

Mitos

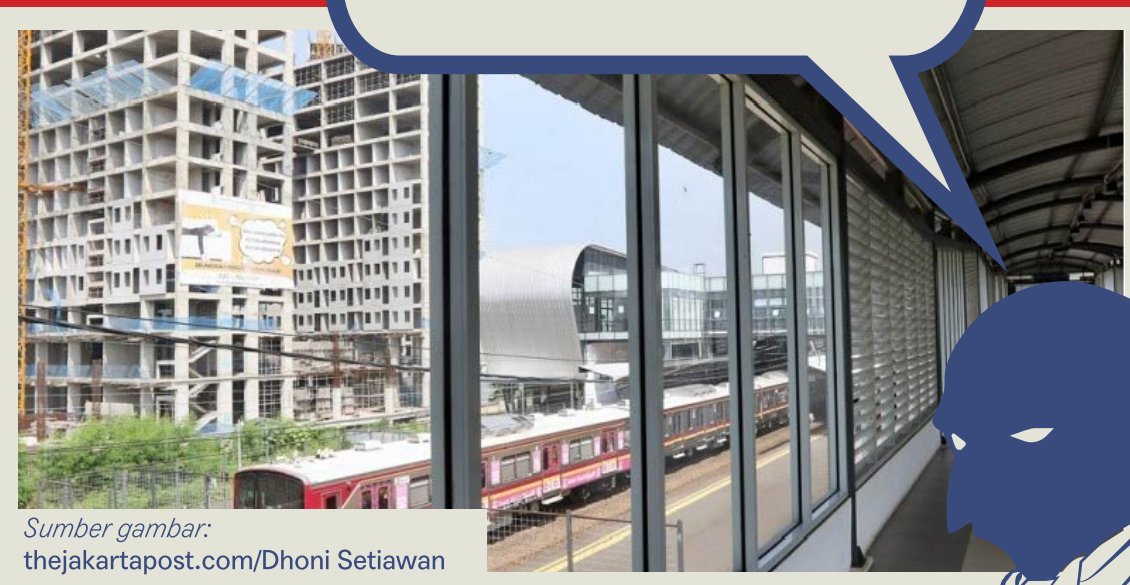
dan

Fakta TOD

Baca TOD
Standard 3.0:



“TOD itu harus
rail-based”



Kunci penting TOD itu
massal dan cepat, apa
benar hanya dapat
dipenuhi oleh kereta?



Sistem BRT (Bus Rapid Transit) termasuk juga angkutan umum massal karena dapat memindahkan banyak orang secara cepat dan efisien. Untuk mencakup area yang lebih luas, penyediaan angkutan pengumpan dalam kawasan juga sebuah keharusan.

TOD Standard 3.0: Prinsip 7 Terpadu (Compact), 7.B.1 Transit Option

“Nanti akan disediakan
park & ride di stasiun”



“Bagaimana orang akan
beralih menggunakan
transportasi umum kalau di
dalam kawasan TOD
disediakan parkir?”



Ruang kota yang langka dan berharga, seharusnya dapat dialihkan dari ruas jalan dan parkir menjadi penggunaan yang lebih produktif secara sosial dan ekonomi. Termasuk mendorong pembagian jalan yang adil bagi pejalan kaki, pesepeda dan pengguna angkutan umum.

TOD Standard .0: Prinsip 8 Beralih (Shift)



“Kita akan membangun
apartemen dan gedung di
atas titik-titik stasiun”



“Dari namanya saja sudah
KAWASAN Berorientasi
Transit, mengapa direduksi
hanya di TITIK stasiun?
Bagaimana dengan akses
pejalan kaki dan
pesepedanya?”

Pembangunan kawasan berorientasi transit berarti mengintegrasikan desain ruang kota untuk menyatukan orang, kegiatan, bangunan, dan ruang publik melalui konektivitas yang mudah dengan berjalan kaki dan bersepeda serta dekat dengan pelayanan angkutan umum yang sangat baik ke seluruh kota.

Pendahuluan TOD Standard

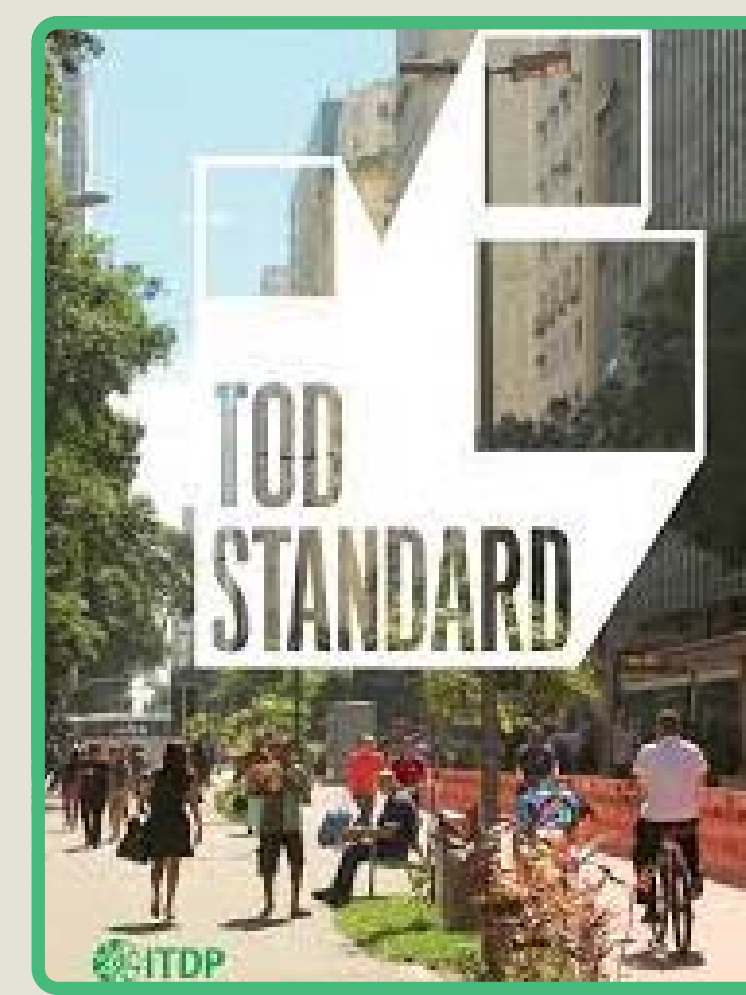
Sampai Kapan Tebang Pilih Prinsip Transit Oriented Development?

Beberapa bulan belakangan, diskusi mengenai pengembangan TOD kembali banyak digelar, dan kami masih menemui tebang pilih atas prinsip TOD itu sendiri.

Puluhan FGD, workshop, rapat perencanaan, hingga diskusi publik telah kami ikuti sejak pertama kali terlibat dalam diskusi *Transit Oriented Development (TOD) pada tahun 2015*.

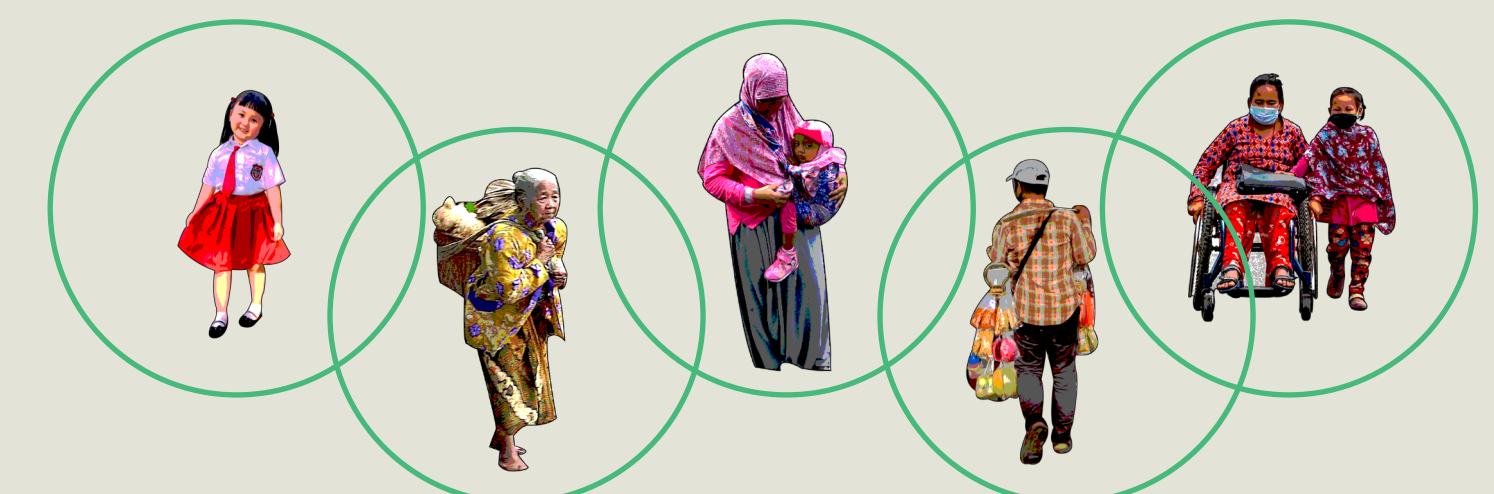
TOD Standard

Penekanan pada Pergerakan Manusia,
bukan Kendaraan Pribadi.



Unduh TOD Standard di
tod.itdp.org

Sejak tahun 2013, ITDP telah merilis TOD Standard yang terus disempurnakan, hingga dokumenter baru versi 3.0 di tahun 2017. Dokumen ini disusun tidak hanya berdasarkan pengalaman ITDP, tetapi juga 7 organisasi di seluruh dunia. TOD Standard berupaya memformulasikan pola pembangunan yang dapat memaksimalkan sistem transportasi umum, dan secara tegas mengembalikan fokus pembangunan kepada penggunanya: **manusia**.



TOD Standard 1.0 hingga 3.0 menjadi acuan ITDP dalam setiap "diskusi" mengenai TOD. Namun, dalam berbagai FGD, workshop, dan rapat perencanaan, prinsip-prinsip TOD dari TOD Standard hanya diambil sebagian atau per komponen untuk melegitimasi pembangunan "TOD".



“Acuan kita TOD Jepang,
stasiunnya megah dan
ada mall-nya”

Yang menjadikannya baik
bukan semata soal stasiun
yang megah dan komplit,
melainkan kawasan yang
terpadu (compact).

Kunci pengembangan TOD adalah kawasan yang dibangun secara terpadu (compact) dengan mengutamakan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki sejalan dengan menekan jumlah kendaraan bermotor pribadi.

“Nanti akan ada sky
bridge megah untuk
pejalan kaki”



“TOD bukan soal keren atau
megah. Bagaimana
memastikannya bisa diakses
semua orang? Mengapa harus
membangun baru di atas,
jika bisa memperbaiki ruang
pejalan kaki di jalan
kawasannya langsung?”

Berjalan kaki bisa juga menjadi tantangan atau tidak dapat dilakukan bagi beberapa orang jika dipertemukan dengan rintangan seperti tangga, atau jalan yang curam karena membentuk suatu penghalang. Akses yang aman, nyaman dan juga menarik dapat mendorong lebih banyak warga kota untuk berjalan kaki.

TOD Standard 3.0: Prinsip 1 Berjalan Kaki

GOLDEN APARTMENT



CONNECTING LIFE

GOLDEN TRIANGLE PUBLIC TRANSPORTATION



75M TO CIKOKO LRT STATION | 50M TO CIKOKO BRT SHERLTER | 120M TO CAWANG COMMUTER LINE STATION