

**SKRIPSI 56**

**POTENSI PENGEMBANGAN KONSEP  
*TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) PADA  
KAWASAN STASIUN DEPOK BARU**



**NAMA : PAULA REGINA TULIT BEKO BELOLU  
NPM : 6111901181**

**PEMBIMBING: DR. IR. ANINDHITA N. SUNARTIO, S.T., M.T**

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR PROGRAM SARJANA  
JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN**

**Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No:  
1998/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan  
BAN Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IX/2021**

**BANDUNG  
2024**

SKRIPSI 56

**POTENSI PENGEMBANGAN KONSEP  
TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) PADA  
KAWASAN STASIUN DEPOK BARU**



**NAMA : PAULA REGINA TULIR BEKO BELOLU  
NPM : 6111901181**

**PEMBIMBING:**

**Dr. Ir. Anindhita N. Sunartio, S.T., M.T**

**PENGUJI :**

**F.X. Budi Widodo Pangarso,  
Ir., M.S.P.**

**Dr. Yohanes Karyadi Kusliansjah,  
Ir., M.T.. IAI.**

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR PROGRAM SARJANA  
JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN**

**Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No:  
1998/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan  
BAN Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IX/2021**

**BANDUNG  
2024**

**PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN SKRIPSI**  
*(Declaration of Authorship)*

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Paula Regina Tulit Beko Belolu  
NPM : 6111901181  
Alamat : Jalan Bukit Indah no. 161, Hegarmanah, Kec. Cidadap, Kota  
Bandung, Jawa Barat 40141  
Judul Skripsi : Potensi Pengembangan Konsep *Transit Oriented  
Development (TOD)* pada Kawasan Stasiun Depok Baru

Dengan ini menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa :

1. Skripsi ini sepenuhnya adalah hasil karya saya pribadi dan di dalam proses penyusunannya telah tunduk dan menjunjung Kode Etik Penelitian yang berlaku secara umum maupun yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.
2. Jika di kemudian hari ditemukan dan terbukti bahwa isi di dalam Skripsi ini, baik sebagian maupun keseluruhan terdapat penyimpangan-penyimpangan dari Kode Etik Penelitian antara lain seperti tindakan merekayasa atau memalsukan data atau tindakan sejenisnya, tindakan plagiarisme atau autoplajarisme, maka saya bersedia menerima seluruh konsekuensi hukum sesuai ketentuan yang berlaku.

Bandung, Juli 2024



Paula Regina Tulit Beko Belolu

## Abstrak

# POTENSI PENGEMBANGAN KONSEP *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) PADA KAWASAN STASIUN DEPOK BARU

Oleh  
**Paula Regina Tulit Beko Belolu**  
NPM: 6111901181

Urbanisasi merupakan fenomena perkotaan yang tidak dapat dihindari. Meningkatnya jumlah penduduk dan kebutuhan ruang tinggal serta aktivitas menyebabkan terjadinya *urban sprawl* yang membuat kota bertumbuh secara horizontal dan tidak beraturan. *Urban sprawl* mengakibatkan akses kota semakin jauh dan waktu tempuh semakin panjang. Salah satu kota yang mengalami hal tersebut adalah Kota Depok. Hal ini dapat dilihat dari jalan utama Kota Depok yaitu Jalan Margonda Raya yang selalu ramai dan seringkali mengalami kemacetan panjang. Sebagai kota transit antara Kota Bogor dan Jakarta, moda transportasi dan sarana prasarana jalan menjadi suatu hal yang perlu diperhatikan dalam perancangan kota. Konsep *Transit Oriented Development* atau yang disingkat TOD merupakan upaya pembangunan infrastruktur untuk menciptakan kawasan berorientasi transit. Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi prinsip-prinsip TOD apa pada kawasan dan mengetahui potensi pengembangan prinsip TOD pada Kawasan Stasiun Depok Baru. Penelitian menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif komparatif. Data dikumpulkan dengan cara observasi lapangan pada Kawasan Stasiun Depok Baru. Studi literatur juga digunakan sebagai landasan teori untuk mendapatkan data yang akurat, ditambah dengan wawancara dengan dinas terkait. Diperoleh kesimpulan bahwa sudah ditemukan adanya penerapan prinsip-prinsip TOD pada kawasan meskipun belum maksimal, dan prinsip-prinsip TOD dengan potensi tertinggi untuk dikembangkan pada kawasan Stasiun Depok Baru adalah Berjalan Kaki (*Walk*), Bersepeda (*Cycle*), dan Menghubungkan (*Connect*).

**Kata kunci:** urbanisasi, *urban sprawl*, *transit oriented development* (TOD), Kawasan Stasiun Depok Baru.

## Abstract

### ***POTENTIAL FOR DEVELOPMENT OF THE TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) CONCEPT IN THE DEPOK BARU STATION AREA***

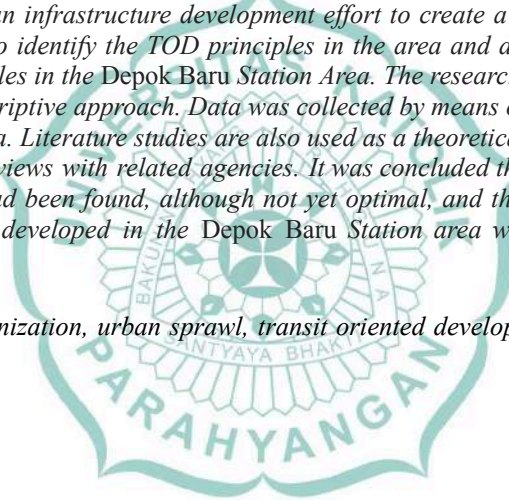
by

**Paula Regina Tulit Beko Belolu**

**NPM: 6111901181**

*Urbanization is an urban phenomenon that cannot be avoided. The increase in population and the need for living space and activities causes urban sprawl which makes cities grow horizontally and irregularly. Urban sprawl results in increasingly distant city access and longer travel times. One city that experiences this is Depok City. This can be seen from the main road of Depok City, Margonda Raya Street, which is always busy and often experiences long traffic jams. As a transit city between the cities of Bogor and Jakarta, transportation modes and road infrastructure are things that need to be considered in city planning. The concept of Transit Oriented Development or abbreviated as TOD is an infrastructure development effort to create a transit-oriented area. The aim of this research is to identify the TOD principles in the area and determine the potential for developing TOD principles in the Depok Baru Station Area. The research uses qualitative methods with a comparative descriptive approach. Data was collected by means of field observations in the Depok Baru Station Area. Literature studies are also used as a theoretical basis to obtain accurate data, coupled with interviews with related agencies. It was concluded that the application of TOD principles in the area had been found, although not yet optimal, and the TOD principles with the highest potential to be developed in the Depok Baru Station area were Walking, Cycling and Connect.*

**Keywords:** *urbanization, urban sprawl, transit oriented development (TOD), Depok Baru Station Area.*



## **PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI**

Skripsi yang tidak dipublikasikan ini, terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Universitas Katolik Parahyangan, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada penulis dengan mengikuti aturan HaKI dan tata cara yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.

Referensi kepastakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kebiasaan ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh Skripsi haruslah seizin Rektor Universitas Katolik Parahyangan.



## UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena penulis dapat menyelesaikan penelitian ini. Penelitian ini dibuat untuk memenuhi tugas akhir Program Studi Sarjana Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan. Selama proses penelitian berlangsung, penulis mendapatkan bimbingan, arahan, dukungan, dan saran. Untuk itu rasa terima kasih sedalam-dalamnya penulis sampaikan kepada:

- Dosen pembimbing, Dr. Ir. Anindhita N. Sunartio, S.T., M.T. atas waktu, bimbingan, dan masukan yang diberikan sepanjang penulisan skripsi ini.
- Dosen penguji, F.X. Budi Widodo Pangarso, Ir., M.S.P. dan Dr. Yohanes Karyadi Kusliansjah, Ir., M.T. IAI. atas masukan dan bimbingan yang diberikan.
- Orang tua tercinta, Bapak Paulus Nama Ama dan Ibu Maria Yohana Tiwow, yang telah memberikan doa, dukungan, perhatian, kasih sayang kepada Penulis.
- Kakak dan Adik tersayang, Mario Eduardo Lesu Duran Belolu dan Alberto Marcelo Payong Dahe Belolu, atas doa dan dukungan yang diberikan selama ini.
- Ibu Herniwaty, selaku Perencana Ahli Madya Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Depok atas dukungan, waktu, dan kontribusinya sebagai narasumber dalam penelitian ini.
- Bapak David Pardamean selaku Ahli Muda Penata Ruang Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Kota Depok. atas dukungan, waktu, dan kontribusinya sebagai narasumber dalam penelitian ini.
- Bapak Pradipta Dean Prihartoni, S.S.T(TD), M.PWK selaku Analisis Rencana Induk Jaringan Transportasi Darat Dinas Perhubungan (DisHub) Kota Depok atas dukungan, waktu, dan kontribusinya sebagai narasumber dalam penelitian ini.
- Teman-teman SMA terdekat, Stefi Alexandra, Kevin Alfrenald, Bianca Abigail, Ivania Handoyo dan James Adiel yang selalu menemani, menghibur, dan menjadi teman bercerita penulis selama penelitian ini.
- Teman-teman terdekat di Depok, Jovanka Junialita Gultom dan Abigael Jenifer Ginting yang telah memberikan dukungan, menghibur, dan menjadi teman bercerita penulis selama penelitian ini
- Teman-teman Angkatan Kabut Fajar, Adit, Efas, Juan, Dustin, Grace, dan Alif yang telah menghibur dan memberikan dukungan kepada Penulis

- Teman-teman seperjuangan skripsi, Tio Patrick Wicaksono dan Nikoreni Marchianggawa, yang telah memberikan dukungan, semangat, dan menemani selama penulisan penelitian ini.
- Seluruh keluarga besar dan teman teman yang telah memberikan doa dan dukungan kepada Penulis yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu.

Penulis menyadari bahwa penelitian ini masih memiliki banyak kekurangan, namun Penulis berharap penelitian ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan berbagai pihak. Penulis sangat menerima kritik dan saran untuk menyempurnakan penelitian ini.

Bandung, 3 Juli 2024

Paula Regina Tulit Beko Belolu





## DAFTAR ISI

Abstrak.....	i
Abstract.....	iii
PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI.....	v
UCAPAN TERIMA KASIH.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvii
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang.....	1
1.1. Perumusan Masalah.....	2
1.2. Pertanyaan Penelitian.....	2
1.3. Tujuan Penelitian.....	2
1.4. Manfaat Penelitian.....	2
1.5. Ruang Lingkup Penelitian.....	3
1.6. Kerangka Konseptual.....	4
<b>BAB II LANDASAN TEORITIKAL PRINSIP TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD).....</b>	<b>5</b>
2.1. Kerangka Teori.....	5
2.2. <i>Transit Oriented Development</i> (TOD).....	5
2.2.1. Manfaat <i>Transit Oriented Development</i> .....	6
2.2.2. Prinsip Dasar <i>Transit-Oriented Development</i> (TOD).....	6
2.2.3. Sasaran dan Metrik TOD Standard.....	8
2.3. Pengguna Jalan.....	12
2.3.1. Jalur Pejalan Kaki.....	12
<b>BAB III METODE PENELITIAN TOD KAWASAN STASIUN DEPOK BARU.....</b>	<b>15</b>
3.1. Kerangka Metode.....	15
3.2. Jenis Penelitian.....	15
3.3. Tempat dan Waktu Penelitian.....	15
3.4. Teknik Pengumpulan Data.....	16
3.4.1. Observasi.....	16
3.4.2. Studi Literatur.....	16
3.4.3. Wawancara.....	16
3.5. Alat Pengumpulan Data.....	16
3.5.1. Buku Catatan.....	16
3.5.2. Voice Recorder.....	17

3.5.3. Kamera.....	17
3.6. Instrumen Penelitian.....	17
3.7. Teknik Analisis Data.....	18
3.7.1. Reduksi Data.....	18
3.8. Kerangka Penelitian.....	19
<b>BAB IV HASIL OBSERVASI KAWASAN STASIUN DEPOK BARU DAN WAWANCARA.....</b>	<b>20</b>
4.1. Hasil Observasi.....	20
4.1.1. Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	20
4.1.2. Gambaran Umum Kawasan Stasiun Depok Baru.....	21
4.1.3. Rencana Penerapan TOD pada Kawasan.....	23
4.1.4. Titik Simpul Kawasan.....	25
4.2. Hasil Wawancara.....	32
4.2.1. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Depok.....	33
4.2.2. Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Kota Depok.....	34
4.2.3. Dinas Perhubungan (DisHub) Kota Depok.....	34
<b>BAB V PEMENUHAN PRINSIP-PRINSIP TOD PADA KAWASAN STASIUN DEPOK BARU.....</b>	<b>37</b>
5.1. Berjalan Kaki ( <i>Walk</i> ).....	37
5.2. Bersepeda ( <i>Cycle</i> ).....	51
5.3. Menghubungkan ( <i>Connect</i> ).....	54
5.4. Angkutan Umum ( <i>Transit</i> ).....	56
5.5. Campuran ( <i>Mix</i> ).....	61
5.6. Memadatkan ( <i>Densify</i> ).....	63
5.7. Merapatkan ( <i>Compact</i> ).....	63
5.8. Beralih ( <i>Shift</i> ).....	64
<b>BAB VI KESESUAIAN PRINSIP-PRINSIP TOD PADA KAWASAN STASIUN DEPOK BARU.....</b>	<b>67</b>
6.1. Komparasi Kesesuaian Prinsip TOD pada Kawasan Stasiun Depok Baru.....	67
6.1.1. Berjalan Kaki ( <i>Walk</i> ).....	67
6.1.2. Bersepeda ( <i>Cycle</i> ).....	68
6.1.3. Menghubungkan ( <i>Connect</i> ).....	69
6.1.4. Angkutan Umum ( <i>Transit</i> ).....	69
6.1.5. Campuran ( <i>Mix</i> ).....	69
6.1.6. Memadatkan ( <i>Densify</i> ).....	70
6.1.7. Merapatkan ( <i>Compact</i> ).....	70
6.1.8. Beralih ( <i>Shift</i> ).....	71
6.2. Pemenuhan Prinsip TOD pada Kawasan Stasiun Depok Baru.....	72
<b>KESIMPULAN.....</b>	<b>75</b>
7.3. Saran.....	75

DAFTAR PUSTAKA.....77  
LAMPIRAN.....



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Ruang Lingkup Penelitian.....	3
Gambar 1.2 Kerangka Konseptual.....	4
Gambar 2.1 Kerangka Teori.....	5
Gambar 2.1 Ruang Trotoar.....	13
Gambar 3.1 Kerangka Metode.....	15
Gambar 3.2 Kerangka Penelitian.....	19
Gambar 4.1 Peta Kota Depok.....	20
Gambar 4.2 Peta Rencana Pola Ruang Kota Depok.....	21
Gambar 4.3 Rencana Pola Ruang Kawasan Stasiun Depok Baru.....	22
Gambar 4.4 Fungsi Bangunan pada Kawasan.....	23
Gambar 4.5 Titik Simpul Kawasan.....	25
Gambar 4.6 Simpul A.....	25
Gambar 4.7 Titik Mengetem Angkot di Area Simpul A.....	26
Gambar 4.8 Persimpangan Menuju Terminal.....	26
Gambar 4.9 Simpul B.....	27
Gambar 4.10 Angkot Mengetem di Area Simpul B.....	27
Gambar 4.11 Simpul C.....	28
Gambar 4.12 Angkot Mengetem di Area Simpul C.....	28
Gambar 4.13 Kondisi Simpul C.....	29
Gambar 4.14 Simpul D.....	29
Gambar 4.15 Angkot Mengetem di Area Simpul D.....	30
Gambar 4.16 Pengendara Mengabaikan Rambu.....	30
Gambar 4.17 Simpul E.....	31
Gambar 4.18 Tampak Atas Area Simpul E.....	32
Gambar 4.19 Angkot Mengetem di Area Simpul E.....	32
Gambar 5.1 Lajur Sepeda Jalan Margonda Raya dan Arif Rahman Hakim.....	37
Gambar 5.2 Keyplan Jalan Margonda Raya.....	38
Gambar 5.3 Pedestrian Jalan Margonda Raya.....	38
Gambar 5.4 Potongan Jalan Margonda Raya.....	39
Gambar 5.5 Potongan Sampel Trotoar Jalan Margonda Raya.....	40
Gambar 5.6 Tampak Atas Sampel Trotoar Jalan Margonda Raya.....	40
Gambar 5.7 Keyplan Jalan Arief Rahman Hakim.....	41
Gambar 5.8 Pedestrian Jalan Arief Rahman Hakim.....	41
Gambar 5.9 Potongan Sampel 2.2.....	42
Gambar 5.10 Tampak Atas.....	42
Gambar 5.11 Keyplan Jalan Naming D. Bothin.....	43
Gambar 5.12 Pedestrian Jalan Naming D. Bothin.....	43
Gambar 5.13 Potongan Jalan Naming D. Bothin.....	44
Gambar 5.14 Jalur Penyeberangan Pertigaan Margonda.....	45

Gambar 5.15 Pulau dan Jalur Penyeberangan Pertigaan Margonda.....	45
Gambar 6.16 Tampak Jembatan Penyeberangan Orang Ciplaz.....	46
Gambar 5.17 Jembatan Penyeberangan Orang Ciplaz.....	46
Gambar 5.18 Jembatan Penyeberangan Orang Balai Kota.....	47
Gambar 5.19 Tampak Fasilitas Penyeberangan Orang Balai Kota.....	47
Gambar 5.21 Fasilitas Penyeberangan Orang Balai Kota.....	48
Gambar 5.21 Elemen Jalur Penyeberangan Orang Balai Kota.....	48
Gambar 5.22 Tampak Atas Jalur Sepeda Jalan Arif Rahman Hakim.....	49
Gambar 5.22 Elemen Jalur Penyeberangan Arif Rahman Hakim.....	49
Gambar 5.23 Vegetasi Jalan Margonda Raya.....	51
Gambar 5.25 Lajur Sepeda pada Sampel Jalan Margonda Raya.....	52
Gambar 5.26 Potongan Lajur Sepeda Sampel Trotoar Jalan Margonda Raya.....	53
Gambar 5.27 Potongan Jalur Sepeda Jalan Arif Rahman Hakim.....	53
Gambar 5.28 Tampak Atas Jalur Sepeda Jalan Arif Rahman Hakim.....	54
Gambar 5.29 Konektivitas Kawasan.....	55
Gambar 5.30 Akses Angkutan Umum.....	56
Gambar 5.31 Alur Kereta Api.....	57
Gambar 5.32 Titik Pemberhentian Angkutan Kota.....	57
Gambar 5.33 Titik Pemberhentian Angkutan Kota.....	58
Gambar 5.34 Alur Bus.....	59
Gambar 5.35 Shelter Ojek Online.....	60
Gambar 5.36 Titik Lokasi Shelter.....	60
Gambar 5.37 Fungsi Kawasan.....	61
Gambar 5.38 Akses Menuju Pelayanan Lokal.....	62
Gambar 5.39 Akses Angkutan Umum.....	64
Gambar 5.40 Potongan Jalan Margonda Raya.....	65

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Metrik Standar TOD.....	8
Tabel 3.1 Instrumen Penelitian.....	17
Tabel 6.1 Matrik Penilaian Prinsip Walk.....	68
Tabel 6.2 Metrik Penilaian Prinsip Cycle.....	68
Tabel 6.3 Metrik Penilaian Prinsip Connect.....	69
Tabel 6.4 Metrik Penilaian Prinsip Transit.....	69
Tabel 6.5 Metrik Penilaian Prinsip Mix.....	70
Tabel 6.6 Metrik Penilaian Prinsip Densify.....	70
Tabel 6.7 Metrik Penilaian Prinsip Compact.....	71
Tabel 6.8 Metrik Penilaian Prinsip Shift.....	71



## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1: Surat-Surat Rekomendasi terkait Wawancara
- Lampiran 2: Elemen Kelengkapan Jalur Pejalan Kaki Jalan Margonda Raya
- Lampiran 3: Elemen Kelengkapan Jalur Pejalan Kaki Jalan Arif Rahman Hakim
- Lampiran 4: Elemen Kelengkapan Jalur Pejalan Kaki Jalan Naming D. Bothin
- Lampiran 5: Panjang Blok Kawasan Stasiun Depok Baru
- Lampiran 6: Akses Kawasan Stasiun Depok Baru ke Fasilitas Publik



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Dalam perkembangan kota, urbanisasi merupakan suatu fenomena yang tidak dapat dihindari. Seiring berjalannya waktu, penduduk kota terus meningkat kian lama kian memadat dan terjadi peningkatan aktivitas yang tinggi terutama pada kawasan pusat kota. Meningkatnya intensitas penduduk dan aktivitas kota ini menyebabkan terjadinya *urban sprawl* dimana kota juga ikut bertumbuh secara horizontal, menyebar, dan tidak beraturan akibat pergerakan manusia dan kebutuhan ruang di kawasan perkotaan yang semakin meluas. Namun pertumbuhan tersebut tidak diiringi dengan meningkatnya aksesibilitas yang baik antar kawasan sehingga muncul permasalahan yang lebih besar.

*Urban sprawl* menyebabkan berbagai permasalahan sangat beragam dan kompleks, salah satu isu terbesar yang timbul adalah masalah transportasi yang menyokong perpindahan penduduk dalam melakukan kegiatan harian, seperti bekerja, sekolah, atau sekedar melakukan aktivitas sehari-hari lainnya. *Urban sprawl* mengakibatkan akses dalam kota maupun antar kota semakin jauh dan waktu tempuh semakin panjang. Maka dari itu, dibutuhkan suatu sistem yang dapat menciptakan kemudahan dan pergerakan yang relatif cepat dan efektif agar penduduk dapat sampai ke tujuan dengan aman dan nyaman.

Salah satu kota dengan tingkat urbanisasi dan kepadatan penduduk yang cukup tinggi adalah Kota Depok. Walaupun terletak di Provinsi Jawa Barat, Kota Depok merupakan salah satu kota satelit dari Jakarta yang berperan penyangga dan hunian bagi para pekerja Ibu Kota. Selain itu, Kota Depok juga berperan sebagai kota transit antara Kota Bogor dan Kota Jakarta sejak zaman penjajahan sehingga akses transportasi terutama transportasi umum menjadi salah satu aspek penting baik bagi pengunjung maupun penduduk kota itu sendiri. Berdasarkan Badan Pusat Statistik (2019), hasil Survei Komuter Jabodetabek 2019 menemukan bahwa dari 29 juta penduduk Jabodetabek yang berumur 5 tahun ke atas, sekitar 11 persennya merupakan penduduk komuter dengan persentase tertinggi berasal dari Kota Depok yaitu 19,6 persen. Hal ini menjadi salah satu alasan pengembangan konsep transit pada kota Depok.

Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan salah satu upaya pembangunan infrastruktur untuk menciptakan kawasan berorientasi transit dengan



perancangan tata ruang perkotaan untuk menyatukan banyak orang, aktivitas yang beragam, bangunan dengan fungsi yang bervariasi dan ruang publik yang mendukung melalui konektivitas yang nyaman dan mudah diakses untuk pejalan kaki, penyandang disabilitas, pesepeda serta dekat dengan layanan transportasi publik bagi masyarakat. Penerapan konsep TOD pada kota dianggap sebagai dasar pembentukan kota yang berkelanjutan untuk masyarakat dan dapat meningkatkan kualitas hidup, serta menurunkan kebutuhan biaya transportasi.

Penerapan konsep Transit Oriented Development (TOD) pada kota ini cukup penting untuk membuka dan menyediakan berbagai pilihan akses pencapaian kawasan dan meningkatkan mobilitas penduduk. Namun sayangnya, mayoritas penduduk kota masih bergantung pada kendaraan pribadi sebagai moda transportasi utama yang malah menambah kepadatan sirkulasi jalan dan kemacetan kota. Oleh sebab itu, diperlukan evaluasi kawasan yang dengan prinsip-prinsip dasar TOD untuk dapat mengembangkan sebuah kawasan berorientasi transit sesuai dengan potensinya.

### **1.1. Perumusan Masalah**

Masalah yang akan diteliti pada penelitian ini adalah potensi pengembangan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada Kawasan Stasiun Depok Baru.

### **1.2. Pertanyaan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan sebelumnya, muncul beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Apa saja prinsip-prinsip TOD yang diterapkan pada Kawasan Stasiun Depok Baru?
2. Bagaimana pemenuhan prinsip-prinsip TOD yang memiliki kecenderungan tinggi untuk dikembangkan pada Kawasan Stasiun Depok Baru?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk:

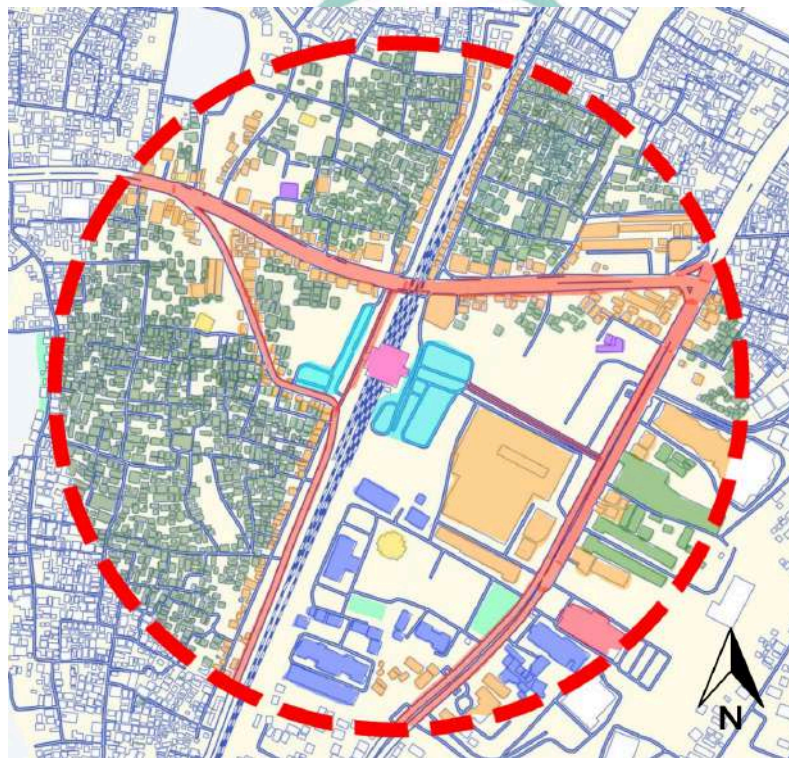
1. Mengetahui prinsip-prinsip TOD yang diterapkan pada Kawasan Stasiun Depok Baru
2. Mengetahui prinsip-prinsip TOD yang memiliki kecenderungan tinggi untuk dikembangkan pada Kawasan Stasiun Depok Baru

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini bermanfaat untuk mengetahui potensi pengembangan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Stasiun Depok Baru berdasarkan prinsip-prinsip TOD. Dengan prinsip-prinsip TOD pada Kawasan tersebut, dapat diperoleh data dan tingkat pemenuhan prinsip TOD pada kawasan dan menjadi bahan evaluasi bagi instansi-instansi terkait. Dalam hal ini, diharapkan dapat dilakukan pengembangan dan perbaikan pola dan tatanan fisik Kawasan agar mampu memfasilitasi aktivitas masyarakat terutama terkait aspek transportasi menjadi lebih baik.

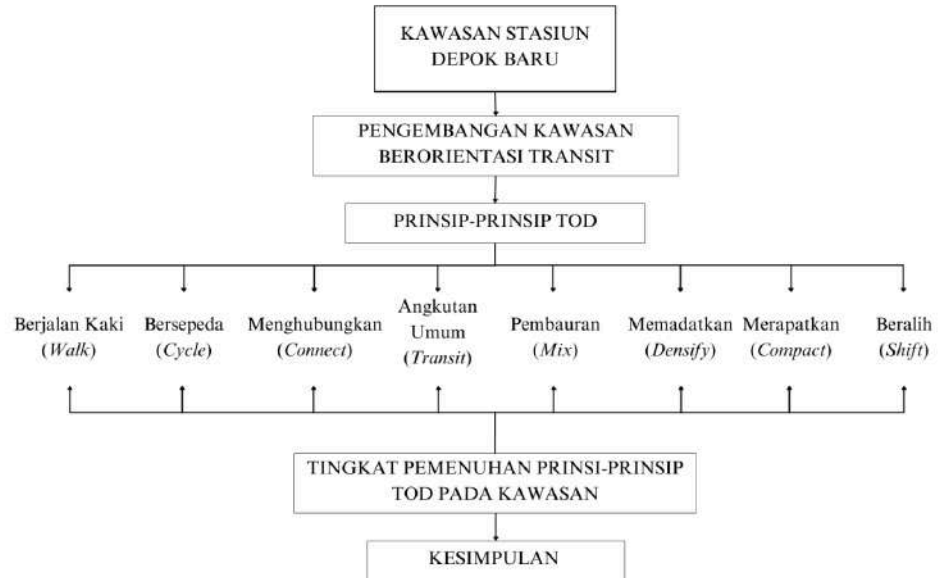
### 1.5. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian dibatasi pada kawasan Stasiun Depok Baru dalam radius kawasan 500 meter. Batasan ini merujuk pada TOD Standard 3.0 (2013) dimana disebutkan jarak optimal kawasan transit adalah 500 meter atau setara dengan 10 menit berjalan kaki dengan kecepatan rata-rata penduduk urban 3 km/jam.



Gambar 1.1 Ruang Lingkup Penelitian

## 1.6. Kerangka Konseptual



Gambar 1.2 Kerangka Konseptual

