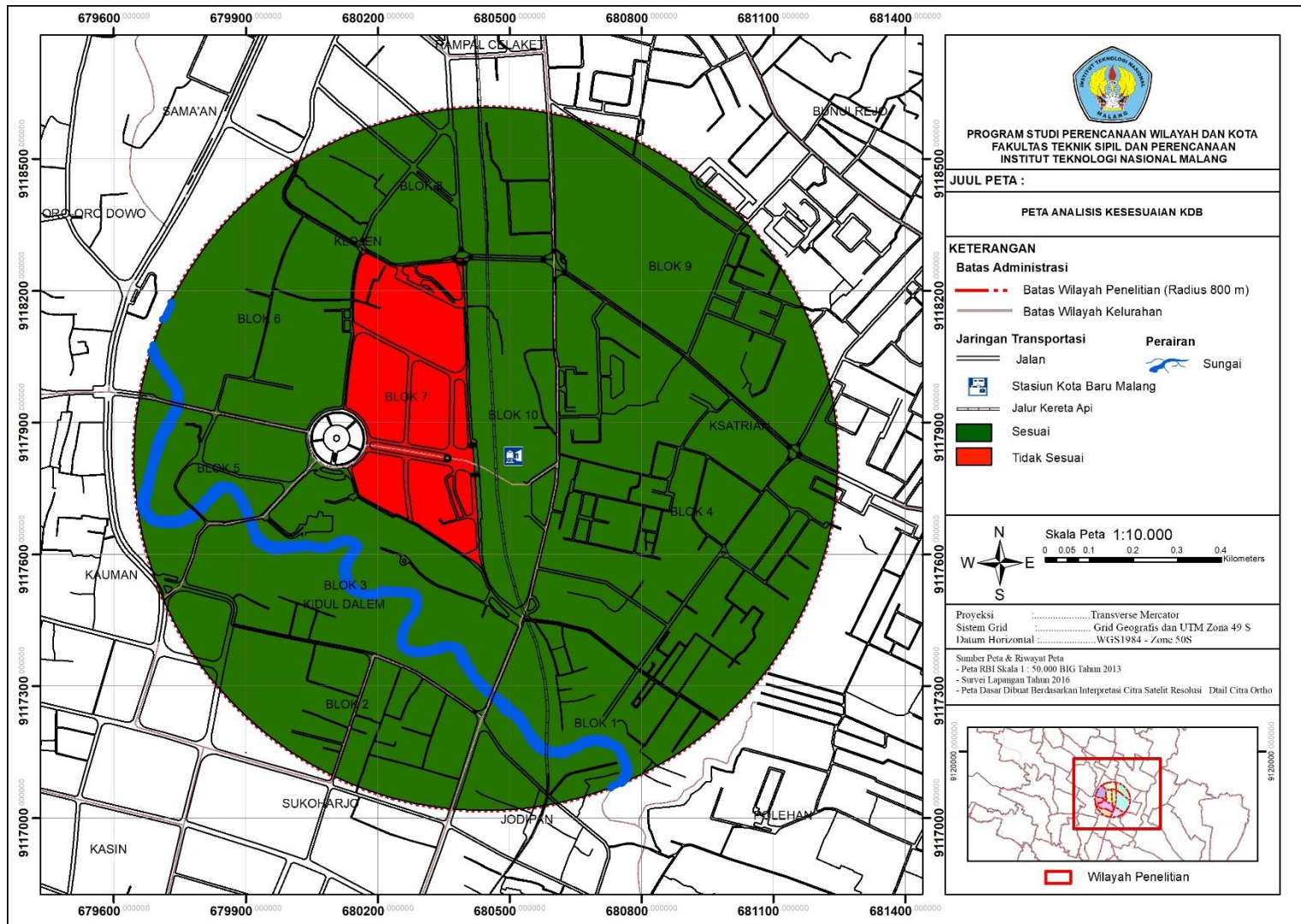
Dalam menganalisis kesesuaian keberadaan jalur sepeda kawasan stasiun kota baru malang, peneliti menggunakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum keberadaan jalur sepeda pada sasaran satu yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Kriteria keberadaan jalur sepeda pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan adalah keberadaan jalur sepeda dengan lebar min 1,5 meter. Dapat diketahui pada kawasan blok penelitian tidak terdapat jalur sepeda sehingga pada analisa komaratif konstant dapat disimpulkan pada kawasan kesesuaian keberadaan jalur sepeda pada kawasan penelitian yaitu

pada kawasan stasiun kota baru malang tidak sesuai karena pada kawasan ini tidak terdapat jalur sepeda. Sehingga perlunya penyediaan jalur sepeda pada kawasan stasiun kota baru malang ini.

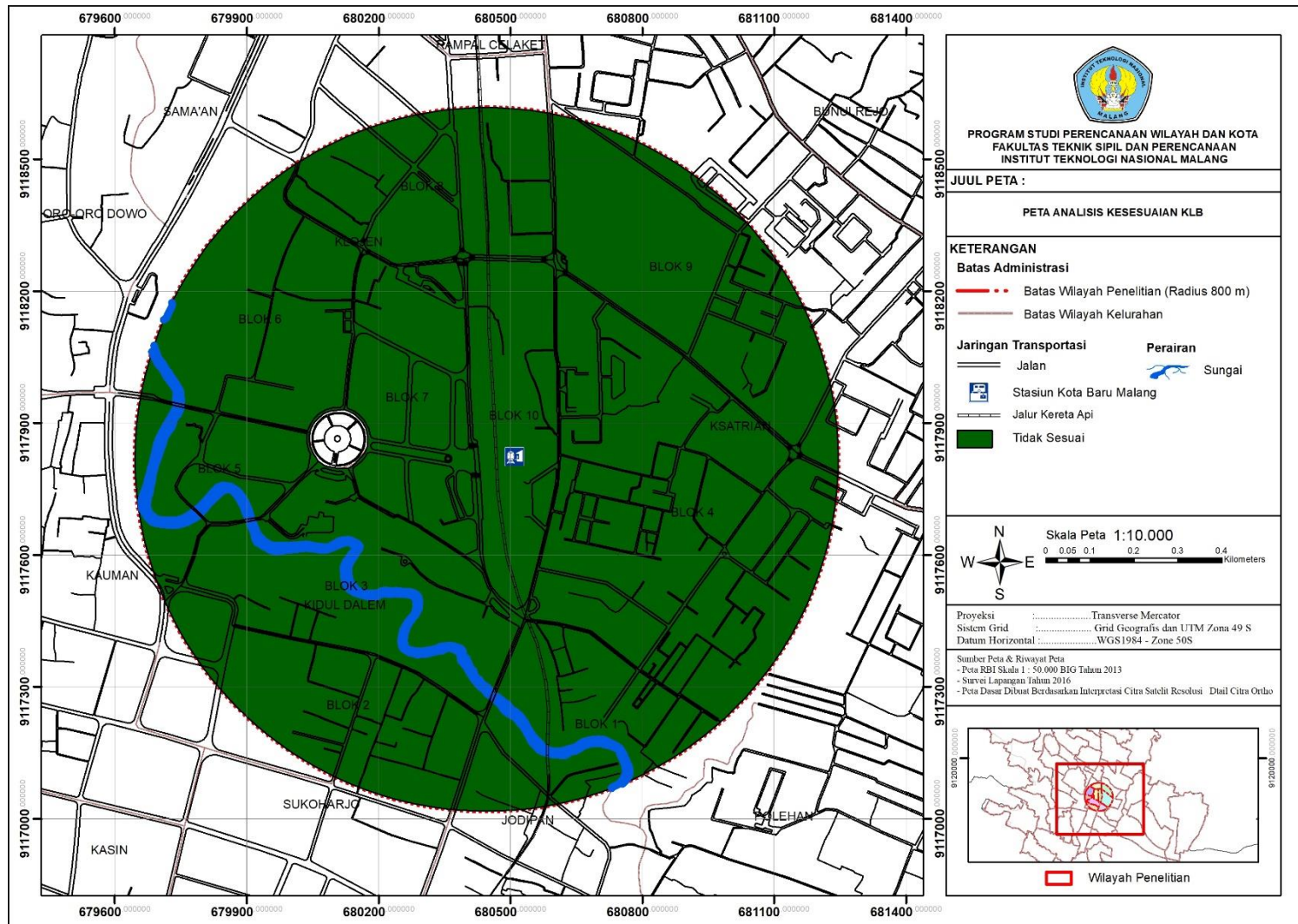
Peta 5.13 Analisa Kesesuaian Kepadatan Bangunan



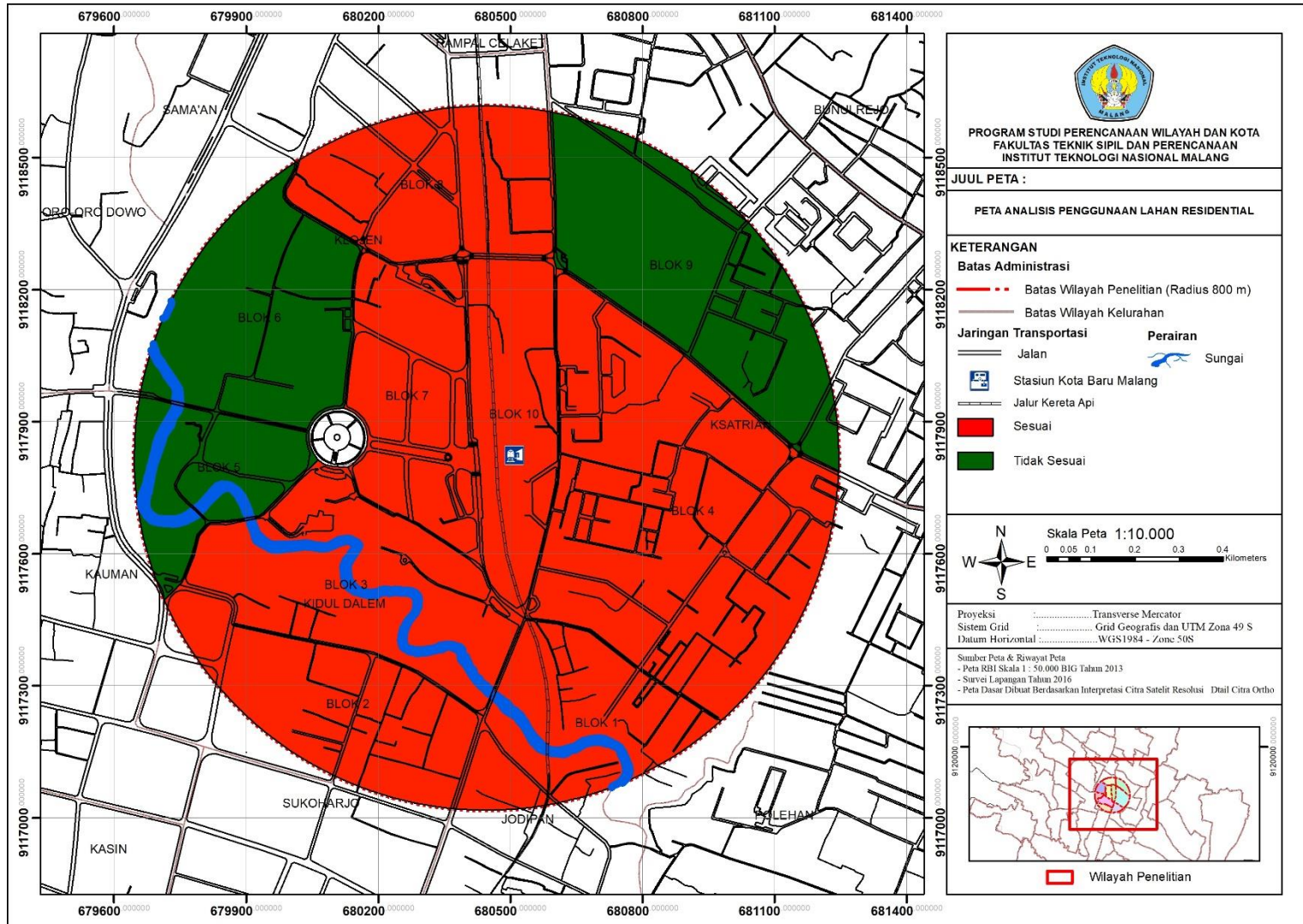
Peta 5.14 Analisa Kesesuaian Koefisien Dasar Bangunan (KDB)



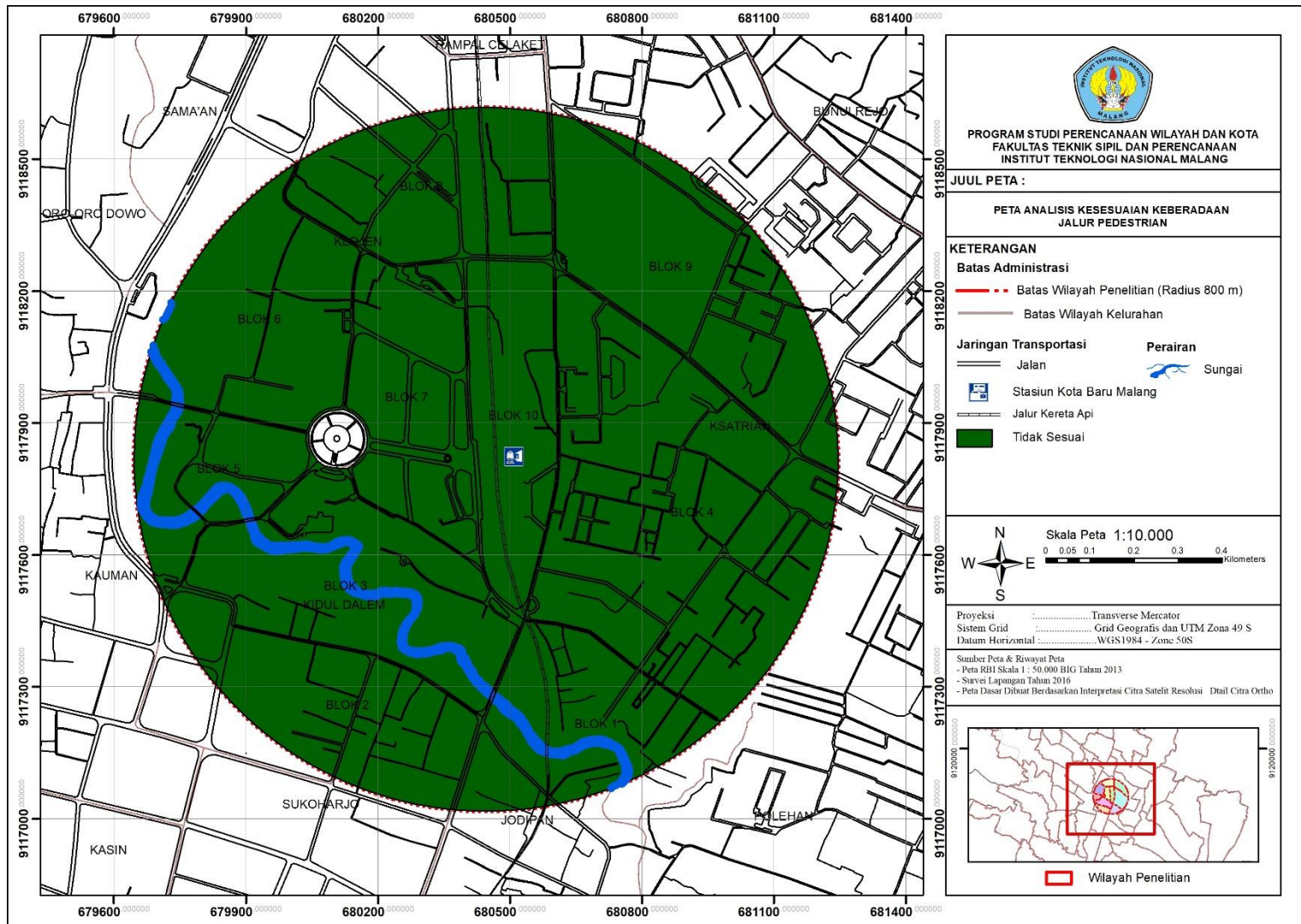
Peta 5.15 Analisa Kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KDB)



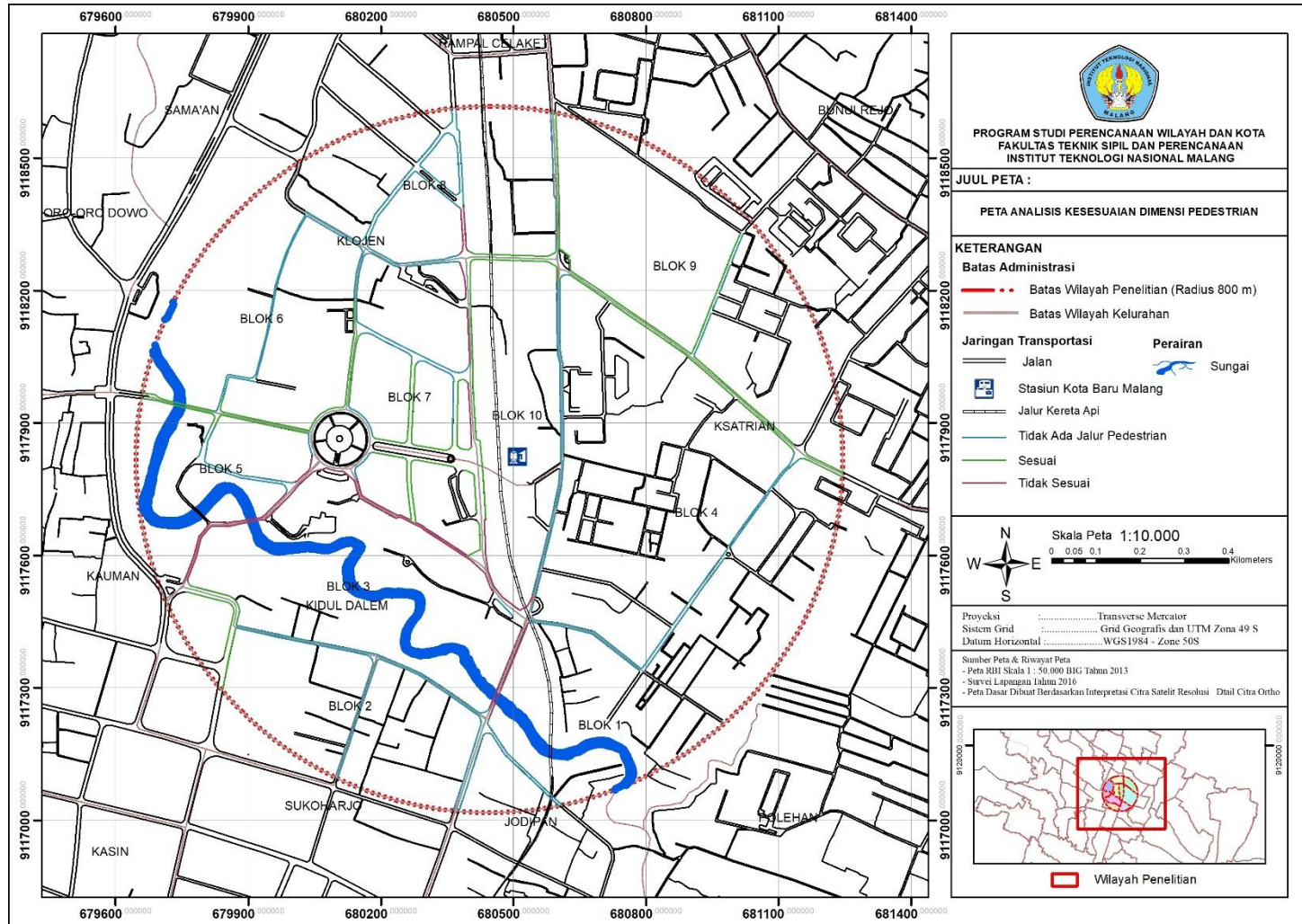
Peta 5.16 Analisa Kesesuaian Penggunaan Lahan Residential



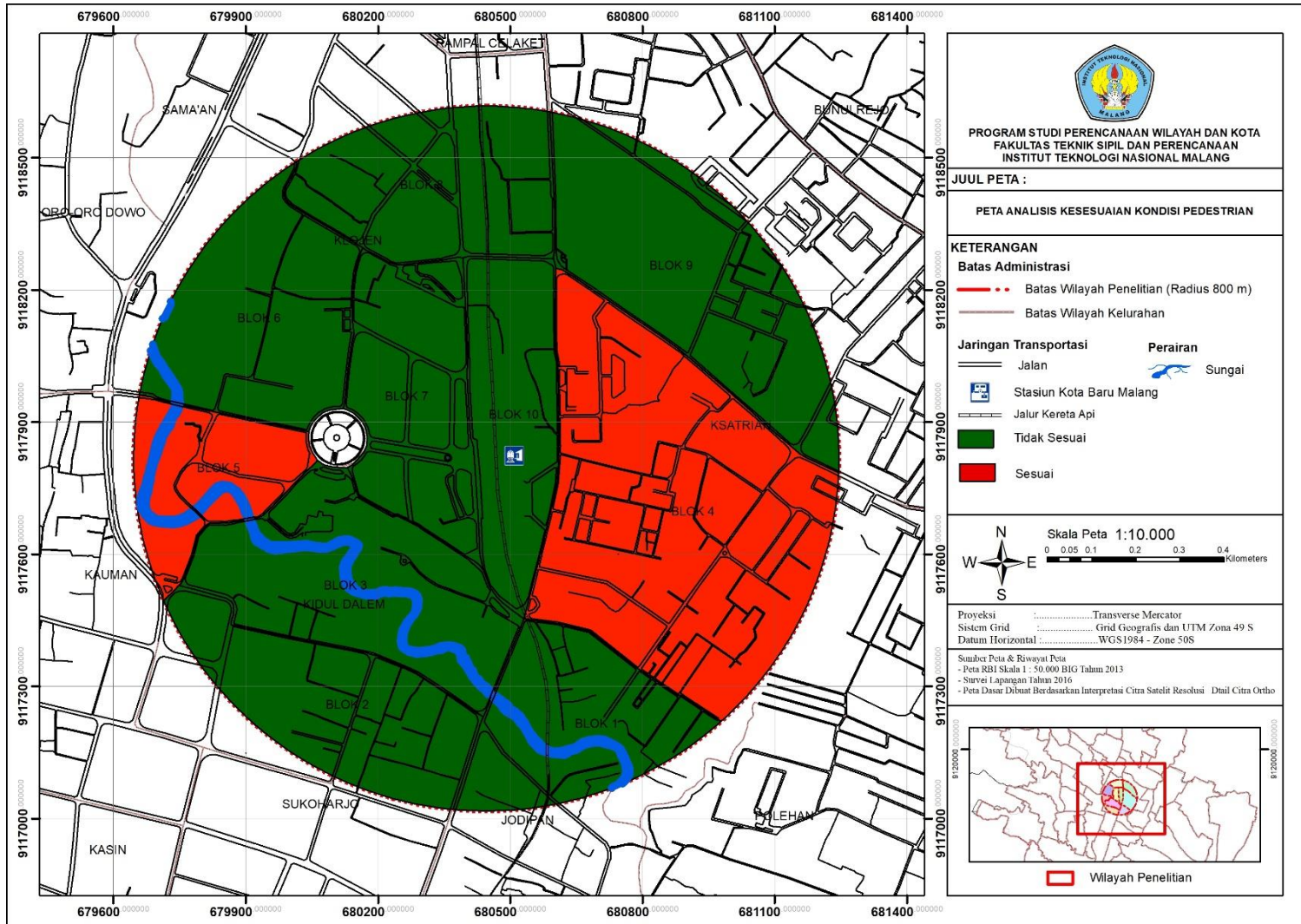
Peta 5.18 Analisa Kesesuaian Keberadaan Jalur Pedestrian



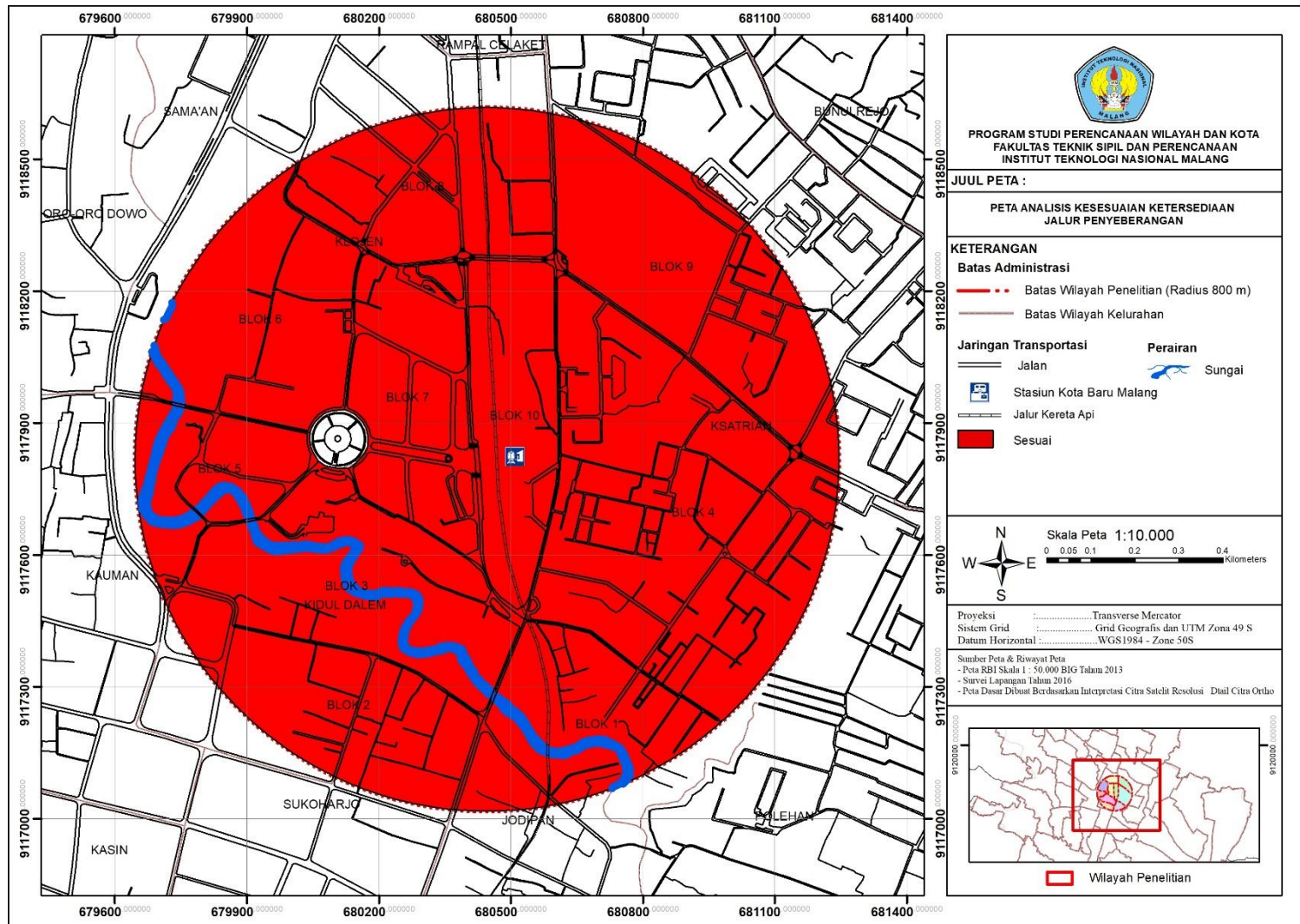
Peta 5.19 Analisa Kesesuaian Dimensi Jalur Pedestrian



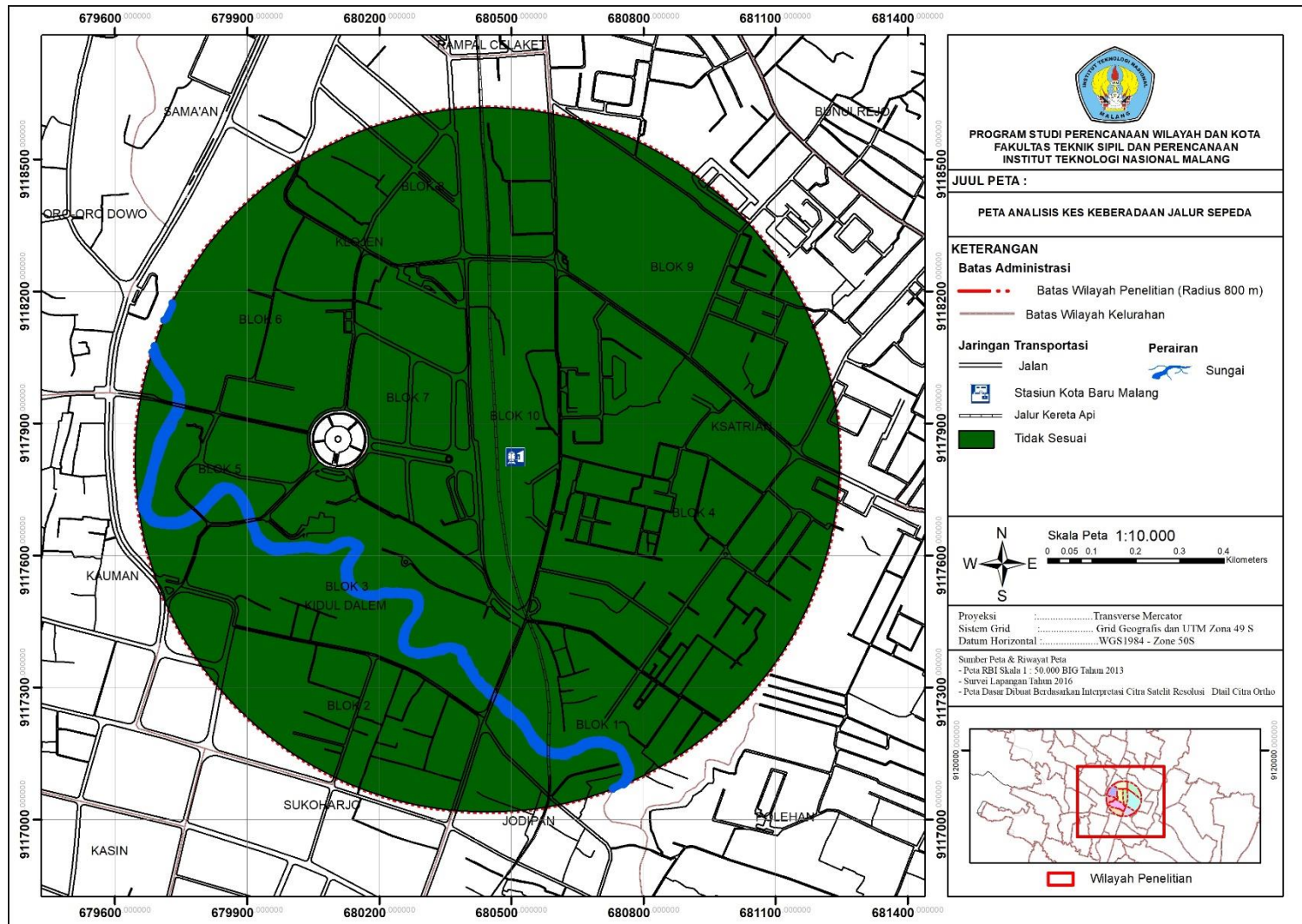
Peta 5.21 Analisa Kesesuaian Kondisi Jalur Pedestrian



Peta 5.22 Analisa Kesesuaian Ketersediaan Jalur Penyeberangan



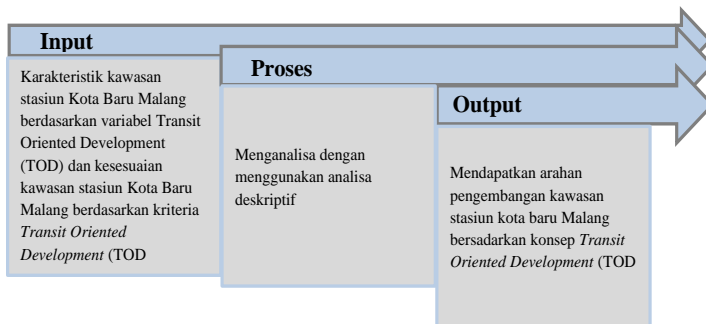
Peta 5.23 Analisa Kesesuaian Ketersediaan Jalur Sepeda



5.3 Perumusan Arahannya Pengembangan Kawasan Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Konsep TOD

Pada tahapan ini dilakukan perumusan arahan pengembangan kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan Konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Rumusan Arahannya ini dilakukan berdasarkan hasil analisis tingkat kesesuaian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang dengan Kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) pada sasaran ke satu, dimana dalam merumuskan arahan pengembangan Kawasan Stasiun Kota Baru Malang ini menggunakan analisa Deskriptif. Analisa deskriptif merupakan analisa yang memiliki tujuan untuk memberikan deskripsi mengenai subjek dari penelitian berdasarkan data variabel yang di peroleh dan obojek-objek yang di teliti.⁷ Dalam penelitian ini analisa deskriptif digunakan untuk menganalisis sasaran ke tiga yaitu merumuskan arahan pengembangan kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). Sehingga tujuan penggunaan analisa deskriptif pada sasaran ke tiga ini adalah untuk mendapatkan arahan pengembangan kawasan Stasiun Kota Baru Malang berdasarkan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). untuk proses perumusan ini yang akan dijadikan input adalah data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum, hasil dari sasaran satu sebelumnya dan kebijakan yang terdapat pada wilayah tersebut sebagai rujukan perumusan arahannya. Dalam arahan pengembangan ini peneliti akan membaginya berdasarkan wilayah blok penelitian agar memudahkan peneliti dalam melakukan arahan pengembangan dan juga agar lebih jelas serta mudah di pahami.

⁷ Saifudin Azwar, Metode Penelitian, Cet. I, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1998)



Gambar 5.19 Proses Analisa Deskriptif

5.3.1 Arahan Pengembangan Blok 1

Arahan pengembangan pada blok 1 di rumuskan dengan melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan hasil analisa sasaran kedua serta kebijakan pengembangan yang ada pada kawasan blok satu ini, serta akan dibagi berdasarkan 3 indikator pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu Density, Diversity, Design agar lebih memudahkan dalam melakukan arahan pengembangan dan mudah untuk dipahami. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

5.3.1.1 Arahan Pengembangan Aspek Density

Arahan pengembangan aspek Density akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.12 di bawah ini

Tabel 5.24 Arahan Pengembangan Aspek Density

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Tingkat kepadatan pada blok 1 rata-rata	1. Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai	Arahan pengembangan pada kawasan blok 1 untuk memenuhi kesesuaian

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>hanya 54 unit/ha sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 20 – 75 unit bangunan/ha sehingga dari segi kepadatan bangunan blok satu sesuai.</p>	<p>pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak</p> <p>2. Pengembangan perumahan secara vertikal sebagai mana dapat dilakukan dengan mengoptimalkan ketinggian bangunan rumah tinggal seperti ketinggian 1-2 lantai untuk rumah kavling kecil, ketinggian 1-3 lantai untuk rumah kavling sedang sampai besar dengan ketinggian 4-5 lantai untuk</p>	<p>memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 2.0 maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatkan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan blok 1 hal ini bertujuan untuk memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok ini yang memiliki rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 1,18 sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 2.0, maka perlu melakukan peningkatan
2	<p>Dari segi Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 1 memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) rata-rata sebesar 85,24 % sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	70 % sehingga Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 1 satu sudah sesuai	rusunawa (RDTR Kota Malang)	Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 1 sebesar 0,82 sehingga rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB)
3	Dari segi Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 1 memiliki Koefisien Lantai Bangunan (KLB) rata-rata sebesar 1,18 sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> adalah 2.0 sehingga kawasan ini tidak sesuai		pada blok 1 adalah 2.0 dan memenuhi kriteria <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> . Dengan cara menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB 2 sampai 3 di kawasan blok 1

Sumber: Analisa, 2022

5.3.1.2 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

Arahan pengembangan aspek Diversity akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.12 di bawah ini

Tabel 5.25 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Penggunaan lahan <i>residential</i> pada kawasan blok 1 memiliki rata-rata 42,46 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 30% sehingga pada kawasan ini sesuai	Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak	Arahan pengembangan pada kawasan blok 1 untuk memenuhi kesesuaian tingkat penggunaan lahan non <i>residential</i> pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 70 % maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peningkatan presentase sebesar 12,46 % penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 1 dengan cara <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% <i>residential</i> dan
2	Penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 1 memiliki rata-rata 57,54		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 70 % dan kawasan ini tidak sesuai		70% non- <i>residential</i> . 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan <i>residential</i> dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal dan perdagangan atau jasa sehingga presentase penggunaan lahan non <i>residential</i> menjadi dominan

Sumber: Analisa, 2022

5.3.1.3 Arahan Pengembangan Aspek Design

Jika melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum pada kawasan blok 1 dari indikator Design dimana pada indikator ini terdapat 5 variabel yaitu keberadaan jalur pedestrian, dimensi jalur pedestrian, konektivitas jalur pedestrian, kondisi jalur pedestrian, ketersediaan jalur penyeberangan dan keberadaan jalur sepeda. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 5.14 dibawah ini

Tabel 5.26 Arahan Pengembangan Aspek *Design*

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	<p>pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian dengan presentase 14,83 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki presentase keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan sehingga pada blok ini tidak sesuai</p>	<p>1. Pengembangan jalur pedestrian meliputi pengembangan pada zona perdagangan dan jasa, zona perkantoran dan zona sarana pelayanan umum serta pengembangan jalur pedestrian berupa koridor meliputi sepanjang jalan arteri sekunder, jalan kolektor primer, jalan kolektor sekunder, dan jalan</p>	<p>Arahan pengembangan pada kawasan blok 1 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan pembuatan jalur pejalan kaki ke setiap jalan yang ada pada wilayah blok 1 seperti pada Jl. Gatot Subroto (Kiri), Jl. Ir H Juanda (Kanan dan Kiri), Jl. Untung Suropati Utara (Kiri), Jl. Untung Suropati Selatan, dengan memperhatikan aturan atau standar yang ada agar seperti dimensi jalur pejalan kaki yang disesuaikan dengan fungsi jalan
2	<p>pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian pada Jl. Gatot Subroto pada Kiri dengan lebar 1,50 dan status jalan arteri</p>	<p>lokal sekunder sesuai dengan persyaratan teknis jalan masing-masing</p> <p>2. Pengembangan jalur sepeda baik tipe jalur atau tipe</p>	

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>primer kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki lebar jalur pedestrian pada jalan arteri 1,8 meter dan pada jalan kolektor dan jalan lokal 1,2 meter sehingga pada blok 1 tidak sesuai</p>	<p><i>on street</i> yang meliputi jalan Majapahit, jalan jendral Basuki Rahmat, jalan Kahuripan, jalan Brawijaya, jalan tugu, jalan Kartanegara, jalan Trunojoyo, jalan Patimura, jalan Panglima Sudirman, jalan Semeru, jalan besar Ijen, jalan Ijen, jalan JA Suprpto dan jalan Brigjen Selamat Riyadi</p>	<p>pada blok 1 sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)</p> <p>- Dalam pembuatan jalur pedestrian tentunya juga perlu memperhatikan prinsip 3 K yang harus dipenuhi seperti (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan)</p> <p>Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan) sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)</p>
3	<p>pada wilayah blok ini konektivitas pedestrian memiliki rata-rata waktu tempuh 7 menit dari titik transit ke wilayah tersebut sedangkan kriteria</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>konektivitas jalur pedestrian pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit sehingga sudah sesuai</p>		
4	<p>kondisi jalur pedestrian pada wilayah blok ini tidak sesuai karena tidak memenuhi kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan)</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan)</p>		
5	<p>pada wilayah blok 1 terdapat jalur penyebrangan yang dimana jalur ini sangat dibutuhkan oleh pengguna jalur pedestrian karena pada wilayah ini terdapat ruas-ruas persimpangan jalan yang terbagi menjadi 4 persimpangan atau perempatan.</p>		<p>Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 1 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti untuk pengguna transportasi yang digunakan untuk

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
			<p>memberi tanda agar pejalan kaki bisa aman dan tidak takut dalam menyeberang jalan</p>
6	<p>pada wilayah blok 1 tidak terdapat jalur sepeda sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) terdapat kriteria ini</p>		<p>Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 1 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya dan juga terhubung dengan pusat-pusat kegiatan serta terhubung ke pada titik transit utama

Sumber: Analisa, 2022

Gambar 5.20 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 1

PENGEMBANGAN ASPEK DESIGN

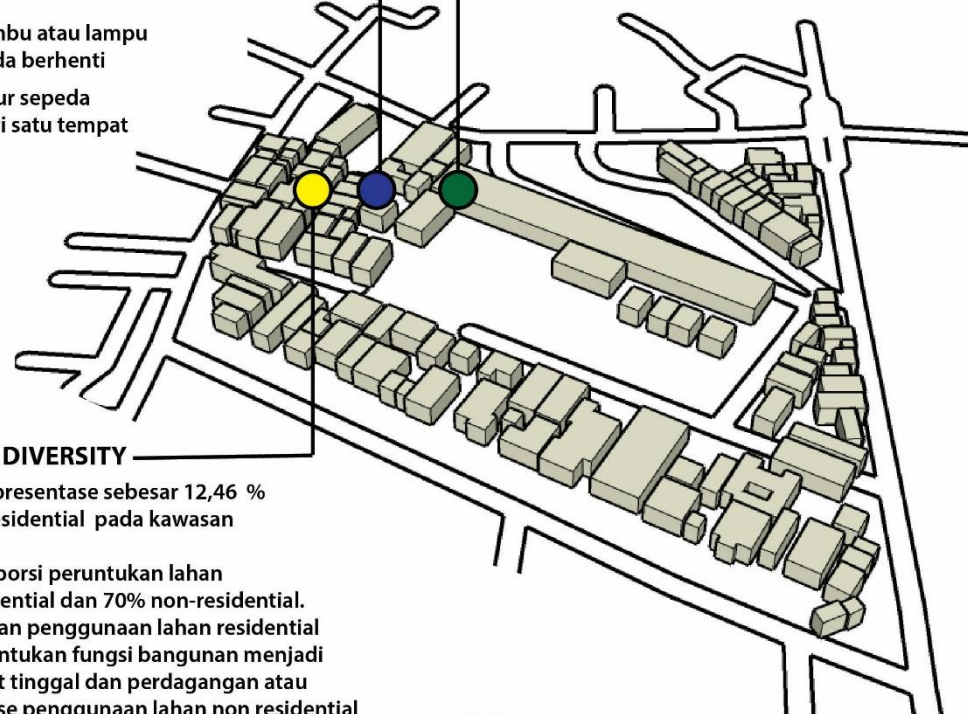
- Melakukan pembuatan jalur pedestrian dilakukan pada sepanjang J.Jl. Gatot Subroto pada bagian kiri, Jl. Ir H Juanda pada bagian kanan dan kiri, Jl. Untung Suropati Utara pada bagian kiri, Jl. Untung Suropati Selatan
- Melakukan peningkatan kondisi kenyamanan dan kemudahan jalur pedestrian dengan menambahkan bollard dan paving tactile dan peneduh atau menanam pohon sebagai peneduh pada jalur pedestrian
- menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti
- Melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya

PENGEMBANGAN ASPEK DENSITY

- Melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 1 sebesar 0,82 Dengan cara menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB minimal 2 di kawasan blok 1

PENGEMBANGAN ASPEK DIVERSITY

- Melakukan peningkatan presentase sebesar 12,46 % penggunaan lahan non residential pada kawasan blok 1 dengan cara
 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% residential dan 70% non-residential.
 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan residential dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal dan perdagangan atau jasa sehingga presentase penggunaan lahan non residential menjadi dominan



Gambar 5.21 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana



FOTO KONDISI EKSISTING JL GATOT SUBROTO



FOTO KONDISI EKSISTING JL ARIES MUNANDAR



FOTO KONDISI EKSISTING JL ZAINUL ARIFIN



FOTO RENCANA BLOK I (ASPEK DENSITY, DIVERSITY, DESIGN)



5.3.2 Arahan Pengembangan Blok 2

Arahan pengembangan pada blok 2 di rumuskan dengan melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan hasil analisa sasaran kedua serta kebijakan pengembangan yang ada pada kawasan blok satu ini, serta akan dibagi berdasarkan 3 indikator pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu Density, Diversity, Design agar lebih memudahkan dalam melakukan arahan pengembangan dan mudah untuk dipahami. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

5.3.2.1 Arahan Pengembangan Aspek Density

Arahan pengembangan aspek Density akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.15 di bawah ini

Tabel 5.27 Arahan Pengembangan Aspek Density

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Tingkat kepadatan pada blok 2 rata-rata hanya 49 unit/ha sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 20 – 75 unit bangunan/ha sehingga dari segi kepadatan bangunan blok	<ol style="list-style-type: none"> Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak Pengembangan perumahan secara 	<p>Arahan pengembangan pada kawasan blok 1 untuk memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 2.0 maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ol style="list-style-type: none"> Meningkatkan Koefisien Lantai

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	satu sudah sesuai.	vertikal sebagai mana dapat dilakukan	Bangunan (KLB) pada kawasan blok
2	<p>Dari segi Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 2 memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) rata-rata sebesar 87,12 % sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 70 % sehingga Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 2 satu sudah sesuai</p>	<p>dengan mengoptimalkan ketinggian bangunan rumah tinggal seperti ketinggian 1-2 lantai untuk rumah kavling kecil, ketinggian 1-3 lantai untuk rumah kavling sedang sampai besar dengan ketinggian 4-5 lantai untuk rusunawa (RDTR Kota Malang)</p>	<p>2 hal ini bertujuan untuk memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok ini yang memiliki rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 1,97 sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 2,0, maka perlu melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 2 sebesar 0,03</p>
3	<p>Dari segi Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 2 memiliki Koefisien Lantai Bangunan</p>		<p>sehingga rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 2 adalah 2,0 dan memenuhi</p>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	(KLB) rata-rata sebesar 1,97 sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 2.0 sehingga kawasan ini tidak sesuai		kriteria <i>Transit Oriented Development</i> (TOD). Dengan cara menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB 2 sampai 3 di kawasan blok 2

Sumber : Analisa, 2022

5.3.2.2 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

Arahan pengembangan aspek Diversity akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.12 di bawah ini

Tabel 5.28 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Penggunaan lahan <i>residential</i> pada kawasan blok 2 memiliki rata-rata 45,94 % sedangkan	Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh	Arahan pengembangan pada kawasan blok 2 untuk memenuhi kesesuaian tingkat penggunaan lahan non <i>residential</i> pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 30% sehingga pada kawasan ini sudah sesuai</p>	<p>aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak</p>	<p>(TOD) yaitu 70 % maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peningkatan presentase sebesar 15,94 % penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 2 dengan cara <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% <i>residential</i> dan 70% non-<i>residential</i>. 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan <i>residential</i> dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal dan perdagangan atau jasa sehingga
2	<p>penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 2 memiliki rata-rata 54,06 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 70 % dan kawasan ini tidak sesuai</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
			presentase penggunaan lahan non <i>residential</i> menjadi dominan

Sumber: Analisa, 2022

5.3.2.3 Arahan Pengembangan Aspek Design

Jika melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum pada kawasan blok 1 dari indikator Design dimana pada indikator ini terdapat 5 variabel yaitu keberadaan jalur pedestrian, dimensi jalur pedestrian, konektivitas jalur pedestrian, kondisi jalur pedestrian, ketersediaan jalur penyeberangan dan keberadaan jalur sepeda. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat tabel 5.17 dibawah ini

Tabel 5.29 Arahan Pengembangan Aspek Design

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian dengan presentase 29,17 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i>	3. Pengembangan jalur pedestrian meliputi pengembangan pada zona perdagangan dan jasa, zona perkantoran dan zona sarana pelayanan umum	Arahan pengembangan pada kawasan blok 2 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	(TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki presentase keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan sehingga pada blok ini tidak sesuai	serta pengembangan jalur pedestrian berupa koridor meliputi sepanjang jalan arteri sekunder, jalan kolektor primer, jalan kolektor sekunder, dan jalan lokal sekunder sesuai dengan persyaratan teknis jalan masing-masing	- Melakukan pembuatan jalur pejalan kaki ke setiap jalan yang ada pada wilayah blok 2 seperti pada Jl. Gatot Subroto (Kanan), Jl. Zainul Arifin (Kanan dan Kiri), Jl. Aries Munandar (Kanan), dengan memperhatikan aturan atau standar yang ada agar seperti dimensi jalur pejalan kaki yang disesuaikan dengan fungsi jalan pada blok 2 sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development (TOD)</i>
2	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian pada Jl. MGR Sugiyopranoto sebelah kanan dengan lebar 2 dan status jalan Kolektor Sekunder I , pada Jl. MGR Sugiyopranoto sebelah kiri dengan lebar 1,60 dengan status jalan Kolektor Sekunder I kriteria pada	4. Pengembangan jalur sepeda baik tipe jalur atau tipe <i>on street</i> yang meliputi jalan Majapahit, jalan jendral Basuki Rahmat, jalan Kahuripan, jalan Brawijaya, jalan tugu, jalan Kartanegara, jalan Trunojoyo, jalan Patimura, jalan	- Dalam pembuatan jalur pedestrian tentunya juga perlu memperhatikan prinsip 3 K yang harus dipenuhi seperti (Kemudahan, Keamanan,

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki lebar jalur pedestrian pada jalan arteri 1,8 meter dan pada jalan kolektor dan jalan lokal 1,2 meter sehingga pada blok 2 sudah sesuai</p>	<p>Panglima Sudirman, jalan Semeru, jalan besar Ijen, jalan Ijen, jalan JA Suprpto dan jalan Brigjen Selamat Riyadi</p>	<p>Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan) sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)</p> <p>- Untuk memangkas waktu tempuh dari wilayah blok 2 ke titik transit maka perlunya membuat jalur tembusan dari wilayah blok dua ke titik transit agar memenuhi kriteria konektivitas pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)</p>
3	<p>pada wilayah blok ini konektivitas pedestrian memiliki rata-rata waktu tempuh 12 menit dari titik transit ke wilayah tersebut sedangkan kriteria konektivitas</p>		<p>-</p>

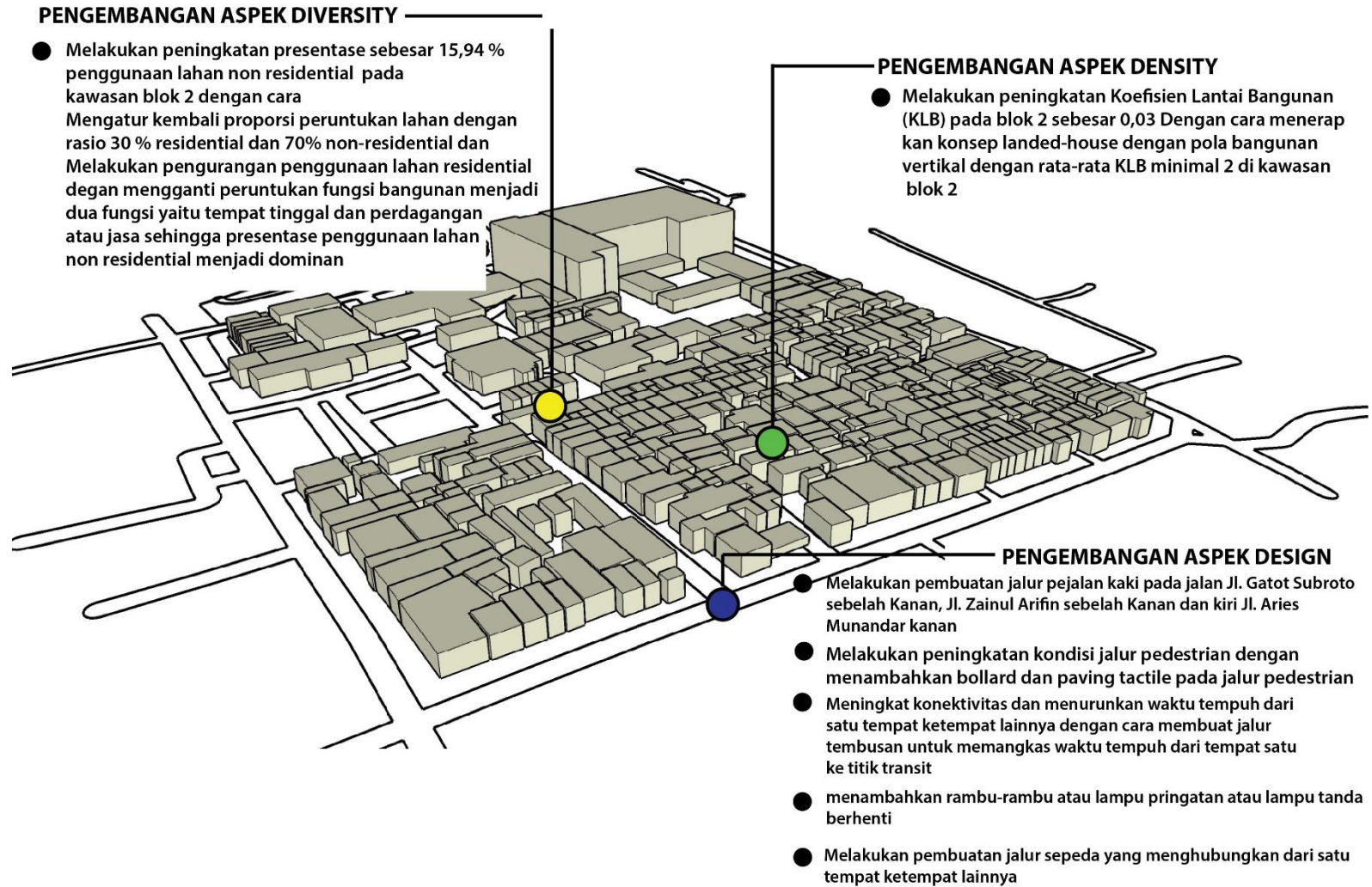
No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>jalur pedestrian pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit sehingga Tidak sesuai</p>		
4	<p>kondisi jalur pedestrian pada wilayah blok ini tidak sesuai karena tidak memenuhi kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan)</p>		
5	<p>pada wilayah blok 2 terdapat jalur penyebrangan yang dimana jalur ini sangat dibutuhkan oleh pengguna jalur pedestrian karena pada wilayah ini terdapat ruas-ruas persimpangan jalan yang terbagi menjadi 4 persimpangan atau perempatan.</p>		<p>Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 2 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti untuk pengguna transportasi yang digunakan untuk memberi tanda agar

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
			pejalan kaki bisa aman dan tidak takut dalam menyeberang jalan
6	pada wilayah blok 2 tidak terdapat jalur sepeda sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) terdapat kriteria ini		Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 2 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah <ul style="list-style-type: none"> - melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya dan juga terhubung dengan pusat-pusat kegiatan serta terhubung ke pada titik transit utama

Sumber: Analisa, 2022

Gambar 5.22 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 2



Gambar 5.23 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana



FOTO KONDISI EKSISTING JL. ZAINUL ARIFIN



FOTO KONDISI EKSISTING JL. ZAINUL ARIFIN



FOTO KONDISI EKSISTING JL. ZAINUL ARIFIN

FOTO RENCANA BLOK 2 (ASPEK DENSITY, DIVERSITY, DESIGN)



5.3.3 Arahan Pengembangan Blok 3

Arahan pengembangan pada blok 3 di rumuskan dengan melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan hasil analisa sasaran kedua serta kebijakan pengembangan yang ada pada kawasan blok satu ini, serta akan dibagi berdasarkan 3 indikator pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu Density, Diversity, Design agar lebih memudahkan dalam melakukan arahan pengembangan dan mudah untuk dipahami. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

5.3.3.1 Arahan Pengembangan Aspek Density

Arahan pengembangan aspek Density akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.18 di bawah ini

Tabel 5.30 Arahan Pengembangan Aspek Density

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Tingkat kepadatan pada blok 3 rata-rata hanya 48 unit/ha sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 20 – 75 unit bangunan/ha sehingga dari	1. Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak	Arahan pengembangan pada kawasan blok 3 untuk memenuhi kesesuaian memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 2.0 maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	segi kepadatan bangunan blok 3 sesuai.	2. Pengembangan perumahan secara vertikal sebagai mana dapat dilakukan dengan mengoptimalkan ketinggian bangunan rumah tinggal seperti ketinggian 1-2 lantai untuk rumah kavling kecil, ketinggian 1-3 lantai untuk rumah kavling sedang sampai besar dengan ketinggian 4-5 lantai untuk rusunawa (RDTR Kota Malang)	1. Meningkatkan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan blok 3 hal ini bertujuan untuk memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok ini yang memiliki rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 1,74 sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> yaitu 2.0, maka perlu melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 3 sebesar 0,36 sehingga rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 3 adalah 2.0 dan memenuhi kriteria <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> . Dengan cara
2	Dari segi Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 3 memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) rata-rata sebesar 88 % sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> adalah 70 % sehingga Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 3 sudah sesuai		
3	Dari segi Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 3 memiliki		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB) rata-rata sebesar 1,74 sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 2.0 sehingga kawasan ini tidak sesuai		menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB 2 sampai 3 di kawasan blok 3

Sumber : Analisa, 2022

5.3.3.2 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

Arahan pengembangan aspek Diversity akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.19 di bawah ini

Tabel 5.31 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Penggunaan lahan <i>residential</i> pada kawasan blok 3 memiliki rata-rata 66,94 %	Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat	Arahan pengembangan pada kawasan blok 3 untuk memenuhi kesesuaian tingkat penggunaan lahan non <i>residential</i> pada blok ini agar sesuai dengan

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 30% sehingga pada kawasan ini sesuai	kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak	kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 70 % maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah - Melakukan peningkatan presentase sebesar 36,94 % penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 3 dengan cara
2	Penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 3 memiliki rata-rata 33,06 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 70 % dan kawasan ini tidak sesuai		<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% <i>residential</i> dan 70% non-<i>residential</i>. 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan <i>residential</i> dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
			dan perdagangan atau jasa sehingga presentase penggunaan lahan non <i>residential</i> menjadi dominan

Sumber : Analisa, 2022

5.3.3.3 Arahan Pengembangan Aspek Design

Jika melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum pada kawasan blok 3 dari indikator Design dimana pada indikator ini terdapat 5 variabel yaitu keberadaan jalur pedestrian, dimensi jalur pedestrian, konektivitas jalur pedestrian, kondisi jalur pedestrian, ketersediaan jalur penyeberangan dan keberadaan jalur sepeda. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 5.20 dibawah ini

Tabel 5.32 Arahan Pengembangan Aspek Design

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian dengan presentase 61,80 % sedangkan	1. Pengembangan jalur pedestrian meliputi pengembangan pada zona perdagangan dan	Arahan pengembangan pada kawasan blok 3 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit</i>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki presentase keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan sehingga pada blok ini tidak sesuai</p>	<p>jasa, zona perkantoran dan zona sarana pelayanan umum serta pengembangan jalur pedestrian berupa koridor meliputi sepanjang jalan arteri sekunder, jalan kolektor primer, jalan kolektor sekunder, dan jalan</p>	<p><i>Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan pembuatan jalur pejalan kaki ke setiap jalan yang ada pada wilayah blok 3 seperti pada Jl. Aries Munandar pada bagian Kiri, dengan memperhatikan aturan atau standar yang ada agar seperti dimensi jalur pejalan kaki yang disesuaikan dengan fungsi jalan pada blok 3 sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)
2	<p>pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian pada Jl. MGR Sugiyopranoto sebelah Kanan dengan lebar 1,50 meter dan status jalan Kolektor Sekunder I, pada Jl. Majapahit sebelah kanan dengan lebar 1, dan status jalan</p>	<p>lokal sekunder sesuai dengan persyaratan teknis jalan masing-masing</p> <p>2. Pengembangan jalur sepeda baik tipe jalur atau tipe <i>on street</i> yang meliputi jalan Majapahit, jalan jendral Basuki Rahmat, jalan Kahuripan, jalan Brawijaya, jalan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peningkata dimensi jalur pedestrian pada Jl. Majapahit (Kanan), Jl. Tugu, Jl. Gajahmada (Kanan),

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>Lokal Sekunder , pada Jl. Tugu dengan lebar 1 dan status jalan Arteri Sekunder II, pada Jl. Gajahmada (Kanan) dengan lebar 1 dan status jalan Lokal Sekunder, Jl. Trunojoyo (Kanan) dengan lebar 1,50 meter, dan status jalan Arteri Sekunder II, pada Jl. Gatot Subroto (Kanan) dengan lebar 1,50 dan status jalan Arteri sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki</p>	<p>tugu, jalan Kartanegara, jalan Trunojoyo, jalan Patimura, jalan Panglima Sudirman, jalan Semeru, jalan besar Ijen, jalan Ijen, jalan JA Suprpto dan jalan Brigjen Selamat Riyadi</p>	<p>Jl. Trunojoyo (Kanan), Jl. Gatot Subroto (Kanan) - Dalam pembuatan jalur pedestrian tentunya juga perlu memperhatikan prinsip 3 K yang harus dipenuhi seperti (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan) sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)</p>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>lebar jalur pedestrian pada jalan arteri 1,8 meter dan pada jalan kolektor dan jalan lokal 1,2 meter sehingga pada blok 3 ada sudah sesuai seperti pada Jl. MGR Sugiyopranoto sebelah Kanan dengan lebar 1,50 meter dan tidak sesuai</p>		
3	<p>pada wilayah blok ini konektivitas pedestrian memiliki rata-rata waktu tempuh 6 menit dari titik transit ke wilayah tersebut sedangkan kriteria konektivitas</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>jalur pedestrian pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit sehingga sudah sesuai</p>		
4	<p>kondisi jalur pedestrian pada wilayah blok ini tidak sesuai karena tidak memenuhi kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan)</p>		
5	<p>pada wilayah blok 3 terdapat jalur penyebrangan yang dimana jalur ini sangat dibutuhkan oleh pengguna jalur pedestrian karena pada wilayah ini terdapat ruas-ruas persimpangan jalan yang terbagi menjadi 4 persimpangan atau perempatan.</p>		<p>Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 3 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti untuk pengguna transportasi yang digunakan untuk memberi tanda agar

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
			pejalan kaki bisa aman dan tidak takut dalam menyeberang jalan
6	pada wilayah blok 3 tidak terdapat jalur sepeda sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) terdapat kriteria ini		<p>Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 3 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya dan juga terhubung dengan pusat-pusat kegiatan serta terhubung ke pada titik transit utama

Sumber : Analisa, 2022

Gambar 5.24 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 3

PENGEMBANGAN ASPEK DIVERSITY

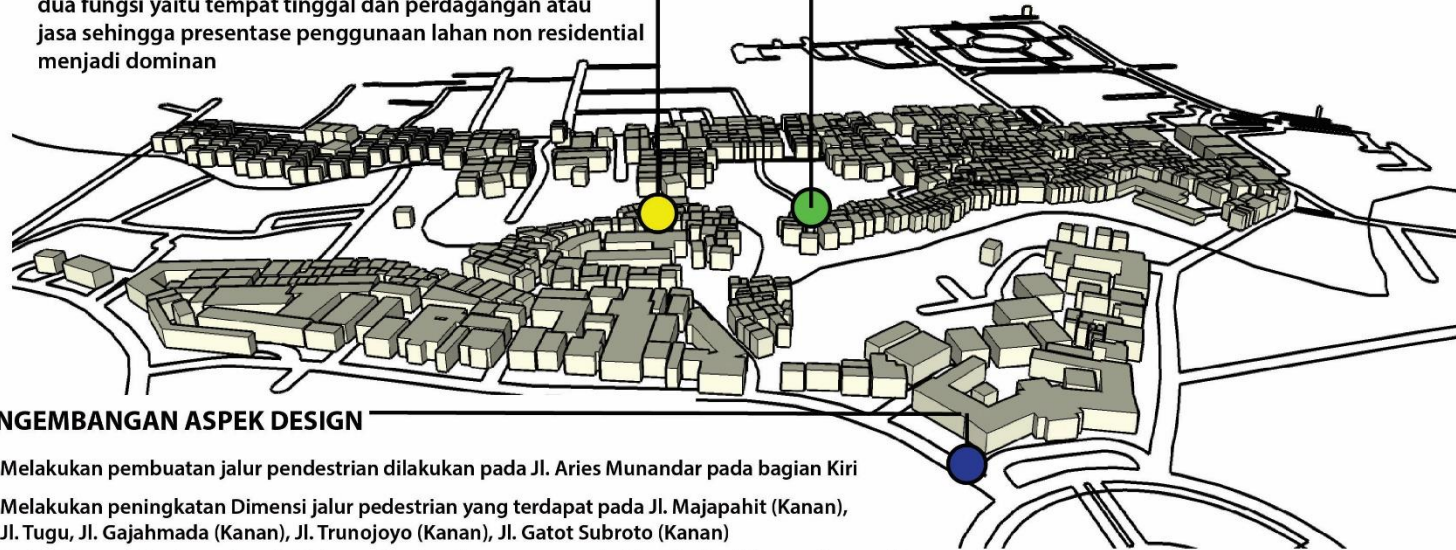
- Melakukan peningkatan presentase sebesar 36,94 % penggunaan lahan non residential pada kawasan blok 3 dengan cara
 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% residential dan 70% non-residential.
 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan residential dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal dan perdagangan atau jasa sehingga presentase penggunaan lahan non residential menjadi dominan

PENGEMBANGAN ASPEK DENSITY

- Melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 3 sebesar 0,36 Dengan cara menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB minimal 2 di kawasan blok 3

PENGEMBANGAN ASPEK DESIGN

- Melakukan pembuatan jalur pedestrian dilakukan pada Jl. Aries Munandar pada bagian Kiri
- Melakukan peningkatan Dimensi jalur pedestrian yang terdapat pada Jl. Majapahit (Kanan), Jl. Tugu, Jl. Gajahmada (Kanan), Jl. Trunojoyo (Kanan), Jl. Gatot Subroto (Kanan)
- Melakukan peningkatan kondisi jalur pedestrian dengan menambahkan bollard dan paving tactile
- menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti
- Melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya



Gambar 5.25 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana



FOTO KONDISI EKSISTING JL ARIES MUNANDAR



FOTO KONDISI EKSISTING JL ARIES MUNANDAR



FOTO KONDISI EKSISTING JL ARIES MUNANDAR



FOTO RENCANA BLOK 3 (ASPEK DENSITY, DIVERSITY, DESIGN)

5.3.4 Arahan Pengembangan Blok 4

Arahan pengembangan pada blok 4 di rumuskan dengan dengan melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan hasil analisa sasaran kedua serta kebijakan pengembangan yang ada pada kawasan blok satu ini, serta akan dibagai berdasarkan 3 indikator pada konsep *Transit Oriented Development (TOD)* yaitu Density, Diversity, Design agar lebih memudahkan dalam melakukan arahan pengembangan dan mudah untuk dipahami. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

5.3.4.1 Arahan Pengembangan Aspek Density

Arahan pengembangan aspek Density akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.21 di bawah ini

Tabel 5.33 Arahan Pengembangan Aspek Density

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Tingkat kepadatan pada blok 4 rata-rata hanya 18 unit/ha sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> adalah 20 – 75 unit bangunan/ha sehingga dari	1. Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak	Pada kawasan blok 4 yang merupakan kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pengembangan kawasan sebagai kawasan pertahanan dan keamanan, sehingga pada kawasan blok 4 ini tidak bisa di lakukan arahan pengembangan kaerena masuk pada

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	segi kepadatan bangunan blok 4 tidak sesuai.	2. Pengembangan perumahan secara vertikal sebagai	kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pertahanan dan keamanan.
2	Dari segi Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 4 memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) rata-rata sebesar 71 % sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 70 % sehingga Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 4 sudah sesuai	mana dapat dilakukan dengan mengoptimalkan ketinggian bangunan rumah tinggal seperti ketinggian 1-2 lantai untuk rumah kavling kecil, ketinggian 1-3 lantai untuk rumah kavling sedang sampai besar dengan ketinggian 4-5 lantai untuk rusunawa (RDTR Kota Malang)	
3	Dari segi Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 4 memiliki		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	Koefisien Lantai Bangunan (KLB) rata-rata sebesar 0,80 sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 2.0 sehingga kawasan ini tidak sesuai		

Sumber : Analisa, 2022

5.3.4.2 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

Arahan pengembangan aspek Diversity akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.19 di bawah ini

Tabel 5.34 Arahan pengembangan aspek Diversity

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Penggunaan lahan <i>residential</i> pada kawasan blok 4 memiliki rata-rata 31,57 %	Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat	Pada kawasan blok 4 yang merupakan kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pengembangan kawasan

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 30% sehingga pada kawasan ini sesuai</p>	<p>kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak</p>	<p>sebagai kawasan pertahanan dan keamanan, sehingga pada kawasan blok 4 ini tidak bisa di lakukan arahan pengembangan kaerena masuk pada kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pertahanan dan keamanan.</p>
2	<p>Penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 4 memiliki rata-rata 68,43 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 70 % dan kawasan ini tidak sesuai</p>		

Sumber : Analisa, 2022

5.3.4.3 Arahan Pengembangan Aspek Design

Jika melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum pada kawasan blok 4 dari indikator Design dimana pada indikator ini terdapat 5 variabel yaitu keberadaan jalur pedestrian, dimensi jalur pedestrian, konektivitas jalur pedestrian, kondisi jalur pedestrian, ketersediaan jalur penyeberangan dan keberadaan jalur sepeda. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 5.23 dibawah ini

Tabel 5.35 Arahan Pengembangan Aspek Design

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian dengan presentase 20,72 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki presentase keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan sehingga pada	1. Pengembangan jalur pedestrian meliputi pengembangan pada zona perdagangan dan jasa, zona perkantoran dan zona sarana pelayanan umum serta pengembangan jalur pedestrian berupa koridor meliputi sepanjang jalan arteri sekunder, jalan kolektor primer,	Pada kawasan blok 4 yang merupakan kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pengembangan kawasan sebagai kawasan pertahanan dan keamanan, sehingga pada kawasan blok 4 ini tidak bisa di lakukan arahan pengembangan kaerena masuk pada kawasan peruntukan khusus dengan fungsi

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	blok ini tidak sesuai	jalan kolektor sekunder, dan jalan	pertahanan dan keamanan.
2	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian pada Jl. Urip Sumoharjo sebelah Kanan dengan lebar 2 meter dan status jalan Arteri Sekunder II, sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki lebar jalur pedestrian pada jalan arteri 1,8 meter dan pada jalan kolektor dan jalan lokal 1,2 meter sehingga pada blok 4 ada sudah	lokal sekunder sesuai dengan persyaratan teknis jalan masing-masing 2. Pengembangan jalur sepeda baik tipe jalur atau tipe <i>on street</i> yang meliputi jalan Majapahit, jalan jendral Basuki Rahmat, jalan Kahuripan, jalan Brawijaya, jalan tugu, jalan Kartanegara, jalan Trunojoyo, jalan Patimura, jalan Panglima Sudirman, jalan Semeru, jalan besar Ijen, jalan Ijen, jalan JA Suprpto dan jalan Brigjen Selamat Riyadi	

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	sesuai seperti pada Jl. MGR Sugiyopranoto sebelah Kanan dengan lebar 1,50 meter dan sesuai		
3	pada wilayah blok ini konektivitas pedestrian memiliki rata-rata waktu tempuh 6 menit dari titik transit ke wilayah tersebut sedangkan kriteria konektivitas jalur pedestrian pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	transit sehingga sudah sesuai		
4	<p>kondisi jalur pedestrian pada wilayah blok ini sudah sesuai karena sudah memenuhi kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan)</p> <p>Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	peneduh (Kenyamanan)		
5	pada wilayah blok 4 terdapat jalur penyebrangan yang dimana jalur ini sangat dibutuhkan oleh pengguna jalur pedestrian karena pada wilayah ini terdapat ruas-ruas persimpangan jalan yang terbagi menjadi 4 persimpangan atau perempatan.		Pada kawasan blok 4 yang merupakan kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pengembangan kawasan sebagai kawasan pertahanan dan keamanan, sehingga pada kawasan blok 4 ini tidak bisa di lakukan arahan pengembangan kaerena masuk pada kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pertahanan dan keamanan.
6	pada wilayah blok 4 tidak terdapat jalur sepeda sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i>		Pada kawasan blok 4 yang merupakan kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pengembangan kawasan sebagai kawasan pertahanan dan keamanan, sehingga

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	(TOD) terdapat kriteria ini		pada kawasan blok 4 ini tidak bisa di lakukan arahan pengembangan kaerena masuk pada kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pertahanan dan keamanan.

Sumber : Analisa, 2022

5.3.5 Arahan Pengembangan Blok 5

Arahan pengembangan pada blok 5 di rumuskan dengan melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan hasil analisa sasaran kedua serta kebijakan pengembangan yang ada pada kawasan blok satu ini, serta akan dibagi berdasarkan 3 indikator pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu Density, Diversity, Design agar lebih memudahkan dalam melakukan arahan pengembangan dan mudah untuk dipahami. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

5.3.5.1 Arahan Pengembangan Aspek Density

Arahan pengembangan aspek Density akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.24 di bawah ini

Tabel 5.36 Arahan Pengembangan Aspek Density

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Tingkat kepadatan pada blok 5 rata-rata hanya 18 unit/ha sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 20 – 75 unit bangunan/ha sehingga dari	<ol style="list-style-type: none"> Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak Pengembangan perumahan secara vertikal sebagai mana 	Arahan pengembangan pada kawasan blok 5 untuk memenuhi kesesuaian tingkat kepadatan bangunan pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 20 – 75 unit/ha, dan memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit</i>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	segi kepadatan bangunan blok 5 tidak sesuai.	dapat dilakukan dengan mengoptimalkan	<i>Oriented Development</i> (TOD) yaitu 2.0 maka pengembangan yang dapat dilakukan adalah
2	Dari segi Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 5 memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) rata-rata sebesar 81 % sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 70 % sehingga Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 5 sudah sesuai	ketinggian bangunan rumah tinggal seperti ketinggian 1-2 lantai untuk rumah kavling kecil, ketinggian 1-3 lantai untuk rumah kavling sedang sampai besar dengan ketinggian 4-5 lantai untuk rusunawa (RDTR Kota Malang)	1. Perlunya menambah 2 bangunan untuk memenuhi kriteria kepadatan kawasan, penambahan ini dilakukan dengan cara merubah fungsi kawasan pada blok 4 menjadi peruntukan untuk kawasan permukiman / perumahan atau dengan cara memanfaatkan tanah yang kosong atau terbengkalai di antara tanah terbangun sehingga mampu memenuhi kriteria yang ada dan meningkatkan kepadatan kawasan blok 4. Strategi ini tidak menekankan penguasaan tanah oleh
3	Dari segi Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 5 memiliki		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>Koefisien Lantai Bangunan (KLB) rata-rata sebesar 0,81 sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 2.0 sehingga kawasan ini tidak sesuai</p>		<p>satu entitas, namun berkolaborasi dengan pemilik tanah yang ada, yang dapat ditetapkan dalam bentuk ketentuan pemanfaatan ruang dalam rencana tata ruang</p> <p>2. Meningkatkan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan blok 5 hal ini bertujuan untuk memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok ini yang memiliki rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 0,81 sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 2.0, maka perlu melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 5</p>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
			sebesar 1,19 sehingga rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 5 adalah 2.0 dan memenuhi kriteria <i>Transit Oriented Development</i> (TOD). Dengan cara menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB 2 sampai 3 di kawasan blok 5.

Sumber : Analisa, 2022

5.3.5.2 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

Arahan pengembangan aspek Diversity akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.25 di bawah ini

Tabel 5.37 Arahan pengembangan aspek Diversity

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Penggunaan lahan <i>residential</i> pada kawasan blok 5 memiliki rata-	Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat	Arahan pengembangan pada kawasan blok 5 untuk memenuhi kesesuaian tingkat penggunaan lahan <i>residential</i> pada blok ini

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	rata 26,49 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 30% sehingga pada kawasan ini sesuai	<i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak	agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 30 % maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah - Melakukan peningkatan presentase sebesar 3,51 % penggunaan lahan <i>residential</i> pada kawasan blok 5 dengan cara
2	Penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 5 memiliki rata-rata 73,51 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 70 %		1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% <i>residential</i> dan 70% non- <i>residential</i> . 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan non <i>residential</i> dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi satu

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	dan kawasan ini tidak sesuai		fungsi yaitu tempat tinggal atau rumah sehingga presentase penggunaan lahan <i>residential</i> menjadi dominan

Sumber : Analisa, 2022

5.3.5.3 Arahan Pengembangan Aspek Design

Jika melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan analisa, pada kawasan blok 4 dari indikator Design dimana pada indikator ini terdapat 5 variabel yaitu keberadaan jalur pedestrian, dimensi jalur pedestrian, konektivitas jalur pedestrian, kondisi jalur pedestrian, ketersediaan jalur penyeberangan dan keberadaan jalur sepeda. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 5.26 dibawah ini.

Tabel 5.38 Arahan Pengembangan Aspek Design

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian dengan presentase 64,33 % sedangkan	1. Pengembangan jalur pedestrian meliputi pengembangan pada zona perdagangan dan	Arahan pengembangan pada kawasan blok 5 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit</i>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki presentase keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan sehingga pada blok ini tidak sesuai</p>	<p>jasa, zona perkantoran dan zona sarana pelayanan umum serta pengembangan jalur pedestrian berupa koridor meliputi sepanjang jalan arteri sekunder, jalan kolektor primer, jalan kolektor sekunder, dan jalan</p>	<p><i>Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan pembuatan jalur pejalan kaki ke setiap jalan yang ada pada wilayah blok 5 seperti pada Jl. Brawijaya , Jl. Tumapel, dengan memperhatikan aturan atau standar yang ada agar seperti dimensi jalur pejalan kaki yang disesuaikan dengan fungsi jalan pada blok 5 sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)
2	<p>pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian pada Jl. Majapahit pada bagian Kiri dengan lebar 1 meter dan status jalan Lokal Sekunder, Jl. Tugu dengan lebar 1 dan status jalan Arteri Sekunder II , Jl. Kahuripan</p>	<p>lokal sekunder sesuai dengan persyaratan teknis jalan masing-masing</p> <p>2. Pengembangan jalur sepeda baik tipe jalur atau tipe <i>on street</i> yang meliputi jalan Majapahit, jalan jendral Basuki Rahmat, jalan Kahuripan, jalan Brawijaya, jalan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peningkata dimensi jalur pedestrian pada Jl. Majapahit pada bagian kiri, Jl. Tugu, - Dalam pembuatan jalur pedestrian

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>pada bagian Kanan dengan lebar 1,80 meter dan status jalan Arteri Sekunder II, , Jl. Kahuripan pada bagian Kanan dengan lebar 2,30 meter dan status jalan Arteri Sekunder II, Jl. Brawijaya dengan lebar 1,80 dengan status jalan Lokal Sekunder, sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki lebar jalur pedestrian pada jalan arteri 1,8 meter dan pada</p>	<p>tugu, jalan Kartanegara, jalan Trunojoyo, jalan Patimura, jalan Panglima Sudirman, jalan Semeru, jalan besar Ijen, jalan Ijen, jalan JA Suprpto dan jalan Brigjen Selamet Riyadi</p>	<p>tentunya juga perlu memperhatikan prinsip 3 K yang harus dipenuhi seperti (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan) sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)</p>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>jalan kolektor dan jalan lokal 1,2 meter sehingga pada blok 3 ada sudah sesuai dan tidak sesuai</p>		
3	<p>pada wilayah blok ini konektivitas pedestrian memiliki rata-rata waktu tempuh 7 menit dari titik transit ke wilayah tersebut sedangkan kriteria konektivitas jalur pedestrian pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	transit sehingga sudah sesuai		
4	<p>kondisi jalur pedestrian pada wilayah blok ini sudah sesuai karena sudah memenuhi kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	peneduh (Kenyamanan)		
5	pada wilayah blok 5 terdapat jalur penyebrangan yang dimana jalur ini sangat dibutuhkan oleh pengguna jalur pedestrian karena pada wilayah ini terdapat ruas-ruas persimpangan jalan yang terbagi menjadi 4 persimpangan atau perempatan.		Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 5 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah <ul style="list-style-type: none"> - menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti untuk pengguna transportasi yang digunakan untuk memberi tanda agar pejalan kaki bisa aman dan tidak takut dalam menyeberang jalan
6	pada wilayah blok 5 tidak terdapat jalur sepeda		Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 5 untuk memenuhi kesesuaian

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) terdapat kriteria ini</p>		<p>aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya dan juga terhubung dengan pusat-pusat kegiatan serta terhubung ke pada titik transit utama

Sumber : Analisa, 2022

Gambar 5.26 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 5

PENGEMBANGAN ASPEK DESIGN

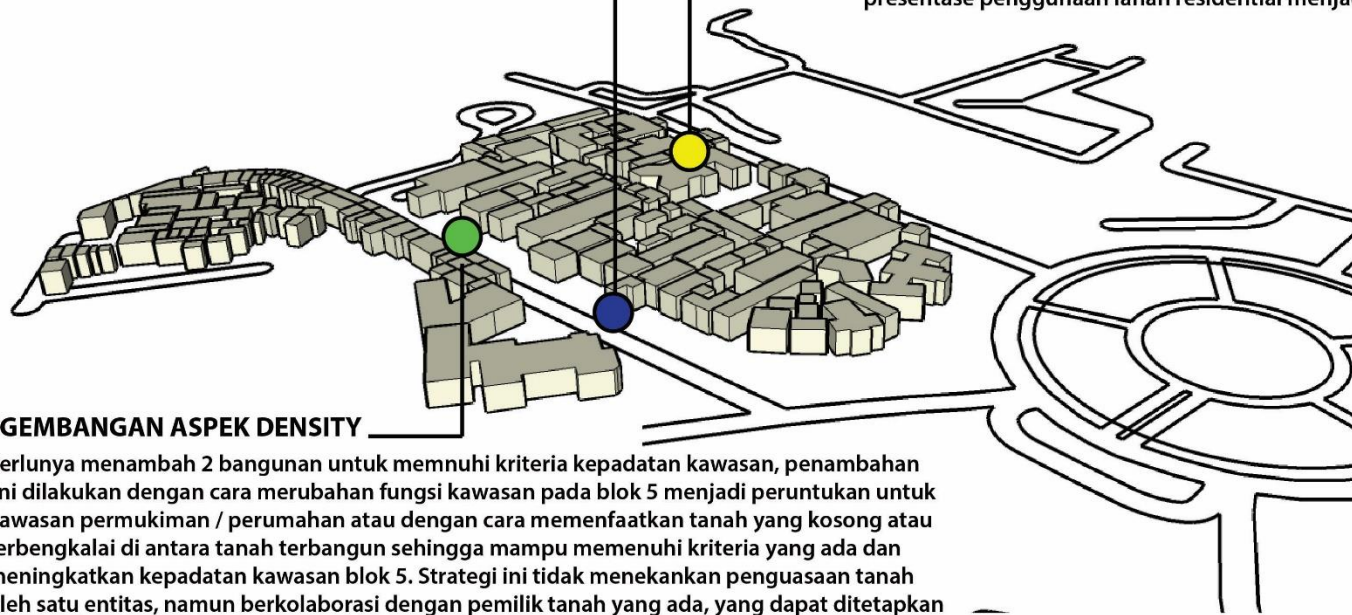
- Melakukan pembuatan jalur pendestrian dilakukan pada sepanjang Jl. Brawijaya , Jl. Tumapel
- Melakukan peningkatan Dimensi jalur pedestrian yang terdapat Jl. Majapahit pada bagian kiri, Jl. Tugu
- menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti
- Melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya

PENGEMBANGAN ASPEK DIVERSITY

- Melakukan peningkatan presentase sebesar 3,51 % penggunaan lahan residential pada kawasan blok 5 dengan cara
 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% residential dan 70% non-residential.
 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan non residential degan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi satu fungsi yaitu tempat tinggal atau rumah sehingga presentase penggunaan lahan residential menjadi dominan

PENGEMBANGAN ASPEK DENSITY

- Perlunya menambah 2 bangunan untuk memenuhi kriteria kepadatan kawasan, penambahan ini dilakukan dengan cara merubah fungsi kawasan pada blok 5 menjadi peruntukan untuk kawasan permukiman / perumahan atau dengan cara memanfaatkan tanah yang kosong atau terbengkalai di antara tanah terbangun sehingga mampu memenuhi kriteria yang ada dan meningkatkan kepadatan kawasan blok 5. Strategi ini tidak menekankan penguasaan tanah oleh satu entitas, namun berkolaborasi dengan pemilik tanah yang ada, yang dapat ditetapkan dalam bentuk ketentuan pemanfaatan ruang dalam rencana tata ruang
- Melakukan peningkatan peningkatan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 0,7 % dan melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 5 sebesar 3,6 Dengan cara menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB minimal 2 di kawasan blok 5



Gambar 5.27 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana



FOTO KONDISI EKSTING JL TUMAPEL



FOTO KONDISI EKSTING JL TUMAPEL



FOTO KONDISI EKSTING JL TUMAPEL

FOTO RENCANA BLOK 4 (ASPEK DENSITY, DIVERSITY, DESIGN



5.3.6 Arahan Pengembangan Blok 6

Arahan pengembangan pada blok 6 di rumuskan dengan melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan hasil analisa sasaran kedua serta kebijakan pengembangan yang ada pada kawasan blok satu ini, serta akan dibagi berdasarkan 3 indikator pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu Density, Diversity, Design agar lebih memudahkan dalam melakukan arahan pengembangan dan mudah untuk dipahami. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

5.3.6.1 Arahan Pengembangan Aspek Density

Arahan pengembangan aspek Density akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.27 di bawah ini

Tabel 5.39 Arahan Pengembangan Aspek Density

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Tingkat kepadatan pada blok 6 rata-rata hanya 22 unit/ha sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 20 – 75 unit bangunan/ha sehingga dari segi kepadatan	1. Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan	Arahan pengembangan pada kawasan blok 6 untuk memenuhi kesesuaian memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 2.0 maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	bangunan blok 6 sesuai.	menuju kota kompak	1. Meningkatkan Koefisien Lantai
2	Dari segi Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 6 memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) rata-rata sebesar 95 % sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 70 % sehingga Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 6 sudah sesuai	2. Pengembangan perumahan secara vertikal sebagai mana dapat dilakukan dengan mengoptimalkan ketinggian bangunan rumah tinggal seperti ketinggian 1-2 lantai untuk rumah kavling kecil, ketinggian 1-3 lantai untuk rumah kavling sedang sampai besar dengan ketinggian 4-5 lantai untuk rusunawa (RDTR Kota Malang)	Bangunan (KLB) pada kawasan blok 6 hal ini bertujuan untuk memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok ini yang memiliki rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 1,44 sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 2.0, maka perlu melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 6 sebesar 0,66 sehingga rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 6 adalah 2.0 dan memenuhi kriteria <i>Transit Oriented Development</i> (TOD). Dengan cara
3	Dari segi Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 6 memiliki Koefisien Lantai Bangunan (KLB) rata-rata sebesar 1,44 sedangkan kriteria pada		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 2.0 sehingga kawasan ini tidak sesuai		menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB 2 sampai 3 di kawasan blok 6

Sumber : Analisa, 2022

5.3.6.2 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

Arahan pengembangan aspek Diversity akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.28 di bawah ini

Tabel 5.40 Arahan pengembangan aspek Diversity

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Penggunaan lahan <i>residential</i> pada kawasan blok 6 memiliki rata-rata 10,17 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan	Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak	Arahan pengembangan pada kawasan blok 6 untuk memenuhi kesesuaian tingkat penggunaan lahan <i>residential</i> pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 30 % maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peningkatan presentase

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	adalah 30% sehingga pada kawasan ini sesuai		sebesar 20,83 % penggunaan lahan <i>residential</i> pada kawasan blok 6 dengan cara
2	Penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 6 memiliki rata-rata 89,83 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 70 % dan kawasan ini tidak sesuai		<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% <i>residential</i> dan 70% non-<i>residential</i>. 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan non <i>residential</i> dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi satu fungsi yaitu tempat tinggal atau rumah sehingga presentase penggunaan lahan <i>residential</i>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
			menjadi dominan

Sumber : Analisa, 2022

5.3.6.3 Arahan Pengembangan Aspek Design

Jika melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan analisa pada kawasan blok 6 dari indikator Design dimana pada indikator ini terdapat 5 variabel yaitu keberadaan jalur pedestrian, dimensi jalur pedestrian, konektivitas jalur pedestrian, kondisi jalur pedestrian, ketersediaan jalur penyeberangan dan keberadaan jalur sepeda. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 5.29 dibawah ini

Tabel 5.41 Arahan Pengembangan Aspek Design

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian dengan presentase 47,17 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki presentase	1. Pengembangan jalur pedestrian meliputi pengembangan pada zona perdagangan dan jasa, zona perkantoran dan zona sarana pelayanan umum serta pengembangan jalur pedestrian	Arahan pengembangan pada kawasan blok 6 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah - Melakukan pembuatan jalur

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan sehingga pada blok ini tidak sesuai	berupa koridor meliputi sepanjang jalan arteri sekunder, jalan kolektor primer, jalan	pejalan kaki ke setiap jalan yang ada pada wilayah blok 6 seperti pada Jl Belakang SRU, Jl. Patimura pada bagian kanan,
2	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian pada Jl. Kahuripan pada bagian kiri dengan lebar 1,80 dan status jalan Arteri Sekunder II, Jl. Kahuripan pada bagian kiri dengan lebar 2,30 dan status jalan Arteri Sekunder II, Jl. Tugu dengan lebar 2,30 dan status jalan Arteri Sekunder II, Jl. Suropati pada bagian kiri dengan lebar 2,50 dan status jalan Arteri Sekunder II, sedangkan	kolektor sekunder, dan jalan lokal sekunder sesuai dengan persyaratan teknis jalan masing-masing 2. Pengembangan jalur sepeda baik tipe jalur atau tipe <i>on street</i> yang meliputi jalan Majapahit, jalan jendral Basuki Rahmat, jalan Kahuripan, jalan Brawijaya, jalan tugu, jalan Kartanegara, jalan Trunojoyo, jalan Patimura, jalan Panglima Sudirman, jalan	dengan memperhatikan aturan atau standar yang ada agar seperti dimensi jalur pejalan kaki yang disesuaikan dengan fungsi jalan pada blok 6 sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> - Dalam pembuatan jalur pedestrian tentunya juga perlu memperhatikan prinsip 3 K yang harus dipenuhi seperti (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan),

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki lebar jalur pedestrian pada jalan arteri 1,8 meter dan pada jalan kolektor dan jalan lokal 1,2 meter sehingga pada blok 3 ada sudah sesuai dan tidak sesuai</p>	<p>Semeru, jalan besar Ijen, jalan Ijen, jalan JA Suprpto dan jalan Brigjen Selamat Riyadi</p>	<p>Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan) sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)</p>
3	<p>pada wilayah blok ini konektivitas pedestrian memiliki rata-rata waktu tempuh 8 menit dari titik transit ke wilayah tersebut sedangkan kriteria konektivitas jalur pedestrian pada konsep <i>Transit</i></p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p><i>Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit sehingga sudah sesuai</p>		
4	<p>kondisi jalur pedestrian pada wilayah blok ini tidak sesuai karena tidak memenuhi kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU)</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan)</p>		
5	<p>pada wilayah blok 6 terdapat jalur penyebrangan yang dimana jalur ini sangat dibutuhkan oleh pengguna jalur pedestrian karena pada wilayah ini terdapat ruas-ruas persimpangan jalan yang terbagi menjadi 4 persimpangan atau perempatan.</p>		<p>Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 6 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti untuk pengguna transportasi yang digunakan untuk memberi tanda agar pejalan kaki bisa aman dan tidak takut dalam menyeberang jalan

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
6	<p>pada wilayah blok 6 tidak terdapat jalur sepeda sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) terdapat kriteria ini</p>		<p>Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 6 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya dan juga terhubung dengan pusat-pusat kegiatan serta terhubung ke pada titik transit utama

Sumber : Analisa, 2022

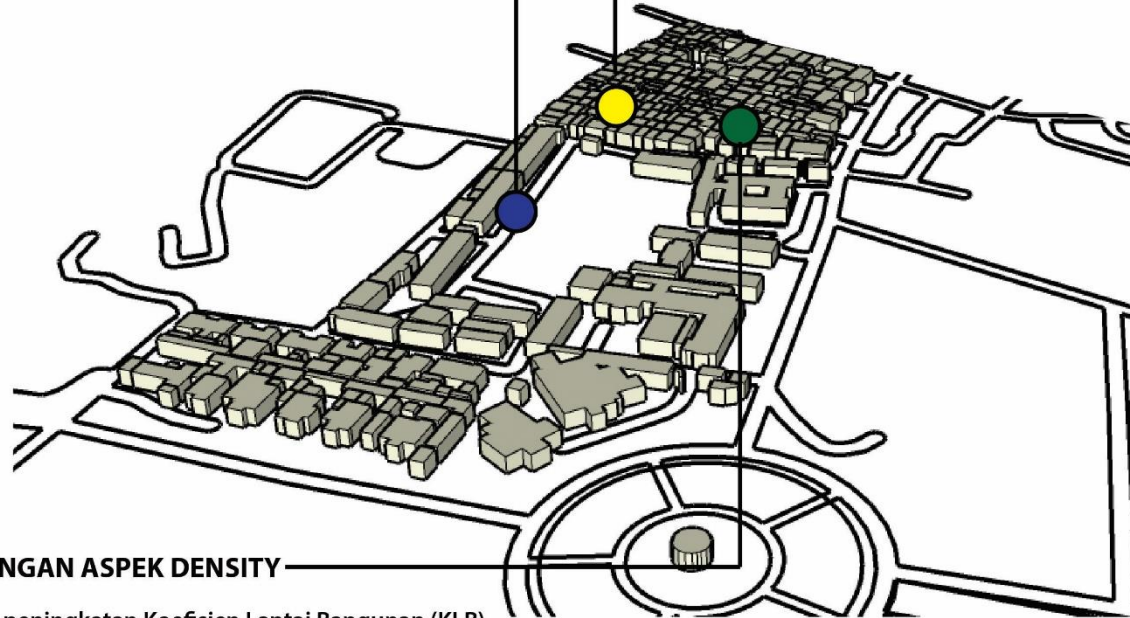
Gambar 5.28 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 6

PENGEMBANGAN ASPEK DESIGN

- Melakukan pembuatan jalur pendestrian dilakukan pada sepanjang Jl Belakang SRU, Jl. Patimura pada bagian kanan
- Melakukan peningkatan kondisi jalur pedestrian dengan menambahkan bollard dan paving tactile pada jalur pedestrian
- Menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti
- Melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya

PENGEMBANGAN ASPEK DIVERSITY

- Melakukan peningkatan presentase sebesar 20,83 % penggunaan lahan residential pada kawasan blok 6 dengan cara
 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% residential dan 70% non-residential.
 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan non residential dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi satu fungsi yaitu tempat tinggal atau rumah sehingga presentase penggunaan lahan residential menjadi dominan

**PENGEMBANGAN ASPEK DENSITY**

- Melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 6 sebesar 0,66 Dengan cara menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB minimal 2 di kawasan blok 6

Gambar 5.29 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana



FOTO KONDISI EKSISTING JL SUROPATI



FOTO KONDISI EKSISTING JL SUROPATI



FOTO KONDISI EKSISTING JL SUROPATI



FOTO RENCANA BLOK 5 (ASPEK DENSITY, DIVERSITY, DESIGN)

5.3.7 Arahan Pengembangan Blok 7

Arahan pengembangan pada blok 7 di rumuskan dengan melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan hasil analisa sasaran kedua serta kebijakan pengembangan yang ada pada kawasan blok satu ini, serta akan dibagi berdasarkan 3 indikator pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu Density, Diversity, Design agar lebih memudahkan dalam melakukan arahan pengembangan dan mudah untuk dipahami. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

5.3.7.1 Arahan Pengembangan Aspek Density

Arahan pengembangan aspek Density akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.30 di bawah ini

Tabel 5.42 Arahan pengembangan aspek Density

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Tingkat kepadatan pada blok 7 rata-rata hanya 16 unit/ha sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 20 – 75 unit bangunan/ha sehingga dari	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak 2. Pengembangan perumahan secara vertikal sebagai mana 	Arahan pengembangan pada kawasan blok 7 untuk memenuhi kesesuaian tingkat kepadatan bangunan pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 20 – 75 unit/ha, dan memenuhi kesesuaian Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) agar

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	segi kepadatan bangunan blok 7 tidak sesuai.	dapat dilakukan dengan mengoptimalkan	sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu
2	<p>Dari segi Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 7 memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) rata-rata sebesar 64,89 % sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 70 % sehingga Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 7 Tidak sesuai</p>	<p>ketinggian bangunan rumah tinggal seperti ketinggian 1-2 lantai untuk rumah kavling kecil, ketinggian 1-3 lantai untuk rumah kavling sedang sampai besar dengan ketinggian 4-5 lantai untuk rusunawa (RDTR Kota Malang)</p>	<p>70% KDB dan KLB 2.0 maka pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perlunya menambah 3 bangunan untuk memenuhi kriteria kepadatan kawasan, penambahan ini dilakukan dengan cara merubah fungsi kawasan pada blok 7 menjadi peruntukan untuk kawasan permukiman / perumahan atau dengan cara memanfaatkan tanah yang kosong atau terbengkalai di antara tanah terbangun sehingga mampu memenuhi kriteria yang ada dan meningkatkan kepadatan kawasan blok 7. Strategi ini
3	<p>Dari segi Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 5 memiliki</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>Koefisien Lantai Bangunan (KLB) rata-rata sebesar 1,16 sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 2.0 sehingga kawasan ini tidak sesuai</p>		<p>tidak menekankan penguasaan tanah oleh satu entitas, namun berkolaborasi dengan pemilik tanah yang ada, yang dapat ditetapkan dalam bentuk ketentuan pemanfaatan ruang dalam rencana tata ruang</p> <p>2. Meningkatkan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada kawasan blok 7 sebesar 5,11 % dari yang awalnya 64,89 % akan menjadi 70 % sehingga sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)</p> <p>3. Meningkatkan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan blok 7 hal ini bertujuan untuk memenuhi kesesuaian</p>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
			<p>Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok ini yang memiliki rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 1,16 sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> yaitu 2.0, maka perlu melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 7 sebesar 0,84 sehingga rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 7 adalah 2.0 dan memenuhi kriteria <i>Transit Oriented Development (TOD)</i>. Dengan cara menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB 2 sampai 3 di kawasan blok 7.</p>

Sumber : Analisa, 2022

5.3.7.2 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

Arahan pengembangan aspek Diversity akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.31 di bawah ini

Tabel 5.43 Arahan pengembangan aspek Diversity

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Penggunaan lahan <i>residential</i> pada kawasan blok 7 memiliki rata-rata 48,91 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 30% sehingga pada kawasan ini sesuai	Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak	Arahan pengembangan pada kawasan blok 7 untuk memenuhi kesesuaian tingkat penggunaan lahan non <i>residential</i> pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 70 % maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peningkatan presentase sebesar 18,90 % penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 7 dengan cara
2	Penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 7 memiliki rata-rata 51,10 %		1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% <i>residential</i> dan 70% non- <i>residential</i> .

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 70 % dan kawasan ini tidak sesuai		2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan <i>residential</i> dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal dan perdagangan atau jasa sehingga presentase penggunaan lahan non <i>residential</i> menjadi dominan

Sumber : Analisa, 2022

5.3.7.3 Arahan Pengembangan Aspek Design

Jika melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan analisa pada kawasan blok 7 dari indikator Design dimana pada indikator ini terdapat 5 variabel yaitu keberadaan jalur pedestrian, dimensi jalur pedestrian, konektivitas jalur pedestrian, kondisi jalur pedestrian, ketersediaan jalur penyeberangan dan keberadaan jalur sepeda. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 5.32 dibawah ini.

Tabel 5.44 Arahan Pengembangan Aspek Design

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	<p>pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian dengan presentase 70,82 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki presentase keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan sehingga pada blok ini tidak sesuai</p>	<p>1. Pengembangan jalur pedestrian meliputi pengembangan pada zona perdagangan dan jasa, zona perkantoran dan zona sarana pelayanan umum serta pengembangan jalur pedestrian berupa koridor meliputi sepanjang jalan arteri sekunder, jalan kolektor primer, jalan kolektor sekunder, dan jalan lokal sekunder sesuai dengan persyaratan teknis jalan masing-masing</p>	<p>Arahan pengembangan pada kawasan blok 7 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan pembuatan jalur pejalan kaki ke setiap jalan yang ada pada wilayah blok 7 seperti pada Jl. Suropati pada bagian kiri, Jl. Patimura pada bagian kanan, Jl. Pajajaran pada bagian kiri dan kanan, Jl. Ronggo Warsito pada bagian kiri, dengan memperhatikan aturan atau standar yang ada agar seperti dimensi jalur pejalan kaki yang disesuaikan
2	<p>pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian pada Jl. Suropati pada bagian Kiri dengan ukuran 3 dan status jalan Arteri Sekunder II, Jl. Trunojoyo</p>	<p>2. Pengembangan jalur sepeda baik tipe jalur atau tipe</p>	

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>pada bagian kiri dengan ukuran 2 dan status jalan Arteri Sekunder II, Jl. Ronggo Warsito pada bagian kanan dengan ukuran 2 dan status jalan Lingkungan, Jl. Sultan Agung pada bagian kiri dan kanan dengan ukuran 1 dan status jalan Lingkungan, Jl. Kartanegara pada bagian kiri dan kanan dengan ukuran 2,30 meter dan status jalan Arteri Sekunder II, Jl. Sultan Agung pada bagian kiri dan kanan dengan ukuran 1 dengan status jalan Lingkungan, Jl.</p>	<p><i>on street</i> yang meliputi jalan Majapahit, jalan jendral Basuki Rahmat, jalan Kahuripan, jalan Brawijaya, jalan tugu, jalan Kartanegara, jalan Trunojoyo, jalan Patimura, jalan Panglima Sudirman, jalan Semeru, jalan besar Ijen, jalan Ijen, jalan JA Suprpto dan jalan Brigjen Selamat Riyadi</p>	<p>dengan fungsi jalan pada blok 7 sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development (TOD)</i></p> <p>- Melakukan peningkata dimensi jalur pedestrian pada Jl. Sultan Agung pada bagian kanan, Jl. Sultan Agung pada bagian kiri, dan pada Jl. Gajahmada pada bagian kiri.</p> <p>- Dalam pembuatan jalur pedestrian tentunya juga perlu memperhatikan prinsip 3 K yang harus dipenuhi seperti (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU)</p>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>Gajahmada pada bagian kiri dengan ukuran 1 dan fungsi jalan Lokal Sekunder, sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki lebar jalur pedestrian pada jalan arteri 1,8 meter dan pada jalan kolektor dan jalan lokal 1,2 meter sehingga pada blok 7 ada sudah sesuai dan tidak sesuai</p>		<p>Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan) sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)</p>
3	<p>pada wilayah blok ini konektivitas pedestrian memiliki rata-rata waktu tempuh 2 menit dari titik transit ke wilayah</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>tersebut sedangkan kriteria konektivitas jalur pedestrian pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit sehingga sudah sesuai</p>		
4	<p>kondisi jalur pedestrian pada wilayah blok ini tidak sesuai karena tidak memenuhi kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan,</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan)</p>		
5	<p>pada wilayah blok 7 terdapat jalur penyebrangan yang dimana jalur ini sangat dibutuhkan oleh pengguna jalur pedestrian karena pada wilayah ini terdapat ruas-ruas persimpangan jalan yang terbagi menjadi 4 persimpangan atau perempatan.</p>		<p>Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 7 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti untuk pengguna transportasi yang digunakan untuk

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
			<p>memberi tanda agar pejalan kaki bisa aman dan tidak takut dalam menyeberang jalan</p>
6	<p>pada wilayah blok 7 tidak terdapat jalur sepeda sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) terdapat kriteria ini</p>		<p>Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 7 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya dan juga terhubung dengan pusat-pusat kegiatan serta terhubung ke pada titik transit utama

Sumber : Analisa, 2022

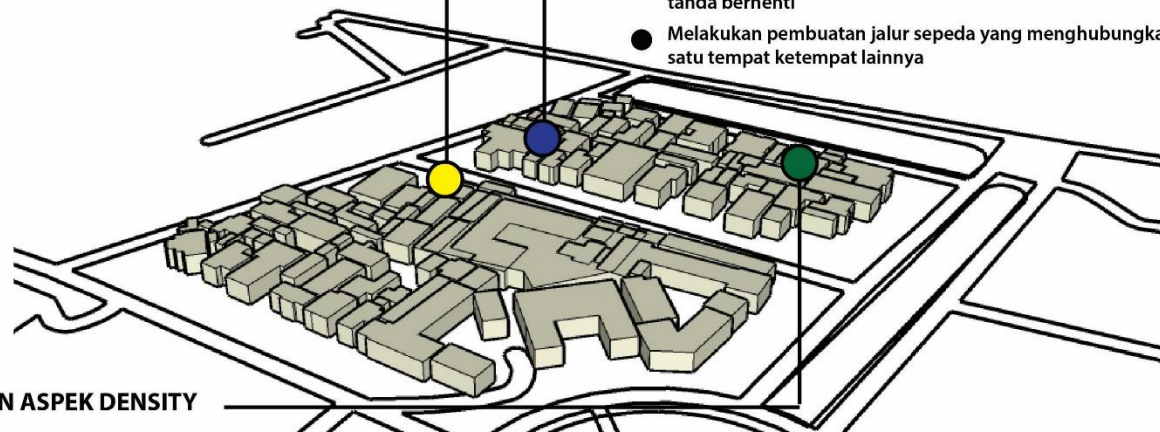
Gambar 5.30 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 7

PENGEMBANGAN ASPEK DIVERSITY

- Melakukan peningkatan presentase sebesar 18,90 % penggunaan lahan non residential pada kawasan blok 7 dengan cara
 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% residential dan 70% non-residential.
 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan residential dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal dan perdagangan atau jasa sehingga presentase penggunaan lahan non residential menjadi dominan

PENGEMBANGAN ASPEK DESIGN

- Melakukan pembuatan jalur pedestrian dilakukan pada sepanjang Jl. Suropati pada bagian kiri, Jl. Patimura pada bagian kanan, Jl. Pajajaran pada bagian kiri dan kanan, Jl. Ronggo Warsito pada bagian kiri
- Melakukan peningkatan dimensi jalur pejalan kaki pada Jl. Sultan Agung pada bagian kanan, Jl. Sultan Agung pada bagian kiri, dan pada Jl. Gajahmada pada bagian kiri
- Melakukan peningkatan kondisi jalur pedestrian dengan menambahkan bollard dan paving tactile pada jalur pedestrian
- Menambahkan rambu-rambu atau lampu peringatan atau lampu tanda berhenti
- Melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya

**PENGEMBANGAN ASPEK DENSITY**

- Perlunya menambah 2 bangunan untuk memenuhi kriteria kepadatan kawasan, penambahan ini dilakukan dengan cara merubah fungsi kawasan pada blok 5 menjadi peruntukan untuk kawasan permukiman / perumahan atau dengan cara memanfaatkan tanah yang kosong atau terbengkalai di antara tanah terbangun sehingga mampu memenuhi kriteria yang ada dan meningkatkan kepadatan kawasan blok 5. Strategi ini tidak menekankan penguasaan tanah oleh satu entitas, namun berkolaborasi dengan pemilik tanah yang ada, yang dapat ditetapkan dalam bentuk ketentuan pemanfaatan ruang dalam rencana tata ruang
- Melakukan peningkatan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 0,4 % dan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 6 sebesar 0,36 Dengan cara menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB minimal 2 di kawasan blok 6

Gambar 5.31 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana



FOTO KONDISI EKSISTING JL SULTAN AGUNG



FOTO KONDISI EKSISTING JL SULTAN AGUNG



FOTO KONDISI EKSISTING JL SULTAN AGUNG



FOTO RENCANA BLOK 6 (ASPEK DENSITY, DIVERSITY, DESIGN)

5.3.8 Arahan Pengembangan Blok 8

Arahan pengembangan pada blok 8 di rumuskan dengan dengan melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan hasil analisa sasaran kedua serta kebijakan pengembangan yang ada pada kawasan blok satu ini, serta akan dibagai berdasarkan 3 indikator pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu Density, Diversity, Design agar lebih memudahkan dalam melakukan arahan pengembangan dan mudah untuk dipahami. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

5.3.8.1 Arahan Pengembangan Aspek Density

Arahan pengembangan aspek Density akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.33 di bawah ini

Tabel 5.45 Arahan pengembangan aspek Density

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Tingkat kepadatan pada blok 8 rata-rata hanya 42 unit/ha sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 20 – 75 unit bangunan/ha sehingga dari segi kepadatan	1. Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan	Arahan pengembangan pada kawasan blok 8 untuk memenuhi kesesuaian memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 2.0 maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	bangunan blok 8 sesuai.	menuju kota kompak	1. Meningkatkan Koefisien Lantai
2	Dari segi Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 8 memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) rata-rata sebesar 73 % sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 70 % sehingga Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 8 sudah sesuai	2. Pengembangan perumahan secara vertikal sebagai mana dapat dilakukan dengan mengoptimalkan ketinggian bangunan rumah tinggal seperti ketinggian 1-2 lantai untuk rumah kavling kecil, ketinggian 1-3 lantai untuk rumah kavling sedang sampai besar dengan ketinggian 4-5 lantai untuk rusunawa (RDTR Kota Malang)	Bangunan (KLB) pada kawasan blok 8 hal ini bertujuan untuk memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok ini yang memiliki rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 1,56 sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 2.0, maka perlu melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 8 sebesar 0,44 sehingga rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 8 adalah 2.0 dan memenuhi kriteria <i>Transit Oriented Development</i> (TOD). Dengan cara
3	Dari segi Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 8 memiliki Koefisien Lantai Bangunan (KLB) rata-rata sebesar 1,56 sedangkan kriteria pada		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 2.0 sehingga kawasan ini tidak sesuai		menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB 2 sampai 3 di kawasan blok 8

Sumber : Analisa, 2022

5.3.8.2 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

Arahan pengembangan aspek Diversity akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.34 di bawah ini

Tabel 5.46 Arahan pengembangan aspek Diversity

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Penggunaan lahan <i>residential</i> pada kawasan blok 8 memiliki rata-rata 64,20 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan	Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak	Arahan pengembangan pada kawasan blok 8 untuk memenuhi kesesuaian tingkat penggunaan lahan non <i>residential</i> pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 70 % maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peningkatan presentase

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	adalah 30% sehingga pada kawasan ini sesuai		sebesar 34,20 % penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 8 dengan cara
2	Penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 7 memiliki rata-rata 35,80 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 70 % dan kawasan ini tidak sesuai		<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% <i>residential</i> dan 70% non-<i>residential</i>. 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan <i>residential</i> dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal dan perdagangan atau jasa sehingga presentase penggunaan lahan non <i>residential</i> menjadi dominan

Sumber : Analisa, 2022

5.3.8.3 Arahan Pengembangan Aspek Design

Jika melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan analisa pada kawasan blok 8 dari indikator Design dimana pada indikator ini terdapat 5 variabel yaitu keberadaan jalur

pedestrian, dimensi jalur pedestrian, konektivitas jalur pedestrian, kondisi jalur pedestrian, ketersediaan jalur penyeberangan dan keberadaan jalur sepeda. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 5.35 dibawah ini

Tabel 5.47 Arahan Pengembangan Aspek Design

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian dengan presentase 25,62 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki presentase keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan sehingga pada blok ini tidak sesuai	1. Pengembangan jalur pedestrian meliputi pengembangan pada zona perdagangan dan jasa, zona perkantoran dan zona sarana pelayanan umum serta pengembangan jalur pedestrian berupa koridor meliputi sepanjang jalan arteri sekunder, jalan kolektor primer, jalan kolektor sekunder, dan jalan lokal sekunder sesuai dengan persyaratan teknis	Arahan pengembangan pada kawasan blok 8 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah - Melakukan pembuatan jalur pejalan kaki ke setiap jalan yang ada pada wilayah blok 8 seperti pada Jl. Patimura pada bagian kiri, Jl. Husni Tamrin, Jl. Doktor Sutomo, dan Jl. Panglima Sudirman di bagian kiri, dengan memperhatikan aturan atau standar yang ada
2	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian pada Jl. Cokroaminoto pada bagian kiri		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>dengan ukuran 1,50 dan status jalan Arteri Sekunder II , Jl Patimura pada bagian kiri dengan ukuran 2 dan status jalan Arteri Sekunder II, sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki lebar jalur pedestrian pada jalan arteri 1,8 meter dan pada jalan kolektor dan jalan lokal 1,2 meter sehingga pada blok 8 ada sudah sesuai dan tidak sesuai</p>	<p>jalan masing-masing</p> <p>2. Pengembangan jalur sepeda baik tipe jalur atau tipe <i>on street</i> yang meliputi jalan Majapahit, jalan jendral Basuki Rahmat, jalan Kahuripan, jalan Brawijaya, jalan tugu, jalan Kartanegara, jalan Trunojoyo, jalan Patimura, jalan Panglima Sudirman, jalan Semeru, jalan besar Ijen, jalan JA Suprpto dan jalan Brigjen Selamat Riyadi</p>	<p>agar seperti dimensi jalur pejalan kaki yang disesuaikan dengan fungsi jalan pada blok 7 sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)</p> <p>- Melakukan peningkata dimensi jalur pedestrian pada Jl. Cokroaminoto pada bagian kiri</p> <p>- Dalam pembuatan jalur pedestrian tentunya juga perlu memperhatikan prinsip 3 K yang harus dipenuhi seperti (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan)</p> <p>Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan),</p>
3	<p>pada wilayah blok ini konektivitas</p>		<p>Penerangan Jalan Umum (Keamanan),</p>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>pedestrian memiliki rata-rata waktu tempuh 8 menit dari titik transit ke wilayah tersebut sedangkan kriteria konektivitas jalur pedestrian pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit sehingga sudah sesuai</p>		<p>Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan) sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD)</p>
4	<p>kondisi jalur pedestrian pada wilayah blok ini tidak sesuai karena tidak memenuhi kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>sudah ditetapkan adalah memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan)</p> <p>Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan),</p> <p>Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan),</p> <p>Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan)</p>		
5	<p>pada wilayah blok 8 terdapat jalur penyebrangan yang dimana jalur ini sangat dibutuhkan oleh pengguna jalur pedestrian karena pada wilayah ini terdapat ruas-ruas persimpangan jalan yang terbagi menjadi 4</p>		<p>Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 8 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	persimpangan atau perempatan.		<ul style="list-style-type: none"> - menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti untuk pengguna transportasi yang digunakan untuk memberi tanda agar pejalan kaki bisa aman dan tidak takut dalam menyeberang jalan
6	pada wilayah blok 8 tidak terdapat jalur sepeda sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) terdapat kriteria ini		<p>Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 8 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya dan juga terhubung dengan

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
			pusat-pusat kegiatan serta terhubung ke pada titik transit utama

Sumber : Analisa, 2022

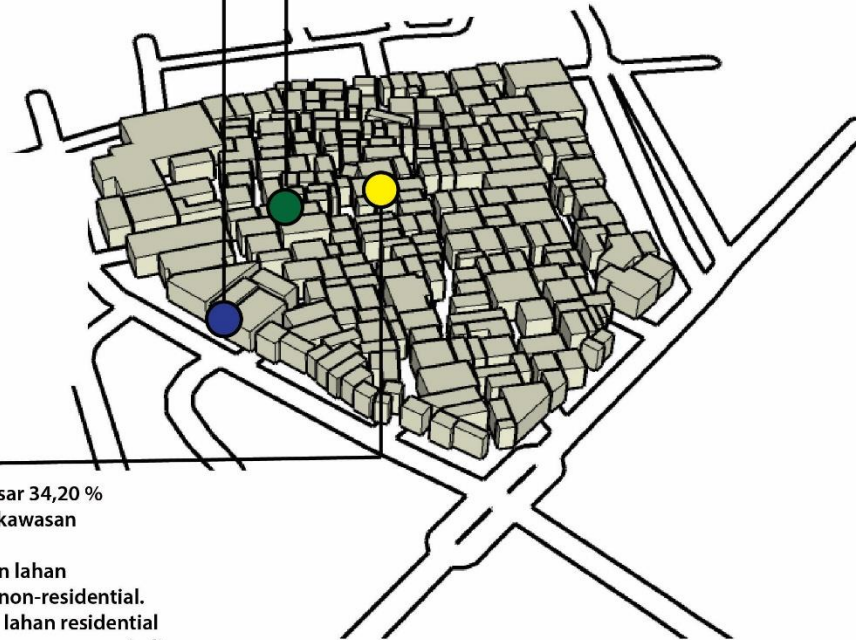
Gambar 5.32 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 8

PENGEMBANGAN ASPEK DESIGN

- Melakukan pembuatan jalur pendestrian di lakukan pada sepanjang Jl. Patimura pada bagian kiri, Jl. Husni Tamrin, Jl. Doktor Sutomo, dan Jl. Panglima Sudirman di bagian kiri,
- Melakukan peningkatan dimensi jalur pejalan kaki pada Jl. Cokroaminoto pada bagian kiri
- Melakukan peningkatan kondisi kenyamanan dan kemudahan jalur pedestrian dengan menambahkan bollard dan paving tactile dan peneduh atau menanam pohon sebagai peneduh pada jalur pedestrian
- menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti
- Melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya

PENGEMBANGAN ASPEK DENSITY

- Melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 8 sebesar 0,44 Dengan cara menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB minimal 2 di kawasan blok 8

**PENGEMBANGAN ASPEK DIVERSITY**

- Melakukan peningkatan presentase sebesar 34,20 % penggunaan lahan non residential pada kawasan blok 8 dengan cara
 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% residential dan 70% non-residential.
 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan residential dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal dan perdagangan atau jasa sehingga presentase penggunaan lahan non residential menjadi dominan

Gambar 5.33 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana



FOTO KONDISI EKSTING JL PATIMURA



FOTO KONDISI EKSTING JL PATIMURA



FOTO KONDISI EKSTING JL PATIMURA



FOTO RENCANA BLOK 9 (ASPEK DENSITY, DIVERSITY, DESIGN)

5.3.9 Arahan Pengembangan Blok 9

Arahan pengembangan pada blok 9 di rumuskan dengan melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan hasil analisa sasaran kedua serta kebijakan pengembangan yang ada pada kawasan blok satu ini, serta akan dibagi berdasarkan 3 indikator pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu *Density*, *Diversity*, *Design* agar lebih memudahkan dalam melakukan arahan pengembangan dan mudah untuk dipahami. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

5.3.9.1 Arahan Pengembangan Aspek Density

Arahan pengembangan aspek Density akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.36 di bawah ini

Tabel 5.48 Arahan pengembangan aspek Density

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Tingkat kepadatan pada blok 9 rata-rata hanya 6 unit/ha sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 20 – 75 unit bangunan/ha sehingga dari segi kepadatan	1. Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak	Pada kawasan blok 9 yang merupakan kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pengembangan kawasan sebagai kawasan pertahanan dan keamanan, sehingga pada kawasan blok 4 ini tidak bisa di lakukan arahan pengembangan kaerena masuk pada

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	bangunan blok 9 tidak sesuai.	2. Pengembangan	kawasan peruntukan
2	<p>Dari segi Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 9 memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) rata-rata sebesar 72,88 % sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 70 % sehingga Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 9 sudah sesuai</p>	<p>perumahan secara vertikal sebagai mana dapat dilakukan dengan mengoptimalkan ketinggian bangunan rumah tinggal seperti ketinggian 1-2 lantai untuk rumah kavling kecil, ketinggian 1-3 lantai untuk rumah kavling sedang sampai besar dengan ketinggian 4-5 lantai untuk rusunawa (RDTR Kota Malang)</p>	<p>khusus dengan fungsi pertahanan dan keamanan.</p>
3	<p>Dari segi Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 9 memiliki Koefisien</p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	Lantai Bangunan (KLB) rata-rata sebesar 0,73 sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 2.0 sehingga kawasan ini tidak sesuai		

Sumber : Analisa, 2022

5.3.9.2 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

Arahan pengembangan aspek Diversity akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.37 di bawah ini

Tabel 5.49 Arahan pengembangan aspek Diversity

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Penggunaan lahan <i>residential</i> pada kawasan blok 9 memiliki rata-rata 0,89 % sedangkan	Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan	Pada kawasan blok 9 yang merupakan kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pengembangan kawasan sebagai kawasan

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 30% sehingga pada kawasan ini sesuai</p>	<p>yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak</p>	<p>pertahanan dan keamanan, sehingga pada kawasan blok 9 ini tidak bisa di lakukan arahan pengembangan karena masuk pada kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pertahanan dan keamanan.</p>
2	<p>Penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 9 memiliki rata-rata 99,12 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 70 % dan kawasan ini sesuai</p>		

Sumber : Analisa, 2022

5.3.9.3 Arahan Pengembangan Aspek Design

Jika melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan analisa pada kawasan blok 9 dari indikator Design dimana pada indikator ini terdapat 5 variabel yaitu keberadaan jalur pedestrian, dimensi jalur pedestrian, konektivitas jalur pedestrian, kondisi jalur pedestrian, ketersediaan jalur penyeberangan dan keberadaan jalur sepeda. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 5.38 dibawah ini

Tabel 5.50 Arahan Pengembangan Aspek Design

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian dengan presentase 90,36 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki presentase keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan sehingga pada	1. Pengembangan jalur pedestrian meliputi pengembangan pada zona perdagangan dan jasa, zona perkantoran dan zona sarana pelayanan umum serta pengembangan jalur pedestrian berupa koridor meliputi sepanjang jalan arteri sekunder, jalan kolektor primer, jalan kolektor sekunder, dan jalan lokal sekunder sesuai dengan persyaratan	Pada kawasan blok 9 yang merupakan kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pengembangan kawasan sebagai kawasan pertahanan dan keamanan, sehingga pada kawasan blok 9 ini tidak bisa dilakukan arahan pengembangan karena masuk pada kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pertahanan dan keamanan.

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	blok ini tidak sesuai	teknis jalan masing-masing	
2	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian pada Jl. Panglima Sudirman pada bagian kanan dengan ukuran 1.90 dan status jalan Arteri, Jl. Urip Sumoharjo pada bagian kiri dengan ukuran 2 dan status jalan Arteri Sekunder II, Jl. Ronggo Lawe dengan ukuran 1,50 meter dan status jalan Lingkungan, sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang	2. Pengembangan jalur sepeda baik tipe jalur atau tipe <i>on street</i> yang meliputi jalan Majapahit, jalan jendral Basuki Rahmat, jalan Kahuripan, jalan Brawijaya, jalan tugu, jalan Kartanegara, jalan Trunojoyo, jalan Patimura, jalan Panglima Sudirman, jalan Semeru, jalan besar Ijen, jalan Ijen, jalan JA Suprpto dan jalan Brigjen Selamat Riyadi	

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	sudah ditetapkan adalah memiliki lebar jalur pedestrian pada jalan arteri 1,8 meter dan pada jalan kolektor dan jalan lokal 1,2 meter sehingga pada blok 9 sudah sesuai		
3	pada wilayah blok ini konektivitas pedestrian memiliki rata-rata waktu tempuh 8 menit dari titik transit ke wilayah tersebut sedangkan kriteria konektivitas jalur pedestrian pada konsep <i>Transit Oriented Development</i>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	(TOD) yang sudah ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit sehingga sudah sesuai		
4	kondisi jalur pedestrian pada wilayah blok ini sudah sesuai karena sudah memenuhi kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan),		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan)		
5	pada wilayah blok 9 terdapat jalur penyebrangan yang dimana jalur ini sangat dibutuhkan oleh pengguna jalur pedestrian karena pada wilayah ini terdapat ruas- ruas persimpangan jalan yang terbagi menjadi 9 persimpangan atau perempatan.		Pada kawasan blok 9 yang merupakan kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pengembangan kawasan sebagai kawasan pertahanan dan keamanan, sehingga pada kawasan blok 4 ini tidak bisa di lakukan arahan pengembangan kaerena masuk pada kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pertahanan dan keamanan.
6	pada wilayah blok 9 tidak terdapat jalur		Pada kawasan blok 9 yang merupakan kawasan peruntukan khusus

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	sepeda sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) terdapat kriteria ini		dengan fungsi pengembangan kawasan sebagai kawasan pertahanan dan keamanan, sehingga pada kawasan blok 9 ini tidak bisa di lakukan arahan pengembangan kaarena masuk pada kawasan peruntukan khusus dengan fungsi pertahanan dan keamanan.

Sumber : Analisa, 2022

5.3.10 Arahan Pengembangan Blok 10

Arahan pengembangan pada blok 10 di rumuskan dengan melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan hasil analisa sasaran kedua serta kebijakan pengembangan yang ada pada kawasan blok satu ini, serta akan dibagi berdasarkan 3 indikator pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu Density, Diversity, Design agar lebih memudahkan dalam melakukan arahan pengembangan dan mudah untuk dipahami. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

5.3.10.1 Arahan Pengembangan Aspek Density

Arahan pengembangan aspek Density akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.39 di bawah ini

Tabel 5.51 Arahan pengembangan aspek Density

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Tingkat kepadatan pada blok 10 rata-rata hanya 13 unit/ha sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 20 – 75 unit bangunan/ha sehingga dari	1. Pemanjapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak	Arahan pengembangan pada kawasan blok 10 untuk memenuhi kesesuaian tingkat kepadatan bangunan pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 20 – 75 unit/ha, dan memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) agar sesuai dengan kriteria pada

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	segi kepadatan bangunan blok 10 tidak sesuai.	2. Pengembangan perumahan secara vertikal sebagai mana dapat dilakukan dengan mengoptimalkan ketinggian bangunan rumah tinggal seperti ketinggian 1-2 lantai untuk rumah kavling kecil, ketinggian 1-3 lantai untuk rumah kavling sedang sampai besar dengan ketinggian 4-5 lantai untuk rusunawa (RDTR Kota Malang)	konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu KLB 2.0 maka pengembangan yang dapat dilakukan adalah
2	Dari segi Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 10 memiliki Koefisien Dasar Bangunan (KDB) rata-rata sebesar 83 % sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 70 % sehingga Koefisien Dasar Bangunan (KDB) blok 10 Tidak sesuai		1. Perlunya menambah 7 bangunan untuk memenuhi kriteria kepadatan kawasan, penambahan ini dilakukan dengan cara merubah fungsi kawasan pada blok 10 menjadi peruntukan untuk kawasan permukiman / perumahan atau dengan cara memanfaatkan tanah yang kosong atau terbengkalai di antara tanah terbangun sehingga mampu memenuhi kriteria yang ada dan meningkatkan kepadatan kawasan blok 10. Strategi ini tidak menekankan
3	Dari segi Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 5 memiliki		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>Koefisien Lantai Bangunan (KLB) rata-rata sebesar 1,15 sedangkan kriteria pada <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) adalah 2.0 sehingga kawasan ini tidak sesuai</p>		<p>penguasaan tanah oleh satu entitas, namun berkolaborasi dengan pemilik tanah yang ada, yang dapat ditetapkan dalam bentuk ketentuan pemanfaatan ruang dalam rencana tata ruang</p> <p>2. Meningkatkan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan blok 10 hal ini bertujuan untuk memenuhi kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok ini yang memiliki rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 1,15 sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 2.0, maka perlu melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan</p>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
			(KLB) pada blok 10 sebesar 0,85 sehingga rata-rata Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 10 adalah 2.0 dan memenuhi kriteria <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> . Dengan cara menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB 2 sampai 3 di kawasan blok 10..

Sumber : Analisa, 2022

5.3.10.2 Arahan Pengembangan Aspek Diversity

Arahan pengembangan aspek Diversity akan dijelaskan dalam bentuk tabel, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.40 di bawah ini

Tabel 5.52 Arahan pengembangan aspek Diversity

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	Penggunaan lahan <i>residential</i> pada kawasan blok	Pemantapan fungsi BWP Malang Tengah sebagai pusat perdagangan dan jasa	Arahan pengembangan pada kawasan blok 10 untuk memenuhi kesesuaian tingkat penggunaan lahan

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>10 memiliki rata-rata 41,24 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 30% sehingga pada kawasan ini sesuai</p>	<p>skala regional, pusat <i>heritage</i> dan pusat kegiatan pemerintahan yang ditunjang oleh aksesibilitas dan kenyamanan menuju kota kompak</p>	<p>non <i>residential</i> pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yaitu 70 % maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah</p> <ul style="list-style-type: none"> - Melakukan peningkatan presentase sebesar 11,24 % penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 10 dengan cara
2	<p>Penggunaan lahan non <i>residential</i> pada kawasan blok 10 memiliki rata-rata 58,76 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 70 %</p>		<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% <i>residential</i> dan 70% non-<i>residential</i>. 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan <i>residential</i> dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal dan perdagangan atau jasa sehingga

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	dan kawasan ini tidak sesuai		presentase penggunaan lahan non <i>residential</i> menjadi dominan

Sumber : Analisa, 2022

5.3.10.3 Arahan Pengembangan Aspek Design

Jika melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan analisa pada kawasan blok 10 dari indikator Design dimana pada indikator ini terdapat 5 variabel yaitu keberadaan jalur pedestrian, dimensi jalur pedestrian, konektivitas jalur pedestrian, kondisi jalur pedestrian, ketersediaan jalur penyeberangan dan keberadaan jalur sepeda. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat pada tabel 5.41 dibawah ini.

Tabel 5.53 Arahan Pengembangan Aspek Design

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
1	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian dengan presentase 58,47 % sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan	1. Pengembangan jalur pedestrian meliputi pengembangan pada zona perdagangan dan jasa, zona perkantoran dan zona sarana pelayanan umum serta	Arahan pengembangan pada kawasan blok 10 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	adalah memiliki presentase keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan sehingga pada blok ini tidak sesuai	pengembangan jalur pedestrian berupa koridor meliputi sepanjang jalan arteri sekunder, jalan kolektor primer, jalan kolektor	- Melakukan pembuatan jalur pejalan kaki ke setiap jalan yang ada pada wilayah blok 10 seperti pada Jl. Panglima Sudirman pada sebelah kanan.
2	pada wilayah blok ini terdapat jalur pedestrian pada Jl. Trunojoyo pada bagian kiri dengan lebar 1,80 meter dan status jalan Arteri Sekunder II, Jl Patimura pada bagian kanan dengan lebar 2 dan status jalan Arteri Sekunder II, Jl. Panglima Sudirman pada bagian kanan dengan ukuran 2 dan status jalan arteri, sedangkan kriteria pada	sekunder, dan jalan lokal sekunder sesuai dengan persyaratan teknis jalan masing-masing 2. Pengembangan jalur sepeda baik tipe jalur atau tipe <i>on street</i> yang meliputi jalan Majapahit, jalan jendral Basuki Rahmat, jalan Kahuripan, jalan Brawijaya, jalan tugu, jalan Kartanegara, jalan Trunojoyo, jalan Patimura, jalan Panglima	- Dalam pembuatan jalur pedestrian tentunya juga perlu memperhatikan prinsip 3 K yang harus dipenuhi seperti (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan) sehingga bisa memenuhi kriteria dalam konsep <i>Transit</i>

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	<p>konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memiliki lebar jalur pedestrian pada jalan arteri 1,8 meter dan pada jalan kolektor dan jalan lokal 1,2 meter sehingga pada blok 10 sudah sesuai</p>	<p>Sudirman, jalan Semeru, jalan besar Ijen, jalan Ijen, jalan JA Suprpto dan jalan Brigjen Selamet Riyadi</p>	<p><i>Oriented Development</i> (TOD)</p>
3	<p>pada wilayah blok ini konektivitas pedestrian memiliki rata-rata waktu tempuh 3 menit dari titik transit ke wilayah tersebut sedangkan kriteria konektivitas jalur pedestrian pada konsep <i>Transit Oriented Development</i></p>		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	(TOD) yang sudah ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit sehingga sudah sesuai		
4	kondisi jalur pedestrian pada wilayah blok ini tidak sesuai karena tidak memenuhi kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) yang sudah ditetapkan adalah memenuhi unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum		

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	(Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan)		
5	pada wilayah blok 10 terdapat jalur penyebrangan yang dimana jalur ini sangat dibutuhkan oleh pengguna jalur pedestrian karena pada wilayah ini terdapat ruas-ruas persimpangan jalan yang terbagi menjadi 4 persimpangan atau perempatan.		Selanjutnya Arahan pengembangan pada kawasan blok 10 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah <ul style="list-style-type: none"> - menambahkan rambu-rambu atau lampu pringatan atau lampu tanda berhenti untuk pengguna transportasi yang digunakan untuk memberi tanda agar pejalan kaki bisa aman dan tidak takut dalam menyeberang jalan
6	pada wilayah blok 10 tidak terdapat		Selanjutnya Arahan pengembangan pada

No	Hasil Analisa	Kebijakan/Regulasi	Arahan Pengembangan
	jalur sepeda sedangkan kriteria pada konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) terdapat kriteria ini		kawasan blok 10 untuk memenuhi kesesuaian aspek design pada blok ini agar sesuai dengan kriteria pada konsep konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) maka arahan pengembangan yang dapat dilakukan adalah - melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya dan juga terhubung dengan pusat-pusat kegiatan serta terhubung ke pada titik transit utama

Sumber : Analisa, 2022

Adapun untuk lebih jelasnya lokasi pengembangan Aspek *Density, Diversity* dan *Design* Dapat Dilihat pada Peta 5.24 sampai 5.34 di Bawah ini

Gambar 5.34 Arahan Pengembangan Wilayah Blok 10

PENGEMBANGAN ASPEK DIVERSITY

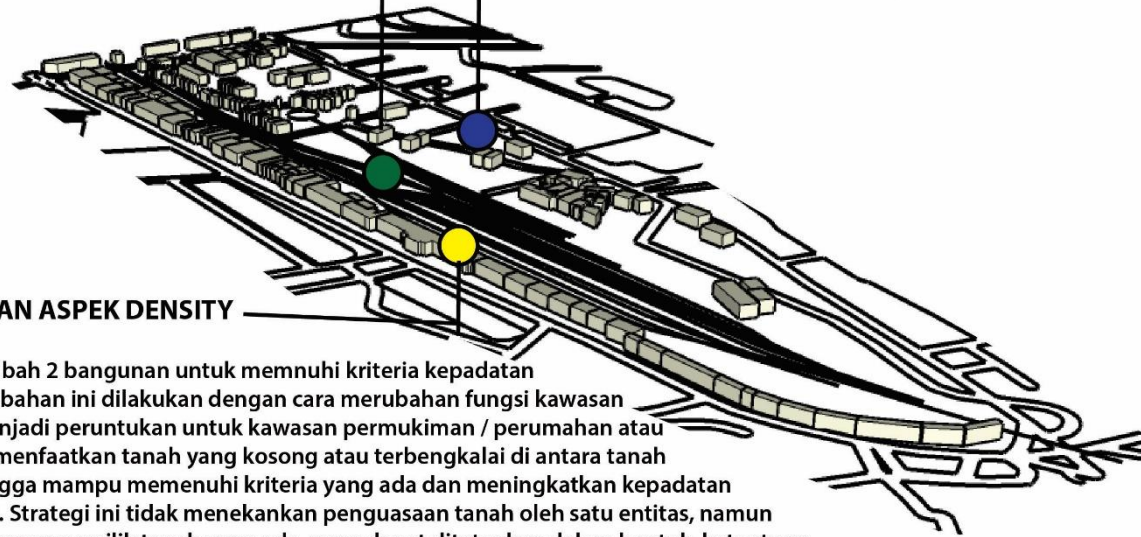
- Melakukan peningkatan presentase sebesar 11,24 % penggunaan lahan non residential pada kawasan blok 10 dengan cara
 1. Mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30 % residential dan 70 % non-residential.
 2. Melakukan pengurangan penggunaan lahan residential dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal dan perdagangan atau jasa sehingga presentase penggunaan lahan non residential menjadi dominan

PENGEMBANGAN ASPEK DESIGN

- Melakukan pembuatan jalur pedestrian dilakukan pada sepanjang JJI. Panglima Sudirman pada sebelah kanan
- Melakukan peningkatan dimensi jalur pejalan kaki pada Jl. Panglima Sudirman minimal
- Melakukan peningkatan kondisi jalur pedestrian dengan menambahkan bollard dan paving tactile pada jalur pedestrian
- menambahkan rambu-rambu atau lampu peringatan atau lampu tanda berhenti
- Melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya

PENGEMBANGAN ASPEK DENSITY

- Perlunya menambah 2 bangunan untuk memenuhi kriteria kepadatan kawasan, penambahan ini dilakukan dengan cara merubah fungsi kawasan pada blok 10 menjadi peruntukan untuk kawasan permukiman / perumahan atau dengan cara memanfaatkan tanah yang kosong atau terbengkalai di antara tanah terbangun sehingga mampu memenuhi kriteria yang ada dan meningkatkan kepadatan kawasan blok 10. Strategi ini tidak menekankan penguasaan tanah oleh satu entitas, namun berkolaborasi dengan pemilik tanah yang ada, yang dapat ditetapkan dalam bentuk ketentuan pemanfaatan ruang dalam rencana tata ruang
- Melakukan peningkatan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada blok 10 sebesar 0,46 Dengan cara menerapkan konsep landed-house dengan pola bangunan vertikal dengan rata-rata KLB minimal 2 di kawasan blok 10



Gambar 5.35 Perbandingan Kondisi Eksisting dan Rencana



FOTO KONDISI EKSISTING JL. TRUNOJOYO



FOTO KONDISI EKSISTING JL. TRUNOJOYO

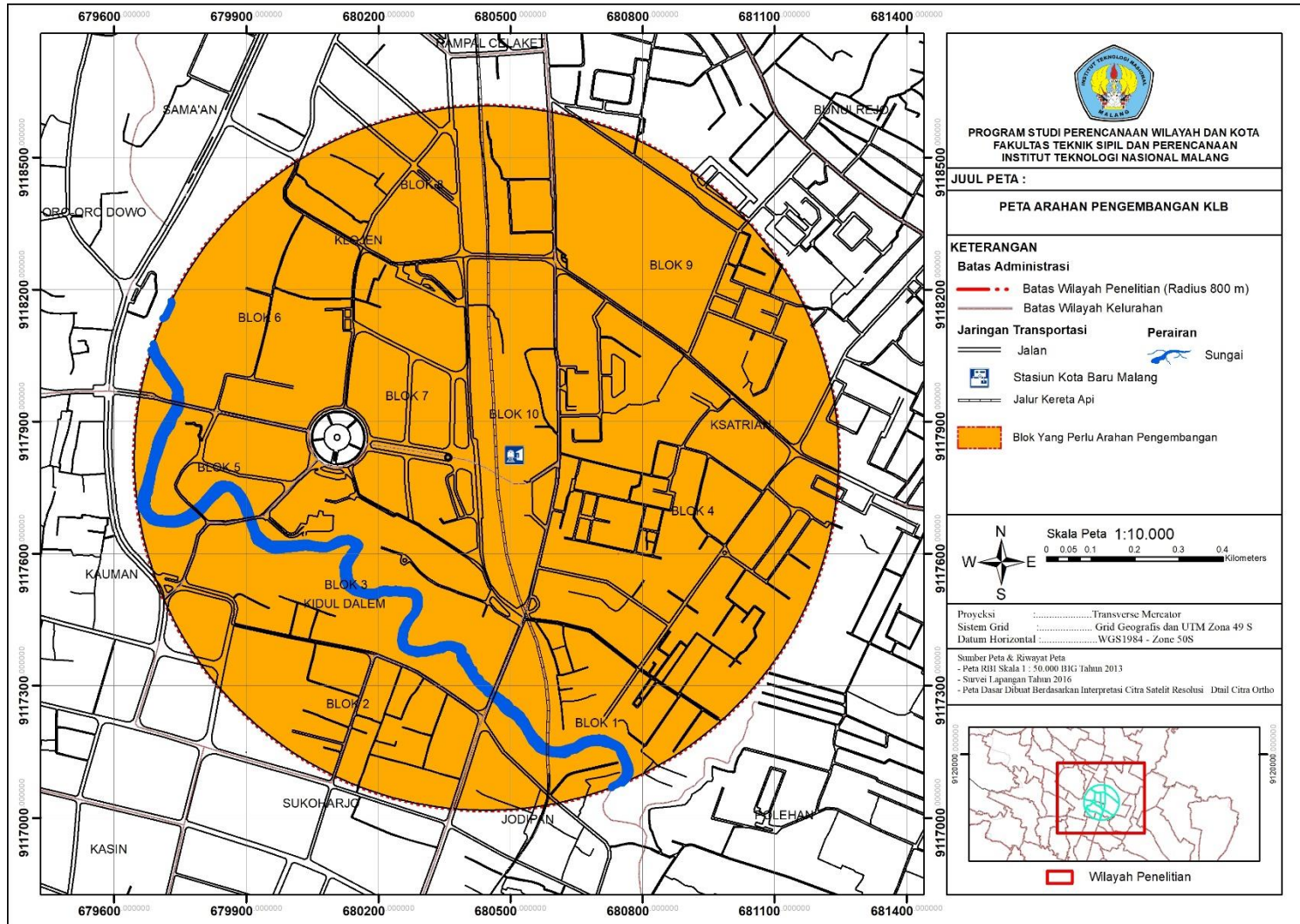


FOTO KONDISI EKSISTING JL. TRUNOJOYO

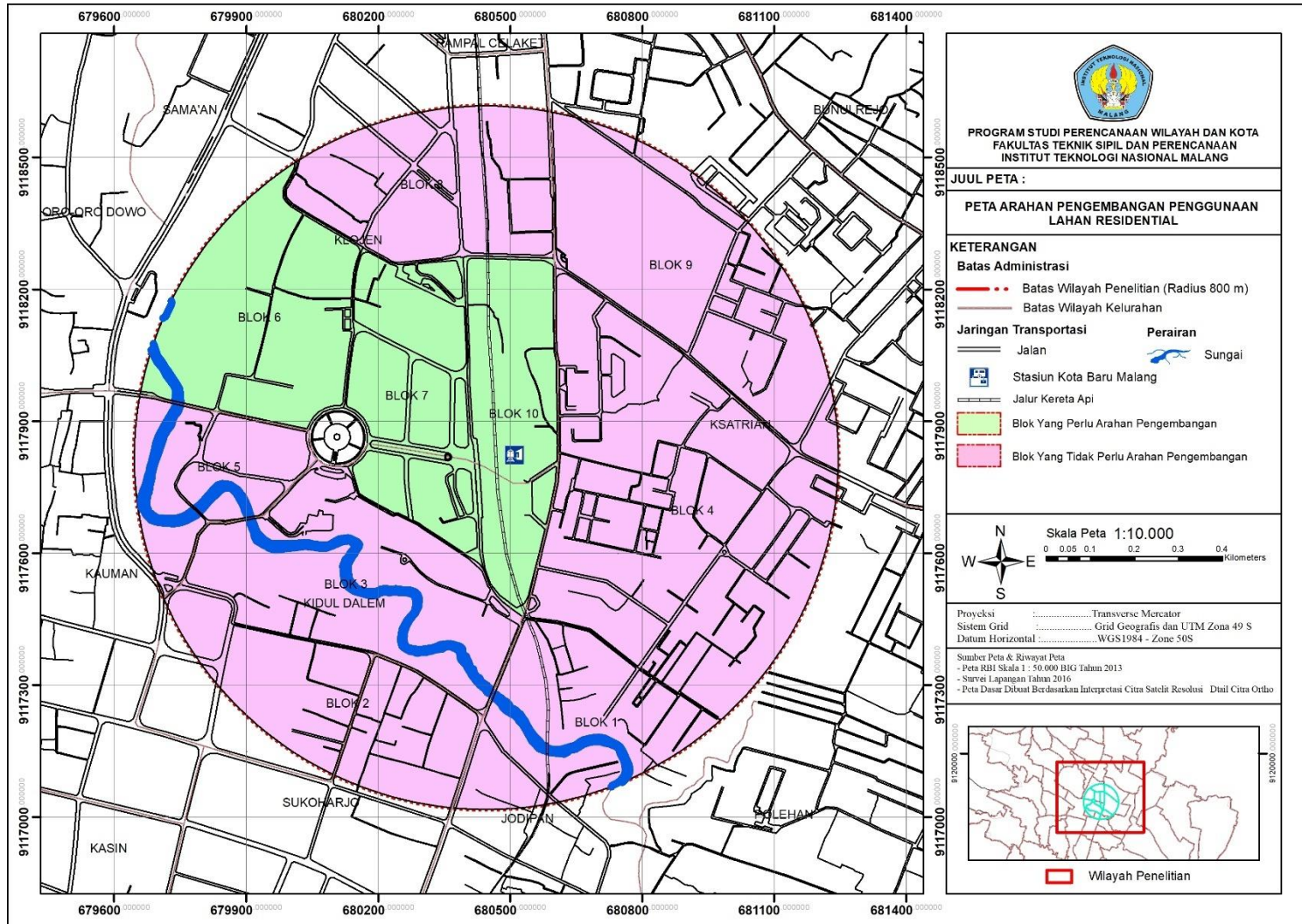
FOTO RENCANA BLOK 11 (ASPEK DENSITY, DIVERSITY, DESIGN



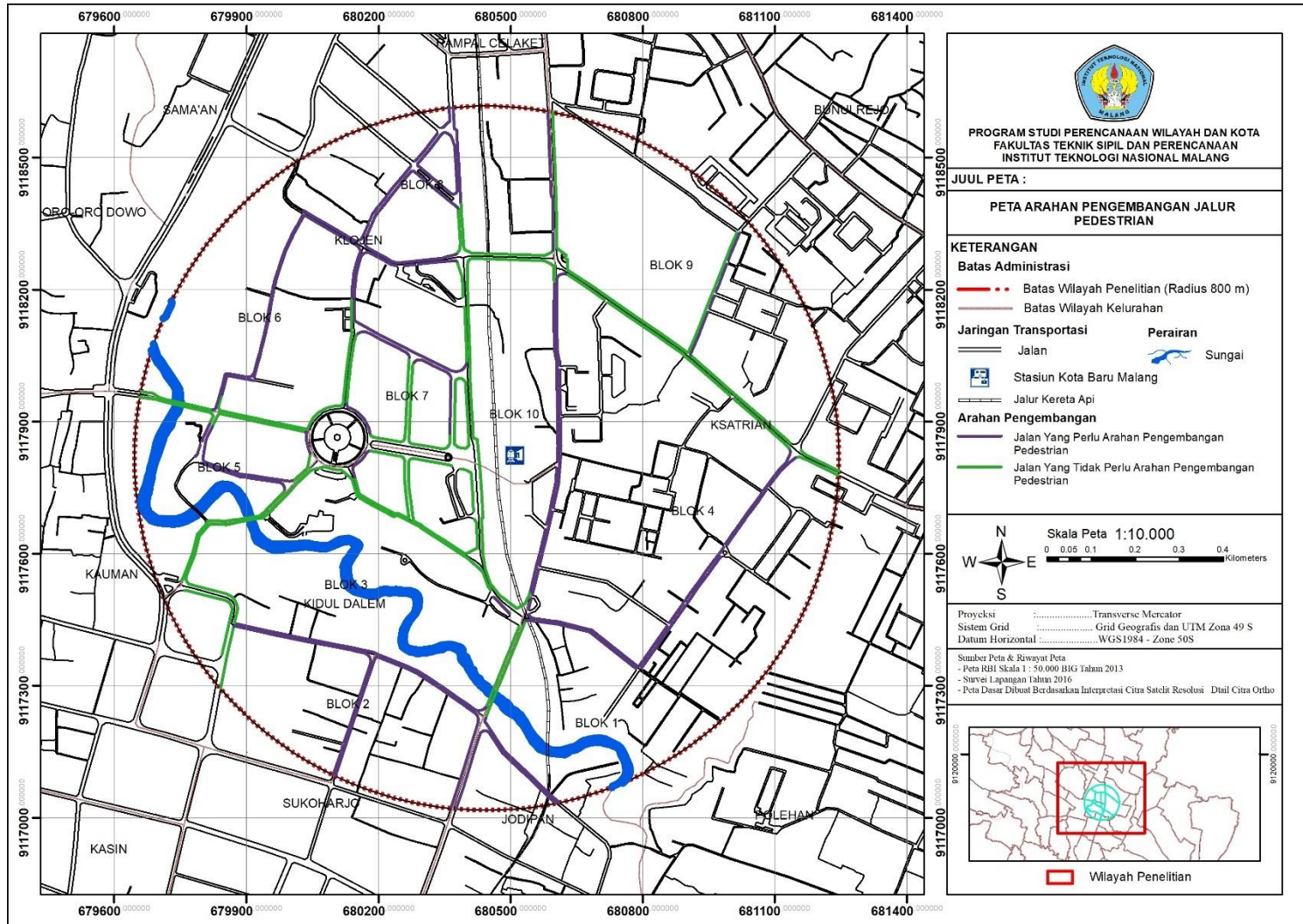
Peta 5.26 Arahan Pengembangan KLB Kawasan Penelitian



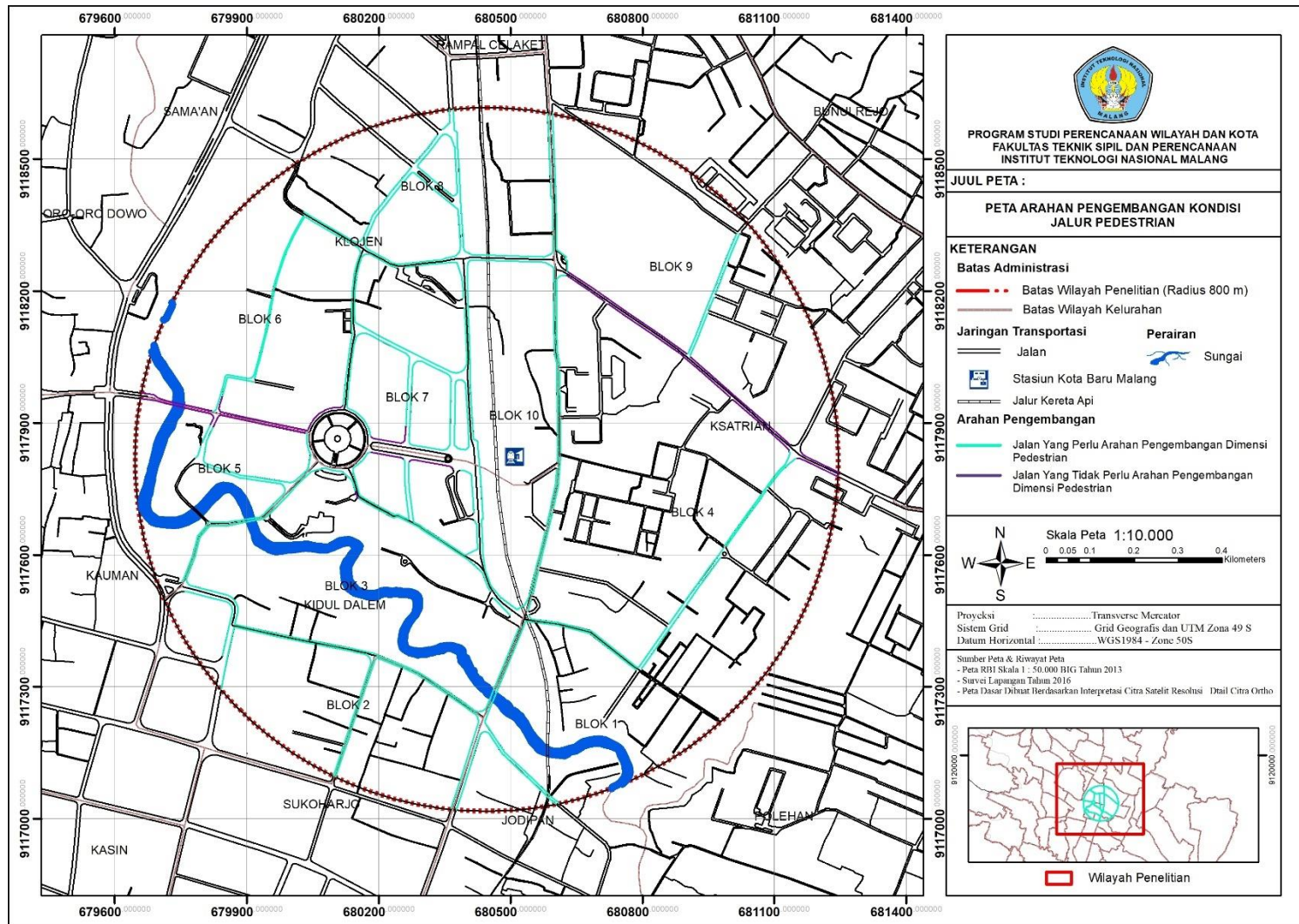
Peta 5.27 Arahan Pengembangan Penggunaan Lahan Residential Kawasan Penelitian



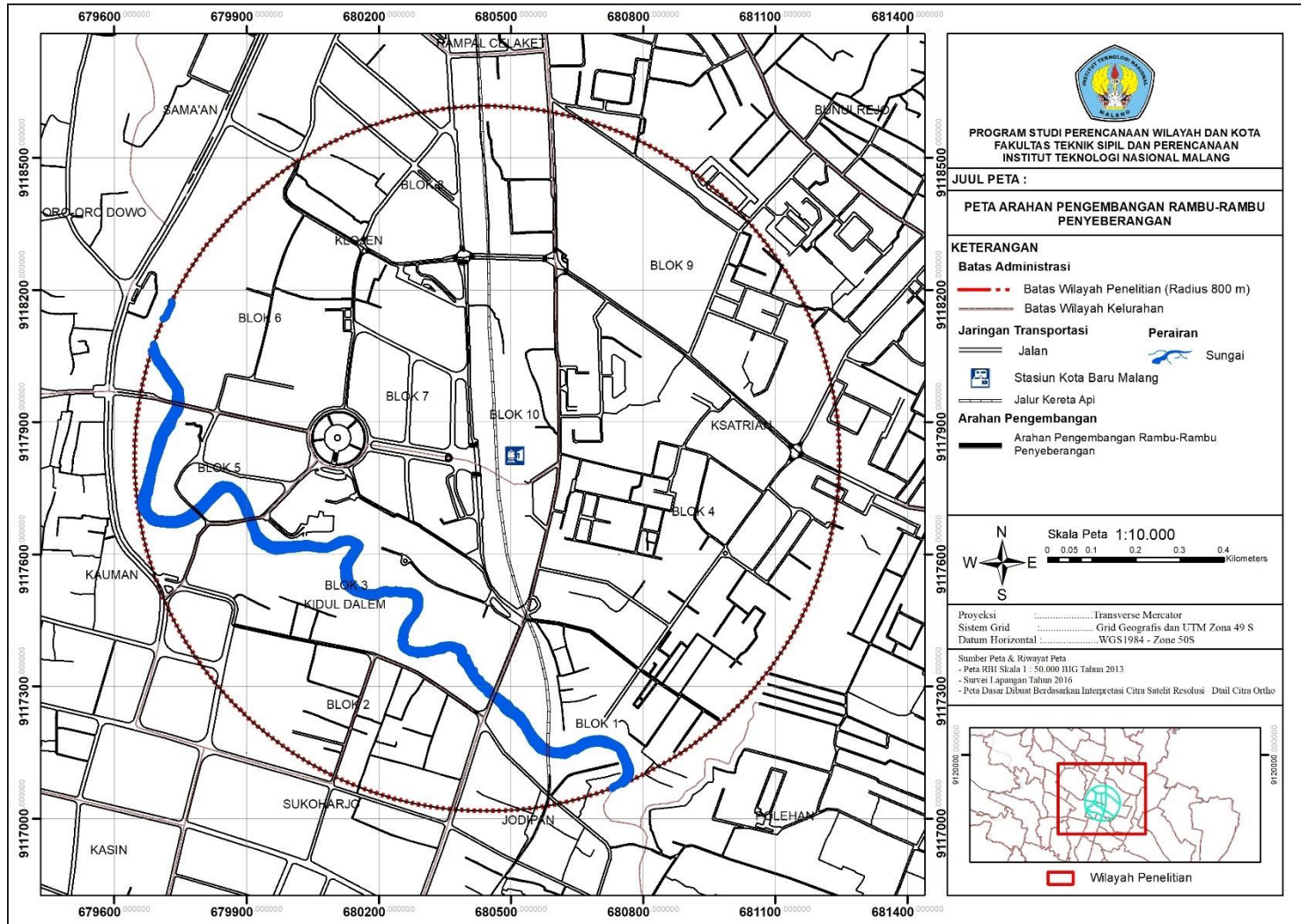
Peta 5.29 Arahan Pengembangan Jalur Pedestrian Kawasan Penelitian



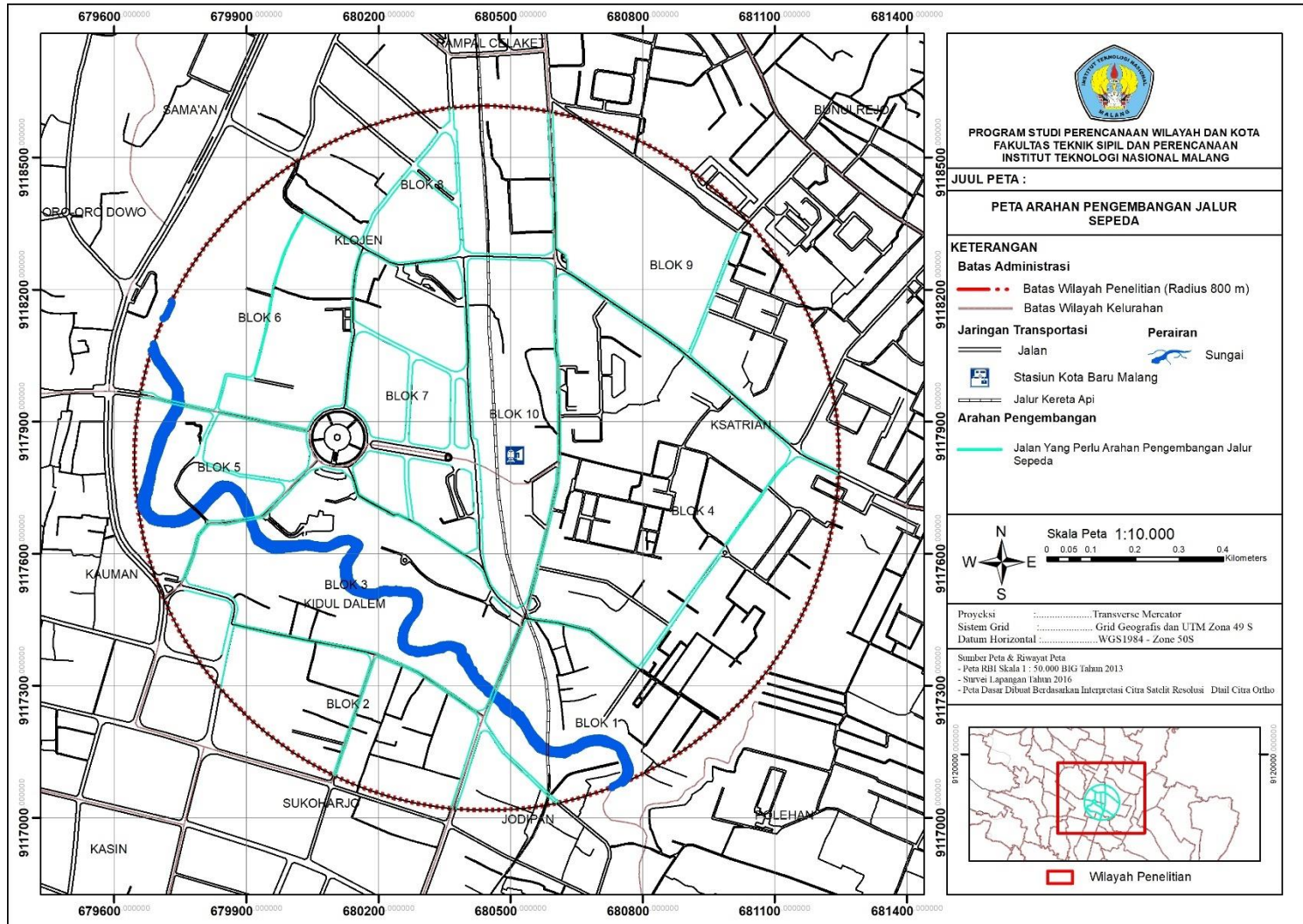
Peta 5.32 Arahan Pengembangan Kondisi Jalur Pedestrian Kawasan Penelitian



Peta 5.33 Arahan Pengembangan Rambu-Rambu Penyeberangan Pada Kawasan Penelitian



Peta 5.34 Arahan Pengembangan Jalur Sepeda pada Kawasan Penelitian



BAB IV

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Stasiun Kota Baru Malang merupakan stasiun yang masuk pada wilayah administrasi Kecamatan Kelojen Kota Malang. Pada kawasan ini terdapat penggunaan lahan yang beragam hal ini dapat dilihat pada peta penggunaan lahan yang terdapat pada Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kota Malang. Penggunaan lahan pada kawasan ini terdiri dari, perkentoran, perdagangan dan jasa, perumahan, peruntukan khusus. Menurut Executive Vice President PT KAI Daop 8 Surabaya Suryawan Putra Hia, keberadaan Stasiun Kota Malang merupakan salah satu penunjang dalam pengembangan sektor pariwisata di Kota Malang. Hal tersebut dikarenakan tren pengguna jasa angkutan kereta api tiap tahunnya mengalami peningkatan. Dalam rencana jangka panjang, pengembangan Stasiun Kota Malang akan menjadi kawasan yang mengadopsi tata ruang campuran dan memaksimalkan penggunaan angkutan massal, ditambah lagi pengembangan juga akan menyesuaikan, dimana stasiun akan dikembangkan menjadi kawasan Transit Oriented Development (TOD).

Penelitian ini menggunakan 3 indikator dan 11 variabel untuk mengetahui Kesesuaian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Kriteria Pada Konsep *Transit Oriented Development* (TOD), yaitu Kepadatan Penggunaan Lahan (Density), Penggunaan Lahan Campuran (Diversity) dan Ramah Terhadap Pejalan Kaki (Design). Indikator dan variabel yang sudah ditetapkan kemudian diidentifikasi untuk mengetahui karakteristik kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel *Transit Oriented Development* (TOD). Setelah mengetahui karakteristik kawasan stasiun Kota Baru Malang berdasarkan variabel *Transit Oriented Development* (TOD)

lalu dilakukan analisis kesesuaian kawasan dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). Berdasarkan analisis kesesuaian antara kriteria konsep kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) dengan kondisi eksisting kawasan stasiun Kota Baru Malang, dapat diketahui hasil kesesuaian karakteristik kawasan transit belum memenuhi kriteria kawasan *Transit Oriented Development* (TOD), sehingga perlunya dilakukan arahan pengembangan kawasan stasiun Kota Baru Malang agar sesuai dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD). adapun pengembangan yang harus dilakukan adalah

1. Arahan Pengembangan Aspek *Density*

Dalam arahan pengembangan aspek *density* ada 3 variabel yang harus di perhatikan agar sesuai dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu kepadatan bangunan, Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dan Koefisien Lantai Bangunan (KLB).

- a. Arahan Pengembangan Kepadatan Bangunan Dilakukan Pada blok 4, blok 5, blok 7 dan blok 9
- b. Arahan pengembangan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dilakukan pada blok 7
- c. Arahan Pengembangan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) dilakukan pada blok 1 sampai dengan blok 10

2. Arahan Pengembangan Aspek *Diversity*

Dalam arahan pengembangan aspek *diversity* ada 2 variabel yang harus diperhatikan agar sesuai dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu penggunaan lahan *residential* dan penggunaan lahan *non residential*.

- a. Arahan pengembangan penggunaan lahan *non residential* dengan melakukan peningkatan presentase penggunaan lahan *non residential* dengan cara mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% *residential*

dan 70% *non-residential*. Serta melakukan pengurangan penggunaan lahan *residential* dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi dua fungsi yaitu tempat tinggal dan perdagangan atau jasa sehingga presentase penggunaan lahan *non residential* menjadi dominan atau sesuai dengan kriteria yang sudah di tetapkan pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang ada. Hal ini dilakukan pada blok 5, blok 6, dan blok 9.

- b. Arahan pengembangan penggunaan lahan *residential* dengan melakukan peningkatan presentase penggunaan lahan *residential* dengan cara mengatur kembali proporsi peruntukan lahan dengan rasio 30% *residential* dan 70% *non-residential*. Serta melakukan pengurangan penggunaan lahan *non residential* dengan mengganti peruntukan fungsi bangunan menjadi satu fungsi yaitu tempat tinggal sehingga presentase penggunaan lahan *residential* bisa sesuai dengan kriteria yang sudah di tetapkan pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang ada. Hal ini dilakukan pada blok 5, blok 6, dan blok 9.

3. Arahan Pengembangan Aspek *Design*

Dalam arahan pengembangan aspek *design* ada 6 variabel yang harus diperhatikan agar sesuai dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu Keberadaan Jalur Pedestrian, Dimensi Jalur Pedestrian, Konektivitas Jalur Pendestrian, Kondisi Jalur Pedestrian, Ketersediaan fasilitas penyebrangan, Keberadaan jalur sepeda.

- a. Arahan Pengembangan keberadaan jalur pedestrian yaitu dengan cara melakukan pemenuhan keberadaan jalur pedestrian dengan presentase keberadaan jalur pedestrian 100% pada kawasan agar sesuai dengan Kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan. Dalam proses pemenuhan ini perlu dilakukan pembuatan jalur pedestrian pada ruas-ruas jalan pada masing-masing blok. pada blok 1 di sepanjang jalan Jl. Gatot Subroto pada bagian kiri, Jl. Ir H Juanda pada bagian kanan dan kiri, Jl. Gatot Subroto pada bagian kiri, Jl. Untung Suropati Selatan pada bagian kiri dan kanan. Pada blok 2 di sepanjang Jl. Gatot Subroto pada bagian kanan, Jl. Zainul Arifin pada bagian kanan dan kiri, Jl. Aries Munandar pada bagian kanan, pada blok 3 di sepanjang Jl. Aries Munandar pada bagian Kiri, pada blok 5 di sepanjang Jl. Brawijaya, Jl. Tumapel, pada blok 6 di lakukan di Jl Belakang SRU, Jl. Patimura pada bagian kanan, pada blok 7 di sepanjang Jl. Suropati pada bagian kiri, Jl. Patimura pada bagian kanan, Jl. Pajajaran pada bagian kiri dan kanan, Jl. Ronggo Warsito pada bagian kiri, pada blok 8 di sepanjang Jl. Patimura pada bagian kiri, Jl. Husni Tamrin, Jl. Doktor Sutomo, dan Jl. Panglima Sudirman di bagian kiri, blok 10 di sepanjang Jl. Panglima Sudirman pada sebelah kanan
- b. Arahan Pengembangan Dimensi Jalur Pedestrian yaitu dengan cara melakukan peningkatan dimensi jalur pedestrian pada kawasan agar sesuai dengan Kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dan aturan yang sudah ditetapkan. Adapun peningkatan dimensi jalur pedestrian dilakukan pada blok 3 di Jl. Majapahit pada bagian Kanan, Jl. Tugu, Jl. Gajahmada pada bagian kanan, Jl. Trunojoyo pada bagian kanan, Jl. Gatot Subroto pada bagian kanan, pada blok 5 di Jl. Majapahit pada bagian kiri, dan Jl. Tugu.

Pada blok 7 di Jl. Sultan Agung pada bagian kanan, Jl. Sultan Agung pada bagian kiri, dan pada Jl. Gajahmada pada bagian kiri. Pada blok 8 Jl. Cokroaminoto pada bagian kiri.

- c. Arahan Pengembangan Konektivitas Jalur Pendestrian yaitu dengan cara memangkas jarak waktu tempuh dari satu tempat ke titik transit adapun kriteria konektivitas jalur pedestrian pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan adalah waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit. Arahan yang dapat dilakukan untuk mengurangi jarak tempuh adalah dengan membuat jalan tembusan sehingga bisa memangkas waktu tempuh yang ada, pembuatan jalan tempus ini dilakukan pada blok dengan waktu tempuh diatas 10 menit yaitu pada blok 2.
- d. Arahan Pengembangan Kondisi Jalur Pedestrian yaitu dengan cara melakukan pemenuhan kriteria kondisi jalur pedestrian pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan adalah unsur 3 K (Kemudahan, Keamanan, Kenyamanan) Terdapat bollard dan paving tactile (Kemudahan), Terdapat (PJU) Penerangan Jalan Umum (Keamanan), Terdapat pohon peneduh (Kenyamanan). Adapun arahan yang akan dilakukan pada blok 1 yaitu melakukan peningkatan jalur pejalan kaki agar memenuhi unsur 3 K dengan cara menambahkan peneduh pada jalur pejalan kaki di blok ini agar memenuhi unsur (Kenyamanan) dan menambahkan bollard dan paving tactile agar memenuhi unsur (Kemudahan). Pada blok 2 yaitu melakukan peningkatan jalur pejalan kaki agar memenuhi unsur 3 K dengan cara

menambahkan bollard dan paving tactile agar memenuhi unsur (Kemudahan). Pada blok 3 yaitu melakukan peningkatan jalur pejalan kaki agar memenuhi unsur 3 K dengan cara menambahkan bollard dan paving tactile agar memenuhi unsur (Kemudahan). Pada blok 6 yaitu melakukan peningkatan jalur pejalan kaki agar memenuhi unsur 3 K dengan cara menambahkan bollard dan paving tactile agar memenuhi unsur (Kemudahan). Pada blok 7 yaitu melakukan peningkatan jalur pejalan kaki agar memenuhi unsur 3 K dengan cara menambahkan bollard dan paving tactile agar memenuhi unsur (Kemudahan). Pada blok 8 yaitu melakukan peningkatan jalur pejalan kaki agar memenuhi unsur 3 K dengan cara menambahkan peneduh pada jalur pejalan kaki di blok ini agar memenuhi unsur (Kenyamanan) dan menambahkan bollard dan paving tactile agar memenuhi unsur (Kemudahan). Pada blok 10 yaitu melakukan peningkatan jalur pejalan kaki agar memenuhi unsur 3 K dengan cara menambahkan bollard dan paving tactile agar memenuhi unsur (Kemudahan).

- e. Arahan pengembangan Jalur penyeberangan yaitu dengan cara melakukan penambahan rambu-rambu atau lampu peringatan atau lampu tanda berhenti untuk pengguna transportasi yang digunakan untuk memberi tanda agar pejalan kaki bisa aman dan tidak takut dalam menyeberang jalan, dikarenakan pada wilayah penelitian sudah terdapat jalur penyeberangan. Adapun penambahan rambu-rambu dilakukan pada wilayah semua wilayah blok.

- f. Arahan pengembangan jalur sepeda yaitu dengan cara melakukan pembuatan jalur sepeda yang menghubungkan dari satu tempat ketempat lainnya dan juga terhubung dengan pusat-pusat kegiatan serta terhubung ke pada titik transit utama. Adapun penambahan jalur sepeda ini dilakukan pada setiap ruas jalan yang ada di wilayah blok.

6.2 Rekomendasi

Berdasarkan dari berbagai hal yang telah dilakukan dalam penelitian ini, yaitu dari tahap awal berupa observasi, survey lapangan, tahap analisa untuk mengetahui kesesuaian konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan stasiun Kota Baru Malang dan sampai pada tahap akhir yaitu menghasilkan arahan pengembangan yang harus dilakukan untuk memenuhi kriteria konsep *Transit Oriented Development* (TOD). maka rekomendasi yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dan pertimbangan untuk Pemerintah Kota Malang dan PT KAI Daop 8 Surabaya dalam melakukan pengembangan Stasiun Kota Baru Malang dengan menggunakan atau mengadopsi konsep *Transit Oriented Development* (TOD).
2. Melakukan arahan pengembangan dan peningkatan pada aspek Kepadatan Penggunaan Lahan (Density), Penggunaan Lahan Campuran (Diversity) dan Ramah Terhadap Pejalan Kaki (Design) agar dalam proses pengembangan Stasiun Kota Baru Malang dengan menggunakan atau mengadopsi konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dapat sesuai.
3. Perlunya studi lebih lanjut untuk mengetahui dan merencanakan integrasi antar moda untuk mendukung konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Kota Baru Malang.

4. Perlunya studi lebih lanjut untuk pengembangan kawasan Stasiun Kota Baru Malang dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD)

DAFTAR PUSTAKA

- O. Z. Tamin. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB
- Cervero, R. (2006). *Public Transport and Sustainable Urbanism: Global Lesson*. Science Council of Japan.
- Cervero, R. (2013). *Linking Urban Transport and Land Use in Developing Countries*. *The Journal of Transport and Land Use*, 6(1), 7-24.
- Dittmar, H., & Ohland, G. (2004). *The New Transit Town*. Washington: Island Press. Florida Department of Transportation. (2012).
- Florida TOD Guidebook*. Florida: Florida Department of Transportation
- Institute for Transportation Development and Policy 2014, TOD Standard*. New York: Despacio
- Muhammad Afif Arsyad. 2018. *Analisa Kesesuaian Kawasan Transit Blok M, Jakarta Terhadap Kriteria Konsep TOD (Transit Oriented Development)*. *Planners InSight*
- Dwiki Kuncara Jati. 2017. *Kesesuaian Kawasan Transit Di Kota Surakarta Berdasarkan Konsep Transit Oriented Development*. *Uns - Fak. Teknik .Jur. Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota*. Surakarta
- R.M. Bagus Prakoso. 2016. *Kesesuaian Kawasan Transit Tramstop Surabaya Mass Rapid Transit Dengan Konsep Transit Oriented Development (Studi Kasus: Koridor Embong Malang)*. *JURNAL TEKNIK ITS Vol. 5, No. 1*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Ahmad Ramdhan Muzakkiy. 2016. *Arahan Peningkatan Penerapan Konsep Transit Oriented Development (Tod) Pada Kawasan Dukuh Atas, Jakarta*. <https://Repository.its.ac.id>. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Virta Safitri Ramadhani. 2017. *Prioritas Pengembangan Kawasan Transit Stasiun Gubeng Dengan Konsep Transit Oriented*

Development. <https://Repository.lts.ac.id>. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.

Peraturan Menteri PU No.3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

Peraturan Menteri PU No.20 Tahun 2011 Tentang Pedoman Penyusunan RDTR dan Peraturan Zonasi Kabupaten/ Kota

Tommy Juls Boekoesoe, 2016 (Evaluasi Kebutuhan Armada Angkutan Mobil Penumpang Umum Dalam Kota Malang) <https://eprints.umm.ac.id/>.

Agustina Suminar, 2019 Artikel yang berjudul “Menjadi Kota Termacet, Malang Butuh Sistem Integrasi Transportasi”, SuaraSurabaya.net

Kodrat Setiawan, 2019 artikel yang berjudul “Pengembangan Stasiun Kota Malang Diharapkan Dorong Pariwisata”, <https://bisnis.tempo.co/>

Ahmad Rizqullah Amanda Dian W. K Clarita Alfi Edly Tsara Nabilah Hernand Bagaskara Kurniawan Muhammad Haidar Kharisma Adyaks “Meninjau Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development (Tod) Di Indonesia

<https://si-petarungv2.malangkota.go.id/>

Ari Widyati Purwantiastning Understanding the Concept of Transit Oriented Development Through Proposed Project of Manggarai, Jakarta Selatan, Indonesia

Olivia Medina Rosyadi Karakteristik Koridor Jalan Tugu-Kertanegara Berdasarkan Prinsip Transit Oriented Development (Tod)

Imma Widyawati Agustin Penerapan “Transit Oriented Development” Di Kawasan Tugu – Kertanegara, Kota Malang

Rosa Asiga Cahya Adhianti Integrasi Antarmoda Dengan Penerapan Transit-Oriented Development Pada Kawasan Kota Lama Semarang

LAMPIRAN

FOTO-FOTO HASIL OBSERVASI





LAMPIRAN ADMINISTRASI

BUKTI UJI PLAGIASI

Kesesuaian Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang

ORIGINALITY REPORT

5%	6%	2%	5%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	si-petarung.malangkota.go.id	3%
	Internet Source	
2	123dok.com	2%
	Internet Source	

Exclude quotes	Off	Exclude matches	< 2%
Exclude bibliography	Off		

LAMPIRAN SURAT PEMBIMBING



PT BSI PERSERO MALANG
SIKIP NAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : J. Bebelungan Sigea-gua No. 2 Telp. (0341) 581425 (Hunting), Fax. (0341) 583015 Malang 65145
Kampus II : J. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417838 Fax. (0341) 417834 Malang

Nomor : ITN.07.161/PWK.SKRIPSI.VI/2022 27 Juli 2022
Lampiran : -
Perihal : **Pembimbing Tugas Akhir**

Kepada Yth **Dosen Pembimbing I (Utama)**
Arief Setijawan, ST., MT
Dosen Perencanaan Wilayah Dan Kota
Institut Teknologi Nasional
Di -

MALANG

Dengan Hormat,

Kami dari Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang dalam pengembangan bidang perencanaan dan semua aspek, tidak hanya dari sisi pandang teknis, tetapi juga dari aspek lain, seperti : perilaku, budaya, sejarah, ekonomi, pariwisata dan sebagainya. Untuk itu kami mohon kesediaan Bapak / Ibu untuk membimbing mahasiswa kami :

Nama : **Muhammad Nur Arifin**
NIM : **16.24.008**
Judul TA :

"Kesesuaian Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang"

Sejak Tanggal : 27 Juli 2022 – 10 September 2022 (Maksimal 6 bulan).

Dalam masa pembimbingan tersebut, Bapak / Ibu didampingi oleh :

Dosen Pembimbing II (Pendamping): Widiyanto H. S. Widodo, ST., MSc

Untuk memudahkan penyamanan persepsi dalam penyusunan materi TA tersebut.

Besar harapan, Bapak / Ibu dapat menerima permohonan kami. Atas perhatian serta bantuannya kami ucapkan banyak terima kasih.

a.n. Dekan
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
Program Studi Perencanaan
Wilayah dan Kota



Dr. Agung Witjaksono, ST., MT
NIP.Y. 1039600292





PT BAI PERSERO MALANG
BARU NAGAS MALANG

PERKUMPULAN PENDELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus 1 : J. Bendungan Sige-riguno No. 2 Telp. (0341) 681431 (Surabaya), Fax. (0341) 653015 Malang 60145
Kampus 2 : J. Raya Kaligono, Km. 2 Telp. (0341) 417898 Fax. (0341) 417034 Malang

Nomor : ITN.07.162/PWK.SKR/PSI.VII/2022 27 Juli 2022
Lampiran : -
Perihal : **Pembimbing Tugas Akhir**

Kepada Yth : **Dosen Pembimbing II (Pendamping)**
Widjanto H. S. Widodo, ST., MSc
Dosen Perencanaan Wilayah Dan Kota
Institut Teknologi Nasional
Di --

MALANG

Dengan Hormat,

Kami dari Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang dalam pengembangan bidang perencanaan dan semua aspek, tidak hanya dari sisi pandang teknis, tetapi juga dari aspek lain, seperti : perilaku, budaya, sejarah, ekonomi, pariwisata dan sebagainya. Untuk itu kami mohon kesediaan Bapak / Ibu untuk membimbing mahasiswa kami :

Nama : **Muhammad Nur Arifin**
NIM : **16.24.008**
Judul TA :

"Kesesuaian Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang"

Sejak Tanggal : 27 Juli 2022 – 10 September 2022 (Maksimal 6 bulan).

Dalam masa pembimbingan tersebut, Bapak / Ibu didampingi oleh :

Dosen Pembimbing I (Utama): Arief Setjawan, ST., MT

Untuk memudahkan penyamanan persepsi dalam penyusunan materi TA tersebut.

Besar harapan, Bapak / Ibu dapat menerima permohonan kami. Atas perhatian serta bantuannya kami ucapkan banyak terima kasih.

a.n. Dekan
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
Program Studi Perencanaan
Wilayah dan Kota



Dr. Agung Witjaksono, ST., MT
NIP. Y. 1039600292



LEMBAR ACC SEMINAR PROPOSAL**Lembar ACC Pembimbing Report**

Form: Lembar ACC Pembimbing

Dosen Pembimbing	Arief Setijawan.,ST.,MT
Tanda tangan Pembimbing	
Added Time	12-Sep-2021 15:42:12
Referrer Name	
Task Owner	muhnurarifin.pl16@gmail.com

Dosen Pembimbing	Widiyanto Hari Subagyo W.,ST.,MSc
Tanda tangan Pembimbing	
Added Time	12-Sep-2021 14:45:07
Referrer Name	
Task Owner	muhnurarifin.pl16@gmail.com

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL

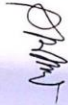


PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 Jl. Bendulungu Siguran No 2 Telp. (041) 591411 Psw. 108 Fsk (041) 559015 Malang

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL



Nama : Muhammad Nur Arifin
 NIM : 1624018
 Judul : *Kesesuaian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Konsep Transit Oriented Development (TOD)*

Waktu Seminar : Rabu, 29 September 2021

No	Dosen Penguji	Pertanyaan dan Saran	Jawaban dan Tanggapan	Tanda Tangan
1	Ida Soewarni ST., MT.	1. Untuk titik poin atau pusat lokasi penelitian lebih di perjelas dan di tempatkan 2. Delimitasi kawasan penelitian lebih di perjelas dan di beri batasan utara, selatan, timur dan barat berdasarkan dengan apa saja 3. Untuk proses penentuan kriteria dalam penelitian lebih di perjelas dan di perjelas sumbernya	Terkait titik nya itu berada pada dua stasiun yang ada karena lingkup lokasinya penelitiannya di kawasan stasiun Kota Baru Malang dengan radius 800 meter Untuk delimitasi kawasan menggunakan radius 800 meter, untuk batas delimitasi di bagian Barat yaitu Jl. Raya Malang-Cempol, bagian Timur yaitu Jl. Terusan Kesatrian, bagian Utara Jl. Hamid Rusuf, bagian Selatan Jl. Artes Muanandar dan Jl. Ir. H. Juanda	



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 Jl. Bendungan Sigiturajawa No. 2 Telp. (0341) 551431 Psw. 108 Fax (0341) 553015 Malang

<p>MURP.</p>	<p>Jika nanti di dapatkan hasil sesuai dan tidak sesuai tahap selanjutnya di apakah ?</p>	<p>saja karena hanya ingin sampai mengetahui kesesuaian kawasan stasiun kota baru Malang yang akan di kembangkan dengan mengadopsi konsep ini, sehingga dari sini saya tertarik untuk mengkaji kesesuaiannya</p>	
	<p>2. Sehingga alangkah lebih baik jika di harapkan sasaran tiga untuk solusi atau pengembangan hasil dari penelitian ini jika hasilnya sesuai dan tidak sesuai</p>	<p>Berdasarkan hasil diskusi dan pertimbangan dengan pembimbing maka akan di tambahkan sasaran ketiga dalam bentuk strategi pengembangan</p>	
<p>3 Ir. TITIK POERWATI, MT</p>	<p>1. Untuk sintesa variabel jangan semua di dasari dari jurnal namun juga di tambahkan berdasarkan teori</p> <p>2. Untuk redaksional penulisan di sesuaikan dengan pedoman yang ada</p>	<p>Untuk sintesa variabel disini bukan hanya menggunakan atau berlandaskan dari jurnal saja namun disini juga menggunakan teori dari ahli</p> <p>Untuk penulisan akan di sesuaikan dengan pedoman yang berlaku di jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota ITN Malang</p>	
	<p>3. Untuk keparagraf tabel pada halaman 75 di perbaiki</p>	<p>Terkait tabel pada halaman 75 memang terjadi kesalahan namun untuk tabel pada halaman 75 sudah di perbaiki</p>	



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
Jl. Bendungan Sigitra-guna No. 2 Telp. (0341) 551431 Psw. 108 Fax (0341) 553015 Malang

Malang, 31 Januari 2022

Dosen Pembimbing 1

Arief Setyawan, ST., MT

Dosen Pembimbing 2

Widlyanto Hari Subagyo, ST., MSc

BUKTI ACC SEMINAR HASIL






PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 Psw. 108 Fax (0341) 553015 Malang

LEMBAR ASISTENSI | HASIL SKRIPSI

Nama : Muhammad Nur Arifin
 Nim : 1624018
 Judul : Kesesuaian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Konsep Transit Oriented Development (Tod)

Dosen Pembimbing : Arief Setijawan, ST., MT

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
	25/07/2022	<ul style="list-style-type: none"> - tempat tabel list di rubah tempatnya - untuk identifikasi di kota ke gambaran umum - Keterangan di mana saja kota 	
	26/07/2022	<ul style="list-style-type: none"> - Disprok di perbaiki - foto pengantar di Perkon di tambah pengantar Perkon - Jarak di ganti 	
		Acc Seminar Hasil	



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 Psw. 108 Fax (0341) 553015 Malang

LEMBAR ASISTENSI HASIL SKRIPSI

Nama : Muhammad Nur Arifin
Nim : 1624018
Judul : *Kesesuaian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Konsep Transit Oriented Development (Tod)*


Dosen Pembimbing : Widiyanto Hari S.W.,ST.,MSc

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
3	1/02/2022	- Untuk titik peresmian lokasi di blok per blok.	
4	23/01/2022	- Untuk blok 10 dan 13 yang masuk pada lokasi untuk titik lain di perencanaan.	

BERITA ACARA SEMINAR HASIL



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 Jl. Bendungan Sigure-guna No. 2 Telp. (0341) 551431 Pw. 108 Fks (0341) 555015 Malang

No	Dosen Penguji	Pertanyaan dan Saran	Jawaban dan Tanggapan	Tanda Tangan
		2. Terkait arahan pengembangan dalam aspek kepadatan perlu di pertimbangkan	Jawaban dari proses ini di dapatkan sehingga dari proses ini di dapatkan kriteria Dalam pengembangan aspek kepadatan yang di pertanyakan disini peneliti melakukan perubahan atau perbaikan dalam hal ini dan mencoba mencari alternatif arahan pengembangan dalam aspek kepadatan agar ideal dan rasional dengan cara merubah kriteria yang digunakan dengan mencari literatur lainnya dan mengembahnya sebagai rujukan.	
		3. Dalam penentuan radius pemukiman harus mempertimbangkan kondisi oksidasi bukan hanya mengacu pada literatur dan juga perlunya penjabaran kondisi blok-blok pemukiman	Dalam penentuan radius pemukiman peneliti merujuk pada literatur yang digunakan yaitu dengan radius pemukiman 800 meter dengan titik utama di stasiun Kota Baru Malang. Dalam penelitian ini peneliti membagi menjadi 13 blok pemukiman dengan penentuan delimitasi kawasan dengan mengikuti batas Tsik kawasan yang ditandai oleh jalan sungai.	
		4. Terkait gambaran umum wilayah ekternal yang terkait dengan lokasi dan keturutan paparan sesuai dengan kriteria yang di tetapkan	Terkait penjelasan gambaran umum wilayah peneliti sudah menjelaskan dengan menjelaskan 3 aspek atau indikator penelitian yaitu keberagaman, kepadatan, dan desain kawasan. Untuk	



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 Jl. Bendungan Sigurgura No. 2 Telp. (0341) 551431 Psw. 108 Fax (0341) 553015 Malang

No	Dosen Penguji	Pertanyaan dan Saran	Jawaban dan Tanggapan	Tanda Tangan
		5. Untuk kesimpulan dan rekomendasi susutkan dengan arahan dan harus menentukan 3 rekomendasi penelitian dan untuk re	urutannya peneliti akan mengurutkannya agar jelas dan mudah di pahami. Terkait kesimpulan peneliti menyadari masih ada kekurangan terutama soal saran dan rekomendasi sehingga dalam hal ini peneliti akan memperbaiki dan melakukan penambahan terkait kekurangan	

Malang, 16 Agustus 2022

Dosen Pembimbing 1

Dosen Pembimbing 2

Arif Setiawan, ST., MT

Widiyanto Hari Subagyo, ST., MSc

Berita Acara Report

Form: Berita Acara

Dr. Ir Ibnu Sasongko, MT	
Added Time	30-Aug-2022 05:45:11
Referrer Name	
Task Owner	muhnurarifin.p116@gmail.com

**Berita Acara Report**

Form: Berita Acara

Dosen Pembimbing : Widiyanto Hari Subagyo, ST., MSc	
Added Time	29-Aug-2022 14:12:27
Referrer Name	
Task Owner	muhnurarifin.p116@gmail.com



LAMPIRAN BUKTI ACC SEMINAR KOMPREHENSIF



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 Psw. 108 Fax (0341) 553015 Malang

LEMBAR ASISTENSI PROPOSAL SKRIPSI

Nama : Muhammad Nur Arifin
 Nim : 1624018
 Judul : *Kesesuaian Kawasan Stasiun Kota Baru Malang Berdasarkan Konsep Transit Oriented Development (Tod)*
 Dosen Pembimbing : Arief Setijawan.,ST.,MT

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
	18/08/2022	- Untuk keperluan kuesioner cari kriteria yang sesuai dengan eksisting	
	22/08 2022	- bisa literatur konsep TOD sebagai rujukan	
		- Definisi kawasan sesuai dengan kelaunan dari Pengusul	
	29/08 2022	- serasi dengan masukan Pengusul	
		ACC Sidang	

LEMBAR ASISTENSI SKRIPSI Report

Form: LEMBAR ASISTENSI SKRIPSI

Dosen Pembimbing : Widiyanto Hari Subagyo, ST., MSc	
Added Time	29-Aug-2022 14:12:27
Referrer Name	
Task Owner	muhnurarifin.pl16@gmail.com

LEMBAR PENGESAHAN SEMINAR KOMPREHENSIF



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 Jl. Ronggolangu Sigitanegara No. 2 Telp. (0341) 551431 Psw. 108 Fax (0341) 552015 Malang

BERTILAS ACARA SEMINAR KOMPREHENSIF

Nama : Muhammad Nur Arifin
 NIM : 1624018
 Judul : *Kesesuaian Konsep Transi Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang*

Waktu Seminar : Juni at. 02 September 2022

No	Dosen Penguji	Pertanyaan dan Saran	Tanda Tangan
1	Mohammad Reza, ST. MURP	<p>Urutk hasil kesimpulanya atau arahan perlunya ditengahkan kedalam bentuk peta dan dalam bentuk desain harus ditambahkan tampak atasnya</p> <p>Perlu ditambahkan identifikasi dan hasil dari analisis kesesuaian perlu ditambahkan peta baik di ppt atau di laporan</p> <p>Cek redaksional pada peta, tabel, diagram, foto dan desain gambar</p>	<p>Jawaban dan Tanggapan</p> <p>Dalam laporan memang hasil analisa tidak semua di petak hanya ada konsep dasar dalam bentuk desain kawasan tapi akan di tambahkan peta agar lebih memudahkan pembaca</p> <p>Urutk identifikasi sebelumnya sudah di lakukan namun hanya saja penempatan penelissannya berada pada gambar namun akan di pertimbangkan dan di muat dalam bentuk susunan</p> <p>Urutk penulisan akan di perbaiki sesuai dengan pedoman yang ada</p> <p>Urutk hal ini sudah sesuai karena tujuan awalnya adalah mengetahui kesesuaian namun setelah di analisis ada beberapa aspek yang tidak sesuai dan perlu di tingkahkan sehingga muncul susunan tiga urutk merumuskan arahan</p> <p>Urutk penambahan keterangan atau penjelasan wilayah lain pada samping</p>
2	Ir. Triik Poerwadi, MT	<p>Apakah judul sudah sesuai dengan hasil dan sasaran yang ada</p> <p>Tambahkan keterangan lokasi lain di samping peta loketi penelitian</p>	<p>Ket. peta loketi</p>



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 Jl. Bendungan Sigurng-guna No. 2 Telp. (0341) 551431 Ppn. 108 Pkn. (0341) 553015 Malang

	<p>Pada sintesa variabel penelitian itu bukan di tempatkan di sintesakan lagi teori saja</p>	<p>pea wilayah penelitian akan di perbaiki dan di cantumkan keterangan wilayahnya</p>
	<p>Harus di identifikasi dulu kawasan penelitian, baru di analisis kesesuaian kawasannya dulu baru di arahkan pengembangannya?</p>	<p>Untuk proses identifikasi sekenarnya sudah dilakukan namun hanya saja pengajarannya terletak pada gambaran umum bukan pada sub bab analisa dan pada sasaran pertama, namun akan di pertimbangkan dan dilakukan perbaikan</p>
<p>3 Amnisa Hamidah Imaduddin, ST, M.Sc</p>	<p>Prihal delimitasi kawasan penelitian apakah kawasan TOD bisa memaknai batas fisik kawasan sebagai dasar penelitian ?</p> <p>Konsep TOD yang ada di stasiun Kota Baru Malang gimana dan kenapa di evaluasi ?</p>	<p>Untuk pemertuan batas fisik kawasan memang menggunakan batas fisik kawasan dengan sumgi dan jalan di jadikan batas delimitasi dan juga melihat fungsi kawasan penelitian yang ada</p> <p>Untuk konsep TOD di kota malang memang belum ada konsep yang pasti namun ada potensi untuk dikembangkan di stasiun ini sehingga perlu di ketahui kesesuaiannya</p>
	<p>Untuk peta penelitian di lumbuhkan di PPT</p>	<p>Untuk peta penelitian akan di tambahkan di PPT dan PPT akan di perbaiki kembali</p>
	<p>Cara Mengetahui sesuai dan tidak sesuai gimana ?</p>	<p>Untuk mengetahui sesuai dan tidak sesuai pada kawasan dengan mencoba menganalisis karakteristik kawasan dengan di bandingkan dengan kriteria TOD yang ada menggunakan analisis komparatif konstanti</p>

[Handwritten signature]



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
Jl. Rendengan Siguran No. 2 Telp. (0341) 551431 Psw. 108 Fax (0341) 553015 Malang

Cara memvisualkan arahan gimana ?	Cara memvisualkan arahan berdasarkan hasil analisa kompartif kawasan.
Dasar penentuan blok penelitian gimana ?	Untuk dasar penentuan blok ini merujuk pada ketentuan yang teruang dalam literatur penelitian yaitu radius 800 meter dengan delimitasi kawasan merujuk pada batas fisik kawasan.

Malang, 04 September 2022

Dosen Pembimbing 1

Ariel Setyawan, ST., MT

Dosen Pembimbing 2

Widjanto Hari Subagyo, ST., MSc

BUKTI ACC JIDIL BUKU HITAM



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
Jl. Pembangunan Ngawi-gem No. 2, Telp. (0441) 571431 Fax. (0441) 571437 Malang

LEMBAR ACC JILID BUKU HITAM

Nama : Muhammad Nur Arifin
Nim : 1624018
Judul : Kesesuaian Konsep Transit Oriented Development (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang
Dosen Pembimbing 1 : Arief Setijawan, ST., MT

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
	07/09/2022	Acc jilid 	



PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
Jl. Bojonegara Ngusung No. 2 Telp. (0341) 353401 Fax. 108 Fax (0341) 371013 Malang

LEMBAR ACC JILID BUKU HITAM

Nama : Muhammad Nur Arifin
Nim : 1624018
Judul : Kesesuaian Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) Pada Kawasan Stasiun Kota Baru Malang
Dosen Pembimbing 2 : Widlyanto Hari Subagyo, ST., MSc

No	Tanggal	Keterangan	Paraf
	07/09/2022	ACC Jilid	

Daftar Prestasi Akademik (DPA)



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

Kampus 1 : Jln. Bendungan Sigura-Gura No.2 Malang
Kampus 2 : Jln. Raya Karanglo Km.2 Malang

DPA MAHASISWA


NIM : 1624018
Nama : MUHAMMAD NUR ARIFIN
Prodi : Perencanaan Wilayah dan Kota S-1
Th.Kurikulum : 2019

No	Kode MK	Mata Kuliah	SKS	Grade
1	PW1101	BAHASA INGGRIS	2	B
2	PW1102	PENGANTAR TEKNOLOGI INFORMASI & KOMUNIKASI	2	B
3	PW1103	PENGANTAR LINGKUNGAN	3	B+
4	PW1104	GEOLOGI LINGKUNGAN	3	B
5	PW1105	KEPENDUDUKAN DAN SISTEM SOSIAL	3	B
6	PW1201	PENGANTAR PERENC. WILAYAH DAN KOTA	4	C+
7	PW1202	TEKNIK PRESENTASI DAN NIRMAMA	3	B+
8	PW2106	LINGKUNGAN BINAAN MANUSIA	3	B+
9	PW2107	STATISTIK	3	C+
10	PW2203	ANALISA SUMBERDAYA DAN LINGKUNGAN	3	A
11	PW2204	PRASARANA WILAYAH DAN KOTA	3	B
12	PW2205	EKONOMI WILAYAH DAN KOTA	3	B+
13	PW2301	PENGANTAR PROSES PERENCANAAN	4	B+
14	PW3108	PANCASILA	2	A
15	PW3206	ANALISA LOKASI DAN POLA RILANG	3	A
16	PW3207	PERENCANAAN PERDESAAN	3	B
17	PW3208	METODE ANALISA PERENCANAAN I	3	B
18	PW3209	TATA GUNA DAN PENGEMBANGAN LAHAN	3	B
19	PW3210	PERENCANAAN TRANSPORTASI	3	C
20	PW3302	PERENCANAAN KOTA 1	3	C+
21	PW4211	SISTEM INFORMASI PERENCANAAN I	3	C+
22	PW4212	PERMUKIMAN	3	B
23	PW4213	PEMBAYARAN PEMBANGUNAN	3	B
24	PW4214	METODE ANALISA PERENCANAAN II	3	C+
25	PW4303	PERENCANAAN KOTA 2	4	B+
26	PW4304	PERENCANAAN KOTA CULTURAL 1	3	C+
27	PW5109	METODE PENELITIAN	3	C+
28	PW5110	KAPITA SELEKTA	2	A
29	PW5215	PERENCANAAN TAPAK	3	C
30	PW5216	SISTEM INFORMASI PERENCANAAN II	3	C+
31	PW5217	COMMUNITY DEVELOPMENT	3	B
32	PW5218	KEBENCANAAN	3	B
32	PW5305	PERENCANAAN WILAYAH 1	3	C+
33	PW5306	PERENCANAAN KOTA CULTURAL 2	3	C
34	PW6111	TECHNO/RENEURSHIP	2	B
35	PW6219	TEORI DAN PRAKTEK PERENCANAAN	3	B+
36	PW6220	PERANCANGAN KOTA CULTURAL	3	C+
37	PW6221	LANSEKAPING PERKOTAAN	3	B

No	Kode MK	Nama Kullah	SKS	Grade
37	PW6222	PENGELOLAAN PERKOTAAN	3	A
38	PW6223	PERENCANAAN WILAYAH PESISIR	3	C+
39	PW6307	PERENCANAAN WILAYAH 2	4	B
40	PW7112	BAHASA INDONESIA	3	A
41	PW7224	HKM DAN ADMINISTRASI PERENCANAAN	3	C
42	PW7226	PERENCANAAN PARAWISATA	3	C+
43	PW7308	KOLOKUM	3	A
44	PW7309	KEJA PRAKTEK	4	A
45	PW7725	PERENCANAAN KAWASAN	3	
46	PW8113	KEMARGANEGARAAN	2	C+
46	PW8114	PENDIDIKAN AGAMA ISLAM	3	B
47	PW8115	PENDIDIKAN AGAMA KRISTEN	3	
47	PW8116	PENDIDIKAN AGAMA KATOLIK	3	
47	PW8117	PENDIDIKAN AGAMA HINDU	3	
47	PW8118	PENDIDIKAN AGAMA BUDHA	3	
47	PW8310	SKRIPSI	7	B+


Total SKS x Bobot : 438.50 , SKS Pembagi : 144 , IPD : 3.05

TOEFL



UNIVERSAL ENGLISH
SK DIKNAS 421.9/1196/418.20/2020

CERTIFICATE
OF ACHIEVEMENT



UNIVERSAL ENGLISH
THE HIGHEST LEVEL OF ENGLISH

This Certificate is Proudly Presented to:

MUHAMMAD NUR ARIFIN


Registration No. 3403/IX/2021 Date of Birth Oktober 011998 Place Manunggal
 Has achieved the following prediction scores on the paper based:
 Gender Male Native Country Indonesia Native Language Indonesia

TOEFL

Test Of English as a Foreign Language

Listening Comprehension	47
Structure & Written Expression	37
Reading Comprehension	51
Total Score	490

Test Date : 24th of September 2021
 Valid Until : 24th of September 2023



Director of Universal English
Art Febriyanto, Lc., M.H.

Jalan Kemuning No.37 Desa Tulungrejo Kec. Pare Kab. Kediri Kode Pos: 64212