



Seminar Nasional Insinyur Profesional (SNIP)

Alamat Prosiding: snip.eng.unila.ac.id



Rencana Tata Ruang Kawasan Berorientasi Transit/Transit Oriented Development (TOD) Terminal Pondok Cabe

Ghalih Huriarto^{1,*}, Dikpridie Despa² dan Ratna Widyawati²)

¹Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kota Tangerang Selatan, Intermark Indonesia Associate Tower Lt. 3, Jl. Lingkar Timur No. 9, Rawa Mekar Jaya, Serpong, Kota Tangerang Selatan

²PSPPI Universitas Lampung, Jl. Prof. Soemantri Brojonegoro, Bandar Lampung 35145

INFORMASI ARTIKEL

ABSTRAK

Riwayat artikel:

Masuk 10 Agustus 2023

Diterima 10 September 2023

Kata kunci:

Transportasi

Stasiun

Tata Ruang

Kawasan Berorientasi Transit

Transit Oriented Development

Kawasan TOD

Terminal Pondok Cabe

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan merencanakan Kawasan Berorientasi Transit / Transit Oriented Development (Kawasan TOD) pada Terminal Pondok Cabe, Kota Tangerang Selatan. Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe ditetapkan di dalam radius 400 m – 800 m dari Terminal Pondok Cabe sebagai simpul transit meliputi Kelurahan Pondok Cabe Udik Kecamatan Pamulang. Metode penelitian menggunakan pendekatan perencanaan berupa pendekatan perencanaan komprehensif dan perencanaan berkelanjutan, perencanaan supply-demand. Pendekatan lainnya yang digunakan adalah pendekatan spasial. Metode analisis yang digunakan adalah Analisis Sosial Kependudukan, Analisis Deliniasi Kawasan TOD, Analisis Daya Dukung Fisik dan Lingkungan Kawasan, Analisis Daya Tampung Ruang Kawasan, Analisis Kondisi Kawasan, Analisis Kesesuaian Lahan dengan Rencana Tata Ruang.

Dalam Perencanaan Kawasan dilakukan penyusunan visi kawasan, strategi, dan prinsip pengembangan kawasan. Visi yang akan digunakan sebagai landasan dalam penentuan kegiatan di dalam kawasan TOD Pondok Cabe adalah menciptakan pusat kegiatan kota yang hidup dan berkelanjutan dan saling terintegrasi dengan mengedepankan lingkungan yang ramah pejalan kaki. Perencanaan pola ruang terdapat 11 zona yang direkomendasikan menjadi zona acuan pemanfaatan ruang di Kawasan TOD Pondok Cabe. Berbagai zona dalam Kawasan ini bertujuan untuk menciptakan Kawasan yang merealisasi prinsip dari TOD dengan zona utama, yaitu zona transportasi, zona perdagangan dan jasa, zona perkantoran dan zona perumahan kepadatan tinggi. Perencanaan Jaringan Infrastruktur meliputi Jaringan Sistem Jaringan Jalan, Pergerakan, dan Sirkulasi Kendaraan, Sistem Ruang Terbuka dan Tata Hijau, Sistem Jaringan Air Bersih, Sistem Jaringan Drainase, Sistem Pengelolaan Persampahan, Sistem Jaringan Energi dan Telekomunikasi, dan Sistem Jaringan Jalur Penyelamatan atau Evakuasi. Untuk mewujudkan kawasan TOD Terminal Pondok Cabe juga diatur ketentuan intensitas pemanfaatan ruang dan peraturan zonasi..

1. Pendahuluan

Dalam perkembangan perkotaan, fasilitas transit intermoda dan kawasan transit telah menjadi aspek yang tidak terlepas. Daerah di sekitar titik transit merupakan kawasan yang potensial bagi pengembangan. Berbagai teori dan konsep mengenai hubungan antara kegiatan transit dan pengembangan pun menjadi sebuah diskusi yang menarik dalam keilmuan perencanaan dan perancangan kota. Salah satunya adalah Kawasan Berorientasi Transit atau Transit Oriented Development (TOD) yang telah banyak diwujudkan di berbagai kota di dunia. TOD adalah sebuah pengembangan dari konsep perencanaan kota yang menekankan prinsip

integrasi antara penggunaan lahan dan juga sistem transportasi.

Pertumbuhan Kota Tangerang Selatan akan berkembang ke daerah sekitarnya yang kemudian akan terjadi jarak antara lokasi rumah tinggal dengan tempat kerja, yang mengakibatkan waktu tempuh perjalanan penduduk semakin panjang. Belum lagi ditambah dengan kemacetan lalu lintas yang hampir merata di seluruh wilayah Kota Tangerang Selatan. Dengan sistem TOD, penduduk kota diarahkan untuk tinggal di sekitar lokasi yang mudah diakses oleh transportasi (transit service area) agar mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi.

Berdasarkan Peraturan Daerah No 9 Tahun 2019 tentang Perubahan Perda No 15 Tahun 2011 tentang Rencana Tata

Ruang Wilayah Kota Tangerang Selatan Tahun 2011 – 2031, pada pasal 25 ayat (2) huruf d angka 2 dinyatakan bahwa Kawasan TOD Sub Kota Berada pada Terminal Pondok Cabe. Kawasan Terminal Pondok Cabe merupakan kawasan baru yang membutuhkan pengembangan di sekitarnya.

Pengembangan kawasan di sekitar kawasan terminal Pondok Cabe akan memiliki dampak terhadap pertumbuhan kawasan dan penggunaan lahan. Pengembangan kawasan menjadi Kawasan TOD ini juga diharapkan memberikan dampak positif untuk mendukung pengembangan infrastruktur transportasi.

2. Metodologi

2.1 Lokasi Penelitian

Secara administrasi Terminal Pondok Cabe yang merupakan simpul transit Kawasan TOD Pondok Cabe berada di Kelurahan Pondok Cabe Udik, Kecamatan Pamulang, Kota Tangerang Selatan. Batasan administrasi Kecamatan Pamulang adalah sebagai berikut:

Sebelah Utara : Kecamatan Ciputat dan Ciputat Timur

Sebelah Selatan : Kota Depok Provinsi Jawa Barat

Sebelah Barat : Kecamatan Serpong dan Setu

Sebelah Timur : Kota Jakarta Selatan Provinsi DKI Jakarta

Adapun Kawasan TOD Pondok Cabe yang ditetapkan di dalam radius 400 m – 800 m dari Terminal Pondok Cabe sebagai simpul transit meliputi Kelurahan Pondok Cabe Udik Kecamatan Pamulang.



Gambar 1. Lokasi Terminal Pondok Cabe. Gambar tersebut menerangkan lokasi secara spasial Terminal Pondok Cabe dan Radius Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe

2.2 Pendekatan Perencanaan

Persiapan untuk mengumpulkan data yang diperlukan dalam Pendekatan perencanaan yang digunakan dalam penyusunan rencana tata ruang (RTR) kawasan TOD Terminal Pondok Cabe adalah meliputi pendekatan perencanaan, pendekatan spasial, kualitatif dan kuantitatif. Pendekatan perencanaan dalam kajian ini bersumber dari kondisi eksisting, pendekatan spasial dalam kajian bersumber pada dokumen rencana tata ruang, baik Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) maupun Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) serta merumuskan konsep beserta visi kawasan TOD. Adapun pendekatan kualitatif berkaitan dengan upaya mengeksplorasi dan mengkaji kawasan dilihat dari karakteristik fisik, sosial, serta aspek legal. Terakhir adalah pendekatan kuantitatif yang berupaya menganalisis

kebutuhan dan daya tampung serta daya dukung kawasan TOD Terminal Pondok Cabe.

Pendekatan perencanaan yang dimaksud yaitu perencanaan komprehensif dan perencanaan berkelanjutan, perencanaan supply-demand. Perencanaan komprehensif, yaitu pendekatan perencanaan yang dimulai dengan diagnosis secara umum di wilayah perencanaan melalui pengamatan potensi dan permasalahan masing-masing kawasan untuk pengembangan ekonomi masyarakat dan lingkup wilayah, ketersediaan dan kemampuan/kualitas sumberdaya manusia, kebutuhan sarana dan prasarana, kemampuan pemerintah dan pengadaan program-program pembangunan/pengembangan. Sedangkan untuk perencanaan berkelanjutan memiliki prinsip agar di dalam perencanaan dan pengembangan/pengendalian program menjadi lebih terpadu dan berkesinambungan (sustainability of development).

2.3 Pendekatan Spasial

Pendekatan spasial dimaksudkan untuk melihat pemanfaatan ruang serta interaksi berbagai kegiatan dalam ruang wilayah sehingga terlihat perbedaan fungsi ruang yang satu dengan ruang lainnya. Pendekatan spasial dalam kajian ini difokuskan pada perencanaan dan pemanfaatan ruang, dimana pemanfaatan ruang yang terjadi saat ini (eksisting) akan dilihat kesesuaiannya dengan struktur dan pola pemanfaatan ruang yang dalam RTRW dan RDTR serta menganalisis peluang penerapan kawasan berorientasi transit di Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe

Dokumen-dokumen perencanaan tata ruang akan menjadi acuan untuk menentukan fungsi dan guna lahan dalam pengembangan kawasan berorientasi transit di kawasan Pondok Cabe agar arahan-arahan penataan ruang dapat diadopsi serta menjadi acuan dalam penentuan cakupan kawasan serta perumusan fungsi dan kegiatan kawasan pengembangan TOD di Terminal Pondok Cabe. Dengan demikian, pengembangan kawasan TOD dapat berlangsung selaras dengan arahan tata ruang dan peraturan zonasi yang telah ada.

2.4 Metode Pengumpulan Data

Persiapan untuk mengumpulkan data yang diperlukan dalam proses analisis secara umum terdiri dari empat tahapan, yaitu:

- a. Penyiapan data awal
- b. Penyiapan metodologi pendekatan pelaksanaan pekerjaan
- c. Penyiapan rencana kerja rinci
- d. Penyiapan perangkat survey (checklist data yang dibutuhkan, panduan wawancara, panduan observasi, dokumentasi, dsb) dan mobilisasi peralatan serta personil yang dibutuhkan.

Secara umum, data-data yang dikumpulkan meliputi data primer dan data sekunder. Data primer yang dikumpulkan berasal dari sumber langsung di lapangan seperti wawancara, survey dan pengamatan lapangan. Dalam hal ini, pengumpulan data primer dilakukan dengan dua cara, yaitu:

- 1) Pengamatan/observasi lapangan

Bertujuan untuk mengenali kawasan dan mendapatkan gambaran utuh mengenai wilayah studi. Beberapa hal yang diamati adalah guna lahan wilayah, infrastruktur transportasi, utilitas, fasilitas umum, batas fisik kawasan

(batas administrasi, batas fisik geografis serta jaringan transportasi).

- 2) Pengumpulan data sekunder meliputi 5 jenis data, yaitu
 - a. Fisik dasar kawasan, meliputi informasi tata guna lahan eksisting;
 - b. Kependudukan, meliputi jumlah dan persebaran penduduk;
 - c. Data pemanfaatan lahan dan sebaran kegiatan;
 - d. Prasarana dan utilitas umum;
 - e. Kebijakan pengembangan fisik yang ada.

Selain itu, data sekunder dikumpulkan melalui survey instansional guna mendapatkan data berupa peta-peta GIS, data statistik sosial ekonomi, rencana pembangunan infrastruktur jaringan jalan, moda transportasi, dan pengembangan perkotaan. Selain itu, beberapa dokumen perencanaan dan kebijakan penunjang juga akan dikumpulkan untuk mendukung rencana yang disusun.

2.5 Metode Analisis Data

Analisis yang akan dilakukan sebagai dasar dalam penyusunan rencana tata ruang kawasan TOD terdiri dari 3 level atau tingkatan, yaitu tingkat kota, kawasan terminal (dalam radius berjalan kaki sampai dengan 800 m), dan area terminal dan wilayah terminal. Analisis skala kota bersifat makro perlu dilakukan untuk mengetahui posisi, potensi dan karakteristik Kota Tangerang Selatan dari segi spasial, ekonomi, rencana transportasi, serta kebijakan pembangunan di skala nasional. Adapun untuk analisis kawasan sekitar TOD yang berada di luar radius TOD) diperlukan untuk mengetahui dukungan infrastruktur dan fasilitas sekitar kawasan yang akan mendukung pengembangan kawasan TOD di Pondok Cabe. Terakhir adalah analisis kawasan terminal yang dilakukan untuk memahami kondisi eksisting, isu dan potensi kawasan.

Analisis yang digunakan antara lain:

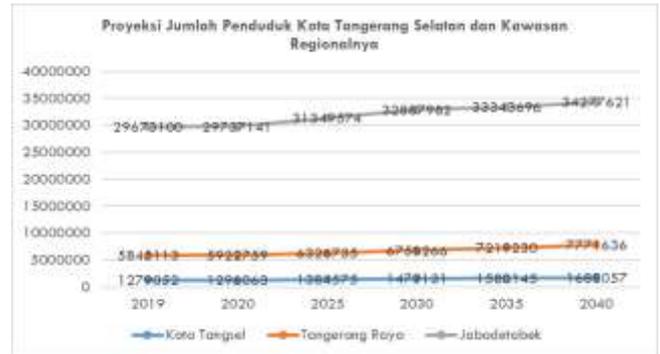
- 1) Analisis Sosial Kependudukan
- 2) Analisis Deliniasi Kawasan TOD
- 3) Analisis Daya Dukung Fisik dan Lingkungan Kawasan
- 4) Analisis Daya Tampung Ruang Kawasan
- 5) Analisis Kondisi Kawasan
- 6) Analisis Kesesuaian Lahan dengan Rencana Tata Ruang

3. Hasil dan pembahasan

3.1 Hasil Analisis

1) Analisis Sosial Kependudukan

Berdasarkan hasil proyeksi penduduk, dapat diketahui bahwa pada tahun 2040 jumlah penduduk Kota Tangerang Selatan diperkirakan mencapai 1.687.492 jiwa dan menjadi salah satu kawasan perkotaan utama di wilayah Jabodetabek. Dengan luas wilayah yang akan cenderung tetap, maka kepadatan di Kota Tangerang Selatan akan mengalami peningkatan. Hal ini perlu diantisipasi khususnya untuk ruang pergerakan dan aktivitas penduduk dengan tetap mempertahankan daya dukung lahan maupun lingkungan.

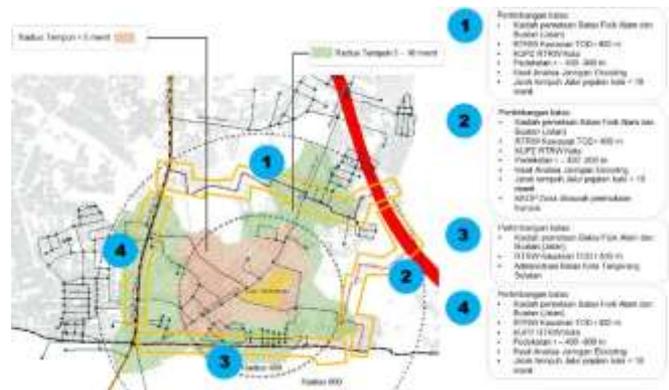


Gambar 2. Grafik Proyeksi Jumlah Penduduk Kota Tangerang Selatan dan Kawasan Regionalnya. Gambar tersebut menerangkan tentang grafik proyeksi pertumbuhan penduduk Kota Tangerang Selatan dan Kawasan Regional Tangerang Raya serta Jabodetabek hingga Tahun 2040

2) Analisis Deliniasi Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe

Berdasarkan hasil observasi dan survey lapangan di kawasan sekitar terminal Pondok Cabe, dapat diketahui bahwa untuk saat ini penggunaan lahan di kawasan didominasi oleh permukiman berkepadatan sedang dan tinggi. Sedangkan untuk pengembangan Di samping itu penyediaan ruang terbuka untuk menunjang kegiatan perkotaan juga tetap dipertahankan sehingga dalam jangka panjang berpotensi untuk dikembangkan menjadi guna lahan campuran dan kawasan komersial yang ramah lingkungan dan berkelanjutan.

Delineasi atau penentuan batas wilayah kawasan perencanaan yang ditetapkan dengan pertimbangan utama batasan fisik berupa jalan, RTRW Kota Tangerang Selatan, KKOP, dan jarak tempuh jalur pejalan kaki. Berikut ini pertimbangan delineasi kawasan TOD Pondok Cabe.



Gambar 3. Analisis Deliniasi Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe. Terdapat beberapa Batasan untuk mendelineasi kawasan, yaitu radius Kawasan TOD, pertimbangan batas fisik, dan perkiraan jarak tempuh.

Cakupan kawasan TOD Pondok Cabe yang telah ditentukan memiliki luas 84.537 Ha. Kawasan TOD Pondok Cabe berada di Kecamatan Pamulang, Kelurahan Pondok Cabe Udik. Berikut adalah tutupan lahan eksisting kawasan TOD Pondok Cabe. Mayoritas tutupan lahan di Kawasan TOD Pondok Cabe didominasi oleh permukiman dengan luas 53.603 Ha dengan proporsi 53,603%, diikuti dengan perkebunan/kebun seluas 26.415 Ha dengan persentase 31,25%, tegalan atau ladang 2.422 Ha atau 2,87%, industri seluas 1.811 Ha dan proporsi 2,14%, serta pendidikan seluas 0.286 Ha atau dengan persentase sebesar 0,34%.

3) Analisis Kemampuan Lahan

Analisis kemampuan lahan merupakan salah satu analisis yang didasarkan pada kondisi fisik alami wilayah perencanaan perencanaan, yang mana tujuan dari analisis ini untuk mengetahui kawasan-kawasan yang memiliki kemampuan lahan yang tinggi atau lahan potensial untuk pengembangan kawasan budidaya dan kawasan-kawasan yang harus di tetapkan sebagai kawasan lindung. Analisis ini dilakukan dengan beberapa tahapan yaitu dengan analisis Satuan Kemampuan Lahan (SKL) yaitu SKL Morfologi, SKL Kemudahan Dikerjakan, SKL Kestabilan Lereng, SKL Kestabilan Pondasi, SKL Ketersediaan Air, SKL Ketersediaan Drainase, SKL Erosi, SKL Pembuangan Limbah, SKL Bencana Alam. Sehingga berdasarkan analisis SKL dapat disimpulkan untuk kemampuan lahan di kawasan Perencanaan adalah tergolong dalam kategori kemampuan lahan pengembangan agak tinggi dan tinggi. Ini berarti bahwa kawasan perencanaan mampu dan sesuai untuk dikembangkan sebagai kawasan budidaya perkotaan khususnya untuk kawasan TOD.



Gambar 4. Peta Analisis Kemampuan Lahan. Hasil analisis kemampuan lahan dengan menggunakan analisis spasial kemampuan lahan di kawasan Perencanaan adalah tergolong dalam kategori kemampuan lahan pengembangan agak tinggi dan tinggi.

4) Analisis Daya Tampung Ruang Kawasan

Daya tampung kawasan sangat berkaitan dengan alokasi penggunaan lahan perumahan yaitu dengan mempertimbangkan kondisi eksisting persebaran kawasan dan juga arahan peran kawasan tersebut dalam rencana struktur kota. Sehubungan dengan lampiran dari Permen ATR BPN Nomor 16 Tahun 2017, telah dijelaskan terkait dengan kriteria teknis Kawasan TOD berdasarkan jenis TOD. Dalam hal ini, jenis tipologi Kawasan TOD Pondok Cabe adalah TOD Sub Kota yang berarti untuk pengembangan kawasannya adalah sebagai pusat perekonomian, khususnya yang berfungsi sekunder dan budaya regional serta mempunyai skala pelayanan bagian kota sampai dengan kota. Berikut adalah kriteria yang harus diperhatikan dalam , antara lain :

- Lahan potensial untuk pengembangan kawasan perkotaan adalah 80%
- RTH Publik minimal 20% dari luas kawasan pengembangan
- Area Terbuka minimal 10-15% di luar RTH Publik
- RTH Privat minimal adalah 10%.

Berdasarkan hal tersebut dapat dihitung atau dianalisis terkait daya tampung kawasan TOD Pondok Cabe.

Tabel 1. Analisis Daya Tampung Ruang Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe

Luas Kawasan TOD	Lahan Potensial (80%)	RTH Publik (20%)	Jalan (35%)	RTH Privat (10%)	Area Terbuka (10%)	Total Untuk Hunian dan Komersil	Daya Tampung Ruang Terhadap Jiwa
84,537 Ha	67,63 Ha	16,91 Ha	23,67 Ha	4,40 Ha	3,96 Ha	35,61 Ha	16023

Berdasarkan Tabel 1. di atas dapat diketahui bahwa untuk lahan potensial yang dapat dikembangkan di kawasan TOD adalah sebesar 67,63 Ha. Sedangkan untuk RTH public adalah sebesar 16,91 Ha, untuk prasarana jalan sebesar 23,67 Ha, RTH Privat sebesar 4,40 Ha, Area Terbuka 3,96 Ha, dan untuk kawasan hunian dan komersil sebesar 35,61 Ha. Sedangkan jumlah penduduk maksimal yang bisa ditampung kewan TOD Pondok Cabe adalah 16.023 jiwa.

5) Analisis Kondisi Kawasan

Analisis terhadap kawasan TOD Pondok Cabe akan berfungsi sebagai penegas dan memperkuat manfaat keberadaan TOD Pondok Cabe sebagai salah satu pusat kegiatan yang ada di Kota Tangerang Selatan. Berikut ini adalah gambaran singkat tentang kondisi aktivitas, akses jalan, dan konektivitas.

Berdasarkan hasil observasi lapangan pada Kawasan TOD Pondok Cabe terdapat beberapa aktivitas atau kegiatan yang ditemui dengan radius 400-800 m dari Terminal Pondok Cabe antara lain perumahan, perdagangan jasa berupa toko, industri, sarana pendidikan berupa Sekolah Dasar, Sekolah Menengah Pertama, Sekolah Menengah Kejuruan, perguruan tinggi swasta, sarana peribadatan berupa masjid, dan juga apotik.

Akses jalan yang mengelilingi kawasan TOD Pondok Cabe memiliki kondisi jalan yang cukup baik. Mulai dari Jalan Jkt-Bogor, Jalan Kemiri, Jalan Terminal Pondok Cabe, Jalan Kunir Raya, Jalan Gotong Royong, dan Jalan Cabe Raya. Selain itu adanya jalan tol Serpong - Cinere dengan gerbang tol Pamulang yang saat ini sudah dibuka. Titik transit memiliki tingkat aksesibilitas tinggi karena adanya kemudahan dalam mencapai lokasi titik transit atau Terminal Pondok Cabe, antara lain dengan:

- Berjalan kaki (radius 400 m) dengan waktu tempuh rata-rata 5 menit.
- Kendaraan bermotor (melalui jaringan jalan)
- Kendaraan umum (Bus, Angkot, BRT)

Titik transit memiliki tingkat aksesibilitas tinggi karena adanya kemudahan dalam mencapai lokasi titik transit atau Terminal Pondok Cabe, antara lain dengan:

- Berjalan kaki (radius 400 m) dengan waktu tempuh rata-rata 5 menit.
- Kendaraan bermotor (melalui jaringan jalan)
- Kendaraan umum (Bus, Angkot, BRT)

Untuk sarana dan prasarana transportasi yang terdapat di sekitar Terminal Pondok Cabe adalah bus yang melayani perjalanan antar kota maupun antar provinsi, *Feeder Bus* menuju Jakarta, ruang parkir terminal, serta jaringan kereta api yang rencananya akan digunakan sebagai jalur MRT.



Gambar 5. Peta Analisis Kondisi Kawasan. Terdapat beberapa kegiatan atau aktivitas di sekitar Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe, di antaranya aktivitas perdagangan dan jasa, perumahan dan industri

Selain itu tidak adanya jalur pedestrian yang saling terhubung di dalam kawasan TOD Pondok Cabe, sehingga Kawasan TOD Pondok Cabe dapat dikatakan belum ramah pejalan kaki jika ditinjau dari kondisi jalur pedestrian karena belum terdapat fasilitas penunjang difabel seperti *bollard* dan paving *tactile*, fasilitas kenyamanan pejalan kaki seperti pohon peneduh dan kanopi serta fasilitas pemberi rasa aman bagi pengguna pedestrian seperti jembatan penyeberangan orang atau *zebra cross* dan penerangan jalan umum. Sehingga untuk konektivitas jalur pedestrian, rata-rata waktu tempuh dari transit point menuju berbagai blok di kawasan transit akan melebihi standar dari prinsip TOD yang harusnya tidak lebih dari 10 menit.

6) Analisis Kesesuaian Lahan dengan Rencana Tata Ruang
 Dalam proses perencanaan dan pembangunan TOD Pondok Cabe juga harus mempertimbangkan isu dan permasalahan yang terjadi di dalam maupun disekitar TOD Pondok Cabe. Isu dan permasalahan tersebut juga akan diperjelas dengan tingkat kelengkapan fasilitas dan kualitas aksesibilitas dalam menunjang kegiatan di dalam maupun disekitar kawasan TOD Pondok Cabe. Selain aspek ketersediaan fasilitas dan juga aksesibilitas yang memadai, faktor kesesuaian tata ruang juga harus diperhatikan agar menciptakan sinkronisasi dalam setiap proses perencanaan.

Pada arahan RTRW Kota Tangerang Selatan Tahun 2011-2031 untuk Kawasan TOD Pondok Cabe menyebutkan beberapa hal yang perlu diperhatikan, yaitu

- a. Kecamatan Pamulang diarahkan sebagai SPK IV yang memiliki fungsi sebagai kegiatan pelayanan umum, perdagangan dan jasa, dan perumahan.
- b. Terminal Pondok Cabe diarahkan sebagai TOD Skala Sub Kota.

Sehingga berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan bahwa kawasan TOD Pondok Cabe sesuai dijadikan sebagai pusat kegiatan karena di dalam rencana tata ruang diperbolehkan untuk dilakukan kegiatan – kegiatan skala besar yang dapat menunjang segala kebutuhan masyarakat Kota Tangerang Selatan.

Selain RTRW, ada pula RDTR yang dapat digunakan sebagai rujukan dalam proses perencanaan dan pembangunan. Terlebih lagi, di dalam RDTR dijelaskan lebih rinci kegiatan yang diarahkan pada daerah tersebut. Dalam RDTR Kecamatan Pamulang digambarkan bahwa kawasan TOD Pondok Cabe telah ditetapkan sebagai salah satu lokasi

yang harus dapat menunjang segala kebutuhan dari berbagai sektor baik perdagangan dan jasa, transportasi dan sektor lainnya yang lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar di bawah ini. Sehingga berdasarkan hal tersebut telah ada kesesuaian antara kemampuan lahan kondisi eksisting yaitu dengan pengembangan tinggi dan agak tinggi dengan RTRW Kota Tangerang Selatan dan RDTR Kecamatan Pamulang bahwa kawasan perencanaan dapat dikembangkan menjadi kawasan TOD.

3.2 Hasil Perencanaan Tata Ruang Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe

1) Konsep dan Strategi Pengembangan

Rencana konsep disusun dalam bentuk visi, strategi dan juga prinsip yang akan berfungsi sebagai landasan segala kegiatan dalam perencanaan dan pembangunan kawasan TOD Pondok Cabe kedepannya, sehingga segala kegiatan di dalamnya dapat terus mengarah pada visi dan strategi yang ingin dicapai.

Visi

Visi yang akan digunakan sebagai landasan dalam penentuan kegiatan di dalam kawasan TOD Pondok Cabe adalah menciptakan pusat kegiatan kota yang hidup dan berkelanjutan dan saling terintegrasi dengan mengedepankan lingkungan yang ramah pejalan kaki.

Strategi

Dalam mewujudkan visi di atas, beberapa strategi perlu dirumuskan agar visi tersebut dapat dicapai sesuai dengan kebutuhan pengembangan di masa depan. Adapun beberapa strategi yang akan digunakan adalah sebagai berikut:

- a. Penguatan aksesibilitas dan kenyamanan lokasi untuk mendukung kegiatan perumahan dan non perumahan.
- b. Mendorong guna lahan campuran untuk menciptakan keberagaman aktivitas.
- c. Mengintegrasikan jalur bus dan pedestrian.
- d. Penyediaan infrastruktur perkotaan penunjang kawasan TOD
- e. Perumusan pedestrian yang ramah pejalan kaki.
- f. Pengelolaan kawasan berkelanjutan dengan partisipasi swasta dan masyarakat.

Prinsip

Terdapat dua jenis prinsip yang perlu dilakukan dalam pengembangan kawasan TOD Pondok Cabe yaitu:

- a. Prinsip-prinsip Desain Pengembangan Kawasan Berbasis Transit:
 - Pembangunan kepadatan sedang hingga tinggi di sekitar terminal untuk mengurangi beban lingkungan;
 - Peningkatan konektivitas kawasan melalui pengembangan jalur bus pedestrian yang terintegrasi;
 - Keberagaman aktivitas yang terpusat dan sejalan dengan fungsi budaya lainnya;
 - Menciptakan identitas kota dengan desain simbolis.
- b. Prinsip-prinsip Pengembangan Kawasan Berbasis Rencana Tata Ruang:
 - Mengacu pada rencana pola ruang yang telah ditetapkan dalam RTRW Kabupaten/Kota;
 - Memperhatikan rencana pola ruang bagian wilayah yang berbatasan;
 - Memperhatikan mitigasi bencana pada wilayah perencanaan; dan Menyediakan RTH dan RTNH untuk

menampung kegiatan sosial, budaya, dan ekonomi masyarakat.

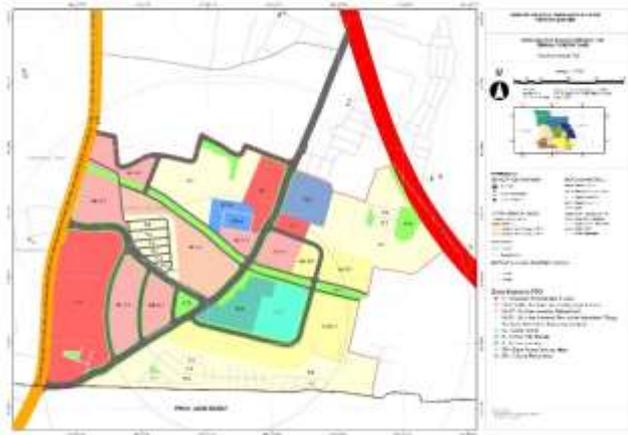
2) Rencana Pola Ruang

Berdasarkan hasil Analisa dalam pertimbangan dan penetapan pemanfaatan ruang dalam Kawasan TOD pondok Cabe terdapat 11 zona yang direkomendasikan menjadi zona acuan pemanfaatan ruang di Kawasan TOD Pondok Cabe. Berbagai zona dalam Kawasan ini bertujuan untuk menciptakan Kawasan yang merealisasi prinsip dari TOD.

Dalam upaya mengimplementasi Kawasan TOD ada beberapa zona yang menjadi utama sebagai indikasi TOD tersebut bisa terealisasi, yaitu zona transportasi, zona perdagangan dan jasa, zona perkantoran dan zona perumahan kepadatan tinggi. Empat zona ini berpengaruh penting, yaitu :

- Kawasan TOD tidak bisa berfungsi jika tidak ada Zona Transportasi.
- Kawasan TOD tidak akan berjalan optimal jika tidak terdapat Zona Perdagangan dan Jasa.
- Kawasan TOD tidak akan berjalan optimal jika tidak terdapat Zona Perkantoran.
- Kawasan TOD tidak akan berjalan optimal jika tidak terdapat Zona Perumahan Kepadatan Tinggi.

Empat zona adalah zona stimulus dalam terciptanya kawasan yang berorientasi transit bagi pengguna moda angkutan umum masal. Empat zona tersebut juga menjadi zona yang mendorong investor berinvestasi di kawasan tersebut guna tercapai target dalam implementasi Kawasan TOD.



Gambar 6. Peta Rencana Pola Ruang Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe. Rencana pola ruang Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe terdiri dari Zona Lindung dan Zona Budidaya

Tabel 2. Luasan Zonasi Rencana Pola Ruang Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe

No	Zona	Kode	Luas Ha	Persentase (%)
1	Jalan	J	14.102	16,667
2	Zona Perdagangan & Jasa	K-1	10,841	12,813
3	Zona Mix Use Perdagangan & Jasa	MU K-1	9,201	10,874
4	Zona Mix Use Perkantoran	MU KT	4,075	4,817
5	Zona Mix Use Perumahan Kepadatan Tinggi	MU E-1	8,667	10,243
6	Zona Publik	PL-1	2,368	2,799
7	Zona Transit	PL-2	2,212	2,614
8	Zona Industri	PL-3	2,086	2,465
9	Zona Perumahan Kepadatan Sedang	R-2	23,246	27,473
10	Zona Terbuka Hijau	RTH	6,591	7,789
11	Zona Pendidikan	SPL-1	1,223	1,446
Total			84,612	100

3) Rencana Jaringan dan Infrastruktur

Rencana Jaringan dan Infrastruktur terdiri atas

a. Sistem Jaringan Jalan, Pergerakan, dan Sirkulasi Kendaraan

Sistem sirkulasi, jalur penghubung, dan aksesibilitas adalah unsur-unsur transportasi yang dibutuhkan dalam suatu kawasan TOD. Tujuan dari adanya perencanaan sistem sirkulasi dan jalur penghubung adalah untuk menciptakan kawasan lalu lintas yang teratur, akses yang lebih baik serta dapat meningkatkan konektivitas dari dan menuju terminal.

Sistem sirkulasi dan jalur penghubung ditata sesuai dengan hierarki besaran dan peruntukan bagi efektivitas, kemudahan akses, dan distribusi yang berimbang. Dengan demikian, pengaturan sistem jaringan jalan perlu disesuaikan dengan hirarki, fungsi jalan dan kegiatan utama di kawasan TOD.



Gambar 7. Peta Rencana Jaringan Jalan, Pergerakan, dan Sirkulasi Kendaraan. Jaringan jalan, pergerakan dan sirkulasi direncanakan untuk mempermudah akses menuju kawasan

b. Sistem Ruang Terbuka dan Tata Hijau

Ruang Terbuka Hijau (RTH) adalah area yang memanjang berbentuk jalur dan atau area mengelompok, yang penggunaannya lebih bersifat terbuka, tempat tumbuh tanaman, baik yang tumbuh secara alamiah maupun yang sengaja di tanam. Dalam Undang-undang No. 26 tahun 2007 tentang penataan ruang menyebutkan bahwa proporsi ruang terbuka hijau adalah 30% dari wilayah kota yang terdiri dari 20% RTH publik dan 10% privat.

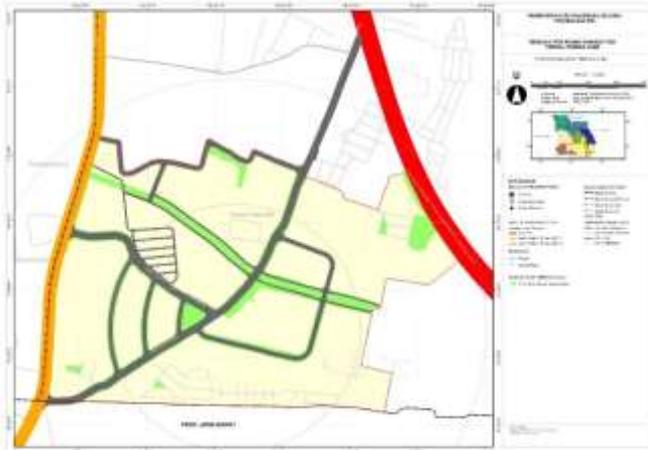
Sistem ruang terbuka dan tata hijau dibagi menjadi enam jenis, yaitu:

- RTH publik adalah RTH yang dimiliki dan dikelola oleh pemerintah daerah kota/kabupaten yang digunakan untuk kepentingan masyarakat secara umum seperti taman kota, hutan kota, sabuk hijau (green belt), RTH di sekitar sungai, pemakaman, dan rel kereta api.
- RTH Privat adalah RTH milik institusi tertentu atau perseorangan yang pemanfaatannya untuk kalangan terbatas. Sebagai contohnya antara lain berupa kebun atau halaman rumah/gedung milik masyarakat/swasta yang ditanami tumbuhan.
- Sistem ruang terbuka privat yang dapat diakses oleh umum.
- Sistem pepohonan dan tata hijau, yaitu pola penanaman pohon yang disebar pada ruang terbuka publik.

- e) Bentang alam yang merupakan karakter fisik terbuka dengan area yang dipergunakan untuk kepentingan publik dan pemanfaatannya sebagai bagian dari alam.
- f) Area jalur hijau yaitu salah satu ruang terbuka hijau yang berfungsi sebagai area preservasi dan tidak dapat dibangun seperti halnya daerah milik jalan (damija), bantaran sungai, sempadan kereta, area bawah saluran udara tegangan ekstra tinggi (SUTET), dan taman/hutan kota.

Sistem ruang terbuka dan tata hijau merupakan salah satu fasilitas publik yang harus disediakan dalam penataan kawasan TOD. Ruang terbuka hijau kawasan TOD dilakukan untuk menyediakan ruang terbuka yang berfungsi estetika (taman) dan preservasi (pemeliharaan) kawasan hijau guna menjaga keseimbangan lingkungan, meningkatkan kualitas hidup, dan titik berkumpul untuk mitigasi bencana.

Ruang terbuka hijau publik merupakan kewajiban pemerintah. Dalam penataan kawasan TOD Pondok Cabe, mengembangkan ruang terbuka hijau di jalur pejalan kaki dan taman dengan memanfaatkan ruang terbuka yang ada. Serta mempertahankan ruang terbuka hijau yang berada di kawasan TOD Pondok Cabe.

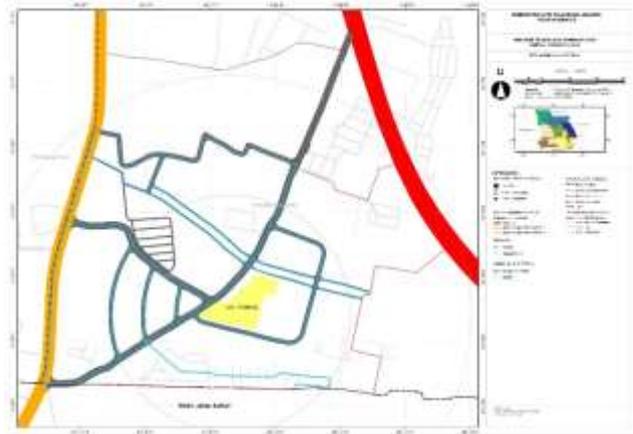


Gambar 8. Peta Rencana Ruang Terbuka Hijau Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe. Rencana ruang terbuka hijau pada Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe dengan komposisi 20% RTH Publik

c. Sistem Jaringan Air Bersih

Sistem jaringan air bersih adalah sistem jaringan dan distribusi pelayanan penyediaan air yang memenuhi persyaratan bagi operasionalisasi bangunan dan terintegrasi dengan jaringan air bersih secara makro. Dalam perencanaan sistem jaringan air bersih, perkiraan jumlah penduduk (demand) dan supply air merupakan 2 elemen yang sangat menentukan. Supply air dengan debit yang memadai harus disediakan untuk memenuhi kebutuhan penduduk dan melayani pengguna kawasan Pondok Cabe.

Kawasan TOD Pondok Cabe berada di sekitar lahan ketersediaan tinggi, dengan adanya potensi ketersediaan air dan kemampuan penyediaan air maka kawasan TOD Pondok Cabe merupakan kawasan potensial untuk mendukung pengembangan kegiatan perkotaan yang mendukung kawasan TOD.



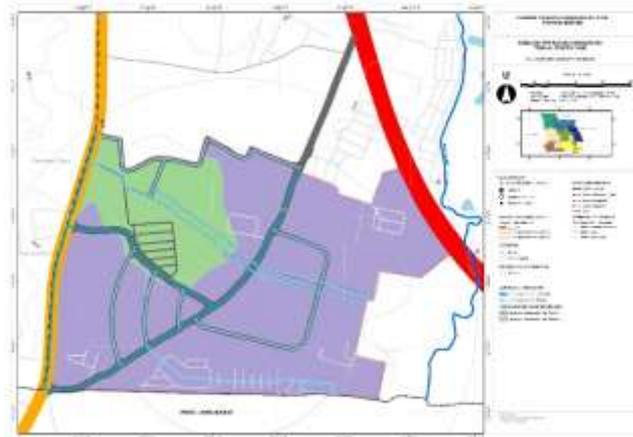
Gambar 9. Peta Rencana Sistem Jaringan Air Bersih. Rencana jaringan air bersih direncanakan perpipaan sebagai bagian utilitas penting dalam suatu kawasan

d. Sistem Jaringan Drainase

Sistem drainase dipengaruhi oleh pertumbuhan penduduk dan kebutuhan lahan. Pertumbuhan penduduk menyebabkan terjadinya peningkatan pada kebutuhan lahan untuk permukiman dan kegiatan ekonomi lainnya. Peningkatan kebutuhan tersebut mengakibatkan perubahan pemanfaatan lahan yaitu dengan meningkatkan porsi lahan terbangun dan menurunkan luas lahan non terbangun.

Kawasan TOD Pondok Cabe berada di tempat kemiringan lahan yang relatif datar sehingga dalam proses pengalirannya mengalami hambatan sehingga dapat berpotensi terjadinya genangan atau banjir. Untuk itu, diperlukan adanya suatu perencanaan teknis drainase yang baik dan tepat agar air hujan/air dapat dialirkan dengan baik sehingga tidak menimbulkan banjir saat musim hujan tiba.

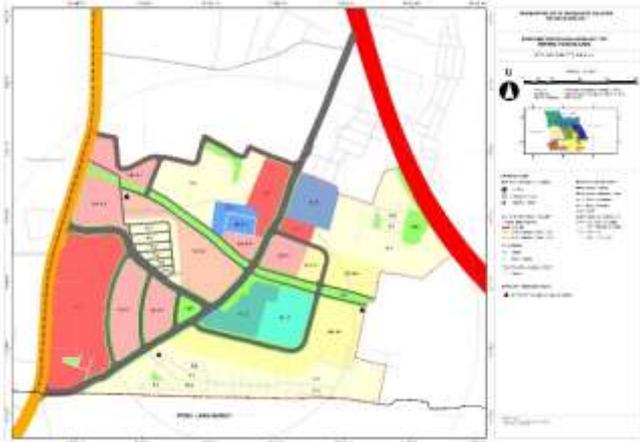
Jaringan drainase sekunder akan berada pada jalur utama jalan dan jalur di depan kawasan TOD. Sedangkan jaringan drainase tersier berada di zona perdagangan dan jasa, perumahan padat dan jalan menuju terminal. Jaringan drainase sekunder dialirkan mengarah ke Kali Ciputat. Jaringan drainase tersier di zona perdagangan dan jasa dan perumahan dialirkan menuju ke Kali Ciputat, sedangkan di jalan menuju terminal dialirkan ke Kali Kedeng.



Gambar 10. Peta Rencana Sistem Jaringan Drainase rencana jaringan air drainase berupa jaringan drainase sekunder dan tersier untuk dialirkan menuju jaringan drainase primer

e. Sistem Pengelolaan Persampahan

Sampah merupakan hasil samping dari kegiatan manusia, baik dari kegiatan rumah tangga industri, perdagangan, perkantoran dan pariwisata. Tingginya kegiatan rumah tangga maupun aktivitas ekonomi di Kawasan TOD Pondok Cabe dalam beberapa tahun mendatang akan meningkatkan volume sampah yang dihasilkan, sehingga pengelolaan sampah menjadi sangat penting. Upaya mengurangi timbulan sampah di kawasan TOD Pondok Cabe melalui 3 pengadaan tempat pembuangan sampah sementara (TPS) yang berada di zona perumahan padat, kemudian di sekitar terminal TOD lalu di zona perdagangan dan jasa.

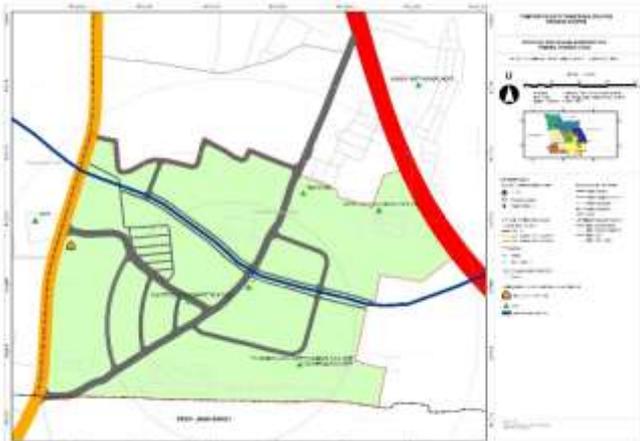


Gambar 11. Peta Rencana Jaringan Persampahan. Rencana jaringan persampahan berupa tempat pembuangan sementara

f. Sistem Jaringan Energi dan Telekomunikasi

Secara umum, pengembangan jaringan listrik akan dilakukan dengan pembangkit tenaga listrik, gardu induk, dan jaringan transmisi. Adapun peningkatan jaringan energi listrik meliputi pembangunan instalasi baru dan pengoperasian kabel bawah tanah.

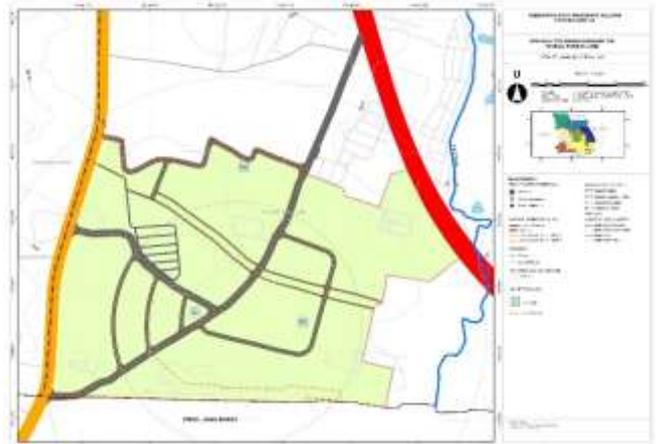
Untuk skala kawasan, terdapat gardu listrik yang dapat menyalurkan listrik ke dalam kawasan TOD Pondok Cabe. Jaringan dari gardu tersebut juga disebar ke zona perumahan dengan kepadatan sedang, zona perdagangan dan jasa dan terminal dengan aman. Lalu dibangun juga pipa gas yang menghubungkan terminal untuk mendukung kegiatan terminal. Selain itu, untuk jaringan telekomunikasi sudah terdapat beberapa BTS di sekitar kawasan untuk mendukung komunikasi di sekitar kawasan.



Gambar 12. Peta Rencana Jaringan Energi dan Telekomunikasi Rencana jaringan energi berupa jaringan pipa gas, rencana gardu listrik untuk kebutuhan kawasan, serta rencana jaringan telekomunikasi berupa BTS

g. Sistem Jaringan Jalur Penyelamatan atau Evakuasi

Jalur evakuasi bencana bertujuan untuk menyediakan ruang yang dapat dipergunakan sebagai tempat keselamatan dan ruang untuk berlindung jika terjadi bencana meliputi escape way dan meeting point. Escape way meliputi jalan lingkungan dan jalan kolektor di sekitar wilayah rawan bencana. Ruang evakuasi bencana yang meeting point berada di sekitar kawasan TOD yaitu lapangan terminal menjadi meeting point disamping RTH/taman kota yang ada.



Gambar 13. Peta Rencana Jaringan Evakuasi Bencana. Rencana jaringan evakuasi bencana pada Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe berupa titik kumpul dan rute untuk evakuasi jika terjadi bencana

4) Pengaturan Intensitas Pemanfaatan Ruang

Intensitas Pemanfaatan ruang adalah besaran ruang untuk fungsi tertentu yang ditentukan berdasarkan pengaturan Koefisien Lantai Bangunan (KLB), Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Ketinggian Bangunan (KB), Koefisien Dasar Hijau (KDH), Koefisien Tapak Besmen (KTB), pada tiap kawasan bagian kota sesuai dengan kedudukan dan fungsinya dalam pembangunan kota. Intensitas pemanfaatan ruang merupakan antara : Koefisien Lantai Bangunan (KLB), Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Ketinggian Bangunan (KB), Koefisien Dasar Hijau (KDH), Koefisien Tapak Besmen (KTB), dan Jarak Bebas, sesuai dengan pola sifat lingkungannya sedemikian rupa sehingga merupakan suatu kesatuan yang serasi.

a. KDB Maksimum

Koefisien Dasar Bangunan adalah perbandingan antara luas dasar bangunan dengan luas persil. KDB maksimum ditetapkan dengan mempertimbangkan tingkat pengisian atau peresapan air, kapasitas drainase, dan jenis penggunaan lahan. Penentuan KDB ditinjau dari aspek lingkungan dengan tujuan untuk mengendalikan luas bangunan di suatu lahan pada batas-batas tertentu sehingga tidak mengganggu penyerapan air hujan ke tanah.

b. KLB Maksimum

Koefisien Lantai Bangunan adalah angka perbandingan antara luas dasar bangunan dengan persil. KLB maksimum ditetapkan dengan mempertimbangkan harga lahan, ketersediaan dan tingkat pelayanan prasarana (jalan),

dampak atau kebutuhan terhadap prasarana tambahan, serta ekonomi dan pembiayaan.

c. Ketinggian Bangunan Maksimum

Ketinggian bangunan adalah jumlah lantai penuh suatu bangunan dihitung dari lantai dasar sampai dengan lantai tertinggi. Sedangkan yang dimaksud dengan tinggi bangunan adalah jarak dari lantai dasar sampai dengan puncak atap bangunan yang dinyatakan dalam meter.

d. KDH Minimal

Koefisien Dasar Hijau (KDH) adalah angka persentase perbandingan antara luas ruang terbuka di luar bangunan yang diperuntukkan bagi pertamanan/ penghijauan dengan luas tanah daerah perencanaan. KDH minimal digunakan untuk mewujudkan RTH dan diberlakukan secara umum pada suatu zona. KDH minimal ditetapkan dengan mempertimbangkan tingkat pengisian atau peresapan air dan kapasitas drainase.

Selain beberapa aturan di atas, ketentuan Koefisien Tapak Bangunan (KTB) maksimum juga dipertimbangkan di dalam pengembangan suatu zona. Pertimbangan penentuan Koefisien Tapak Basement maksimum didasarkan pada KDH minimum yang ditetapkan.

Tabel 3. Pengaturan Intensitas Pemanfaatan Ruang pada Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe

1	Zona Ruang Terbuka Hijau	KDB	15%
		KLB	0.150
		KB	1
		KDH	95%
		KTB	-
2	Zona Perumahan Kepadatan Sedang	KDB	55%
		KLB	1.1
		KB	2
		KDH	20%
		KTB	-
3	Zona Perdagangan dan Jasa	KDB	60%
		KLB	7.2
		KB	12
		KDH	30%
		KTB	60%
4	Zona Kawasan Industri	KDB	70%
		KLB	3.2
		KB	5
		KDH	25%
		KTB	-
5	Zona Kawasan Pendidikan	KDB	60
		KLB	3.2
		KB	5
		KDH	30
		KTB	-
6	Zona Titik Transit (Transportasi)	KDB	60%
		KLB	2
		KB	3
		KDH	30%
		KTB	-
7	Zona Kawasan Campuran	KDB	60%
		KLB	1.8
		KB	3
		KDH	30%
		KTB	-

5) Peraturan Zonasi

Peraturan Zonasi terdiri dari ketentuan kegiatan pemanfaatan ruang dan Teknik pengaturan zonasi.

Ketentuan kegiatan pemanfaatan ruang ketentuan kegiatan dan penggunaan lahan adalah ketentuan yang berisi kegiatan dan penggunaan lahan yang diperbolehkan, kegiatan dan penggunaan lahan yang bersyarat secara terbatas, kegiatan dan penggunaan lahan yang bersyarat tertentu, serta kegiatan dan penggunaan lahan yang tidak diperbolehkan pada suatu zona. Ketentuan kegiatan dan

penggunaan lahan dirumuskan berdasarkan ketentuan maupun standar yang terkait dengan pemanfaatan ruang, ketentuan dalam peraturan bangunan setempat, dan ketentuan khusus bagi unsur bangunan atau komponen yang dikembangkan. Ketentuan teknis zonasi terdiri atas :

a. Klasifikasi I : pemanfaatan diperbolehkan/diizinkan.

Kegiatan dan penggunaan lahan yang termasuk dalam klasifikasi I memiliki sifat sesuai dengan peruntukan ruang yang direncanakan. Pemerintah kabupaten/kota tidak dapat melakukan peninjauan atau pembahasan atau tindakan lain terhadap kegiatan dan penggunaan lahan yang termasuk dalam klasifikasi I.

b. Klasifikasi T : pemanfaatan bersyarat secara terbatas.

Pemanfaatan bersyarat secara terbatas bermakna bahwa kegiatan dan penggunaan lahan dibatasi dengan ketentuan sebagai berikut : pembatasan pengoperasian, baik dalam bentuk pembatasan waktu beroperasinya suatu kegiatan di dalam sub zona maupun pembatasan jangka waktu pemanfaatan lahan untuk kegiatan tertentu yang diusulkan, pembatasan intensitas ruang, baik KDB, KLB, KDH, jarak bebas, maupun ketinggian bangunan. Pembatasan ini dilakukan dengan menurunkan nilai maksimal dan meningkatkan nilai minimal dari intensitas ruang dalam peraturan zonasi, pembatasan jumlah pemanfaatan, jika pemanfaatan yang diusulkan telah ada mampu melayani kebutuhan, dan belum memerlukan tambahan, maka pemanfaatan tersebut tidak boleh diizinkan atau terbatas dengan pertimbangan-pertimbangan khusus.

c. Klasifikasi B : pemanfaatan bersyarat tertentu

Pemanfaatan bersyarat tertentu bermakna bahwa untuk mendapatkan izin atas suatu kegiatan atau penggunaan lahan diperlukan persyaratan-persyaratan tertentu yang dapat berupa persyaratan umum dan persyaratan khusus. Persyaratan dimaksud diperlukan mengingat pemanfaatan ruang tersebut memiliki dampak yang besar bagi lingkungan sekitarnya. Contoh persyaratan umum antara lain dokumen AMDAL, dokumen Upaya Pengelolaan Lingkungan (UKL) dan Upaya Pemantauan Lingkungan (UPL), dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas (ANDALALIN), dan pengenaan disinsentif misalnya biaya dampak pembangunan (development impact fee)

d. Klasifikasi X : pemanfaatan yang tidak diperbolehkan

Kegiatan dan penggunaan lahan yang termasuk dalam klasifikasi X memiliki sifat tidak sesuai dengan peruntukan lahan yang direncanakan dan dapat menimbulkan dampak yang cukup besar bagi lingkungan di sekitarnya. Kegiatan dan penggunaan lahan yang termasuk dalam klasifikasi X tidak boleh diizinkan pada zona yang bersangkutan.

Penentuan I, T, B, dan X untuk kegiatan dan penggunaan lahan pada suatu zonasi di Kawasan TOD Pondok Cabe didasarkan pada :

a. Pertimbangan Umum

Pertimbangan umum berlaku untuk semua jenis penggunaan lahan, antara lain: kesesuaian dengan arahan dalam rencana tata ruang Kota Tangerang Selatan, keseimbangan antara kawasan lindung dan budidaya dalam suatu wilayah, kelestarian lingkungan (perlindungan dan pengawasan terhadap pemanfaatan air, udara, dan ruang bawah tanah), toleransi terhadap tingkat gangguan dan dampak terhadap peruntukan yang ditetapkan, kesesuaian dengan kebijakan pemerintah daerah Kota Tangerang Selatan di luar rencana tata ruang yang ada.

b. Pertimbangan Khusus

Pertimbangan khusus berlaku untuk masing-masing karakteristik guna lahan, kegiatan atau komponen yang akan dibangun dan dapat disusun berdasarkan rujukan terhadap ketentuan maupun standar yang berkaitan dengan pemanfaatan ruang, rujukan terhadap ketentuan dalam peraturan bangunan setempat dan rujukan terhadap ketentuan khusus bagi unsur bangunan/komponen yang dikembangkan.

Peraturan untuk mengatur kegiatan dan penggunaan lahan dituangkan ke dalam sebuah matriks, yang tiap pemanfaatan ruang diatur di dalam kegiatan yang diizinkan, diizinkan secara terbatas, diizinkan bersyarat, dan tidak diizinkan untuk dikembangkan di Kawasan TOD Pondok Cabe.

6) Teknik Pengaturan Zonasi

Teknik Pengaturan Zonasi adalah varian dari zonasi konvensional yang dikembangkan untuk memberikan fleksibilitas dalam penerapan aturan zonasi dan ditujukan untuk mengatasi berbagai permasalahan dalam penerapan peraturan zonasi dasar. Teknik pengaturan zonasi dipilih dalam berbagai alternatif dengan mempertimbangkan tujuan pengaturan yang ingin dicapai. Beberapa teknik pengaturan zonasi yang diterapkan dalam pengembangan Kawasan TOD Pondok Cabe antara lain :

a. Konsolidasi Lahan

Konsolidasi lahan adalah kebijaksanaan pertanahan mengenai penataan kembali penguasaan dan penggunaan tanah serta usaha pengadaan tanah untuk kepentingan pembangunan untuk meningkatkan lingkungan dan pemeliharaan sumber daya alam dengan melibatkan partisipasi aktif masyarakat. Konsolidasi lahan juga akan merasakan manfaat dalam hal peningkatan nilai tanah. Hal ini dapat terjadi apabila pengembangan yang dilakukan setelah proses konsolidasi berupa pengembangan lahan secara vertikal. Konsolidasi lahan juga akan memberikan manfaat dalam hal peningkatan nilai tanah. Hal ini dapat terjadi apabila pengembangan yang dilakukan setelah proses konsolidasi berupa pengembangan lahan secara vertikal. Konsolidasi tanah non konvensional yang tidak hanya tanah (horizontal) tetapi juga ruang (vertikal) dapat diterapkan pada kawasan TOD.

b. Instrumen Insentif dan Disinsentif

Pemberian Insentif dan Disinsentif, merupakan upaya untuk mengarahkan pembangunan dengan memberikan dorongan terhadap kegiatan yang sejalan dengan rencana tata ruang dan memberikan upaya menghambat terhadap kegiatan yang bertentangan dengan rencana tata ruang.

Zona insentif/zona bonus merupakan suatu bentuk mekanisme kerjasama antara pemerintah lokal (kabupaten/kota) dengan pengembang (swasta) dalam mengembangkan kawasan/daerah yang berhubungan dengan kepentingan public. Pada dasarnya perangkat ini merupakan pertukaran bersyarat antara pemerintah kabupaten/kota dengan developer atau swasta. Pemerintah kabupaten/kota memberi izin kepada developer untuk membuat bangunan lebih besar dengan pertukaran berupa beberapa fasilitas publik. Bonus yang didapat developer adalah penambahan luas lantai bangunan melebihi batas maksimum pada peraturan zonasi pada kawasan. Penerapan zona insentif/zona bonus harus mempertimbangkan daya dukung lingkungan, kepentingan umum masyarakat banyak

maupun prasarana pada kawasan TOD serta peraturan perundangan yang terkait.

Sebagai perangkat disinsentif untuk pemanfaatan ruang yang ingin diubah sesuai dengan karakter pemanfaatan ruang, zona fiskal khusus dapat ditetapkan di beberapa lokasi yang memiliki nilai kegiatan ekonomi tinggi. Pada zona ini dikenakan ketentuan/aturan yang berorientasi kepada peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD), melalui tarif pajak atau retribusi yang jauh lebih tinggi dibandingkan blok yang tidak dikenakan zona fiskal.

c. Penagihan Hak Membangun atau Transfer Development Right

Pengalihan hak membangun adalah suatu perangkat untuk mendorong pengalihan secara sukarela hak membangun (luas lantai) dari suatu tempat/kawasan yang ingin dipertahankan/dilindungi atau tidak optimal pembangunannya, yang disebut sebagai *sending areas* (area pengirim, umumnya pada kawasan cagar budaya, kawasan yang dijaga/ dilindungi/ dipreservasi, sehingga terbatas suatu pembangunan/pengembangannya), menuju tempat/kawasan yang diharapkan untuk berkembang. Yang disebut sebagai *receiving area* (area penerima, yang dalam hal ini adalah kawasan TOD). Pada program ini diharuskan adanya area pengirim dan penerima. Area pengirim dapat berasal dari dalam kawasan TOD yang tidak dibangun secara optimal atau dari luar kawasan TOD. TDR dapat diterapkan ketika terdapat kaveling yang bangunannya ditetapkan sebagai cagar budaya, kawasan yang dijaga perkembangannya/dilindungi/dipreservasi. TDR dapat menjadi perangkat pembiayaan untuk upaya perlindungan tersebut di atas, sehingga masyarakat yang kehilangan peluang ekonomi karena kebijakan rencana tata ruang (cagar budaya, RTH, LP2B, dll) dapat tergantikan melalui perangkat ini.

d. Penguasaan Hak Atas Tanah Sebagian atau *Sectional Land Use Right*.

Penggunaan hak atas tanah sebagian adalah suatu perangkat untuk mengoptimalkan penggunaan suatu lahan, dimana penggunaan fasilitas publik (di ruang bawah tanah atau ruang udara) di atas hak milik pribadi tanpa perlu melepaskan hak atas tanahnya. Penggunaan hak atas tanah sebagian memungkinkan penggunaan ruang di atas tanah atau di bawah tanah tanpa pembebasan lahan dengan beberapa kompensasi kepada pemilik hak atas.

4. Kesimpulan

Simpulan dari penelitian ini yaitu melakukan analisis dan perencanaan tata ruang pada Kawasan Berorientasi Transit (TOD) Terminal Pondok Cabe dengan penjabaran sebagai berikut:

- 1) Metode analisis yang digunakan adalah Analisis Sosial Kependudukan, Analisis Deliniasi Kawasan TOD, Analisis Daya Dukung Fisik dan Lingkungan Kawasan, Analisis Daya Tampung Ruang Kawasan, Analisis Kondisi Kawasan, Analisis Kesesuaian Lahan dengan Rencana Tata Ruang. Dari hasil analisis tersebut, perencanaan tata ruang Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe telah sesuai tata ruang.
- 2) Visi yang akan digunakan sebagai landasan dalam penentuan kegiatan di dalam kawasan TOD Pondok Cabe adalah menciptakan pusat kegiatan kota yang hidup dan berkelanjutan dan saling terintegrasi dengan mengedepankan lingkungan yang ramah pejalan kaki.

- 3) Perencanaan Pola Ruang terdiri dari 11 zona dengan 4 zona utama yaitu zona transportasi, zona perdagangan dan jasa, zona perkantoran dan zona perumahan kepadatan tinggi dengan kegiatan campuran atau mix use.
- 4) Ketentuan yang ditetapkan untuk mewujudkan Kawasan TOD Terminal Pondok Cabe yaitu Ketentuan Intensitas Pemanfaatan Ru`ang dan Peraturan Zonasi.

Ucapan terima kasih

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang yang telah memfasilitasi untuk melaksanakan penelitian ini serta kepada seluruh teman-teman seperjuangan Program Studi Program Profesi Insinyur (PSPPI) UNILA Semester Genap TA 2023 dan semua pihak yang telah membantu serta memberikan saran dan masukan kepada penulis. Semoga Allah SWT membalas kebaikan kalian semua.

Daftar pustaka

- Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit
- Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2021 Tentang Tata Cara Penyusunan, Peninjauan Kembali, Revisi, Dan Penerbitan Persetujuan Substansi Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, Kabupaten, Kota
- Peraturan Daerah Kota Tangerang Selatan Nomor 9 Tahun 2019 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Tangerang Selatan Nomor 15 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang Selatan Tahun 2011 - 2031
- Peraturan Wali Kota Tangerang Selatan Nomor 118 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Kota Tangerang Selatan Tahun 2022 - 2042