

**PERENCANAAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT*  
DI KAWASAN TERMINAL AMLAPURA  
KABUPATEN KARANGASEN**

***TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT PLANNING  
IN THE AMLAPURA TERMINAL AREA  
KARANGASEM DISTRICT***

**Muhammad Al Furqan**  
Taruna Program Studi Sarjana  
Terapan  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu No.89, Cibuntu,  
Kec. Cibitung, Kabupaten Bekasi,  
Jawa Barat 17520  
muh.alfurqan17@gmail.com

**Efendhi Prih Raharjo**  
Dosen  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu No.89, Cibuntu,  
Kec. Cibitung, Kabupaten Bekasi,  
Jawa Barat 17520

**Tertib Sinulingga**  
Dosen  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu No.89, Cibuntu,  
Kec. Cibitung, Kabupaten Bekasi,  
Jawa Barat 17520

***Abstract***

*One of the traffic jams that often occurs in Karangasem Regency is the Jalan Kesatrian section with an average speed at the busiest hour of 19.81 km/hour and a density of 73.02 pcu/km, the Jalan Gajah Mada 2 section with an average vehicle speed at the busiest hour of 28.2 km/hour and 53.52 pcu/km, and the Jalan Gajah Mada 3 section with an average vehicle speed at the busiest hour of 23.43 km/hour and a density of 60.94 pcu/km. This research uses Purposive Sampling Technique to determine the Building Base Coefficient (KDB) and Building Floor Coefficient (KLB). The analysis methods used are Descriptive Statistics to determine the characteristics and direction of development, Constant Comparative Analysis to obtain results on the level of suitability of regional characteristics, and PTV Vissim to compare traffic performance before and after Transit Oriented Development (TOD) development. Based on the analysis of the Transit Oriented Development (TOD) concept, namely the average public transport frequency is 2 vehicles/hour; land use density (Density) in the research area is 28 units/ha, mixed land use (Diversity) for Residential area is 91.66% and non-Residential by 8.33% and Pedestrians (Design) in the research location by 48% and Network Performance has increased, namely the average delay from 40.97 to 21.79 seconds. Direction of Development of the Transit Oriented Development (TOD) concept namely Frequency of Transport has not met, namely 12 vehicles/hour; Land Use Density has not met, namely 20-75 units/ha, Mixed Land Use (Diversity) has met, namely 30% and non-Residential has not met, namely 70% and Pedestrian (Design) meets 100%, so it is necessary to direct the development of the Amlapur Terminal area using Transit Oriented Development (TOD) criteria..*

***Keywords:*** Congestion, Stops, Transit Oriented Development..

***Abstrak***

Salah satu kemacetan yang sering terjadi di Kabupaten Karangasem yaitu ruas Jalan Kesatrian dengan kecepatan rata-rata jam tersibuk 19,81 km/jam dan kepadatan 73,02 smp/km, ruas Jalan Gajah Mada 2 dengan kecepatan rata-rata kendaraan pada jam tersibuk 28,2 km/jam dan 53,52 smp/km, dan ruas Jalan Gajah Mada 3 dengan kecepatan rata-rata kendaraan pada jam tersibuk 23,43 km/jam dan kepadatan 60,94 smp/km. Penelitian ini menggunakan Teknik Purposive Sampling untuk mengetahui Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dan Koefisien Lantai Bangunan (KLB). Metode Analisis yang digunakan yaitu Statistik Deskriptif untuk mengetahui karakteristik dan arah pengembangan, Analisis Komparatif Konstant (Constant Comparative Analysis) mendapatkan hasil tingkat kesesuaian karakteristik kawasan, dan PTV Vissim untuk membandingkan kinerja lalu lintas sebelum dan sesudah pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD). Berdasarkan analisis konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu Frekuensi Angkutan Umum rata-rata 2 kend/jam, Kepadatan Penggunaan Lahan (Density) di wilayah penelitian adalah 28 unit/ha, Penggunaan Lahan Campuran (Diversity) untuk luas Residential sebesar 91,66% dan non-Residential sebesar 8,33% dan Pejalan Kaki (Design) dalam lokasi penelitian sebesar 48% serta Kinerja Jaringan menjadi meningkat yaitu tundaan rata-rata dari 40,97 menjadi 21,79 detik. Arah Pengembangan konsep *Transit Oriented Development* (TOD)

yaitu Frekuensi Angkutan belum memenuhi yaitu 12 kend/jam , Kepadatan Penggunaan Lahan (Density) sudah memenuhi yaitu 20-75 unit/ha, Penggunaan Lahan Campuran (Diversity) sudah memenuhi yaitu 30% dan non-Residential belum memenuhi yaitu 70% dan Pejalan Kaki (Design) memenuhi yaitu 100%, sehingga perlunya dilakukan arahan pengembangan kawasan Terminal Amlapur dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD).

**Kata Kunci:** Kemacetan, Pemberhentian, Transit Oriented Development.

## **PENDAHULUAN**

Menurut Tamin (2000) penyebab kemacetan di kota ataupun perkotaan salah satunya yaitu di sebabkan oleh meningkatnya kecenderungan para pemakai jasa transportasi, namun bukan transportasi umum melainkan transportasi pribadi. Meningkatnya penggunaan transportasi pribadi di karenakan beberapa faktor, selain mulai meningkatnya ekonomi masyarakat penurunan minat masyarakat menggunakan transportasi pribadi juga di pengaruhi faktor rendahnya atau kurang baiknya sistem transportasi dan pelayanan yang ada. Rendahnya kecepatan serta tingginya kepadatan itu sendiri diakibatkan oleh tata guna lahan yang tidak konsisten. Beberapa faktor tersebutlah yang menyebabkan hambatan samping yang tinggi pada kawasan ini. Selain itu Kawasan Terminal Amlapura pun kekurangan ruang terbuka publik yang diharapkan dapat mengubah gaya hidup masyarakat terutama setelah dijadikan kawasan TOD.

Pada Kabupaten Karangasem Salah satu kemacetan itu sendiri sering terjadi di pada ruas Jalan Kesatrian dengan kecepatan rata-rata kendaraan pada jam tersibuk 19,81 km/jam dan kepadatan 73,02 smp/km, ruas Jalan Gajah Mada 2 dengan kecepatan rata-rata kendaraan pada jam tersibuk 28,2 km/jam dan kepadatan 53,52 smp/km, dan ruas Jalan Gajah Mada 3 dengan kecepatan rata-rata kendaraan pada jam tersibuk 23,43 km/jam dan kepadatan 60,94 smp/km. pada jalan di Kawasan terminal dan pasar, parkir yang dilakukan di badan jalan, sehingga mengganggu kelancaran lalu lintas.

Upaya yang dilakukan yaitu dengan melakukan pengembangan kawasan Terminal Amlapura di dukung dengan pengembangan sistem *Transit Oriented Development* (TOD). Pada kawasan Terminal Amlapura perlu mengetahui tipologi yang sesuai dengan rencana arah pengembangan kawasan dan konsep strategi yang akan dikembangkan dilihat dari kondisi saat ini.

## **METODE PENELITIAN**

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan Teknik Purposive Sampling untuk mengetahui Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dan Koefisien Lantai Bangunan (KLB). Metode Analisis yang digunakan yaitu Statistik Deskriptif untuk mengetahui karakteristik dan arah pengembangan, Analisis Komparatif Konstant (Constant Comparative Analysis) mendapatkan hasil tingkat kesesuaian karakteristik kawasan, dan PTV Vissim untuk membandingkan kinerja lalu lintas sebelum dan sesudah pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD). Analisis yang dilakukan yaitu Analisis Angkutan Umum, Kepadatan Penggunaan Lahan (Density) di, Penggunaan Lahan Campuran (Diversity) dan non-Residential dan Pejalan Kaki (Design) serta perbandingan kinerja sebelum dan sesudah pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD). Setelah analisis dilakukan, tahapan terakhir yaitu dilakukan penarikan kesimpulan dan saran.

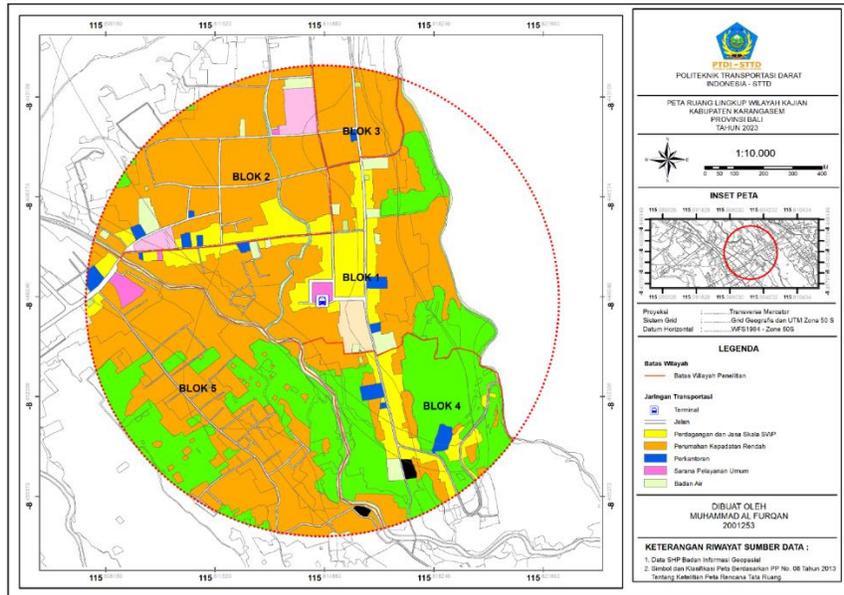
## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Karakteristik dan Kesesuaian Eksisting Kawasan Terminal Amlapura**

Wilayah yang akan di bahas pada penelitian ini adalah kawasan Terminal Amlapura dengan radius kawasan 800 meter. Hal ini merujuk pada Florida TOD Guidebook (2012), yang dimana di dalam Florida TOD Guidebook (2012) tersebut, suatu kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) memiliki radius  $\frac{1}{4}$  -  $\frac{1}{2}$  mil (400-800 meter) dari titik transit atau dapat ditempuh 5-10 menit dengan

berjalan kaki. Sehingga lokasi pada penelitian ini adalah radius 800 meter dari kawasan Terminal Amlapura, dengan melalui proses buffer kawasan, yang titiknya terletak pada Terminal Amlapura. Dalam penelitian ini peneliti membagi menjadi 5 blok penelitian dengan penentuan deliniasi 1 kawasan dengan mengikuti batas fisik kawasan yang ditandai oleh jalan.

**Gambar 1.** Pembagian Blok Wilayah Kajian



Sumber (Hasil Analisis, 2024)

Dalam menganalisis Kesesuaian frekuensi angkutan umum di Terminal Amlapura menggunakan data survei statis yang dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Frekuensi yang termuat dalam kriteria konsep *Transit Oriented Development* (TOD), merupakan frekuensi angkutan umum dengan jumlah 12 kendaraan per trayek / jam hal ini merujuk pada kriteria yang sudah di tetapkan. Berdasarkan hasil survei angkutan umum trayek yang beroperasi di Kabupaten Karangasem berjumlah 6 trayek angkutan pedesaan.

**Tabel 1.** Kesesuaian Angkutan Umum

No	Trayek	Frekuensi Rata-rata (Kend/jam)	Variabel	Kesesuaian
1	Amlapura-Bukit	1	12 Kend/jam	Tidak Sesuai
2	Amlapura-Budakeling	1		Tidak Sesuai
3	Amlapura-Abang	2		Tidak Sesuai
4	Amlapura-Bungaya	1		Tidak Sesuai
5	Amlapura-Padangbai	3		Tidak Sesuai
6	Amlapura-Bebandem	2		Tidak Sesuai

Sumber (Hasil Analisis, 2024)

Berdasarkan analisis komaratif konstant yang dilakukan pada variabel frekuensi pada kawasan Terminal Amlapura, dapat disimpulkan bahwasannya frekuensi di Terminal Amlapura tidak memenuhi yang ditetapkan pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan adalah 12 kend/jam.

Dalam menganalisis Kesesuaian Koefisien Dasar Bangunan (KDB) kawasan Terminal Amlapura menggunakan data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum terkait Koefisien Dasar Bangunan (KDB), yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Kriteria Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan sebesar 70 % yang akan digunakan dalam analisis komaratif konstant. Berdasarkan hasil observasi dan perhitungan presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada wilayah penelitian sangat beragam. Hal ini dapat dilihat dari presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) tertinggi dengan nilai Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 99 % terdapat pada blok 1 sedangkan untuk wilayah blok dengan nilai Koefisien Dasar Bangunan (KDB) terendah terdapat pada wilayah blok 3 dengan presentase Koefisien Dasar Bangunan (KDB) 72 %.

**Tabel 2.** Kesesuaian Koefisien Dasar Bangunan

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
1	Blok 1	Koefisien Dasar Bangunan (KDB)	70%	99%	Sesuai
2	Blok 2			99%	Sesuai
3	Blok 3			72%	Sesuai
4	Blok 4			95%	Sesuai
5	Blok 5			83%	Sesuai

Sumber (Hasil Analisis, 2024)

Berdasarkan analisis komaratif konstant yang dilakukan pada variabel Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada kawasan Terminal Amlapura, dapat disimpulkan bahwasannya Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada kawasan blok penelitian yang berlokasi di kawasan Terminal Amlapura banyak blok yang sesuai atau memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan adalah 70 %. Sedangkan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) pada wilayah blok penelitian semua mencapai 70 %.

Dalam menganalisis Kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan (KLB) kawasan Terminal Amlapura data karakteristik eksisting dari hasil observasi yang dijelaskan pada gambaran umum Koefisien Lantai Bangunan (KLB) yang dimana dari data ini dibandingkan dengan kriteria pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Kriteria Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan 2.0 yang akan digunakan dalam analisis komaratif konstant. Berdasarkan hasil survei dan perhitungan presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada wilayah penelitian sangat beragam. Hal ini dapat dilihat dari presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada wilayah penelitian sangat beragam. Untuk presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) tertinggi dengan nilai Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 1,76 terdapat pada blok 1 sedangkan untuk wilayah blok dengan nilai Koefisien Lantai Bangunan

(KLB) terendah terdapat pada wilayah blok 3 dengan presentase Koefisien Lantai Bangunan (KLB) 0,72.

**Tabel 3.** Kesesuaian Koefisien Lantai Bangunan

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
1	Blok 1	Koefisien Lantai Bangunan (KLB)	2.0	1,76	Tidak Sesuai
2	Blok 2			1,31	Tidak Sesuai
3	Blok 3			0,72	Tidak Sesuai
4	Blok 4			1,38	Tidak Sesuai
5	Blok 5			0,93	Tidak Sesuai

Sumber (Hasil Analisis, 2024)

Berdasarkan analisis komaratif konstant yang dilakukan pada variabel Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan Terminal Amlapura, dapat disimpulkan bawasannya Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada kawasan blok penelitian yang berlokasi di kawasan Terminal Amlapura semua blok tidak sesuai atau tidak memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan adalah Koefisien Lantai Bangunan (KLB) sebesar 2.0, sedangkan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada wilayah blok penelitian hanya 0,72 sampai dengan 1,76.

Dalam menganalisis kesesuaian indikator *Diversity* kawasan Terminal Amlapura ada dua variabel yang di analisis, diantaranya penggunaan lahan *residential* dan penggunaan lahan non *residential*. Berdasarkan hasil observasi dan proses perhitungan diatas dapat di ketahui bahwa presentase *residential* (perumahan) pada lokasi penelitian blok 1 yaitu sebesar 64 %, hal ini didapatkan dari proses perhitungan yang dilakukan dengan melakukan perhitungan antara luas *residential* di bagi dengan luas keseluruhan lokasi penelitian lalu di kali dengan 100 % sehingga hasil yang didapat adalah 64%. namun akan lebih dijelaskan pada tabel dibawah ini untuk presentasi setiap bloknya.

**Tabel 4.** Kesesuaian Lahan *Residential*

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
1	Blok 1	Penggunaan Lahan <i>Residential</i>	30%	64%	Sesuai
2	Blok 2			72%	Sesuai
3	Blok 3			40%	Sesuai
4	Blok 4			48%	Sesuai
5	Blok 5			64%	Sesuai

Sumber (Hasil Analisis, 2024)

Berdasarkan analisis komaratif konstant yang dilakukan pada variabel penggunaan lahan *residential* pada Terminal Amlapura, dapat disimpulkan bawasannya penggunaan lahan *residential* pada kawasan blok penelitian yang berlokasi di kawasan Terminal Amlapura memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan adalah 30 %.

Kriteria penggunaan lahan non residential pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah ditetapkan adalah 70% yang akan digunakan dalam analisis komaratif konstant. Berdasarkan hasil observasi dan perhitungan dapat di ketahui bahwa presentase keseluruhan non residential (non perumahan) pada lokasi penelitian yaitu sebesar 63,06 % hal ini didapatkan dari proses perhitungan yang dilakukan dengan melakukan perhitungan antara luas non residential di bagi dengan luas keseluruhan lokasi penelitian lalu di kali dengan 100 % sehingga hasil keseluruhan yang didapat adalah 63,06 % namun akan lebih dijelaskan pada tabel dibawah ini untuk presentasi setiap bloknya.

**Tabel 5.** Kesesuaian Lahan NonResidential

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
1	Blok 1	Penggunaan Lahan Residential	70%	36%	Tidak Sesuai
2	Blok 2			28%	Tidak Sesuai
3	Blok 3			60%	Tidak Sesuai
4	Blok 4			52%	Tidak Sesuai
5	Blok 5			36%	Tidak Sesuai

Sumber (Hasil Analisis, 2024)

Berdasarkan analisis komaratif konstant yang dilakukan pada variabel penggunaan lahan non residential pada kawasan Terminal Amlapura, dapat disimpulkan bahwasannya penggunaan lahan non residential pada kawasan blok penelitian yang berlokasi di Terminal Amlapura semua blok yang tidak sesuai atau tidak memenuhi kriteria yang ditetapkan pada konsep konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dimana kriteria yang ditetapkan adalah 70 %. Sedangkan presentase penggunaan lahan residential pada wilayah blok penelitian tidak semua mencapai 70 % hal ini dapat dilihat pada blok 1, blok 2, blok 3, blok 4, dan blok 5 dengan presentase dibawah 70 %.

Dalam menganalisis kesesuaian indikator *Design* Kawasan Terminal Amlapura ada enam variabel yang di analisis, diantaranya keberadaan jalur pedestrian, dimensi jalur pedestrian, konektivitas jalur pendestrian, kondisi jalur pedestrian, ketersediaan fasilitas penyebrangan, keberadaan jalur sepeda.

**Tabel 6.** Kesesuaian Keberadaan Jalur Pedestrian

No	Blok	Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
1	Blok 1	Keberadaan Jalur Pedestrian	100%	56%	Tidak Sesuai
2	Blok 2			63%	Tidak Sesuai
3	Blok 3			24%	Tidak Sesuai
4	Blok 4			32%	Tidak Sesuai
5	Blok 5			65%	Tidak Sesuai

Sumber (Hasil Analisis, 2024)

### Arah Pengembangan Berdasarkan Kriteria TOD di Kawasan Terminal Amlapura

Berdasarkan kinerja operasional pengoperasian angkutan umum di Kabupaten Karangasem Alternatif 1 yang merupakan kinerja operasional yang dipilih dari permintaan angkutan umum pada skenario moderat diperoleh frekuensi angkutan umum sebagai berikut.

**Tabel 7.** Arah Pengembangan Angkutan Umum

No	Trayek	Frekuensi Rata-rata (Kend/jam)	Variabel	Kesesuaian
1	Amlapura-Bukit	12	12 Kend/jam	Sesuai
2	Amlapura-Budakeling	12		Sesuai
3	Amlapura-Abang	12		Sesuai
4	Amlapura-Bungaya	12		Sesuai
5	Amlapura-Padangbai	12		Sesuai
6	Amlapura-Bebandem	12		Sesuai

Sumber (Hasil Analisis, 2024)

Arahan pengembangan pada setiap blok di rumuskan dengan melihat karakteristik eksisting yang dijelaskan pada gambaran umum dan hasil analisis sasaran kedua serta kebijakan pengembangan yang ada pada kawasan blok satu ini, serta akan dibagi berdasarkan 3 indikator pada konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yaitu Density, Diversity, Design agar lebih memudahkan dalam melakukan arahan pengembangan dan mudah untuk dipahami. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dibawah ini.

**Gambar 2.** Arah Pengembangan Blok 1



*Sumber (Hasil Analisis, 2024)*

**Gambar 3.** Arah Pengembangan Blok 2



*Sumber (Hasil Analisis, 2024)*

**Gambar 4.** Arah Pengembangan Blok 3



*Sumber (Hasil Analisis, 2024)*

**Gambar 5.** Arah Pengembangan Blok 4



*Sumber (Hasil Analisis, 2024)*

**Gambar 6.** Arah Pengembangan Blok 5

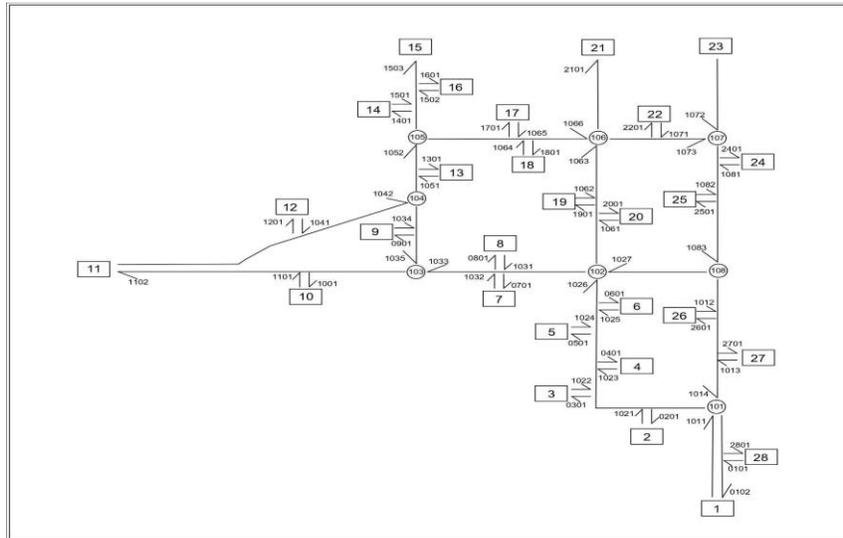


*Sumber (Hasil Analisis, 2024)*

**Kondisi Lalu Lintas Sebelum dan Sesudah Penerapan TOD di Kawasan Terminal Amlapura**

Simulasi jaringan jalan pada penelitian ini menggunakan bantuan software PTV Vissim. Output dari PTV Vissim berupa kinerja jaringan jalan. Model yang dibuat sebisa mungkin mewakili keadaan sebenarnya sehingga dapat digunakan untuk melakukan analisis lebih lanjut. Zona lalu lintas di wilayah kajian mempertimbangkan daerah yang menjadi bangkitan dan tarikan. Zona lalu lintas ini dibuat berdasarkan karakteristik yang sama sehingga dapat diperoleh besarnya potensi setiap zona dalam membangkitkan perjalanan.

**Gambar 7.** Zona Lalu Lintas Wilayah Kaja



Sumber (Hasil Analisis, 2024)

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan dapat dilihat perbedaan kinerja jaringan jalan pada kawasan Terminal Amlapura. Perbandingan dilakukan pada kondisi saat ini dengan kondisi setelah dilakukan penataan lalu lintas. Hasil perbandingan kinerja jaringan jalan dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 8.** Perbandingan Kinerja Jaringan

Parameter	Sebelum Dilakukan	Setelah Dilakukan
	Pengembangan TOD	Pengembangan TOD
Tundaan Rata-Rata (kend/detik)	40,97	21,79
Kecepatan Jaringan (km/jam)	25,41	30,68
Total Jarak yang ditempuh (kend-km)	8907,26	8907,26
Total Waktu perjalanan (kend-jam)	350,56	268,75

Sumber (Hasil Analisis, 2024)

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dari penelitian yang telah dilakukan ini, maka dapat disimpulkan beberapa kesimpulan antara lain:

1. Berdasarkan analisis eksisting dan kesesuaian antara kriteria konsep kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) dengan kondisi eksisting kawasan Terminal Amlapura dapat diketahui hasil kesesuaian karakteristik kawasan transit yaitu Frekuensi Angkutan Umum di Kabupaten Karangasem rata-rata 2 kend/jam yang belum memenuhi kriteria yaitu 12 kend/jam , Kepadatan Penggunaan Lahan (Density) di wilayah penelitian adalah 28 unit/ha sudah memenuhi kriteria yaitu 20-75 unit/ha, Penggunaan Lahan Campuran (Diversity) untuk luas

Residential sebesar 91,66% sudah memenuhi kriteria yaitu 30% dan non-Residential sebesar 8,33% belum memenuhi kriteria yaitu 70% dan Pejalan Kaki (Design) dalam lokasi penelitian sebesar 9.085 meter dan dibagi dengan panjang jalan eksisting pada lokasi penelitian sebesar 19.324 meter, sehingga hasil yang didapat adalah 48% belum memenuhi kriteria yaitu 100%, sehingga perlunya dilakukan arahan pengembangan kawasan Terminal Amlapura agar sesuai dengan kriteria *Transit Oriented Development* (TOD).

2. Berdasarkan kinerja jaringan antara kriteria konsep kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) dengan kondisi eksisting kawasan Terminal Amlapura dapat diketahui hasil perbandingan peningkatan kinerja jaringan jalan setelah dilakukannya penataan lalu lintas yaitu tundaan rata-rata dari 40,97 menjadi 21,79 detik, kecepatan perjalanan dari 25,41 menjadi 30,68 km/jam. Total jarak perjalanan dari 8907,26 menjadi 8245,59 kend-km dan total waktu perjalanan dari 350,56 menjadi 268,75 kend-jam.

### **SARAN**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, penulis memberikan saran sebagai berikut:

1. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dan pertimbangan untuk Pemerintah Kabupaten Karangasem dan Dinas Perhubungan dalam melakukan pengembangan Terminal Amlapura dengan menggunakan atau mengadopsi konsep *Transit Oriented Development* (TOD).
2. Perlunya studi lebih lanjut untuk mengetahui dan merencanakan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada kawasan Terminal Amlapura
3. Perlunya studi lebih lanjut untuk pengembangan kawasan Terminal Amlapura dengan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

### **REFERENSI**

- \_\_\_\_\_, 2009, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2013, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2014, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Tentang Angkutan Jalan Nomor 74 Tahun 2014. Jakarta.
- \_\_\_\_\_, 2019, Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Jakarta.
- Arief, Andi Bachtiar, M. Isran Ramli, Arifuddin Akil, Ananto Yudono. 2015. Prinsip- prinsip *Transit Oriented Development* (TOD) Pantai, berbasis Potensi Pelabuhan Rakyat Kayu Bangkoa, Makassar. Prosiding Temu Ilmiah IPLBI 2015 A 047-A 054.
- Badan Standardisasi Nasional. SNI 03-1733-2004. Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan Di Perkotaan. ICS 91.020; 91.040.30.

- Badriyah, Nety. Penggunaan Analytical Hierarchy Process Pemilihan Tempat Hunian (Perumahan). Institut Teknologi Surabaya. Tugas Mata Kuliah, Tidak Diterbitkan.
- Black, John, Kam Tara, Parisa Pakzad. 2016. Planning and *Design* Elements for *Transit Oriented Developments/Smart Cities: Examples of Cultural Borrowings*. *Procedia Engineering* 142 ( 2016 ) 2 – 9. doi: 10.1016/j.proeng.2016.02.006
- Blackwell, Angela Glover and Radhika K. Fox. 1999. Regional Equity and Smart Growth: Opportunities for Advancing Social and Economic Justice in America. Funders' Network for Smart Growth and Livable Communities. Available at:
- Clifton, Kelly J. And Susan L. Handy. 2001. Qualitative Methods In Travel Behaviour Research. Prepared For The International Conference On Transport Survey Quality And Innovation. Kruger National Park.
- Dittmar, H., & Ohland, G. (2004). *The New Transit Town*. Washington: Island Press.
- Dwiki Kuncara Jati. 2017. Kesesuaian Kawasan Transit Di Kota Surakarta Berdasarkan Konsep *Transit Oriented Development*. Uns - Fak. Teknik .Jur. Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota. Surakarta
- Florida Department of Transportation. (2012). *Florida TOD Guidebook*. Florida: Florida Department of Transportation Institute for Transportation Development and Policy 2014, TOD Standard. New York: Despaci
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Virta Safitri Ramadhani. 2017. Prioritas Pengembangan Kawasan Transit Stasiun Gubeng Dengan Konsep *Transit Oriented Development*. <https://Repository.Its.Ac.Id>. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Wunas, Shirly. 2011. *Kota Humanis, Integrasi Guna Lahan dan Transportasi di Wilayah Suburban*. Surabaya: Brilian Internasional.