

**ANALISIS PENENTUAN LOKASI POTENSIAL
TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT SEBAGAI DASAR
PENENTUAN RUTE UTAMA ANGKUTAN UMUM MASSAL
PADA WILAYAH PERKOTAAN PANGKALAN BUN**

TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Pembangunan Wilayah dan Kota**

Oleh:

**TIRA PUSPITASARI
21040115410049**



**FAKULTAS TEKNIK
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2017**

**ANALISIS LOKASI TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT
POTENSIAL UNTUK PENENTUAN RUTE UTAMA
ANGKUTAN UMUM MASSAL DI KOTA PANGKALAN BUN**

Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister Pembangunan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Universitas Diponegoro

Oleh:

TIRA PUSPITASARI
21040115410049

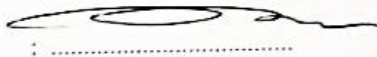
Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 20 Juni 2017

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

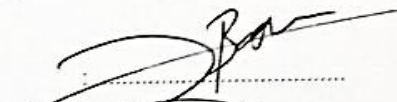
Semarang, 20 Juni 2017

Tim Penguji:

Dr. Okto R. Manullang, ST, MT – Pembimbing



Dr. Yudi Basuki, ST, MT – Penguji



Dr. Eng. Maryono, ST, MT – Penguji



Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Pembangunan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Universitas Diponegoro

DR. sc. agr. Iwan Rudiarto, ST, M.Sc

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka. Apabila dalam Tesis saya ternyata ditemui duplikasi, jiplakan (plagiat), dari Tesis orang lain/institusi lain maka saya bersedia menerima sanksi untuk dibatalkan kelulusan saya dan saya bersedia melepaskan gelar Magister Teknik dengan penuh rasa tanggung jawab.

Semarang, 20 Juni 2017



TIRA PUSPITASARI
21040115410049

Dan seandainya pohon-pohon di bumi menjadi pena dan laut (menjadi tinta) ditambahkan kepadanya tujuh laut (lagi) sesudah (kering)nya, niscaya tidak akan habis-habisnya (dituliskan) kalimat Allah^a. Sesungguhnya Allah Maha Perkasa lagi Maha Bijaksana (Quran Surat 31: 27)
^a Ilmu-Nya dan Hikmat-Nya

Hai orang-orang yang beriman, bertakwalah kamu kepada Allah dan katakanlah perkataan yang benar (Quran Surat 33: 70)

Tesis ini kupersembahkan

untuk Suamiku Tercinta, **Andhan Santana, ST** serta anak-anakku **Arza Huda Narendra** dan **Talitha Husna Luthfia**, terima kasih atas kesempatan dan dukungan yang diberikan untuk mamah, cinta dari kalian adalah sumber semangat dan kekuatan bagi mamah..

Ibu dan Bapak, terima kasih atas semuanya, alhamdulillah ini cita-cita kita bersama

Ibu dan Bapak Mertua, terima kasih atas pengertiannya

Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat, Provinsi Kalimantan Tengah

Dan kamu tidak mampu (menempuh jalan itu), kecuali bila dikehendaki oleh Allah. Sesungguhnya Allah adalah Maha Mengetahui lagi Maha Bijaksana (Quran Surat 76: 30)

ABSTRAK

Wilayah perkotaan Pangkalan Bun secara umum mengarah pada *degraded city*, ditandai kecenderungan perkembangan kota ke pinggiran dan tumbuhnya pusat-pusat aktivitas secara acak, menyebabkan pola guna lahan yang terbentuk tidak efisien. Diperparah dengan buruknya layanan transportasi umum, menjadikan masyarakat sangat tergantung pada kendaraan pribadi untuk mengakses pusat-pusat aktivitas. Sebagai wilayah perkotaan yang sedang berkembang, Pangkalan Bun selayaknya mulai mengadopsi pendekatan *smart growth* dalam praktek perencanaan dan pembangunannya, sebagai antisipasi munculnya permasalahan perkotaan yang lebih kompleks, yang diwujudkan melalui konsep *Transit-Oriented Development* (TOD).

Berdasarkan 6 prinsip TOD, diketahui kondisi wilayah perkotaan Pangkalan Bun saat ini belum siap untuk menerapkan TOD. Perlu dilakukan langkah pembenahan, agar wilayah perkotaan Pangkalan Bun siap/layak menerapkan TOD. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui lokasi potensial TOD sebagai dasar penentuan rute utama angkutan umum massal di wilayah perkotaan Pangkalan Bun, melalui identifikasi karakteristik, identifikasi alternatif lokasi potensial TOD, analisis lokasi potensial TOD sebagai dasar penentuan rute angkutan umum massal, serta merumuskan rekomendasi studi untuk arahan pengembangan wilayah perkotaan Pangkalan Bun berbasis transit. Lokasi potensial TOD dinilai berdasarkan prinsip TOD, meliputi *destination, diversity, distance, design, density* dan *demand management*, menggunakan kuisioner yang selanjutnya diolah dengan metode *analytical hierarchy process* (AHP) dengan bantuan *software Expert Choice ver 11*. Analisis ini didukung teknik analisis deskriptif kualitatif. Rumusan prioritas lokasi yang dihasilkan dari metode AHP divalidasi kepada narasumber untuk mendapatkan *feedback* dan masukan.

Pembenahan kondisi wilayah Perkotaan Pangkalan Bun dimulai dari membenahi kriteria *distance, diversity, demand management, design, destination* dan *density*. Fokus utama dalam kriteria *distance* adalah menyediakan pilihan transportasi umum yang menuju ke suatu lokasi, hal ini berakar dari permasalahan transportasi publik di wilayah perkotaan Pangkalan Bun, yakni cakupan layanan yang kurang merata dan ketidakpastian rute dan jadwal layanan transportasi publik. Bundaran Pancasila menempati ranking tertinggi prioritas lokasi potensial TOD dengan nilai 0,306, diikuti jalan Antasari (0,184), Jalan Pasanah (0,175), Jalan Udang Said (0,169) dan Jalan Sutan Syahrir (0,166). Bundaran Pancasila meraih nilai tertinggi di semua kriteria dan dianggap paling menarik untuk dikembangkan karena dinilai mampu mengakomodasi kebutuhan beraktivitas orang yang datang ke lokasi tersebut.

Berdasarkan prioritas lokasi, dirumuskan jaringan rute utama angkutan umum massal yang melintasi seluruh ruas jalan utama di wilayah perkotaan Pangkalan Bun, yang menghubungkan pusat-pusat perdagangan, menghubungkan kantong-kantong permukiman dengan kawasan pendidikan dan membuka akses menuju terminal Natai Suka. Jaringan rute utama terdiri dari 3 jalur rute, berupa 2 *loop* rute (L01 dan L03) dan 1 rute terbuka (L02). Jalur L01 memiliki panjang lintasan 14,29 km, L02 sepanjang 12,8 km dan L03 sepanjang 9 km. Terdapat 8 (delapan) titik pertemuan rute serta 3 (tiga) lintasan *overlap* rute, yakni di Jalan Antasari (L01 dan L02), Jalan Diponegoro (L02 dan L03) serta Jalan Iskandar (L02 dan L01). Titik pertemuan rute selanjutnya dapat ditetapkan sebagai titik perpindahan moda transit, sementara 3 (tiga) jalur *overlap* diperbolehkan karena memiliki rasio kurang dari 50% terhadap panjang rute.

Kata kunci: TOD, prioritas prinsip, prioritas lokasi, rute utama angkutan umum massal.

ABSTRACT

Pangkalan Bun urban area shows the condition of degraded city, characterized by the development toward the periphery, and random grow of activity center, causing the inefficiency land use pattern. Compounded by poor public transport services, causing high dependence on private vehicles. As a developing urban area, Pangkalan Bun should begin to adopt the smart growth approach on its planning and development practices, in anticipation of the emergence of more complex urban issues, which can be realized by Transit Oriented Development (TOD). Based on the 6 principles of TOD, it is known that Pangkalan Bun urban area condition is unproper to implement TOD yet, with the main problem of public transportation service availability. To make the urban areas Pangkalan Bun proper to apply TOD, needs to be mend in accordance based on the priority of the analysis of the principles of TOD.

This research was conducted to determine of potential TOD location as the basis for determining the main route of mass public transportation in Pangkalan Bun urban area, through identification of urban area characteristic of Pangkalan Bun, identification of potential alternative location developed with TOD, analysis of determination of potential location of TOD as the basis for determining transportation route mass general, as well as formulating study recommendations for urban development direction based on transit. The priority of potential TOD locations is assessed based on TOD principles, including destination, diversity, distance, design, density and demand management, using questionnaires which are further processed by analytical hierarchy process (AHP) with Expert Choice software ver 11, supported by qualitative descriptive analysis. The resulting location priority was validated to the resource person for feedback and input.

Improving the condition of Pangkalan Bun Urban area started from mending distance criteria, followed sequentially by diversity, demand management, design, destination and density. The distance criteria was focus on provide public transportation services. It is based on public transportation problem in Pangkalan Bun urban area, ie uneven service coverage and uncertainty of routes and schedules. Bundaran Pancasila area occupy the main priority of TOD potential site with a value of 0.306, followed by Antasari Street (0.184), Pasanah Street (Bundaran Gentong) (0.175), Udan Said Street (0.169) and Sutan Syahrir Street(0.166). Bundaran Pancasila area considered the most interesting to be developed and considered able to accomodate all the needs of community activities coming to this site, such as family entertainment, business and local retail.

Based on location priority, mass transit routes are formulated across all major roads in Pangkalan Bun area, connecting trade centers, connecting settlement to educational areas and open an access to Natai Suka terminal. The main route network consists of 3 route lines, which is 2 loop routes and 1 open route. L01 has a track length of 14.29 km, L02 along 12.8 km and L03 along 9 km. There are 8 (eight) cross point and 3 (three) overlapping routes, that is at Jalan Antasari (L01 and L02), Jalan Diponegoro (L02 and L03) and Jalan Iskandar (L02 and L01). Next, route meeting point can be defined as an exchange mode point, while 3 (three) overlap paths are allowed because it ratio less than 50% of the total route length.

Keywords: *TOD, principle priority, location priority, main route of mass public transport.*

ABSTRAK

Wilayah perkotaan Pangkalan Bun secara umum mengarah pada *degraded city*, ditandai kecenderungan perkembangan kota ke pinggiran dan tumbuhnya pusat-pusat aktivitas secara acak, menyebabkan pola guna lahan yang terbentuk tidak efisien. Diperparah dengan buruknya layanan transportasi umum, menjadikan masyarakat sangat tergantung pada kendaraan pribadi untuk mengakses pusat-pusat aktivitas. Sebagai wilayah perkotaan yang sedang berkembang, Pangkalan Bun selayaknya mulai mengadopsi pendekatan *smart growth* dalam praktek perencanaan dan pembangunannya, sebagai antisipasi munculnya permasalahan perkotaan yang lebih kompleks, yang diwujudkan melalui konsep *Transit-Oriented Development* (TOD).

Berdasarkan 6 prinsip TOD, diketahui kondisi wilayah perkotaan Pangkalan Bun saat ini belum siap untuk menerapkan TOD. Perlu dilakukan langkah pembenahan, agar wilayah perkotaan Pangkalan Bun siap/layak menerapkan TOD. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui lokasi potensial TOD sebagai dasar penentuan rute utama angkutan umum massal di wilayah perkotaan Pangkalan Bun, melalui identifikasi karakteristik, identifikasi alternatif lokasi potensial TOD, analisis lokasi potensial TOD sebagai dasar penentuan rute angkutan umum massal, serta merumuskan rekomendasi studi untuk arahan pengembangan wilayah perkotaan Pangkalan Bun berbasis transit. Lokasi potensial TOD dinilai berdasarkan prinsip TOD, meliputi *destination, diversity, distance, design, density* dan *demand management*, menggunakan kuisioner yang selanjutnya diolah dengan metode *analytical hierarchy process* (AHP) dengan bantuan *software Expert Choice ver 11*. Analisis ini didukung teknik analisis deskriptif kualitatif. Rumusan prioritas lokasi yang dihasilkan dari metode AHP divalidasi kepada narasumber untuk mendapatkan *feedback* dan masukan.

Pembenahan kondisi wilayah Perkotaan Pangkalan Bun dimulai dari membenahi kriteria *distance*, diikuti *diversity, demand management, design, destination* dan *density*. Fokus utama dalam kriteria *distance* adalah menyediakan pilihan transportasi umum yang menuju ke suatu lokasi, hal ini berakar dari permasalahan transportasi publik di wilayah perkotaan Pangkalan Bun, yakni cakupan layanan yang kurang merata dan ketidakpastian rute dan jadwal layanan transportasi publik. Bundaran Pancasila menempati ranking tertinggi prioritas lokasi potensial TOD dengan nilai 0,306, diikuti jalan Antasari (0,184), Jalan Pasanah (0,175), Jalan Udan Said (0,169) dan Jalan Sutan Syahrir (0,166). Bundaran Pancasila meraih nilai tertinggi di semua kriteria dan dianggap paling menarik untuk dikembangkan karena dinilai mampu mengakomodasi kebutuhan beraktivitas orang yang datang ke lokasi tersebut.

Berdasarkan prioritas lokasi, dirumuskan jaringan rute utama angkutan umum massal yang melintasi seluruh ruas jalan utama di wilayah perkotaan Pangkalan Bun, yang menghubungkan pusat-pusat perdagangan, menghubungkan kantong-kantong permukiman dengan kawasan pendidikan dan membuka akses menuju terminal Natai Suka. Jaringan rute utama terdiri dari 3 jalur rute, berupa 2 *loop* rute (L01 dan L03) dan 1 rute terbuka (L03). Jalur L01 memiliki panjang lintasan 14,29 km, L02 sepanjang 12,8 km dan L03 sepanjang 9 km. Terdapat 8 (delapan) titik pertemuan rute serta 3 (tiga) lintasan *overlap* rute, yakni di Jalan Antasari (L01 dan L02), Jalan Diponegoro (L02 dan L03) serta Jalan Iskandar (L02 dan L01). Titik pertemuan rute selanjutnya dapat ditetapkan sebagai titik perpindahan moda transit, sementara 3 (tiga) jalur *overlap* diperbolehkan karena memiliki rasio kurang dari 50% terhadap panjang rute.

Kata kunci: TOD, prioritas prinsip, prioritas lokasi, rute utama angkutan umum massal.

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademika Universitas Diponegoro, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **TIRA PUSPITASARI**
NIM : **21040115410049**
Jurusan/Program Studi : **MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA**
Departemen : **PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**
Fakultas : **TEKNIK**
Jenis Karya : **TESIS**

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Diponegoro **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*None-exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

ANALISIS PENENTUAN LOKASI POTENSIAL TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT SEBAGAI DASAR PENENTUAN RUTE UTAMA ANGKUTAN UMUM MASSAL PADA WILAYAH PERKOTAAN PANGKALAN BUN

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti/Noneksklusif ini Universitas Diponegoro berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Semarang
Pada Tanggal : Juni 2017

Yang menyatakan

Semarang, 20 Juni 2017



TIRA PUSPITASARI
21040115410049

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Warahmatullah Wabarakatuh,

Alhamdulillah Rabbul Alamin, segenap puji syukur kami haturkan kepada Allah SWT yang meridhoi ikhtiar kami, sehingga penulisan laporan tesis dengan judul **Analisis Lokasi Transit-Oriented Development Potensial Untuk Penentuan Rute Utama Angkutan Umum Massal Di Kota Pangkalan Bun** ini dapat kami selesaikan dengan lancar. Tesis ini disusun bukan sekedar untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Magister Teknik pada Magister Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro, lebih dari itu, tesis ini merupakan sumbangsih kami bagi ilmu pengetahuan dan daerah Kabupaten Kotawaringin Barat.

Tesis ini bertujuan akhir untuk memformulasikan rute utama angkutan umum massal pada perkotaan Pangkalan Bun, melalui serangkaian analisis, yakni menentukan prioritas tahapan yang harus dilakukan untuk mengembangkan konsep Transit-Oriented Development pada Perkotaan Pangkalan Bun, serta menentukan lokasi potensial yang dapat dikembangkan dengan konsep Transit-Oriented Development dan urutan prioritasnya. Untuk melakukan analisis tersebut, kami melakukan serangkaian penggalan data dan informasi melalui survei kuisioner, pengamatan lapangan dan wawancara ke sejumlah narasumber untuk mendapatkan informasi secara mendalam. Hasil dari survei dalam penelitian ini telah divalidasi kepada narasumber untuk memperoleh hasil yang valid.

Kami menyampaikan penghargaan setinggi-tingginya dan menghaturkan terima kasih kami kepada pihak-pihak yang telah membantu kami dalam proses penyusunan tesis ini:

1. Pusbindiklatren Bappenas yang telah memberikan kesempatan kepada kami melalui beasiswa PRKP,
2. MPWK Universitas Diponegoro tempat kami menimba ilmu,
3. Bapak Dr.Okto R.Manullang, ST, MT selaku pembimbing yang telah mengarahkan, membimbing dan memberikan motivasi untuk kami,
4. Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Barat, khususnya Bappeda Kabupaten Kotawaringin Barat, instansi di mana kami berkarya sebagai aparatur sipil negara,
5. Bapak Denny Purnama, ST, MH; Ibu Tetti Sihotang, ST, MT; Bapak Drs. Rody Iskandar, M.Si; Bapak Subardianto, SP, MT; Bapak Drs. Wahyudi, M.Si; Ibu Masdiana dan Sdr. Rama Fitrah, ST, MT; Ibu Eni Rusmita, ST, MT; Ibu Trissiyana, ST, MT; Bapak Agus Triadi, ST, MT; Bapak Dr. Juni Gultom, ST, MTP; Bapak Nursyah Ikhsan, SST, MT; Bapak Rendra, ST; Bapak Haji Soeroso, Bapak Siswanto dan Sdr.Hayrianto selaku narasumber kami, terima kasih atas informasi, saran, masukan dan wawasan yang telah dibagi kepada kami,
6. Suami tercinta Andhan Santana, ST dan anak-anak kami Arza Huda Narendra dan Talitha Husna Luthfia, atas dukungan dan cintanya kepada kami selama ini,
7. Ibu dan Bapak kami serta Ibu dan Bapak mertua kami atas seluruh dukungan lahir dan batin, pengertian kepada kami,

8. Seluruh rekan mahasiswa MPWK angkatan 2015, baik reguler maupun jalur beasiswa Pusbindiklatren Bappenas, KemenPU-PERA dan Diknas, baik kelas general maupun kelas Manajemen Prasarana Perkotaan, *especially* rekan seperjuangan kami, Mega, Ika, Ajeng, Bila, Clarino, Ijal, atas dukungan dan kebersamaannya.
9. Rekan-rekan di Bappeda Kotawaringin Barat atas dukungan yang diberikan,
10. Segenap civitas akademika Universitas Diponegoro yang telah membantu dalam kelancaran administrasi dan studi kami,
11. Serta seluruh pihak yang telah membantu kelancaran studi kami yang tidak dapat kami sebutkan satu per satu.

Kami berharap tesis ini dapat menyumbangkan secuil informasi bagi khasanah ilmu perencanaan pembangunan, serta memberikan manfaat pembaca pada umumnya dan daerah pada khususnya. Namun kami sadar tidak ada karya yang sempurna, untuk itu segala kekurangan yang terdapat dalam karya ini kami mohonkan pengertian dan maklum.

Semarang, Juni 2017

Tira Puspitasari

DAFTAR ISI

| | |
|--|-------------|
| LEMBAR PENGESAHAN | ii |
| LEMBAR PERNYATAAN | iii |
| LEMBAR PERSEMBAHAN | iv |
| ABSTRAK | v |
| ABSTRACT | vi |
| KATA PENGANTAR | vii |
| DAFTAR ISI | viii |
| DAFTAR TABEL | x |
| DAFTAR GAMBAR | xi |
| DAFTAR LAMPIRAN | xiv |
| | |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1. Latar Belakang | 1 |
| 1.2. Rumusan Permasalahan dan Pertanyaan Penelitian | 5 |
| 1.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian..... | 6 |
| 1.4. Ruang Lingkup Studi..... | 7 |
| 1.4.1. Lingkup Spasial | 7 |
| 1.4.2. Lingkup Substansial..... | 7 |
| 1.5. Kerangka Pikir Penelitian | 9 |
| 1.6. Posisi Penelitian | 10 |
| 1.7. Manfaat Penelitian | 10 |
| 1.8. Keaslian Penelitian | 11 |
| 1.9. Metodologi Penelitian | 12 |
| 1.9.1. Pendekatan Penelitian..... | 12 |
| 1.9.2. Metode Penelitian..... | 13 |
| 1.9.3. Rancangan Penelitian | 13 |
| 1.10. Sistematika Penulisan..... | 32 |
| | |
| BAB II KAJIAN TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT DALAM PERSPEKTIF LITERATUR | 35 |
| 2.1. Smart Growth dalam Perencanaan Kota..... | 34 |
| 2.2. Transit-Oriented Development | 37 |
| 2.2.1. Sejarah dan Definisi Transit-Oriented Development | 37 |
| 2.2.2. Manfaat Transit-Oriented Development | 38 |
| 2.2.3. Prinsip dalam Transit-Oriented Development | 40 |
| 2.2.4. Prasyarat Penerapan Transit-Oriented Development | 48 |
| 2.2.5. Klasifikasi dan Tipologi Transit-Oriented | 49 |
| 2.2.6. Development | 51 |
| 2.2.7. Strategi Pengembangan Transit-Oriented | 52 |
| 2.2.8. Development | 51 |
| 2.2.9. Tipe Koridor Transit-Oriented Development..... | 52 |
| 2.3. Sistem Tata Guna Lahan dan Transportasi..... | 55 |
| 2.4. Best Practices Penerapan TOD..... | 56 |

| | |
|--|------------|
| 2.4.1 TOD di Singapura..... | 57 |
| 2.4.2 Lesson Learn..... | 58 |
| 2.5. Sintesa Literatur | 58 |
| BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH PERKOTAAN PANGKALAN BUN..... | 63 |
| 3.1. Penduduk Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun..... | 63 |
| 3.2. Pola Penggunaan Lahan | 65 |
| 3.3. Struktur Kota..... | 66 |
| 3.4. Pertambahan Jumlah Kendaraan | 74 |
| 3.5. Rencana Pengembangan Infrastruktur | 76 |
| BAB IV ANALISIS PENENTUAN LOKASI POTENSIAL TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT SEBAGAI DASAR PENENTUAN RUTE UTAMA ANGKUTAN UMUM MASSAL DI WILAYAH PERKOTAAN PANGKALAN BUN..... | 77 |
| 4.1. Identifikasi Karakteristik Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun | 77 |
| 4.2. Identifikasi Lokasi yang Potensial Dikembangkan dengan TOD di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Berdasarkan Prasyarat TOD | 80 |
| 4.3. Analisis Perumusan Lokasi Potensial TOD di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Berdasarkan Prinsip TOD | 105 |
| 4.3.1. Analisis Prioritas Prinsip TOD Terhadap Kondisi Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun | 105 |
| 4.3.2. Analisis Penentuan Lokasi Potensial TOD Sebagai Dasar Penentuan Rute Utama Angkutan Umum Massal di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun | 119 |
| 4.3.3. Penentuan Rute Utama Angkutan Umum Massal di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Berdasarkan Lokasi Potensial TOD..... | 128 |
| 4.4. Temuan Studi..... | 137 |
| BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI..... | 143 |
| 5.1. Kesimpulan..... | 143 |
| 5.2. Rekomendasi | 145 |
| DAFTAR PUSTAKA | 147 |
| LAMPIRAN..... | 153 |

DAFTAR TABEL

| | | |
|--------------------|--|-----|
| TABEL I.1. | Perbedaan Penelitian Ini Dengan Penelitian Sebelumnya..... | 11 |
| TABEL I.2 | Tabel Kebutuhan Data | 14 |
| TABEL I.3 | Profil Responden Kuisisioner AHP Dan Wawancara Terstruktur | 15 |
| TABEL I.4 | Matriks Perbandingan..... | 24 |
| TABEL I.5 | Nilai Skor Berdasarkan Intensitas Kepentingan..... | 25 |
| TABEL I.6 | Nilai Random Consistency | 28 |
| TABEL II.1 | Prinsip-Prinsip Smart Growth | 35 |
| TABEL II.2 | Sintesa Keuntungan TOD Berdasarkan Aspek Dan Level..... | 39 |
| TABEL II.3 | Kriteria yang Digunakan Sebagai Parameter dalam Kuisisioner..... | 46 |
| TABEL II.4 | Prasyarat Transportasi Massal Pada Lokasi TOD | 48 |
| TABEL II.5 | Tipe TOD Dan Karakteristiknya | 50 |
| TABEL II.6 | Sintesis Literatur..... | 59 |
| TABEL II.7 | Rumusan Variabel dan Parameter | 61 |
| TABEL III.1 | Rasio Jumlah Penduduk Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Terhadap Kecamatan Arut Selatan Dan Kabupaten Kotawaringin Barat Tahun 2015 | 65 |
| TABEL III.2 | Perkembangan Kepadatan Penduduk Perkotaan Pangkalan Bun Tahun 2006 Dan 2015..... | 65 |
| TABEL III.3 | Ketersediaan Sarana/Prasarana Pendidikan, Kesehatan, Perdagangan/Jasa Dan Peribadatan Di Perkotaan Pangkalan Bun 2015 | 67 |
| TABEL IV.1 | Matriks Penentuan Lokasi Potensial TOD | 84 |
| TABEL IV.2 | Dukungan Arah Pengembangan Sub Bagian Wilayah Perkotaan (SBWP) Pangkalan Bun Dan Rencana Pengembangan Infrastruktur Terhadap Alternatif Lokasi Potensial TOD | 87 |
| TABEL IV.3 | Resume Hasil Skoring 6 Kriteria Untuk Menentukan Prioritas Lokasi Potensial TOD Pada Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun..... | 127 |

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|-------------------|---|----|
| GAMBAR 1.1 | Deliniasi Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun | 8 |
| GAMBAR 1.2 | Kerangka Pikir Penelitian | 9 |
| GAMBAR 1.3 | Posisi Penelitian..... | 10 |
| GAMBAR 1.4 | Kerangka Analisis..... | 20 |
| GAMBAR 1.5 | Dekomposisi Variabel Penelitian..... | 23 |
| GAMBAR 2.1 | Konsep TOD..... | 38 |
| GAMBAR 2.2 | Contoh Pedestrian Dalam TOD | 42 |
| GAMBAR 2.3 | Contoh Pengaturan Ruang Publik..... | 42 |
| GAMBAR 2.4 | Pengaturan Parkir..... | 43 |
| GAMBAR 2.5 | Ilustrasi Redevelopment Site | 51 |
| GAMBAR 2.6 | Ilustrasi Infill Site | 52 |
| GAMBAR 2.7 | Ilustrasi New Growth Area | 52 |
| GAMBAR 2.8 | Ilustrasi Tipe Koridor Dalam TOD..... | 55 |
| GAMBAR 3.1 | Orientasi Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Terhadap Kabupaten Kotawaringin Barat | 64 |
| GAMBAR 3.2 | Perkembangan Guna Lahan Perkotaan Pangkalan Bun 2006-2016 | 66 |
| GAMBAR 3.3 | Jaringan Jalan dan Kondisi Fisik Jalan Di Perkotaan Pangkalan Bun 2016 | 67 |
| GAMBAR 3.4 | Pasar Indra Kencana dan Pelabuhan Pangkalan Bun..... | 69 |
| GAMBAR 3.5 | Bundaran Pancasila Dan Taman Segitiga..... | 71 |
| GAMBAR 3.6 | Rute Angkutan Umum Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun 2017..... | 74 |
| GAMBAR 3.7 | Pertambahan Kendaraan Bermotor di Kabupaten Kotawaringin Barat..... | 74 |
| GAMBAR 3.8 | Overlay Guna Lahan, Titik Fasilitas Umum, Titik Transit dan Rute Layanan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun | 75 |
| GAMBAR 4.1 | Lokasi Potensial Pengembangan Transit-Oriented Development Di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Beserta Potensi Luasannya | 89 |
| GAMBAR 4.2 | Potensi Luasan Area Transit-Oriented Development Di Jalan Udan Said..... | 90 |
| GAMBAR 4.3 | Potensi Luasan Area Transit-Oriented Development Di Jalan Antasari..... | 91 |
| GAMBAR 4.4 | Potensi Luasan Area Transit-Oriented Development Di Jalan Sutan Syahrir..... | 91 |
| GAMBAR 4.5 | Potensi Luasan Area Transit-Oriented Development Di Jalan Pasanah (Bundaran gentong) | 92 |
| GAMBAR 4.6 | Potensi Luasan Area Transit-Oriented Development Di Bundaran Pancasila..... | 93 |
| GAMBAR 4.7 | Pemanfaatan Lahan Jalan Udan Said Dan Sekitarnya Dilihat Dari Atas | 94 |

| | | |
|--------------------|--|-----|
| GAMBAR 4.8 | Foto Kondisi Jalan Udan Said Dan Sekitarnya | 95 |
| GAMBAR 4.9 | Pemanfaatan Lahan Jalan Antasari Dan Sekitarnya Dilihat Dari Atas..... | 96 |
| GAMBAR 4.10 | Foto Kondisi Jalan Antasari Dan Sekitarnya | 97 |
| GAMBAR 4.11 | Pemanfaatan Lahan Jalan Pasanah (Bundaran Gentong) Dan Sekitarnya Dilihat Dari Atas..... | 98 |
| GAMBAR 4.12 | Foto Kondisi Jalan Pasanah (Bundaran Gentong) Dan Sekitarnya | 99 |
| GAMBAR 4.13 | Pemanfaatan Lahan Jalan Sutan Syahrir Dan Sekitarnya Dilihat Dari Atas | 100 |
| GAMBAR 4.14 | Foto Kondisi Jalan Sutan Syahrir Dan Sekitarnya | 101 |
| GAMBAR 4.15 | Pemanfaatan Lahan Bundaran Pancasila Dan Sekitarnya Dilihat Dari Atas | 102 |
| GAMBAR 4.16 | Foto Kondisi Bundaran Pancasila Dan Sekitarnya..... | 103 |
| GAMBAR 4.17 | Perbandingan Eksisiting Guna Lahan Bundaran Pancasila Dengan Model Pengembangan TOD | 104 |
| GAMBAR 4.18 | Prioritas Pembenahan Kondisi Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Berdasarkan Prinsip TOD..... | 105 |
| GAMBAR 4.19 | Prioritas Kriteria Pada Aspek Distance dalam Upaya Pembenahan Kondisi Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Berdasarkan Prinsip TOD | 106 |
| GAMBAR 4.20 | Prioritas Kriteria Pada Aspek Diversity Dalam Upaya Pembenahan Kondisi Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Berdasarkan Prinsip TOD | 108 |
| GAMBAR 4.21 | Prioritas Kriteria Pada Aspek Demand Management Dalam Upaya Pembenahan Kondisi Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Berdasarkan Prinsip TOD | 109 |
| GAMBAR 4.22 | Prioritas Kriteria Pada Aspek Design Dalam Upaya Pembenahan Kondisi Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Berdasarkan Prinsip TOD | 111 |
| GAMBAR 4.23 | Prioritas Kriteria Pada Aspek Destination Dalam Upaya Pembenahan Kondisi Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Berdasarkan Prinsip TOD | 112 |
| GAMBAR 4.24 | Prioritas Kriteria Pada Aspek Density Dalam Upaya Pembenahan Kondisi Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Berdasarkan Prinsip TOD | 114 |
| GAMBAR 4.25 | Prioritas Lokasi Potensial Pengembangan Transit-Oriented Development Di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Pada Aspek Destination | 120 |
| GAMBAR 4.26 | Prioritas Lokasi Potensial Pengembangan Transit-Oriented Development Di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Pada Aspek Distance..... | 122 |
| GAMBAR 4.27 | Prioritas Lokasi Potensial Pengembangan Transit-Oriented Development Di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Pada Aspek Design | 123 |
| GAMBAR 4.28 | Prioritas Lokasi Potensial Pengembangan Transit-Oriented Development Di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Pada | |

| | | |
|--------------------|---|-----|
| | Aspek Density | 124 |
| GAMBAR 4.29 | Prioritas Lokasi Potensial Pengembangan Transit-Oriented Development Di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Pada Aspek Diversity | 125 |
| GAMBAR 4.30 | Prioritas Lokasi Potensial Pengembangan Transit-Oriented Development Di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Pada Aspek Demand Management..... | 126 |
| GAMBAR 4.31 | Uraian Guna Lahan, Kepadatan Penduduk, Kerapatan Bangunan Dan Kondisi Jaringan Jalan Pada Lokasi Potensial TOD Di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun | 129 |
| GAMBAR 4.32 | Alternatif 1 Rute Utama Angkutan Umum Massal di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun | 133 |
| GAMBAR 4.33 | Alternatif 2 Rute Utama Angkutan Umum Massal di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun | 131 |
| GAMBAR 4.34 | Alternatif Rute Utama Angkutan Umum Massal Yang Menghubungkan Pusat Perdagangan Lokal Dan Regional Di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun..... | 132 |
| GAMBAR 4.35 | Alternatif 1 Rute Angkutan Umum Massal Menuju Kawasan Pendidikan Di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun..... | 133 |
| GAMBAR 4.36 | Alternatif 2 Rute Angkutan Umum Massal Menuju Kawasan Pendidikan Di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun..... | 134 |
| GAMBAR 4.37 | Rute Utama Angkutan Umum Massal Di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun | 135 |
| GAMBAR 4.38 | Rangkuman Urutan Prioritas Lokasi Potensial Pengembangan TOD Di Wilayah Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun Berdasarkan Penilaian Terhadap 6 Kriteria Prinsip TOD . | 138 |

DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1** : Kuisisioner Tahapan Pengembangan Transit Oriented
Development di Wilayah Perkotaan Pangkalan Bun
- LAMPIRAN 2** : Daftar Pertanyaan Wawancara Awal
- LAMPIRAN 3** : Rekapitulasi Wawancara Awal
- LAMPIRAN 4** : Rekapitulasi Wawancara Lanjutan (Validasi)