

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Saat ini di Indonesia untuk menjamin kelancaran mobilitas penduduk telah banyak dikembangkan berbagai sarana dan prasarana angkutan umum/massal. Beberapa di antaranya seperti moda angkutan kota, Kereta Rel Listrik (KRL) hingga beberapa angkutan dengan sistem BRT (*Bus Rapid Transit*) seperti Bus Transjakarta, Trans Semarang, Trans Padang, Trans Musi dan di beberapa kota lainnya di Indonesia. Namun, ketersediaan moda angkutan umum ini dirasa masih belum efektif dan belum memenuhi keinginan masyarakat untuk mendapatkan mobilitas yang efisien, aman dan nyaman. Hal ini dikarenakan oleh beberapa moda angkutan tersebut pada pengoperasiannya belum memiliki jalur khusus dan masih menyatu pada jalur kendaraan lain di jalanan dan tidak jarang ikut terjebak macet sehingga memperlambat laju dan waktu perjalanan.

Menurut Cervero (2014), integrasi infrastruktur transportasi seperti pengembangan BRT sampai saat ini dinilai masih belum optimal dalam menciptakan ciri pembangunan yang kompak dan multi-guna. Hal ini dikarenakan jalur dan terminal yang penempatannya masih pada jalur-jalur yang relatif sibuk. Untuk itu, diperlukan suatu konsep pembangunan yang harus berorientasi pada transit selain dari pengembangan moda angkutan BRT dalam upaya untuk menciptakan proses urbanisasi yang berkelanjutan.

Dalam 5 tahun terakhir ini kembali mencuat isu untuk mengembangkan moda transportasi massal jenis lainnya yang berbasis rel dalam kota yaitu *Mass Rapid Transit (MRT)* dan *Light Rail Transit (LRT)*. Untuk menjawab hal tersebut, dibawah pemerintahan Presiden Republik Indonesia (RI) Joko Widodo dan Jusuf Kalla diakomodir dan menjadi salah satu dari beberapa Proyek Strategis Nasional (PSN) yang tertuang dalam Peraturan Presiden RI Nomor 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Adapun daerah yang telah memulai proses konstruksi dan pengembangan MRT dan LRT tersebut adalah Provinsi DKI Jakarta dan Provinsi Sumatera Selatan yang koridornya melalui sebagian besar wilayah Kota Palembang.

Pengembangan dan pembangunan LRT di Provinsi Sumatera Selatan sudah mulai dilakukan dengan rencana panjang trase \pm 23 km, 13 stasiun, 1 depo dan diprediksi akan siap beroperasi pada Juni 2018 (Kementrian Perhubungan RI, 2017). Koridor yang dilalui oleh LRT ini sebagian besar masuk kedalam wilayah administrasi Kota Palembang. Urgenitas pengembangan dan pembangunan sistem transportasi LRT di Kota Palembang tidak lepas dari peran Kota Palembang sebagai tuan rumah pergelaran *ASIAN GAMES* pada Agustus 2018. Diharapkan akan mampu menjamin kelancaran mobilitas para atlet yang ikut berlaga hingga *official tim* yang ikut terlibat dalam pesta olahraga negara-negara se-Asia tersebut.

Provinsi Sumatera Selatan yang kembali mendapat peran yang sangat penting ini (selain telah sukses menjadi tuan rumah pelaksanaan *ASEAN GAMES* di tahun 2011) bukanlah tanpa alasan bila dipilih kembali menjadi salah satu tuan rumah pelaksanaan *event* sejenis. Hal ini disebabkan karena Provinsi Sumatera Selatan adalah salah satu Pusat Kegiatan Nasional (PKN), tepatnya yaitu Kota Palembang yang kegiatan perekonomian dan perkembangan urbanisasi kotanya tinggi, tentunya mobilitas dan aktivitas penduduknya juga sangat tinggi. Dalam proses pertumbuhan kota yang semakin pesat dan terus berkembang diyakini akan menimbulkan gejala *urban sprawl* karena salah satunya keterbatasan dari lahan perkotaan tersebut (El et al. 2017). Hal ini tentu saja memberikan dampak terhadap volume lalu lintas dengan kendaraan pribadi yang semakin meningkat karena persebaran pembangunan diperkotaan yang tidak jelas dan belum terintegrasi dengan sistem transportasi yang baik.

Keberadaan LRT harus dianggap sebagai suatu sarana dan prasarana transportasi yang menjadi cikal bakal dalam mendukung pembangunan berkelanjutan kawasan Kota Palembang di Provinsi Sumatera Selatan. Manajemen pertumbuhan kota yang berkelanjutan (*managing sustainable urban growth*) diharapkan menjadi suatu solusi dan sudah sering diterapkan di banyak negara (Van, 2017). Menciptakan tatanan transportasi yang lebih efisien sehingga mendorong terciptanya aksesibilitas dan mobilitas kegiatan penduduk yang lebih baik menjadi fokus dari pembangunan (Kustiwan, 2011). Hal ini dapat dilakukan melalui integrasi tata guna lahan dengan transportasi berbasis transit untuk

mengatasi gejala *urban sprawl* yang akan terjadi serta menekan ketergantungan terhadap penggunaan kendaraan pribadi.

Integrasi tata guna lahan yang berbasis transit tersebut salah satunya dengan penerapan konsep *Transit Oriented Development (TOD)* (Suzuki et al, 2013). Secara umum, pada prinsipnya penerapan konsep TOD ditujukan untuk mencegah perkembangan kota yang tidak berkelanjutan, mengendalikan tumbuhnya perkembangan kota yang secara acak dan tidak terencana (*urban sprawl*), serta mengurangi frekuensi penggunaan kendaraan pribadi (Van, 2017).

Oleh karena itu, rencana pengembangan dan keberadaan LRT ini dianggap sebagai suatu peluang, peluang yang harus ditangkap dan dipikirkan penerapannya untuk mendukung pembangunan berkelanjutan di Provinsi Sumatera Selatan khususnya pada kawasan Kota Metropolitan Palembang.

1.2 Rumusan Masalah

Terkait dengan prinsip pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) yaitu pembangunan yang menciptakan keseimbangan antara elemen sosial, lingkungan dan ekonomi dapat diwujudkan melalui transformasi titik transit dan tata guna lahan. Menurut Abdullah & Mazlan (2016) perencanaan yang baik dan paling efektif dalam hal mengatasi fenomena tersebut dengan penerapan konsep TOD yang merupakan strategi dari pembangunan berkelanjutan suatu kota dalam menjamin perlindungan lingkungan dan keseimbangan ekologis serta aktivitas dan interaksi sosial didalamnya. Harapannya yaitu dapat memberikan gambaran pembentuk ruang kota yang sangat penting dalam keberlanjutan kota dimasa mendatang (Suzuki et al, 2013).

Daerah transit yang paling berpotensi memberikan manfaat berkelanjutan paling tinggi yaitu kawasan dengan sistem transportasi moda angkutan massal berbasis rel, sebab kawasan ini mengalami pergantian moda transportasi umum yang sangat intensif dan tinggi serta sangat cocok untuk diterapkan konsep integrasi berbasis TOD (Lo, 2014 & Buletin Tata Ruang edisi 2, 2017). Melalui konsep TOD, kawasan ini akan berkembang dengan bertumpu pada sistem angkutan massal, menjadi kawasan campuran dengan kepadatan, keragaman serta intensitas pemanfaatan ruang dari sedang ke tinggi. Kawasan dengan konsep TOD ini diharapkan akan mendorong pengurangan penggunaan kendaraan bermotor

dan energi transportasi serta mendorong meningkatnya interaksi sosial yang semuanya dikemas untuk menciptakan kawasan ramah lingkungan di dalam kota.

Pengembangan dan pembangunan layanan transportasi publik LRT di Provinsi Sumatera Selatan kepentingannya adalah untuk mendukung pergelaran kontes olahraga se-Asia (*Asian Games*). Namun, terkait dengan rencana pengembangan ke depan berdasarkan rencananya juga akan dikembangkan titik transit sebanyak 13 stasiun di sepanjang koridor LRT yang terbentang dengan panjang \pm 23 km. Perencanaan dimaksudkan untuk meningkatkan layanan transportasi di Kota Palembang yang bisa dimanfaatkan oleh kalangan masyarakat saat pergelaran *Asian Games* berakhir. Menurut Cervero (2014) bahwa dalam menjamin *sustainable mobility and urbanism*, salah satu model dan pendekatan yang paling ideal dan menjanjikan adalah dengan mendorong pembangunan yang berorientasi pada transit dalam kawasan kota. Titik-titik transit yang direncanakan pada koridor LRT akan dianggap sebagai langkah awal melihat dan menilai peluang untuk menerapkan pembangunan berkelanjutan. Harapannya yaitu selain mengatasi permasalahan transportasi, juga dapat menciptakan kawasan ramah lingkungan dan meningkatkan ekonomi kawasan setempat (www.dephub.go.id) khususnya di Kota Palembang melalui TOD. Ketersediaan jenis layanan sistem transportasi LRT jangan hanya dianggap sebagai investasi jangka panjang saja dan sekedar penyelesaian masalah kemacetan belaka, namun perlu dianggap sebagai peluang dalam hal sebagai investasi pembentuk kota. Berdasarkan penjelasan permasalahan diatas, untuk menjawab tujuan dan sasaran penelitian maka pertanyaan penelitian adalah ***Bagaimana tipologi dan arahan pengembangan TOD pada kawasan titik-titik transit koridor LRT Provinsi Sumatera Selatan ?*** Sehingga dapat diketahui sejauh mana kesiapan dan gambaran pengembangan dari kawasan yang menjadi titik transit tersebut untuk diintegrasikan dengan layanan transportasi publik LRT Provinsi Sumatera Selatan dengan Konsep TOD.

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas maka, penelitian ini bertujuan untuk ***mengeksplorasi dan menganalisis tipologi dan arahan***

pengembangan TOD pada kawasan titik-titik transit koridor LRT Provinsi Sumatera Selatan.

1.3.2 Sasaran

Sasaran untuk mencapai tujuan diatas antara lain :

1. Mengidentifikasi dan menganalisis karakteristik kawasan titik transit koridor LRT Provinsi Sumatera Selatan berdasarkan konsep dan prinsip TOD.
2. Menganalisis tipologi TOD kawasan titik transit koridor LRT Provinsi Sumatera Selatan.
3. Menilai dan merumuskan arahan tipologi pengembangan TOD pada titik transit koridor LRT Provinsi Sumatera Selatan untuk pengembangan TOD.

1.3.3 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini antara lain :

1. Dalam hal pengembangan ilmu pengetahuan kedepannya, luaran yang dihasilkan dari penelitian ini dapat menjadi langkah awal dan mendasar untuk memulai pengembangan kawasan dengan konsep TOD. Dapat menjadi salah satu strategi untuk mewujudkan pembangunan dan pengembangan ruang kota yang berkelanjutan. Alasannya karena rumusan tipologi dan arahan kawasan titik transit akan menjelaskan kesiapan kawasan tersebut serta peluang dan kendalanya dalam hal dikembangkan dengan konsep TOD. Kemudian peluang dan kendalanya dapat diteliti melalui studi lanjutan untuk penelitian yang berhubungan dengan ilmu pengetahuan khususnya perencanaan dan pengembangan kawasan kota hingga benar-benar siap menjadi kawasan TOD yang *sustainable* dan bermanfaat bagi masyarakat.
2. Bagi pengambil kebijakan, hasil studi ini dapat bermanfaat sebagai acuan bagi pemerintah dalam hal perencanaan dan pemanfaatan ruang dalam kota. Khususnya untuk kawasan studi menjadi kawasan yang benar-benar aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan

terutama dalam mengembangkan proyek pengembangan TOD dimasa mendatang. Selain itu juga, dapat menjadi masukan dalam hal penyusunan, penyesuaian ataupun revisi terhadap berbagai kebijakan atau aturan yang sudah ada. RTRW misalnya yang merupakan suatu rencana yang perlu untuk ditinjau kembali 1 kali dalam periode 5 tahun dapat memuat kebijakan dan masukan terkait dengan pengembangan TOD ini.

1.4 Ruang Lingkup Penelitian

1.4.1 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi mencakup aspek-aspek materi yang akan dikaji dalam penelitian. Adapun aspek-aspek tersebut antara lain :

1. *Prinsip-prinsip perwujudan TOD yang menjadi dasar penilaian kawasan eksisting.*

Telaah terhadap prinsip-prinsip TOD ini dirumuskan melalui kajian dari berbagai sumber literatur yang berhubungan dengan topik TOD. Dari hasil kajian tersebut dirumuskan 4 prinsip TOD yang menjadi dasar dalam penilaian kawasan transit LRT antara lain : 1). *Diversity & Destination*, 2). *Density*, 3). *Distance & Design* dan 4). *Demand management*.

2. *Pencapaian prinsip TOD berdasarkan karakteristik kawasan transit.*

Pencapaian prinsip TOD dinilai melalui 14 parameter/ variabel penilaian yang merupakan uraian dari prinsip TOD tersebut. Pencapaian prinsip TOD di kawasan transit diinterpretasikan melalui nilai indeks prinsip TOD dan diklasifikasikan dalam 3 kategori pencapaian yaitu rendah, sedang dan tinggi.

3. *Tipologi TOD.*

Tipologi TOD merupakan hasil telaah berdasarkan pencapaian kawasan transit berdasarkan prinsip TOD. Dirumuskan 3 jenis tipologi TOD antara lain 1). TOD Kota, 2). TOD Sub-Kota dan 3). TOD Lingkungan (Kementrian ATR/BPN, 2017).

4. *Arahan Rencana Tata Ruang.*

Arahan rencana tata ruang yang digunakan yaitu arahan rencana struktur ruang kota (pengembangan pusat pelayanan) dan arahan pengembangan kawasan strategis kota.

1.4.2 Ruang Lingkup Spasial

Panjang koridor LRT ±23 km yang membentang dari Bandara SMB II hingga depo akhir di kawasan OPI Mall. Lokasi studi difokuskan pada kawasan dalam radius 500 meter di 12 titik transit LRT. Koridor LRT tersebut lebih jelas dapat dilihat pada gambar 1.1 berikut ini.

PERPUSTAKAAN PLANOLOGI



Sumber : Hasil Survei, 2017

GAMBAR 1.1
ADMINISTRASI KOTA PALEMBANG DAN SEBARAN KAWASAN
TRANSIT OBJEK STUDI

1.5 Keaslian Penelitian

Pada bagaian ini, akan diuraikan beberapa hasil penelitian sejenis yang pernah dilakukan sebelumnya. Melihat seperti apa, bagaimana metode hingga hasilnya. Kemudian akan dibandingkan dengan penelitian yang akan dan sedang dilakukan untuk mengetahui perbedaanya diantaranya. Maksud lain dari originalitas penelitian ini yaitu untuk menghindari upaya terjadinya plagiasi atau penjiplakan terhadap penelitian yang telah dilakukan sebelumnya.

Dalam penelitian yang sedang dilakukan ini akan mengeksplorasi dan menganalisis kawasan titik transit koridor LRT Provinsi Sumatera Selatan. Koridor LRT yang memiliki beberapa stasiun transit dianggap sebagai kawasan potensial TOD. Oleh karena itu, dari berbagai kawasan potensial tersebut, perlu untuk menyelidiki bagaimana tipologi nya, dan kemudian arahan untuk pengembangan TOD selanjutnya. Dasar melakukan tipologi ini penting, karena dianggap dapat menjadi acuan dalam hal perencanaan, desain hingga pada operasional kawasan TOD tersebut. Maka dari itu, untuk mempermudah dan juga sebagai dukungan dalam penelitian ini maka diperlukan referensi penelitian yang telah dilakukan sebelumnya.

Berikut adalah Tabel I.1 yang mendeskripsikan beberapa penelitian yang terkait dengan penelitian yang sedang dilakukan yaitu :

TABEL I.1
PERBANDINGAN PERBEDAAN PENELITIAN DENGAN PENELITIAN SEBELUMNYA

No.	Judul	Penulis	Lokasi dan Tahun	Hasil
1	Potensi dan peluang Pengembangan TOD di Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung	Ni Luh Asti Widyahari, Petrus Natalivan Indrdjati	Bandung (2013)	Melakukan penentuan lokasi potensial TOD menggunakan kriteria berdasarkan jenis moda layanan angkutan umum yang tersedia. Kawasan TOD potensial dibagi kedalam 4 kategori <i>Regional Center TOD</i> , <i>Urban Center TOD</i> , <i>Sub-urban Center TOD</i> dan <i>Transit Town TOD</i> . Selanjutnya dinilai kesiapannya berdasarkan pencampuran <i>land use</i> , densitas bangunan dan karakteristik retail. Hasil akhirnya yaitu perlunya penyesuaian ketentuan/ rencana serta peningkatan intensitas pemanfaatan ruang pada lokasi potensi TOD.
2	Keberlanjutan Transportasi di Kota Surabaya Melalui Pengembangan Kawasan Berbasis TOD	Ketut Dewi Martha Erli Handayani, Putu Gde Ariastita	Surabaya (2014)	Dalam upaya pengembangan kawasan transit berbasis TOD di Kota Surabaya maka, kriteria TOD yang harus ditingkatkan adalah penggunaan lahan bercampur di kawasan transit, peningkatan intensitas kegiatan (KDB serta KLB), pengembangan desain sirkulasi jalan yang terhubung langsung ke lokasi transit serta penyediaan fasilitas pejalan kaki yang memadai dan terintegrasi langsung dengan bangunan.

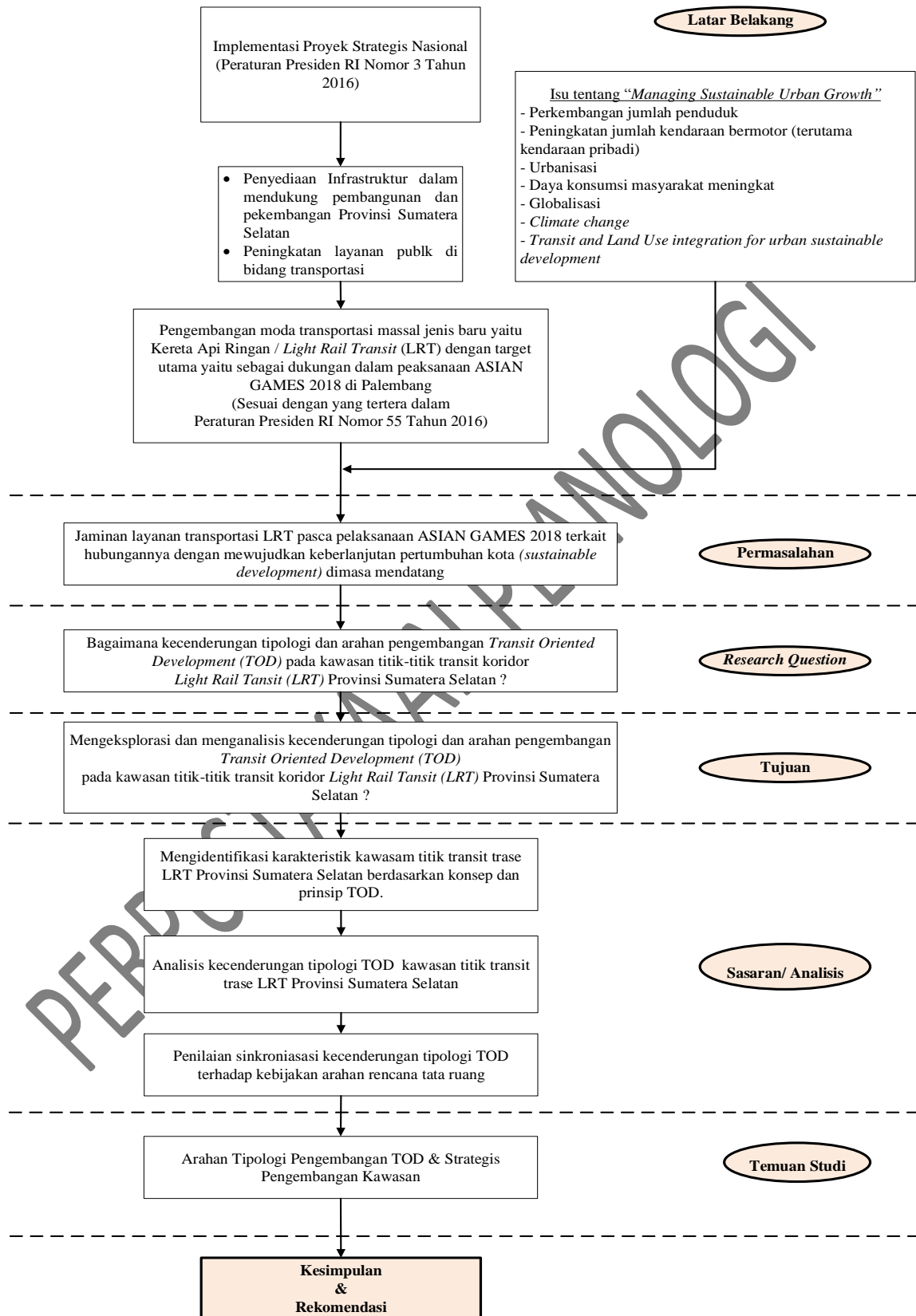
No.	Judul	Penulis	Lokasi dan Tahun	Hasil
3	Kesesuaian Kawasan Trasit Tramstop Surabaya <i>Mass Rapid Transit</i> dengan Konsep TOD (Studi Kasus : Koridor Embong Malang)	R.M. Bagus Prakoso, Sardjito	Malang (2016)	Fokus penelitian yaitu terhadap kepadatan penggunaan lahan, keberagaman penggunaan lahan dan ramah pejalan kaki maka, dinilai sebagian sudah ada yang memenuhi kriteria dari TOD. Beberapa peningkatan dan perbaikan variabel pada kawasan transit yang diperlukan antara lain kepadatan bangunan perumahan, kriteria minimal KLB, kriteria proporsi penggunaan lahan yang belum seimbang, jenis tipe hunian pada kawasan transit, kriteria dimensi alur pejalan kaki, konektivitas alur pejalan kaki serta fasilitas pendukung kaum difabel yang harus disediakan. Diharapkan dengan integrasi layanan transportasi dan area sekitarnya ini dapat menjadi pembentuk struktur ruang yang kompak yang tujuannya untuk efektifitas dan efisiensi penggunaan lahan.
4	<i>Alternative TOD evaluation in sustainable built environment planning</i>	Wann-Ming Wey, Heng Zhang, Yu- Ije Chang	Taipei City (2016)	Dari beberapa kriteria pengembangan TOD, daya dukung lingkungan pada kawasan berkepadatan tinggi adalah hal yang paling penting. Kemudian, beberapa kriteria TOD tersebut dapat pula digunakan dalam alat analisis berbasis <i>Geographic Information System (GIS)</i> dalam menentukan lokasi TOD paling potensial.

No.	Judul	Penulis	Lokasi dan Tahun	Hasil
5	<i>Measuring TOD around transit nodes - Toward TOD Policy</i>	Yamini Jain Singh, Azhari Lukman, Johannes Flacke, Mark Zuidgeest, M.F.A.M van Maarseveen	Arnhem dan Nijmegen City, Netherland (2017)	Merumuskan 8 kriteria yang dapat digunakan sebagai indeks penilaian pada pembangunan dengan konsep TOD pada area sekitar transit didalam wilayah kota. 8 kriteria/variabel tersebut adalah <i>density, land use diversity, walkability and cyclability, economic development, capacity utilisation of transit, user friendliness of transit system, access to and from the station dan parking supply at the station</i> . Pada praktek uji kriteria tersebut, menunjukkan bahwa wilayah yang memunyai atau merupakan titik transit rata-rata memiliki nilai indeks TOD yang tinggi. Namun agar lebih efektif, konektivitas area sekitar dengan lokasi titik transit perlu untuk ditingkatkan. 8 kriteria indeks TOD tersebut juga, dapat digunakan dan diadopsi oleh praktisi perencanaan dalam menilai indeks TOD di wilayah kota lainnya.
6	Analisis lokasi <i>Transit Oriented Development</i> potensial untuk penentuan rute utama angkutan umum massal di Kota Pangkalan Bun (Tesis belum diterbitkan)	Puspitasari, T dan Okto R. Manullang	Kota Pangkalan Bun (2017)	Prinsip TOD <i>diversity, design, density, destination dan demand management</i> digunakan sebagai pertimbangan prioritas pengembangan TOD di Kota Pangkalan Bun. Alat Analisis yang digunkana adalah AHP.
7	Tipologi dan Arahan Pengembangan <i>Transit Oriented Development (TOD)</i> pada titik transit koridor <i>Light Rail Transit (LRT)</i> Provinsi Sumatera	Gurmano, H.N., Yudi Basuki	Kota Palembang (2018)	Penilaian kecenderungan TOD dilakukan dengan 4 prinsip TOD antara lain : <i>diversity & destination, density, distance & design dan demand management</i> dengan cara penilaian indeks pencapaiannya. Penilaian indeks pencapaian prinsip TOD tersebut dibantu dengan 14 variabel penialaian

No.	Judul	Penulis	Lokasi dan Tahun	Hasil
	Selatan			<p>yang merupakan uraian dari 4 prinsip TOD tersebut, antara lain : <u>jenis pemanfaatan lahan, minimal lama aktivitas, %kawasan residensial dibanding %kawasan non-residensial, karakteristik kawasan komersial, tipe hunian dominan, jumlah lantai bangunan rata-rata, proporsi kawasan terbangun, kepadatan populasi, keaktifan <i>street frontage</i>, dimensi blok, panjang jalur berjalan kaki/ bersepeda, pilihan moda angkutan yang tersedia, pilihan alokasi parkir dan distribusi luas damija untuk kendaraan bermotor.</u></p> <p>Terdapat 3 tipologi pengembangan TOD : TOD Kota, TOD Sub Kota dan TOD Lingkungan. Hasil penilaian tipologi, perlu untuk dilakukan sinkronisasi dengan rencana arahan tata ruang, khususnya terkait dengan rencana pusat pelayanan sehingga menghasilkan arahan tipologi pengembangan dan strategi pengembangan kawasan.</p>
<i>Sumber</i>		:	<i>Hasil</i>	<i>Analisis, 2018</i>

PERPUSTAKAAN PLANNING

1.6 Kerangka Pemikiran



1.7 Metode Penelitian

1.7.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan mengeksplorasi dan menganalisis tipologi dan arahan pengembangan TOD pada kawasan titik-titik transit koridor LRT Provinsi Sumatera Selatan. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan cara kuantitatif. Terfokus pada aspek-aspek tertentu yang dalam hal ini sebagai variabel dan indikator penilaian. Variabel dan indikator penilaian dianggap sebagai hal-hal yang memberikan gambaran jelas tentang situasi-situasi dilapangan dan bersifat deskriptif (Nasution, 2008). Untuk data yang dalam penelitian adalah dominan berbentuk angka yang didapatkan dari hasil pengukuran variabel kemudian dioperasionalkan dengan menggunakan instrumen tertentu (Sugiyono, 2009). Hal-hal yang menjadi bagian yang melatarbelakangi penelitian ini dilakukan sudah dijelaskan pada bagaian sebelumnya. Titik tolak yang akan dinilai dalam penelitian ini sudah jelas, setelah itu kemudian melalui beberapa proses kajian literatur dan beberapa pengumpulan justifikasi sehingga hal selanjutnya yang dilakukan adalah mengumpulkan data, analisis data dan membuat kesimpulan serta rekomendasi.

1.7.2 Kebutuhan Data

Berbagai jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah berupa data primer maupun data sekunder. Yang kemudian berdasarkan pada bab 2 tentang kajian literatur telah dirumuskan antara lain :

TABEL I.2
DAFTAR KEBUTUHAN DATA

No.	Sasaran	Kebutuhan Data	Teknik Pengumpulan Data	Metode Analisis	Tahun	Sumber data instansi
1	Mengidentifikasi dan Menganalisis karakteristik TOD kawasan berdasarkan prinsip TOD	Dimensi Blok	Survei Primer dan Survei Sekunder	Deskriptif Kuantitatif, Spasial, Skoring dan pembobotan	Terbaru/teraktual	Bappeda Kota Palembang; Dinas PU dan Penataan Ruang Kota Palembang
		Total Panjang Jalur Berjalan kaki dan bersepeda				
		Pilihan moda (intermoda)				
		Minimal lama aktivitas dalam kawasan	Survei Primer dan Survei Sekunder	Deskriptif Kuantitatif, Spasial, Skoring dan pembobotan	Terbaru/teraktual	Bappeda Kota Palembang; Dinas PU dan Penataan Ruang Kota Palembang; BPS Kota Palembang
		Jenis pemanfaatan lahan				
		Karakteristik komersial kawasan				
		Tipe hunian				
		Jumlah Populasi dan pekerja	Survei Primer dan Survei Sekunder	Deskriptif Kuantitatif, Spasial, Skoring dan pembobotan	Terbaru/teraktual	Bappeda Kota Palembang; Dinas PU dan Penataan Ruang Kota Palembang
		Jumlah lantai bangunan dominan				
		Pola kepadatan kawasan terbangun				
area parkir mobil dan jalan						

No.	Sasaran	Kebutuhan Data	Teknik	Metode Analisis	Tahun	Sumber data instansi
		lingkungan				
		Data jaringan jalan (damija, dll).				
5	Menilai dan merumuskan arahan tipologi pengembangan TOD kawasan transit koridor LRT Provinsi Sumatera Selatan	Ketentuang dan kebijakan (dokumen dan peta) pemanfaatan ruang dari skala luas hingga detail terkait kawasan studi	Survei Sekunder	Deskriptif Kuantitatif, Spasial, Skoring dan pembobotan	Terbaru/ teraktual	Bappeda Provinsi Sumatera Selatan; Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan; Dinas PU Provinsi Sumatera Selatan; Bappeda Kota Palembang; Dinas PU dan Penataan Ruang Kota Palembang

Sumber

:

Analisis

Penulis,

2018

PERPUSTAKAAN PLANOLOGI

1.7.3 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada tahapan survei lapangan menggunakan dua metode survei. Pertama yaitu survei primer atau lapangan untuk mendapatkan data primer dan kedua yaitu survei sekunder atau instansional untuk mendapatkan data sekunder. Survei primer yang dilakukan berupa observasi lapangan, wawancara, dan kuesioner. Sedangkan survei sekunder yang dilakukan berupa pengambilan dokumen dan data-data di instansi yang terkait.

Adapun penjelasan tahap proses pengumpulan data dan informasi dilakukan dengan cara berikut ini :

- *Telaah Pustaka*; Telaah pustaka dilakukan untuk mendapatkan dan merumuskan tentang pendefinisian, prinsip, prasyarat hingga variabel tentang tipologi dan arahan pengembangan TOD yang menjadi topik/ tema dalam penelitian ini.
- *Survei data primer*;
- *Survei data sekunder*;

1.7.3.1 Survei Primer

Survei primer dilakukan untuk mendapatkan data lapangan dengan cara pengamatan langsung atau observasi, dokumentasi hingga beberapa wawancara tidak terstruktur dilapangan (kawasan objek studi). Observasi dilakukan menggunakan bantuan form survei lapangan. Form survei lapangan yang digunakan memuat 14 variabel beserta indikator penilain. 14 variabel penilaian beserta indikator penilaian tersebut digunakan untuk menggambarkan tingkat ketercapaian karakteristik TOD di kawasan studi. Untuk lebih jelasnya, contoh form survei lapangan dapat dilihat pada bagian lampiran laporan tesis ini.

1.7.3.2 Survei Sekunder

Survei data sekunder yaitu cara yang dilakukan untuk mendapatkan dan mengumpulkan data yang bersifat dokumen dan peta (jenis vektor dan raster) dari beberapa instansi. Segala jenis data tersebut adalah yang berkaitan dan memiliki kepentingan urusan tetang tema TOD dan atau LRT baik pada skala Provinsi Sumatera Selatan maupun Kota Palembang.

1.7.4 Teknik Pengolahan Data/ Analisis

Adapun beberapa teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini antara lain berupa analisis deskriptif kuantitatif. Dengan teknik ini akan bertujuan untuk mendeskripsikan situasi area kawasan titik transit LRT yang menjadi objek studi berdasarkan sifat faktual secara sistematis dan akurat. Pemahaman karakteristik kawasan yang menjadi objek studi dan kemudian berdasarkan variabel dan tolak ukur penelitian akan dibantu dengan keterangan *checklist*, peta, foto, hasil pengukuran dan benar-benar menyajikan data sebagaimana nampak dilapangan. Hasilnya kemudian diharapkan dapat menjadi justifikasi kondisi dan keadaan untuk keperluan perencanaan, pengembangan dan operasional TOD kedepannya.

Analisis kuantitatif yang dilakukan setelah melalui proses pengumpulan data dan kompilasinya, ialah meliputi :

- Teknik skoring dan pembobotan untuk memperoleh data tentang kemampuan/ ciri kawasan titik transit yang kemudian dirumuskan pada tipologi TOD sebagaimana telah ditetapkan dan dirumuskan sebelumnya pada bagian kajian literatur.
- Pemberian skor pada setiap parameter adalah untuk memberikan deskripsi kuantitatif tentang tingkatan pencapaian kondisi yang didapat dilapangan.
- Di setiap parameter penilaian memiliki 3 tingkat penilaian berdasarkan tingkat ketercapaian prinsip TOD nya. Nilai 3 (tiga) = tingkat pencapaian tinggi, nilai 2 (dua) = tingkat pencapaian sedang dan nilai 1 = untuk tingkat pencapaian rendah. (Beberapa pejelasan diatas dapat diperhatikan pada bagian sintesa variabel di bagian akhir bab-2 laporan tesis ini).
- Dalam penilitian ini, pembobotan dilakukan pada prinsip-prinsip TOD, yang sudah ditetapkan berdasar pada kajian dan sintesa dari beberapa literatur yang telah dilakukan pada Bab 2. Dari total 100 (seratus) nilai bobot, terdistribusi 30 (tiga puluh) untuk bobot prinsip “*diversity & destination*”, 25 (dua puluh lima) masing-masing untuk

bobot prinsip “*density*” dan juga bobot 25 untuk prinsip “*distance & design*” dan 20 (dua puluh) untuk bobot variabel “*demand management*”. (Beberapa penjelasan diatas dapat diperhatikan pada bagian sintesa variabel di bagian akhir bab-2 laporan tesis ini).

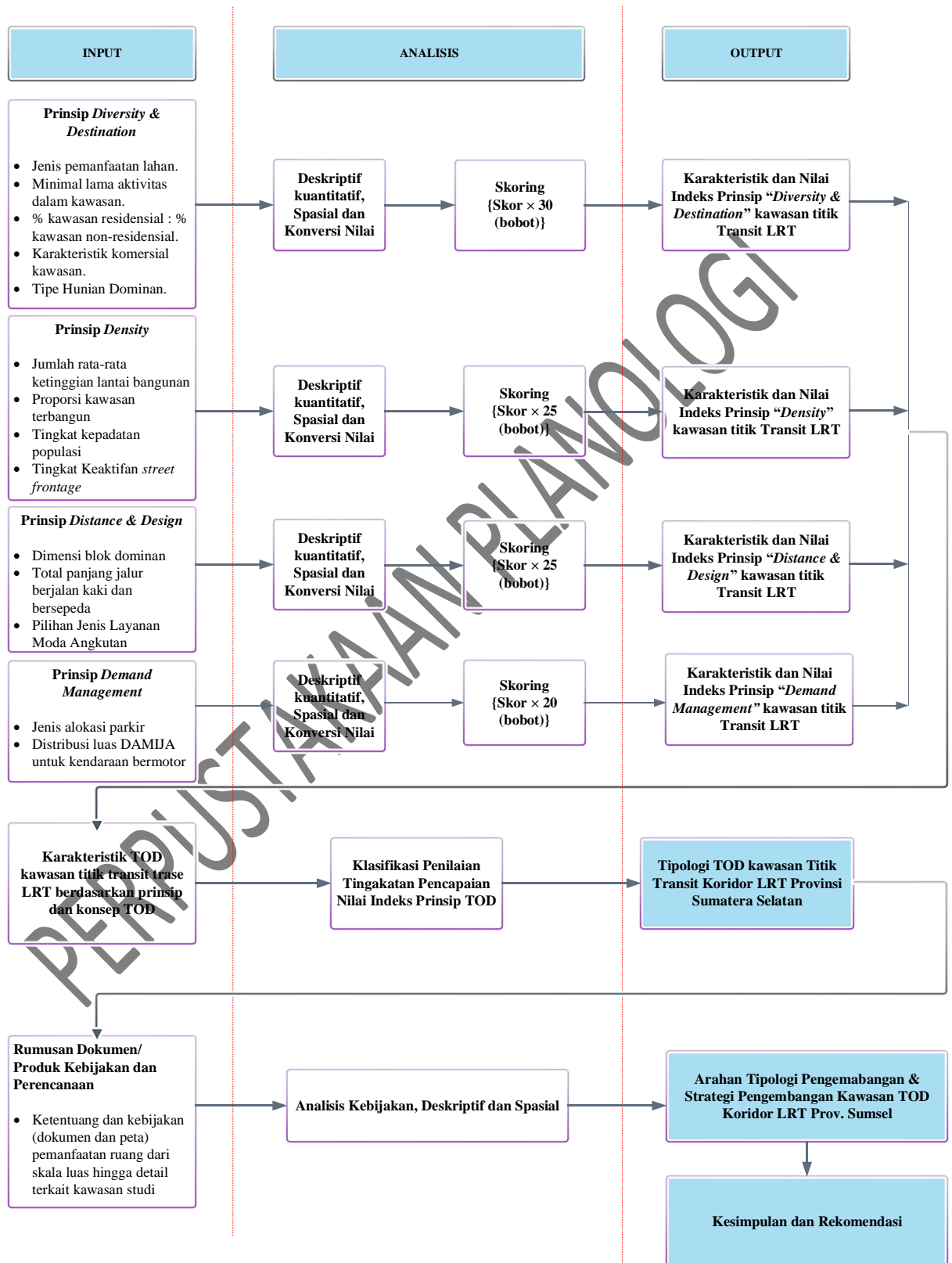
- Hasil dari skor kemudian akan dikalikan dengan nilai bobot dari masing-masing prinsip TOD. Nilai totalnya akan mewakili nilai Skor total penilaian tipologi di 12 titik kawasan transit objek penelitian. Oleh karena Tipologi terbagi atas 3 (tiga) tingkatan, maka kemudian akan diolah dalam kelas skor dengan rumus

$$\text{Rentan Nilai Skor Tipologi} = \frac{\text{Skor Total Tinggi} - \text{Skor Total Terendah}}{\text{Jumlah tingkat Tipologi}} \dots\dots\dots(1)$$

- Rentan Nilai Skor Tipologi Tertinggi = **TOD Regional (PPK)**, nilai Sedang = **TOD Kota (Sub-PPK)**, dan nilai Rendah = **TOD Lingkungan (PPL)**
- Selain itu juga didukung dengan teknik analisis spasial yang melihat suatu objek amatan berdasarkan faktor penampakan keruangannya. Dengan bantuan analisis spasial akan menggunakan media bantuan berupa data peta (vektor dan raster) dan dikombinasikan dengan penggunaan beberapa asumsi-asumsi yang secara jelas menggambarkan kondisi yang sebenarnya dilapangan.

Dan terakhir, untuk mengembangkan atau memperkaya informasi hasil studi lapangan dan kajian kemudian akan dilanjutkan dengan teknik analisis deskriptif kuantitatif dengan maksud untuk melengkapi dan mendeskripsikan hasil analisis dari data kuantitatif (skoring dan pembobotan). Dipadukan dengan pendekatan yang bersifat preskriptif (Widyahari & Indradjati, 2013) dengan berbagai rencana dan kebijakan tata ruang dan rencana pengembanagan lainnya yang terkait langsung dengan substansi dan objek amatan. Maksud untuk kemudian mendapatkan temuan studi yang bersifat rekomendatif, sebagai rumusan pemecahan masalah dan kondisi kawasan objek penelitian yang telah teridentifikasi.

1.7.5 Kerangka Analisis



1.8 Sistematika Penulisan Proposal Penelitian

Adapun sistematika penulisan proposal penelitian tesis ini adalah sebagai berikut :

BAB 1 Pendahuluan

Pada bagian bab ini, peneliti akan mencoba membahas dan menguraikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan, sasaran, manfaat penelitian, ruang lingkup spasial dan materi, originalitas penelitian, kerangka pemikiran dan sistematika penulisan.

BAB 2 Kajian Literatur

Peneliti akan melakukan pembahasan dan mengkaji berbagai literatur yang berkaitan dengan judul pembahasan prospek pengembangan TOD pada titik transit LRT Provinsi Sumatera Selatan pada bagian bab 2 ini. Hasil akhir yang diharapkan dari bab ini yaitu terbentuknya sintesa yang menjelaskan beberapa hal dan variabel penting terkait judul penelitian untuk kemudian digunakan sebagai pendukung analisis hingga akhir penelitian tesis ini.

BAB 3 Gambaran Umum

Di bagian bab ini akan dibahas tentang seberapa besar kondisi kawasan studi secara Makro (Kota metropolitan Palembang) dan kawasan mikro yaitu ruang lingkup spasial antara lain koridor dan titik transit LRT Provinsi Sumatera Selatan serta informasi mengenai moda transportasi LRT itu sendiri. Masih mengandalkan data sekunder.

BAB 4 Hasil dan Pembahasan

Pada bab ini akan menguraikan berbagai pengolahan data dan tahapan-tahapan analisis yang secara umum merupakan sasaran daripada penelitian ini. Hasil akhirnya yaitu temuan studi yang kemudian akan digunakan untuk merumuskan kesimpulan dan rekomendasi.

BAB 5 Kesimpulan dan Rekomendasi

Bab ini merupakan rumusan kesimpulan daripada hasil penelitian yang telah dilakukan pada bab-bab sebelumnya. Kemudian juga untuk memuat rekomendasi yang ditujukan untuk pemerintah/ stakeholder terkait serta untuk masukan studi lanjutan dalam pengembangan hasil penelitian ini.

PERPUSTAKAAN PLANOLOGI