

SKRIPSI
STUDI PERENCANAAN *TRANSIT ORIENTED*
***DEVELOPMENT* PADA STASIUN LRT GARUDA DEMPO**



M ALI HARTONO
03011381419167

JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
2019

HALAMAN PENGESAHAN

**STUDI PERENCANAAN *TRANSIT ORIENTED*
DEVELOPMENT PADA STASIUN LRT GARUDA DEMPO**

SKRIPSI

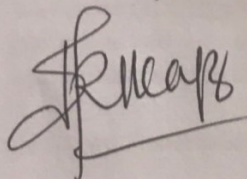
Dibuat Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mendapatkan Gelar Sarjana Teknik Pada
Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya

Oleh :

M ALI HARTONO
03011381419167

Palembang, Juli 2019

**Diperiksa dan disetujui,
Dosen Pembimbing,**



Prof. Dr. Ir. Hj. Erika Buchari, M. Sc.
NIP. 196010301987032003

**Mengetahui/Menyetujui,
Ketua Jurusan Teknik Sipil,**



Ir. Helmi Haki, M.T.
NIP. 196107031991021001

HALAMAN PERSETUJUAN

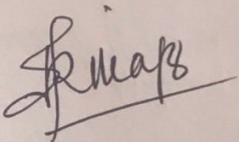
Karya tulis ilmiah berupa Skripsi ini dengan judul “Studi Perencanaan *Transit Oriented Development* pada Stasiun LRT Garuda Dempo” yang disusun oleh M Ali Hartono, NIM 03011381419167 telah dipertahankan di hadapan Tim Penguji Karya Ilmiah Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya pada tanggal 19 Juli 2019.

Palembang, Juli 2019

Tim Penguji Karya Ilmiah berupa Skripsi

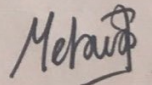
Ketua:

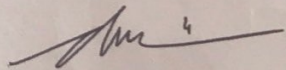
1. Prof. Dr. Ir. Hj. Erika Buchari, M. Sc.
NIP. 196010301987032003

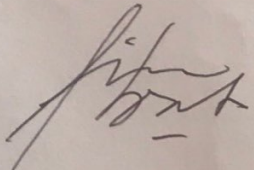
()

Anggota:

2. Dr. Melawaty Agustien, S.Si., M.T.
NIP. 197408151999032003
3. Dr. Edi Kadarsa, S.T., M.T.
NIP. 197311032008121003
4. Bimo Brata Adhitya, S.T., M.T.
NIP. 198103102008011010

()

()

()

Mengetahui,

Ketua Jurusan Teknik Sipil


I. H. Helmi Hakki, M.T.
NIP. 196107031991021001

HALAMAN PERNYATAAN INTEGRITAS

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : M Ali Hartono

NIM : 03011381419167

Judul : Studi Perencanaan *Transit Oriented Development* pada Stasiun LRT Garuda Dempo

Menyatakan bahwa Skripsi saya merupakan hasil karya sendiri didampingi tim pembimbing dan bukan hasil penjiplakan / plagiat. Apabila ditemukan unsur penjiplakan / plagiat dalam Skripsi ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik dari Universitas Sriwijaya sesuai aturan yang berlaku.

Demikian, pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tanpa ada paksaan dari siapapun.



Palembang, Juli 2019

Yang membuat pernyataan,



M Ali Hartono

NIM. 03011381419167

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya ucapkan kepada Allah SWT karena atas rahmat dan karunia-Nya saya dapat membuat dan menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Studi Perencanaan *Transit Oriented Development* pada Stasiun *LRT Garuda Dempo*”.

Penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada ibu Prof. Dr. Ir. Hj. Erika Buchari. M. Sc. selaku pembimbing skripsi yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, saran, nasihat, dan motivasi yang sangat membantu selama penelitian hingga penulisan tugas akhir ini selesai. Selain itu, penulis juga mengucapkan terimakasih kepada beberapa pihak, yaitu :

1. Prof. Dr. Ir. H. Anis Saggaff, MSCE., selaku Rektor Universitas Sriwijaya.
2. Prof. Ir. Subriyer Nasir, MS., Ph.D., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya.
3. Bapak Ir. Helmi Hakki, M.T. dan Bapak M. Baitullah Al Amin, S.T., M.Eng. selaku Ketua dan Sekretaris Jurusan Teknik Sipil Universitas Sriwijaya
4. Ibu Febrinasti, ST., M.T. selaku Dosen Pembimbing Akademik.
5. Seluruh Dosen dan Staf Jurusan Teknik Sipil Universitas Sriwijaya.
6. Teman-teman Mahasiswa Teknik Sipil angkatan 2014 yang telah membantu memberikan masukan dan koreksi dalam penyusunan laporan ini.

Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberikan manfaat pengetahuan bagi setiap pembacanya. Sekian dan terima kasih.

Palembang, Juli 2019

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
COVER.....	i.
COVER DALAM	ii
RINGKASAN	iii
ABSTRAK	iv
HALAMAN PERNYATAAN INTEGRITAS.....	v
HALAMAN PENGESAHAN.....	vi
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	vii
RIWAYAT HIDUP.....	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xviii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	2
1.3. Tujuan Penelitian	3
1.4. Ruang Lingkup Penelitian	3
1.5. Sistematika Penulisan	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1. Penelitian Terdahulu	5
2.2. Angkutan Multimoda.....	6
2.3. <i>Light Rail Transit</i>	7
2.4. <i>Transit Oriented Development</i>	8

2.5.	Kendala/hambatan dari Konsep TOD.....	16
2.6.	Park and Ride.....	16
2.6.	Sistem Transit	17
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....		19
3.1.	Umum	19
3.2.	Metode Penelitian	20
3.2.1.	Studi Literatur	20
3.2.2.	Pengamatan dilapangan	20
3.2.3.	Penetapan Tujuan.....	20
3.2.4.	Tahap Pengumpulan Data.....	21
3.2.5.	Tahapan pengolahan dan Analisis Data.....	24
3.2.6.	Perencanaan	25
3.2.7.	Kesimpulan dan Saran	25
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		26
4.1.	Supply Area Stasiun LRT Garuda Dempo	26
4.2	Demand pada Stasiun LRT Garuda Dempo Palembang.....	29
4.2.1	Pie Chart	29
4.2.2	Analisis Cross Tabulation	69
4.3.	Strategi Pengembangan.....	75
4.3.1	Supply Push	75
4.3.1.1.	Data Perjalanan Masuk.....	81
4.3.1.2	Data Perjalanan Keluar	84
4.3.2	Demand Pull	85
4.4	Perencanaan TOD Kawasan Garuda Dempo.....	93
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....		103
5.1.	Kesimpulan	103
5.2.	Saran	104
DAFTAR PUSTAKA		105

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1.	Ramalan Perjalanan Pertama Kota Palembang (2016).....	22
Tabel 3.2.	Data Perjalanan Kecamatan IT1 dan Kemuning	23
Tabel 4.1.	Luas area bangunan-bangunan <i>existing</i> kawasan stasiun LRT Garuda Dempo.....	27
Tabel 4.4.	Jumlah sampel berdasarkan pekerjaan	30
Tabel 4.5.	Jumlah sampel berdasarkan usia	31
Tabel 4.6.	Jumlah sampel berdasarkan jenis kelamin	32
Tabel 4.7.	Jumlah sampel berdasarkan jumlah kendaraan	33
Tabel 4.8.	Jumlah sampel berdasarkan landuse yang dikunjungi.....	34
Tabel 4.9.	Jumlah sampel berdasarkan jam kedatangan.....	36
Tabel 4.10.	Jumlah sampel berdasarkan frekuensi kedatangan	37
Tabel 4.11.	Jumlah sampel berdasarkan jarak perjalanan dari rumah ke kawasan	38
Tabel 4.12.	Jumlah sampel berdasarkan lama waktu berada di kawasan	39
Tabel 4.13.	Jumlah sampel berdasarkan moda yang digunakan.....	40
Tabel 4.14.	Jumlah sampel berdasarkan alasan kunjungan	42
Tabel 4.15.	Jumlah sampel berdasarkan pendapatan.....	43
Tabel 4.16.	Jumlah sampel berdasarkan lokasi parkir.....	44
Tabel 4.17.	Jumlah sampel berdasarkan jumlah orang yang menemani	46
Tabel 4.18.	Jumlah sampel berdasarkan kombinasi moda	47
Tabel 4.19.	Jumlah sampel berdasarkan mau tidak beralih moda LRT	48
Tabel 4.20.	Jumlah sampel berdasarkan hal yang membuat tertarik menggunakan moda LRT	49
Tabel 4.21.	Jumlah sampel berdasarkan prioritas dalam penggunaan moda LRT.....	50
Tabel 4.22.	Jumlah sampel berdasarkan jenis kelamin	51
Tabel 4.23.	Jumlah sampel berdasarkan usia	52
Tabel 4.24.	Jumlah sampel berdasarkan jenis pekerjaan.....	53
Tabel 4.25.	Jumlah sampel berdasarkan pendapatan.....	54
Tabel 4.26.	Jumlah sampel berdasarkan status di keluarga.....	56

Tabel 4.27.	Jumlah sampel berdasarkan jumlah anggota keluarga	57
Tabel 4.28.	Jumlah sampel berdasarkan kepemilikan kendaraan pribadi	58
Tabel 4.29.	Jumlah sampel berdasarkan jumlah kendaraan pribadi	59
Tabel 4.30.	Jumlah sampel berdasarkan waktu pergi	60
Tabel 4.31.	Jumlah sampel berdasarkan frekuensi bepergian	61
Tabel 4.32.	Jumlah sampel berdasarkan jarak dari rumah ke kawasan yang dikunjungi	62
Tabel 4.33.	Jumlah sampel berdasarkan waktu tempuh	63
Tabel 4.34.	Jumlah sampel berdasarkan jenis moda yang digunakan	64
Tabel 4.35.	Jumlah sampel berdasarkan alasan bepergian	65
Tabel 4.36.	Jumlah sampel berdasarkan hal yang membuat tertarik menggunakan moda LRT	67
Tabel 4.37.	Jumlah sampel berdasarkan prioritas dalam penggunaan moda LRT	68
Tabel 4.38.	Matrik origin dan destination	70
Tabel 4.39.	Matrik origin dan destination x sampling factor	71
Tabel 4.40.	Matrik kategori dengan pertimbangan pemilihan moda	72
Tabel 4.41.	Matrik jenis pekerjaan dengan ketertarikan pemilihan moda LRT	73
Tabel 4.42.	Matrik jenis pekerjaan dengan prioritas pemilihan moda LRT	74
Tabel 4.43.	Matrik origin dan destination x sampling factor	82
Tabel 4.44.	Analisis biaya transportasi LRT	90
Tabel 4.45.	Analisis biaya kombinasi transportasi	91
Tabel 4.46.	Analisis waktu transportasi	91
Tabel 4.47.	Hasil rekap dari hasil analisis biaya dan waktu	92

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Skema transportasi multimoda (menurut Vork et al, 1998, dari <i>activity and travel choice(s) in multimodal public Systems</i> , Stephan Krygsman, 2004	7
Gambar 2.2.	Ilustrasi kawasan TOD	10
Gambar 3.1.	Bagan Alir Metodologi Penelitian.....	19
Gambar 4.1.	Denah lokasi stasiun LRT Garuda Dempo.....	26
Gambar 4.2.	Kawasan stasiun LRT Garuda Dempo yang ditinjau seluas 1km ²	27
Gambar 4.3	Diagram persentase jumlah responden berdasarkan jenis pekerjaan.....	30
Gambar 4.4	Diagram persentase jumlah responden berdasarkan umur	32
Gambar 4.5	Diagram persentase jumlah responden berdasarkan jenis kelamin	33
Gambar 4.6	Diagram persentase jumlah responden berdasarkan kepemilikan kendaraan.....	34
Gambar 4.7	Diagram persentase jumlah responden berdasarkan landuse yang dikunjungi.....	35
Gambar 4.8.	Diagram persentase jumlah responden berdasarkan waktu berkunjung ke kawasan stasiun	36
Gambar 4.9.	Diagram persentase jumlah responden berdasarkan frekuensi kunjungan ke kawasan stasiun.....	37
Gambar 4.10.	Diagram persentase jumlah responden berdasarkan jarak perjalanan dari rumah ke kawasan stasiun	39
Gambar 4.11.	Diagram persentase jumlah responden berdasarkan lama waktu berkunjung ke kawasan stasiun	40
Gambar 4.12.	Diagram persentase jumlah responden berdasarkan moda transportasi yang digunakan	41
Gambar 4.13.	Diagram persentase jumlah responden berdasarkan kegiatan yang dilakukan di kawasan stasiun.....	42
Gambar 4.14.	Diagram persentase jumlah responden berdasarkan pendapatan ...	43

Gambar 4.15. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan lokasi parkir yang digunakan di kawasan stasiun.....	45
Gambar 4.16. Diagram persentase jumlah orang yang menemani responden	46
Gambar 4.17. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan kombinasi moda transportasi yang digunakan	47
Gambar 4.18. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan ketertarikan responden beralih ke moda LRT	48
Gambar 4.19. Diagram persentase hal yang dapat menarik minat responden menggunakan moda LRT	49
Gambar 4.20. Diagram persentase prioritas yang diutamakan dalam penggunaan moda LRT.....	51
Gambar 4.21. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan jenis kelamin	52
Gambar 4.22. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan usia	53
Gambar 4.23. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan jenis pekerjaan.....	54
Gambar 4.24. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan pendapatan rata-rata responden	55
Gambar 4.25. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan status responden dikeluarga.....	56
Gambar 4.26. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan jumlah anggota keluarga	57
Gambar 4.27. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan jenis kendaraan yang dimiliki.....	58
Gambar 4.28. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan jumlah kendaraan pribadi	59
Gambar 4.29. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan waktu berangkat dari kawasan stasiun	60
Gambar 4.30. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan frekuensi bepergian dari kawasan stasiun	61
Gambar 4.31. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan jarak dari rumah ke kawasan yang dikunjungi	62

Gambar 4.32. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan waktu tempuh perjalanan menuju kawasan yang dikunjungi.....	63
Gambar 4.33. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan moda transportasi yang digunakan	65
Gambar 4.34. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan kegiatan yang dilakukan	66
Gambar 4.35. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan hal yang dapat menarik minat responden menggunakan moda LRT.....	67
Gambar 4.36. Diagram persentase jumlah responden berdasarkan prioritas yang diutamakan dalam penggunaan moda LRT	68
Gambar 4.38. Pasar KM 5	76
Gambar 4.39. Kantor komando resor 044/ Garuda Dempo	76
Gambar 4.40. Kantor detasemen polisi militer II/4	77
Gambar 4.41. Kantor Bank BTN.....	77
Gambar 4.42. Sekolah SD Muhammadiyah 6/14.....	78
Gambar 4.43. Sekolah SMP Muhammadiyah 4	78
Gambar 4.44. Sekolah SMA Muhammadiyah 6	79
Gambar 4.45. RS Mata Sriwijaya Eye Center Palembang	79
Gambar 4.46. RS Bhayangkara	80
Gambar 4.47. Taman Polda.....	80
Gambar 4.48. Data perjalanan masuk	83
Gambar 4.49. Data perjalanan keluar	84
Gambar 4.50. Desire line diagram matrik origin destination	86
Gambar 4.51. Pola perjalanan masyarakat kota palembang.....	86
Gambar 4.52. Desire line diagram Stasiun Garuda Dempo	87
Gambar 4.53. Desire line diagram.....	89
Gambar 4.54. Contoh penerapan park and ride mayjend sungkono, Surabaya.....	94
Gambar 4.55. Contoh penerapan skywalk di cihampelas	95
Gambar 4.56. Contoh Apartment little tokyo jababeka apartment.....	97
Gambar 4.57. Contoh Gedung Olahraga	98
Gambar 4.58. Contoh Food Court	99
Gambar 4.59. Luas Area TOD rencana 1km ² di stasiunLRT Garuda Dempo	100

Gambar 4.60. Desain rancangan Transit Oriented Development kawasan stasiun
LRT Garuda Dempo101

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Dokumentasi Penelitian

Lampiran 2. Form Survei Penelitian

Lampiran 3. Berkas

STUDI PERENCANAAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* PADA STASIUN LRT GARUDA DEMPO

M Ali Hartono^{1*}, Erika Buchari²

¹Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sriwijaya
Jl. Raya Prabumulih KM 32 Indralaya, Sumatera Selatan
E-mail: alihartono17@gmail.com

²Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sriwijaya
Jl. Raya Prabumulih KM 32 Indralaya, Sumatera Selatan
E-mail: eribas17@gmail.com

Abstrak

Pembangunan LRT di kota Palembang memiliki 13 stasiun yang terhubung dari stasiun bandara Sultan Mahmud Badaruddin II dan berakhir di stasiun DJKA, bertujuan untuk menunjang mobilitas masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Namun, pembangunan LRT tersebut masih memiliki permasalahan seperti kurang terintegrasi dengan moda transportasi umum lainnya dan kawasan yang ada disekitarnya sehingga masyarakat kota Palembang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Oleh sebab itu, dibutuhkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dengan pemanfaatan pembangunan kawasan campuran yang memiliki tingkat kepadatan tinggi dan saling terintegrasi serta memberikan kemudahan akses bagi pejalan kaki sehingga masyarakat nyaman melakukan transit dan mendorong masyarakat menggunakan transportasi umum. Dari analisis *supply area*, kawasan stasiun LRT Garuda Dempo terdiri dari area komersial, perkantoran, sekolah, pemukiman, rumah sakit, dan taman kota. Dari analisis karakteristik perjalanan, didapatkan bahwa pengunjung yang datang ke kawasan stasiun LRT Garuda Dempo sebagian besar perempuan yaitu 58,5%, pekerjaan pengunjung didominasi oleh PNS, wirasaha, pelajar atau mahasiswa, dan pegawai swasta, dalam mencapai kawasan stasiun LRT Garuda Dempo sebagian besar menggunakan transportasi motor yaitu 54%. Data aktivitas perjalanan masuk dari arah timur kawasan stasiun adalah 0,88% dan data perjalanan masuk dari arah barat kawasan stasiun adalah 4,41% dari total perjalanan kota Palembang. Data aktivitas perjalanan keluar dari arah timur kawasan stasiun adalah 1,15% dan data aktivitas perjalanan keluar dari arah barat kawasan stasiun adalah 1,49% dari total perjalanan kota Palembang. Hasil dari penelitian ini adalah perencanaan *transit oriented development* (TOD) tipe kawasan sekolah, perkantoran dan komersial dengan pengembangan seperti penyediaan jalur pejalan kaki yaitu skywalk, penyediaan ruang terbuka dan fasilitas pendukung seperti *park and ride*, gedung olahraga dan *food court*, serta alih fungsi lahan pemukiman menjadi apartemen.

Kata kunci: Transit Oriented Development (TOD), Transportasi, LRT

Palembang, Juli 2018

Mengetahui/Menyetujui
Ketua Jurusan Teknik Sipil,



Ir. Helmi Flakki, M.T
NIP. 196107031991021001

Diperiksa dan disetujui oleh,
Dosen Pembimbing,

Prof. Dr. Ir. Hj. Erika Buchari, M. Sc.
NIP. 196010301987032003

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Palembang merupakan kota metropolitan dengan pertumbuhan ekonomi dan penduduk yang pesat serta berkesinambungan. Diketahui dalam BPS kota Palembang tahun 2016 kota Palembang memiliki jumlah penduduk 1.580.000 jiwa dengan pertumbuhan penduduk 1,41% dan pertumbuhan ekonomi 5,76%. Pertumbuhan penduduk dan perekonomian kota Palembang mendorong penggunaan transportasi di kota Palembang. Dalam melakukan aktivitas sebagian besar masyarakat cenderung lebih memilih kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum. Menurut (Erika Buchari, 2008) hal ini terjadi karena penggunaan transportasi umum banyak mengalami permasalahan seperti: waktu menunggu yang lama, pergantian moda yang sulit, tempat pergantian yang kurang nyaman, jumlah pergantian moda tidak menentu, hal tersebut terjadi karena antar transportasi umum masih belum terintegrasi.

Light rail transit merupakan salah satu kereta penumpang yang beroperasi di kawasan perkotaan, dan memiliki konstruksi ringan serta dapat berjalan bersama lalu lintas lain dalam lintasan khusus. Pembangunan LRT di kota Palembang memiliki 13 stasiun yang terhubung dari stasiun bandara Sultan Mahmud Badaruddin II dan berakhir di stasiun DJKA yang letaknya dekat dengan Opi Mall yang bertujuan untuk menunjang mobilitas masyarakat dalam melakukan aktivitasnya. Tetapi dalam pembangunan tersebut LRT kurang memiliki integritas dengan moda transportasi umum lainnya dan juga akses terhadap wilayah LRT. Dari permasalahan tersebut dibutuhkan suatu sistem untuk memberikan konsep transportasi yang saling terintegrasi dengan pemanfaatan dan pengembangan tata ruang yang mendukung kemudahan akses untuk pejalan kaki dan perkembangan kawasan tersebut. Salah satu konsep yang dapat kita terapkan adalah dengan menggunakan konsep *transit oriented development* (TOD) bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang mengurangi ketergantungan tinggi terhadap kendaraan pribadi dan mendorong penggunaan transportasi publik (bus,

LRT, kereta api, dan sebagainya) melalui aksesibilitas dan mobilitas yang baik menuju titik transit (stasiun, terminal, halte).

Stasiun LRT Garuda Dempo merupakan salah satu stasiun LRT di kota Palembang yang terletak di jalan Kolonel H. Burlian, Ario Kemuning, tepatnya di depan kantor Korem 044/Garuda Dempo. Stasiun ini adalah stasiun yang disekitarnya terdapat kawasan sekolah, perkantoran dan pusat perbelanjaan yaitu Pasar KM 5. Dengan begitu dapat diterapkan konsep *transit oriented development* pada kawasan stasiun LRT Garuda Dempo dengan menciptakan integritas moda LRT pada kawasan Garuda Dempo dengan moda transportasi umum lainnya dengan mengutamakan kenyamanan bagi pejalan kaki serta pembangunan lahan mix use yang mudah dijangkau dengan berjalan kaki sehingga dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan mendorong masyarakat dalam penggunaan transportasi umum.

Penelitian ini dilandasi beberapa penelitian terdahulu yang dijadikan sebagai bahan referensi dan pembelajaran. Penelitian-penelitian tersebut diantaranya, “Sistem *Transit Oriented Development* (TOD) Perkeretaapian dalam Rencana Jaringan Kereta Api Komuter Mamminasata” oleh Kosmas Toding, M. Yamin Jinca, dan Shirly Wunas (2012), “Studi Pengadaan *Park and Ride* di Terminal Alang-alang Lebar Kota Palembang” oleh Rio Yudhaprawira (2014), “Kajian Potensi Pengembangan Kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) di Stasiun K.A Medan” oleh Nove Lestari Siregar (2015), dan “*The Analysis Of Transit Oriented Development (TOD) in Washington, D.C. and Baltimore Metropolitan Areas*” oleh Arefeh Nasri, dan Lei Zhang (2014).

1.2. Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka rumusan masalah yang dibahas dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana tata guna lahan di stasiun LRT Garuda Dempo ?
2. Bagaimana karakteristik perjalanan masyarakat di kawasan stasiun LRT Garuda Dempo ?

3. Bagaimana strategi pengembangan di kawasan stasiun LRT Garuda Dempo ?
4. Bagaimana perencanaan *transit oriented development* (TOD) pada stasiun LRT Garuda Dempo ?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi supply area pada kawasan stasiun LRT Garuda Dempo.
2. Mengetahui karakteristik perjalanan masyarakat pada kawasan stasiun LRT Garuda Dempo.
3. Menentukan strategi yang tepat dalam mendukung perencanaan di kawasan stasiun LRT Garuda Dempo.
4. Merencanakan *transit oriented development* pada stasiun LRT Garuda Dempo.

1.4. Ruang Lingkup Penelitian

Adapun ruang lingkup yang dilakukan pada penelitian ini mengenai permodelan sistem *transit oriented development* adalah sebagai berikut:

1. Penelitian akan dilakukan dengan cara survey langsung ke stasiun LRT Garuda Dempo dengan tipologi kawasan sekolah, perkantoran dan komersil.
2. Data hasil survey merupakan data matriks *origin destination*.
3. Perencanaan *transit oriented development* (TOD) dilakukan di kawasan stasiun LRT Garuda Dempo dengan radius 500 meter dari stasiun.
4. Pihak yang terlibat dalam penelitian, adalah masyarakat di sekitar stasiun LRT Garuda Dempo.

1.5. Sistematika Penulisan

I. Pendahuluan

Berisi uraian tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, ruang lingkup penelitian, dan sistematika penulisan tugas akhir.

II. Tinjauan Pustaka

Uraian tentang teori-teori yang mendukung pembuatan Tugas Akhir yakni tentang *Transit Oriented Development*.

III. Metodologi Penelitian

Penjelasan mengenai data-data penelitian, rancangan dan prosedur penelitian serta pelaksanaan penelitian di lapangan.

IV. Hasil Penelitian

Bagian ini berisi lokasi penelitian, analisis hasil survey lapangan dan perencanaan tentang *Transit Oriented Development*.

V. Daftar Pustaka

Berisi mengenai sumber-sumber bacaan yang digunakan sebagai bahan acuan dalam penulisan proposal. Sumber tersebut dapat berasal dari buku, jurnal, artikel serta dokumen lainnya baik cetak maupun internet.

DAFTAR PUSTAKA

- Arrington, G. B., Brinckerhoff, P. (2003). *Light Rail and the American City State of the Practice for Transit-Oriented Development*.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Selatan, *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Sumatera Selatan pada tahun 2015–2016*, (online), (<http://sumsel.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/259>, diakses 27 februari 2018).
- Black, J., Tara, K. & Pakzad, P., (2016). Planning and Design Elements for Transit Oriented Developments / Smart Cities of Cultural Borrowings. *Procedia Engineering*, 142 (2016), 2-9.
- BPS Kota Palembang. (2017). Kota Palembang Dalam Angka.
- Buchari.E. (2015). *Transportation demand management: a park and ride system to reduce congestion in Palembang city Indonesia*.
- Calgary. (2004). Calgary Transportation Plan 2005 Key Finding Presentation.
- Calthorpe, Peter. (1993). *The Next American metropolis: Ecology, Community, and the american Dream*. Princeton Architectural Press. Acknowledgements.
- Chen, X. (2010). Prospect of The Transit-Oriented Development in China.
- Coyle, John J., Novack, Robert A., Gibson, Brian J., Bardi,
- Dittmar, H. & G. Ohland. (2004). *The New Transit Town. Best Practices in Transit-Oriented Development*. Washington, D.C.: Island Press.
- Hinchliffe, S. (2010). *TOD Guide of Queensland*.
- Lyu, G., Bertolini, L. & Pfeffer, K., (2016). Developing a TOD typology for Beijing metro station areas. *Journal of Transport Geography*, 55 (2016), 40-50.
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Erlangga. Jakarta.
- Singh, Y. J., Lukman, A., Flacke, J., Zuidgeest, M. & VanMaarseveen, M. F. A. M. (2017). Measuring TOD around transit nodes – Towards TOD policy. *Transport Policy*, 56 (2017) 96-111.

- Tamin, Ofyar, Z. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung, Indonesia: Penerbit ITB
- Treasure Coast Regional Planning Council. (2012). *Florida TOD Guidebook*
- Tsekeris, T. & Tsekeris, C. (2011). *Demand Forecasting in Transport : Overview and Modeling Advances*.
- Welch, T. F. (2013). *Equity in Transport : The Distribution of Transit Access and Connectivity among Affordable Housing Units*.
- Zamir, K. R., Nasri, A., Baghaei, B., Mahapatra, S., and Zhang, L. (2014). *Effect of Tansit Oriented Development on Trip Generation, Distribution, and Mode Share in Washington, D.C., and Baltimore, Maryland*.
- Zhang, J., Liao, F., Arentze, T., and Timmermans, H. (2011). *A Multimodal Transport Network Model for Advanced Traveler Information Systems*.