

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 kenaikan, 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. Permasalah 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 dibangun 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

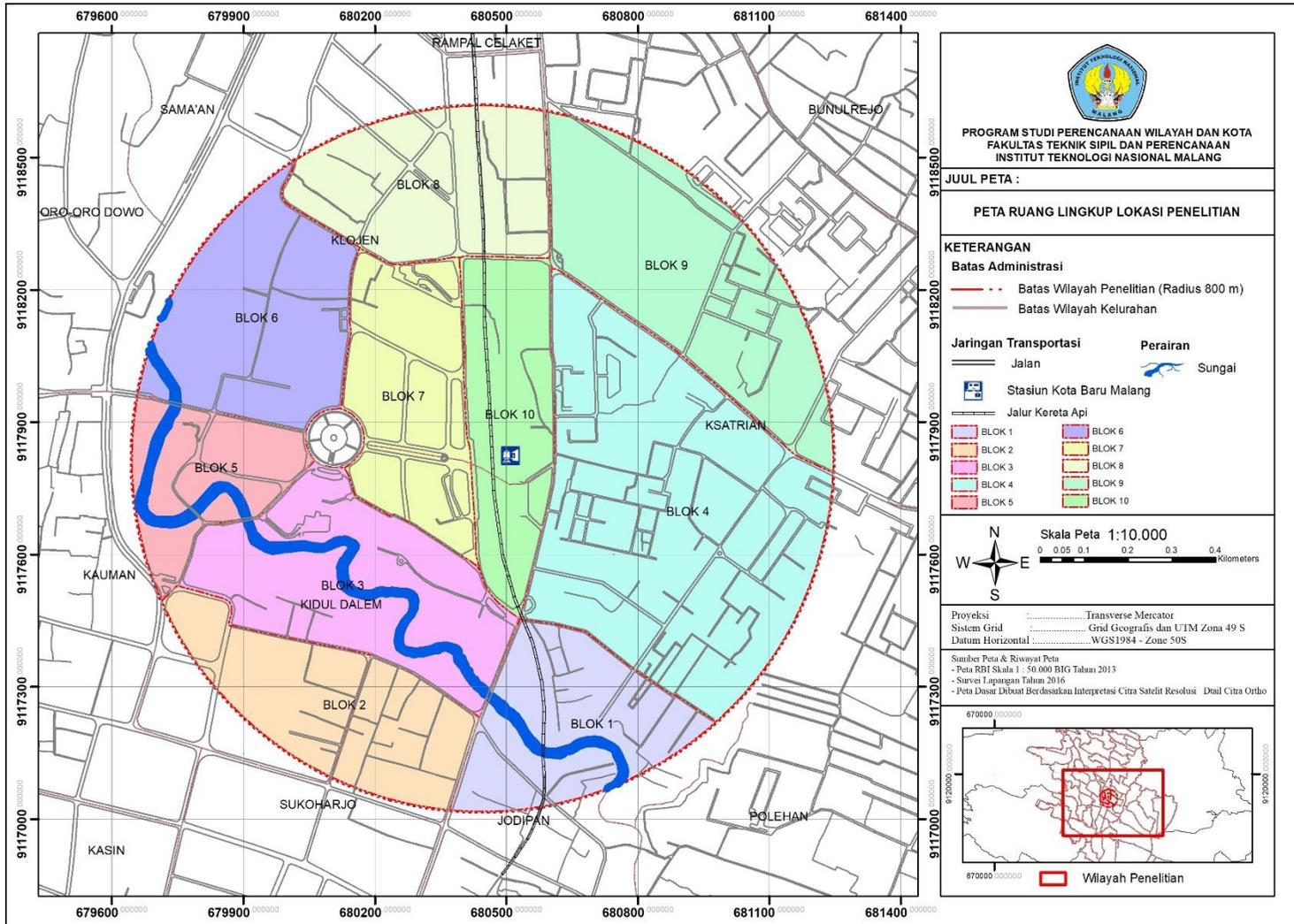
kawasan dengan mengikuti batas fisik kawasan yang ditandai oleh jalan dan sungai.

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.

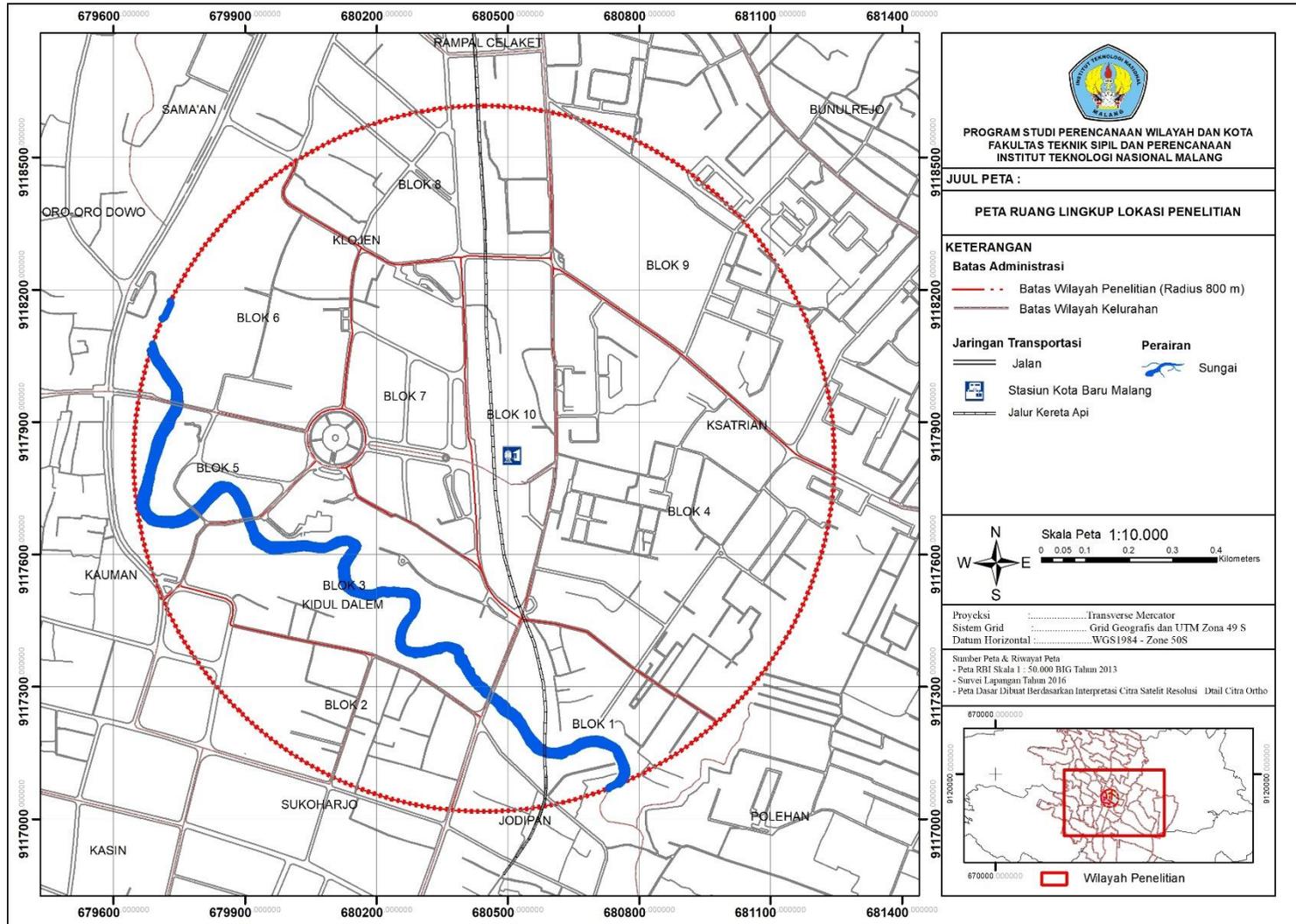
Sebelah Utara	:	Jl. Dr Cipto
Sebelah Selatan	:	Jl. KH Ahmad Dahlan dan Jl. Mangun Sarkoro
Sebelah Timur	:	Jl Terusan Kesatrian
Sebelah Barat	:	Jl. Raya Malang-Gempo

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

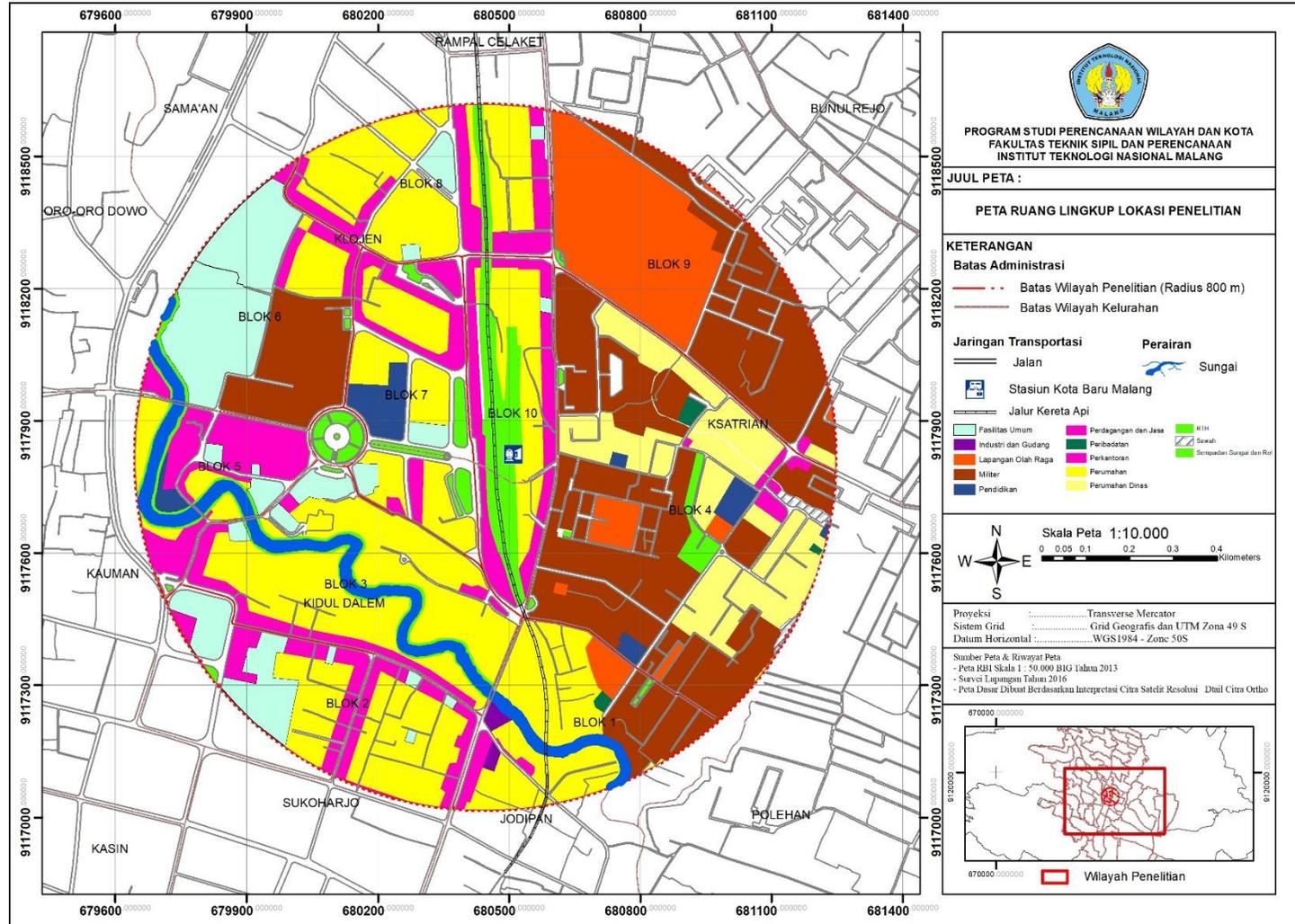
Peta 1.1 Ruang Lingkup Lokasi Penelitian



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 membantu 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

Bagan 1.1 Kerangka Pikir Penelitian

