

BAB 2

KAJIAN PUSTAKA

2.1. Penelitian Terdahulu

Sebagai referensi dalam tahapan pengerjaan tesis, peneliti menggunakan tiga jurnal internasional dan tujuh jurnal nasional untuk kemudian di komparasi dengan teori *Transit Oriented Development* dan juga penerapannya yang dapat digunakan pada penataan kawasan gerbangkertosusila nantinya. Berikut ini adalah penelitian terdahulu yang digunakan ;

Penelitian oleh Niu Shaofei, Ang Hu, Zhongwei Shen, Stephen Siu Yu Lau & Xiaoyu Gan (2019) berjudul “*Study on land use characteristics of rail transit TOD sites in new towns- taking Singapore as an example*” sebuah studi mengenai The concept of transit-oriented development is practiced in Singapore earlier than the rise of TOD theory in the west. Singapore, like most Asian cities, gives expressi onto a choice for high-density cities to cope wit hurbanization. Through decentralization and integration of transport and land use, the urban spatial structure is optimized. This study selects the seven rail transit station sites in Singapore as the study objects for comparison and analysis of their land use characteristics. The study finds that, a TOD land use pattern oriented to transit villages is gradually developed in new town’s station areas in Singapore. This pattern realizes relatively stable proportions of residential land, commercial land, land for public service facilities, parks and green space, and roads. In terms of land use characteristics, TOD station areas have significantly higher entropy index of land use mix, more compact commercial facilities, and higher proportion of park and open space than non-TOD station areas. Such characteristics further show that, under the concept of transport and land use integration, rail transit station area becomes the transport and commercial center of the new town. The transport system and urban spatial structure promote each other In the mean time, urban TOD station sites have higher proportion of commercial and land use mix degree in comparison to neighborhood TOD station sites. This means that integration of transport infrastructure with land use shall suit local conditions. The position of station sites in the hierarchy of urban public centers shall be considered for coordinated planning.

Penelitian selanjutnya oleh Caballero Jorge Almazan & Yoshiharu Tsukamoto (2018) berjudul “*Tokyo Public Space Networks at the Intersection of the Commercial and the Domestic Realms (Part III) Study on Transit Urban*

Centers” membahas This multi-scale research is composed as an overall framework of concepts aiming to re-appreciate and learn from vernacular, spontaneous urban phenomena in Tokyo which share an attribute of domesticity. In any case, the concepts developed represent an attempt to conceive reality, not necessarily to represent reality itself. This method is well known in sociology, coined as "ideal types"³ and systematized by Max Weber. Ideal types are concepts to understand reality, categories that have been deliberately perfected or purified for intellectual purposes. No real phenomenon corresponds exactly with the ideal type, but ideal types help to set aside the indistinctness and ambiguity of real phenomena and establish a classification according to proximity to the ideal type. As ideal types, the concepts developed in this research are not meant to be true or false, but relevant or irrelevant in the further investigation of urban phenomena. In this case, the concepts of Dividual Space, Content Space and Transit Urban Centers are expected

Kwon Youngsang, Jeoin Bonghee, Saehoon Kim (2015), “*The Seventeenth-century Transition of Seoul’s Spatial Structure to Functional Pragmatism*”. Dengan kesimpulan This paper investigates the spatial transition of major administrative functions in Seoul and their growing proximity to commercial neighborhoods. The results based on axial maps using the space syntax method show that the king's place of residence (e.g., Changdeokgung Palace and Gyeonghuigung Palace), royal villas, and economic and military headquarters became spatially correlated with highly integrated street patterns near Jongro and Namdaemunro. This strong spatial correlation indicates a reciprocal relationship between the city's administrative and commercial neighborhoods.

Penelitian Kamila Noor Annisa, Mega Novetrisshka Putri, Elsa Martini (2019) Berjudul Analisis Kesesuaian Karakteristik Kawasan Berdasarkan Kriteria *Transit Oriented Development* (TOD) (Studi Kasus : Stasiun Jurangmangu) Mengidentifikasi karakteristik kawasan transit Stasiun Jurangmangu berdasarkan kriteria TOD. Penelitian yang dilakukan menggunakan radius transit 200-800 meter menuju kawasan transit, dan 4 variabel dengan 20 indikator yang menjadi acuan dalam menganalisis tingkat kesesuaian karakteristik kawasan berdasarkan konsep TOD yang diperoleh dari kajian literatur mengenai konsep dan prinsip TOD serta PerMen ATR BPN No. 16 Tahun 2017 yang berlaku di Indonesia.

1. Berdasarkan analisis skoring kesesuaian karakteristik kawasan transit berdasarkan konsep TOD, kawasan transit Stasiun Jurangmangu merupakan kawasan transit di Bintaro Jaya, Kota Tangerang Selatan termasuk dalam kategori mendekati sesuai dengan kondisi ideal kawasan transit berdasarkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD).
2. Dari 4 variabel dan 20 indikator terdapat 11 kriteria yang dapat memenuhi kesesuaian kawasan transit berdasarkan konsep TOD dan 9 kriteria yang belum dapat memenuhi kesesuaian kawasan transit berdasarkan konsep TOD.
3. Kawasan transit Stasiun Jurangmangu mempunyai skor yang didapat yaitu 55% mendekati sesuai dengan konsep TOD. Dapat diketahui, kawasan transit Stasiun Jurangmangu memenuhi 5 dari 8 prinsip TOD (ITDP) seperti: *mix* (pembauran) merancang pembangunan kota dengan tata guna lahan yang beragam, *densify* (memadatkan) mengoptimalkan kepadatan lahan dan kapasitas transportasi umum, *compact* (merapatkan) membangun wilayah-wilayah dengan jarak kebutuhan perjalanan yang singkat, *transit* angkutan umum) memfokuskan pembangunan didekat jaringan angkutan umum massal yang berkualitas, dan *shift* (beralih) berpaling dari mobilitas kendaraan pribadi dengan penataan parkir dan kebijakan penggunaan jalan. Sementara 3 prinsip yang belum terpenuhi yaitu *walk* (berjalan kaki) membangun lingkungan yang ramah terhadap pejalan kaki, *cycle* (bersepeda) memberikan prioritas kepada jaringan transportasi nonkendaraan bermotor, *connect* (menghubungkan) menciptakan jaringan jalan dan jalur pejalan kaki yang padat.

Priadmaja Adji Prama, Anisa, Lutfi Prayogi (2017), judul penelitian Penerapan Konsep *Transit Oriented Development (Tod)* Pada Penataan Kawasan Di Kota Tangerang. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Metode pengumpulan data dengan cara wawancara. Kawasan Transit Oriented Development (TOD) di kota Tangerang direncanakan dengan fasilitas dan infrastruktur yang memadai dengan konsep TOD (Transit Oriented Development) sehingga para pengguna dapat merasakan kenyamanan dan kemudahan untuk melakukan berbagai aktivitas kesehariannya.

Sedangkan penelitian, Ulinata (2018) berjudul Perencanaan Desain Transport HUB pada Kawasan Berorientasi Transit Studi Kasus: TOD Dukuh Atas, Jakarta Pusat. Menggunakan metode pengumpulan data primer, data sekunder, dan studi literature. Menurut penulis, "Secara umum penelitian ini telah sesuai dengan tujuan yaitu merencanakan desain transport hub pada

kawasan berorientasi transit Dukuh Atas studi kasus Jalan Kendal, Dukuh Atas, Jakarta Pusat yang memperhatikan aspek ramah lingkungan dan hemat energi ini diharapkan mampu menciptakan pembangunan kota yang berkualitas dan manusiawi di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta. Model desain transport hub pada kawasan berorientasi transit Dukuh Atas studi kasus Jalan Kendal, Dukuh Atas, Jakarta Pusat ini dikembangkan berdasarkan pertimbangan integrasi moda transportasi yang berlokasi relatif saling berdekatan diantaranya Kereta Api Bandara Railink, KRL Commuter Jabodetabek, TransJakarta, dan 2 (dua) koridor LRT serta MRT dan penyediaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda”. Pertimbangan pengembangan konsep kawasan berorientasi transit atau transit oriented development (TOD) sangat berpengaruh untuk memadukan fungsi transit dengan manusia, kegiatan, bangunan, dan ruang publik yang bertujuan untuk mengoptimalkan akses terhadap transportasi publik sehingga dapat menunjang daya angkut penumpang yang dapat menciptakan pembangunan kota yang berkualitas dan manusiawi di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta.

Al – Muwahidin Noer Hafidh (2019), dengan judul penelitian “Strategi Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development (TOD) di Kota Bekasi”. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis bersifat kuantitatif dan berbasis analisis data primer dan sekunder. Analisis AHP (Analytical Hierarchy Process) digunakan sebagai pertimbangan semua aspek dan kriteria berdasarkan pandangan stakeholder. Dari penelitian ini, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut ; 1.Kawasan Transit Oriented Development (TOD) di Kota Bekasi merupakan sebagai pusat kegiatan berdasarkan kondisi eksistingnya masih harus dikembangkan. Adapun terdapat tiga kategori perkembangan kawasan TOD diantaranya TOD Maju, TOD Berkembang dan TOD Tertinggal. Kawasan TOD Bekasi Barat dan Bekasi Timur dikategorikan sebagai TOD Maju, Kawasan TOD Jaticempaka dan TOD Cikunir I dikategorikan sebagai TOD Berkembang sedangkan TOD Cikunir II masih dikategorikan sebagai TOD Tertinggal. Pengembangan kawasan masih sangat diperlukan khususnya untuk peningkatan aksesibilitas kawasan serta fasilitas untuk transit, jalur pejalan kaki dan jalur pengguna sepeda serta pengembangan area perumahan dan komersial di sekitar titik stasiun LRT sebagai titik transit utama. 2.Berdasarkan hasil AHP diperoleh bahwa berdasarkan aspek transportasi dan aspek pemanfaatan ruang pengembangan kawasan memprioritaskan pengembangan sistem transit dan pada aspek ekonomi pengembangan kawasan memprioritaskan pengembangan fungsi komersial. Adapun secara keseluruhan aspek transportasi merupakan

kriteria yang paling diprioritaskan dalam pengembangan TOD. Berdasarkan gabungan ketiga aspek maka urutan prioritas pengembangan adalah sistem transit (0,316), ruang publik (0,209), komersial (0,204), perumahan (0,163) dan perkantoran (0,108). Menurut ketiga stakeholder yaitu pemerintah, masyarakat, dan swasta menjadikan pengembangan sistem transit sebagai prioritas utama, adapun urutan prioritas pemerintah dan masyarakat memiliki persamaan sedangkan urutan prioritas swasta pada urutan prioritas kedua hingga ke lima berbeda

Penelitian Prakoso R.M. Bagus, dan Sardjito (2016) berjudul “Kesesuaian Kawasan Transit Tramstop Surabaya Mass Rapid Transit dengan Konsep Transit Oriented Development (Studi Kasus: Koridor Embong Malang)”. Pengumpulan data dilakukan baik melalui survey primer dan survey sekunder. Berdasarkan hasil penelitian, kawasan penelitian dapat dilihat sebagian karakteristik sudah sesuai dengan kriteria kawasan TOD seperti kepadatan bangunan pada kawasan transit, koefisien dasar bangunan, beragamnya jenis aktivitas dilihat dari jenis-jenis landuse mikro yang ada, memiliki penggunaan lahan perdagangan jasa yang berskala regional, lokal, maupun lingkungan, juga lebar trotoar dan fasilitas penyebrangan yang ada sudah bisa mendukung kawasan TOD, namun ada beberapa hal yang masih belum memenuhi beberapa kriteria TOD seperti kepadatan bangunan perumahan, kriteria minimal KLB, kriteria proporsi penggunaan lahan yang belum seimbang, jenis tipe hunian pada kawasan transit, kriteria dimensi jalur pejalan kaki, konektivitas jalur pejalan kaki yang kurang baik, dan juga fasilitas pendukung kaum difabel belum disediakan. Perlu adanya perbaikan dan peningkatan kualitas dari variabel-variabel yang masih belum sesuai dengan karakteristik kawasan yang memiliki konsep TOD sehingga dalam melakukan pembangunan halte transit Surabaya Mass Rapid Transit baik suotrem maupun boyorail nantinya dapat terintegrasi dengan area disekitarnya dan menjadi struktur ruang yang kompak sehingga membuat penggunaan ruang lebih efektif dan efisien.

Isa Muhammad Hidayat dan Ketut Dewi Martha Erli Handayani(2014) dengan judul penelitian “Keterkaitan Karakteristik Kawasan Transit Berdasarkan Prinsip Transit Oriented Development (TOD) terhadap Tingkat Penggunaan Kereta Komuter Koridor Surabaya-Sidoarjo”. Dalam melakukan pengumpulan data, dilakukan melalui survey primer dan survei sekunder. Dalam menganalisis keterkaitan antara karakteristik kawasan transit berdasarkan prinsip TOD

terhadap tingkat penggunaan kereta komuter koridor Surabaya-Sidoarjo, dilakukan melalui tiga tahapan analisis. Kesimpulan dari penelitian ini diantaranya ; Hasil identifikasi karakteristik kawasan transit berbasis TOD di koridor Surabaya-Sidoarjo dan jumlah penggunaan kereta komuter di masing-masing kawasan transit menunjukkan bahwa perbedaan karakteristik kawasan transit memiliki keterkaitan terhadap jumlah penggunaan kereta komuter di suatu kawasan transit. Kawasan transit dengan kepadatan penggunaan lahan (KLB) tinggi dengan jenis penggunaan lahan perdagangan dan jasa dan fasilitas umum yang beragam dan memiliki akses jalur pejalan kaki yang memadai (lebar dan luas) secara signifikan mampu mendorong jumlah penggunaan kereta komuter yang tinggi. Hasil ini dipertegas melalui hasil analisis korelasi yang menunjukkan bahwa kepadatan penggunaan lahan, mixed use entropy index penggunaan lahan perdagangan dan jasa dan fasilitas umum, rata-rata lebar jalur pejalan kaki, dan luas jalur pejalan kaki memiliki keterkaitan secara signifikan terhadap jumlah penggunaan kereta komuter. Sedangkan kepadatan penduduk belum menunjukkan keterkaitan secara signifikan terhadap jumlah penggunaan kereta komuter. Adanya keterkaitan antara karakteristik kawasan transit terhadap jumlah penggunaan kereta komuter menunjukkan bahwa kawasan transit stasiun di koridor Surabaya-Sidoarjo memiliki potensi untuk dikembangkan melalui konsep TOD.

Sedangkan penelitian oleh Handayani Ketut Dewi Martha Erli dan Putu Gde Ariastita (2014) dengan judul Keberlanjutan Transportasi Di Kota Surabaya Melalui Pengembangan Kawasan Berbasis TOD (*Transit Oriented Development*). Perumusan kriteria kawasan berbasis TOD dilakukan dengan cara merumuskan long list (daftar panjang) indikator kawasan yang berbasis TOD melalui studi literatur mengenai best practice TOD di kota-kota di dunia. Perumusan long list ini dilakukan dengan teknik analisis deskriptif kualitatif melalui pendekatan teoritik mengenai konsep TOD. Secara teoritik, konsep TOD menjanjikan adanya keberlanjutan transportasi suatu kota dengan mengintegrasikan jaringan transportasi terhadap sebaran kota. Bentuk integrasi ini diwujudkan dari pemusatan kegiatan dan pembangunan di kawasan sekitar transit. Artinya, konsentrasi kegiatan di sekitar transit akan mendorong penggunaan moda transit, sehingga perlahan dapat mengurangi ketergantungan terhadap moda pribadi. Konsep TOD ini sangat potensial diterapkan di Kota Surabaya yang ditunjukkan dari adanya kedekatan pusat kegiatan kota dengan titik transit (terminal dan stasiun). Adapun kawasan transit tersebut adalah

kawasan sekitar Terminal Kalimas Barat, kawasan sekitar Terminal Tambak Oso Wilangun, kawasan sekitar Stasiun Wonokromo, kawasan sekitar Stasiun Pasar Turi, dan kawasan sekitar Stasiun Gubeng. Kelima kawasan transit ini sudah menunjukkan konsentrasi kegiatan di sekitar stasiun/terminal. Namun, penggunaan moda transit (kereta dan angkutan kota) masih relatif rendah. Dalam upaya mendorong penggunaan moda transit di kawasan Aglomerasi Gerbangkertosusila maka perlu dikembangkan kawasan transit berbasis TOD dengan kriteria sebagai berikut: 1. Penggunaan lahan bercampur di kawasan transit dengan komposisi penggunaan lahan untuk pusat komersial / perkantoran lebih dari 10% dari total luas kawasan transit 2. Peningkatan intensitas kegiatan di kawasan transit dengan KDB lebih dari 75% dan KLB minimal 600% 3. Pengembangan desain sirkulasi yang menghubungkan semua jalan dengan lokasi transit serta lokasi transit minimal berada pada jaringan jalan kolektor 4. Desain kawasan transit yang menyediakan fasilitas pejalan kaki/pesepeda yang memadai dengan penyediaan jaringan pejalan kaki yang terintegrasi dengan bangunan.

Tabel 2.1. Matrik Penelitian Terdahulu

No	Nama	Judul	Metode	Variabel	Kesimpulan
1.	Shaofei Niu, Ang Hu, Zhongwei Shen, Stephen Siu Yu Lau, Xiaoyu Gan (2019)	Study on land use characteristics of rail transit TOD sites in new towns—taking Singapore as an example	In this study, GIS approach is applied for spatial statistics and analysis of the area within 500 m of the rail transit station sites. The charts below show a comparison of the seven rail transit station areas in terms of land use analysis and aerial view (Table 3, Table 4 and Figure 5).		The concept of transit-oriented development is practiced in Singapore earlier than the rise of TOD theory in the west. Singapore, like most Asian cities, gives expression to a choice for high-density cities to cope with urbanization. Through decentralization and integration of transport and land use, the urban spatial structure is optimized. This study selects the seven rail transit station sites in Singapore as the study objects for comparison and analysis of their land use characteristics.
2.	Jorge Almazan Caballero & Yoshiharu Tsukamoto (2009)	Tokyo Public Space Networks at the Intersection of the Commercial and the Domestic Realms (Part III) Study on Transit Urban Centers			Urban planning – and subsequently also the management and production of architecture – has been deregulated and privatized, leaving the market logic as the main driving force in its definition. Accordingly, the city has become a commodity that needs to find ways to increase its value in the market. This is mostly done through a process of gentrification or sophistication of urban space. Any commodity in the market, as theorized by Pine and Gilmore (1998:98), can increase its value by becoming differentiated from its competitors. Pine and Gilmore show that this can be done by offering extraordinary experiences and charging a higher price to the customer (see Fig.10.). This theory,

					translated to urban space, means gentrified (more luxurious and exclusive) districts that provide unique and extraordinary scenery.
3.	Youngsang Kwon, Jeoin Bonghee, Saehoon Kim (2015)	The Seventeenth-century Transition of Seoul's Spatial Structure to Functional Pragmatism			This paper investigates the spatial transition of major administrative functions in Seoul and their growing proximity to commercial neighborhoods. The results based on axial maps using the space syntax method show that the king's place of residence (e.g., Changdeokgung Palace and Gyeonghuigung Palace), royal villas, and economic and military headquarters became spatially correlated with highly integrated street patterns near Jongro and Namdaemunro. This strong spatial correlation indicates a reciprocal relationship between the city's administrative and commercial neighborhoods.
4.	Noor Annisa Kamila, Mega Novetrissha Putri, Elsa Martini (2019)	Analisis Kesesuaian Karakteristik Kawasan Berdasarkan Kriteria <i>Transit Oriented Development</i> (TOD) (Studi Kasus : Stasiun Jurangmangu)	Mengidentifikasi karakteristik kawasan transit Stasiun Jurangmangu berdasarkan kriteria TOD		Penelitian yang dilakukan menggunakan radius transit 200-800 meter menuju kawasan transit, dan 4 variabel dengan 20 indikator yang menjadi acuan dalam menganalisis tingkat kesesuaian karakteristik kawasan berdasarkan konsep TOD yang diperoleh dari kajian literatur mengenai konsep dan prinsip TOD serta PerMen ATR BPN No. 16 Tahun 2017 yang berlaku di Indonesia. - Berdasarkan analisis skoring kesesuaian karakteristik kawasan transit berdasarkan konsep TOD, kawasan transit Stasiun Jurangmangu

					merupakan kawasan transit di Bintaro Jaya, Kota Tangerang Selatan termasuk dalam kategori mendekati sesuai dengan kondisi ideal kawasan transit berdasarkan konsep <i>Transit Oriented Development</i> (TOD).
5.	Adji Prama Priadmaja, Anisa, Lutfi Prayogi (2017)	Penerapan Konsep <i>Transit Oriented Development</i> (Tod) Pada Penataan Kawasan Di Kota Tangerang	Metode yang digunakan dalam penelitian ini Adalah metode kualitatif. Metode pengumpulan data dengan cara wawancara.		Kawasan Transit Oriented Development (TOD)di kota Tangerang direncanakan dengan fasilitas dan infrastruktur yang memadai dengan konsep TOD (Transit Oriented Development) sehingga para pengguna dapat merasakan kenyamanan dan kemudahan untuk melakukan berbagai aktivitas kesehariannya.
6.	Ulinata (2018)	Perencanaan Desain Transport HUB pada Kawasan Berorientasi Transit Studi Kasus: TOD Dukuh Atas, Jakarta Pusat	Metode pengumpulan data primer, data sekunder, dan studi literature.		Penelitian ini telah menghasilkan kriteria desain transport hub pada kawasan berorientasi transit Dukuh Atas studi kasus Jalan Kendal, Dukuh Atas, Jakarta Pusat akan memperhatikan aspek ramah lingkungan dan hemat energi. Berdasarkan hasil kesimpulan pada bab penutup ini, bahwa pertimbangan pengembangan konsep kawasan berorientasi transit atau <i>transit oriented development</i> (TOD) sangat berpengaruh untuk memadukan fungsi transit dengan manusia, kegiatan, bangunan, dan ruang publik yang bertujuan untuk mengoptimalkan akses terhadap transportasi publik sehingga dapat menunjang daya angkut penumpang yang dapat menciptakan pembangunan kota yang berkualitas dan manusiawi di Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta.

7.	Noer Hafidh Al-Muwahidin, Lutfi Muta'ali	Strategi Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development (TOD) di Kota Bekasi	Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis bersifat kuantitatif dan berbasis analisis data primer dan sekunder.		Analisis AHP (Analytical Hierarchy Process) digunakan sebagai pertimbangan semua aspek dan kriteria berdasarkan pandangan stakeholder. Dari penelitian ini, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut ; 1.Kawasan Transit Oriented Development (TOD) di Kota Bekasi merupakan sebagai pusat kegiatan berdasarkan kondisi eksistingnya masih harus dikembangkan. Adapun terdapat tiga kategori perkembangan kawasan TOD diantaranya TOD Maju, TOD Berkembang dan TOD Tertinggal. Kawasan TOD Bekasi Barat dan Bekasi Timur dikategorikan sebagai TOD Maju, Kawasan TOD Jaticepaka dan TOD Cikunir I dikategorikan sebagai TOD Berkembang sedangkan TOD Cikunir II masih dikategorikan sebagai TOD Tertinggal.
8.	R.M Bagus Prakoso, Sardjito (2016)	Kesesuaian Kawasan Transit Tramstop Surabaya Mass Rapid Transit dengan Konsep <i>Transit Oriented Development</i> (Studi Kasus:Koridor Embong Malang)	Pengumpulan data dilakukan baik melalui survey primer dan survey sekunder. Survey primer dilakukan dengan cara observasi lapangan dan juga pengamatan citra saterlit, sedangkan survey sekunder dilakukan untuk menunjang data data hasil survey primer dengan melakukan survey instansional ke beberapa badan terkait seperti Bappeko, Dishub, dan DCKTR.		Berdasarkan hasil penelitian, kawasan penelitian dapat dilihat sebagian karakteristik sudah sesuai dengan kriteria kawasan TOD seperti kepadatan bangunan pada kawasan transit, koefisien dasar bangunan, beragamnya jenis aktivitas dilihat dari jenis-jenis landuse mikro yang ada, memiliki penggunaan lahan perdagangan jasa yang berskala regional, lokal, maupun lingkungan, juga lebar trotoar dan fasilitas penyebrangan yang ada sudah bisa mendukung kawasan TOD, namun ada beberapa hal yang masih belum memenuhi beberapa kriteria TOD seperti kepadatan bangunan perumahan, kriteria minimal KLB, kriteria proporsi penggunaan lahan yang belum seimbang, jenis tipe hunian pada kawasan transit, kriteria

					dimensi jalur pejalan kaki, konektivitas jalur pejalan kaki yang kurang baik, dan juga fasilitas pendukung kaum difabel belum disediakan. Perlu adanya perbaikan dan peningkatan kualitas dari variabelvariabel yang masih belum sesuai dengan karakteristik kawasan yang memiliki konsep TOD sehingga dalam melakukan pembangunan halte transit Surabaya Mass Rapid Transit baik suotrem maupun boyorail nantinya dapat terintegrasi dengan area disekitarnya dan menjadi struktur ruang yang kompak sehingga membuat penggunaan ruang lebih efektif dan efisien.
9.	Muhammad Hidayat Isa dan Ketut Dewi Martha Erli Handayeni (2014)	Keterkaitan Karakteristik Kawasan Transit Berdasarkan Prinsip Transit Oriented Development (TOD) terhadap Tingkat Penggunaan Kereta Komuter Koridor Surabaya-Sidoarjo	Dalam melakukan pengumpulan data, dilakukan melalui survey primer dan survei sekunder. Dalam menganalisis keterkaitan antara karakteristik kawasan transit berdasarkan prinsip TOD terhadap tingkat penggunaan kereta komuter koridor Surabaya-Sidoarjo, dilakukan melalui tiga tahapan analisis		Hasil identifikasi karakteristik kawasan transit berbasis TOD di koridor Surabaya-Sidoarjo dan jumlah penggunaan kereta komuter di masing-masing kawasan transit menunjukkan bahwa perbedaan karakteristik kawasan transit memiliki keterkaitan terhadap jumlah penggunaan kereta komuter di suatu kawasan transit. Kawasan transit dengan kepadatan penggunaan lahan (KLB) tinggi dengan jenis penggunaan lahan perdagangan dan jasa dan fasilitas umum yang beragam dan memiliki akses jalur pejalan kaki yang memadai (lebar dan luas) secara signifikan mampu mendorong jumlah penggunaan kereta komuter yang tinggi.
10.	Ketut Dewi Martha	Keberlanjutan Transportasi Di Kota Surabaya Melalui Pengembangan Kawasan	Dalam merumuskan kriteria kawasan berbasis TOD di Kota Surabaya dilakukan		Dalam upaya mendorong penggunaan moda transit di Kota Surabaya maka perlu dikembangkan kawasan transit berbasis TOD dengan kriteria sebagai berikut:

	Erli Handayeni, Putu Gde Ariastita (2014)	Berbasis TOD (<i>Transit Oriented Development</i>)	dua tahap analisis. Pertama, analisis Delphi mengenai perumusan indikator TOD yang relevan diterapkan di Kota Surabaya. Kedua, analisis komparatif deskriptif yang menunjukkan hasil perbandingan teori dan analisis Delphi mengenai indikator TOD dengan kondisi eksisting kawasan sekitar transit.		<ol style="list-style-type: none"> 1. Penggunaan lahan bercampur di kawasan transit dengan komposisi penggunaan lahan untuk pusat komersial / perkantoran lebih dari 10% dari total luas kawasan transit 2. Peningkatan intensitas kegiatan di kawasan transit dengan KDB lebih dari 75% dan KLB minimal 600% 3. Pengembangan desain sirkulasi yang menghubungkan semua jalan dengan lokasi transit serta lokasi transit minimal berada pada jaringan jalan kolektor 4. Desain kawasan transit yang menyediakan fasilitas pejalan kaki/pesepeda yang memadai dengan penyediaan jaringan pejalan kaki yang terintegrasi dengan bangunan.
--	---	--	--	--	---

2.2. Pengertian *Transit Oriented Development* (TOD)

Pengertian dari *Transit Oriented Development* adalah suatu prinsip pengembangan kota/kawasan dengan mempertimbangkan orientasi dari fasilitas transit, dengan adanya batasan area yaitu maksimal 2000 kaki dari sekitar fasilitas transit merupakan kawasan yang terjangkau untuk kenyamanan akses dalam mencapai fasilitas transportasi tersebut. Kawasan tersebut dapat berupa *mixed-use* (campuran), yang dapat membuka peluang dan potensi pengembangan area campuran seperti hunian, komersial, ruang publik, retail, dan lain-lain. Dengan adanya kawasan tersebut selain mempermudah masyarakat dalam mencapai fasilitas transit juga memberikan kenyamanan pada masyarakat. Seiring perkembangan waktu, teori *Transit Oriented Development* terus berkembang. Terdapat dua tipe *Transit Oriented Development* menurut Calthrope (1993), yaitu sebagai berikut :

- a. *Urban Transit Oriented Development*, yaitu suatu *urban transit* dengan kawasan *mixed-use* yang meliputi segala aktifitas urban seperti hunian, kantor, perdagangan, komersil, ruang terbuka hijau, dan lainnya yang dikemas dalam bentuk suatu kawasan dengan pusat pengembangan yang merupakan bagian dari fasilitas *transit public*, yang digunakan untuk meningkatkan efisiensi akses pencapaian masyarakat urban terhadap fasilitas transit.
- b. *Neighborhood Transit Oriented Development*, tipe TOD ini merupakan pengembangan yang dibangun sepanjang alur antar transit station maupun sepanjang alur pencapaian transit station dengan memanfaatkan waktu masyarakat dalam mencapai transit station sebagai kawasan strategis. Kawasan strategis ini juga berbentuk kawasan *mixed-use* (campuran).

Dalam konsep *Transit Oriented Development*, dua bagian yang terpenting dalam perancangan kota dengan konsep ini adalah fasilitas transportasi massal yang akan menjadi fasilitas transit dan kawasan *mixed-use* (campuran) yang menjadi sarana pendukung fasilitas transit tersebut. Untuk perancangan area transit, yang berupa kawasan tersebut menggunakan prinsip-prinsip *rail oriented planning* yang menjadi pertimbangan dalam perancangan tersebut, diantaranya adalah :

- a. *Higher Density* : Area tersebut harus memiliki kepadatan yang tinggi

- b. *Mixed-Use* : Area tersebut harus memiliki pola ruang campuran, yang dapat terdiri dari komersial, kantor, ruang terbuka, fasilitas sosial dan lain-lain
- c. *Mixture of Housing Types* : Area tersebut memiliki tipe rumah yang campuran (berbagai macam tipe)
- d. *Pedestrian Friendly Design* : Area tersebut memiliki jalur pejalan kaki yang mudah digunakan oleh masyarakat
- e. *Half Mile Radius* : Area transit ini tidak memiliki jarak yang jauh dengan fasilitas transit

Dalam sumber lainnya, yaitu https://id.wikibooks.org/wiki/Manajemen_Lalu-Lintas, mendefinisikan, *Transit oriented development* atau disingkat menjadi TOD merupakan salah satu pendekatan pengembangan kota yang mengadopsi tata ruang campuran dan maksimalisasi penggunaan angkutan massal seperti Busway/BRT, Kereta api kota (MRT), Kereta api ringan (LRT), serta dilengkapi jaringan pejalan kaki/sepeda. Dengan demikian perjalanan/trip akan didominasi dengan menggunakan angkutan umum yang terhubung langsung dengan tujuan perjalanan. Tempat perhentian angkutan umum mempunyai kepadatan yang relatif tinggi dan biasanya dilengkapi dengan fasilitas parkir, khususnya parkir sepeda. Pengembangan TOD sangat maju dan telah menjadi tren dikota-kota besar khususnya di kawasan kota baru yang besar seperti Tokyo di Jepang, Seoul di Korea, Hongkong, Singapura, yang memanfaatkan kereta api kota serta beberapa kota di Amerika Serikat dan Eropa.

TOD harus ditempatkan Pada jaringan utama angkutan massal, Pada koridor jaringan bus/ BRT dengan frekuensi tinggi, dan pada jaringan penmpnan bus yang waktu tempuhnya kurang dari 10 menit dari jaringan utama angkutan massal. Kalau persyaratan tersebut, tidak dipenuhi oleh suatu kawasan maka perlu diambil langkah untuk menghubungkan dengan angkutan massal, selain itu yang juga perlu menjadi pertimbangan adalah frekuensi angkutan umum yang tinggi.

Ketergantungan terhadap kendaraan pribadi cenderung meningkat di kota-kota besar Indonesia, pilihan moda pribadi telah meningkat menjadi 80 persen, yang kalau dilihat kembali kondisi tahun 1980an angkanya masih berkisar 50-50 di Jakarta. Hal ini akan berdampak negatif terhadap lingkungan. Berdasarkan penerapan TOD di beberapa kota besar menunjukkan penurunan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, karena adanya pilihan yang cepat,

murah dan mudah mencapai tujuan hanya dengan hanya berjalan kaki, berjalan kaki, menggunakan angkutan umum, Masyarakat tidak perlu repot mencari tempat parkir, membayar biaya parkir yang tinggi, biaya operasi yang tinggi pula.

2.3. Kawasan TOD pada Kawasan Perkotaan di ASIA

Untuk di Indonesia sendiri, konsep TOD sedang banyak diperbincangkan untuk diterapkan. Namun dalam kenyataannya, sampai dengan saat ini belum ada daerah di Indonesia yang sudah melakukan konsep TOD, dengan benar-benar sesuai yang diharapkan. Baru ada perencanaan kawasan TOD di Jakarta yang terintegrasi dengan pembangunan MRT di Jakarta. Oleh karena itu, contoh kasus yang diambil merupakan kasus-kasus TOD dari luar negeri. Berikut di bawah ini adalah contoh penerapan konsep Transit Oriented pada salah satu kota besar di luar negeri yang sudah berjalan, yaitu :

a. Seoul, Korea Selatan

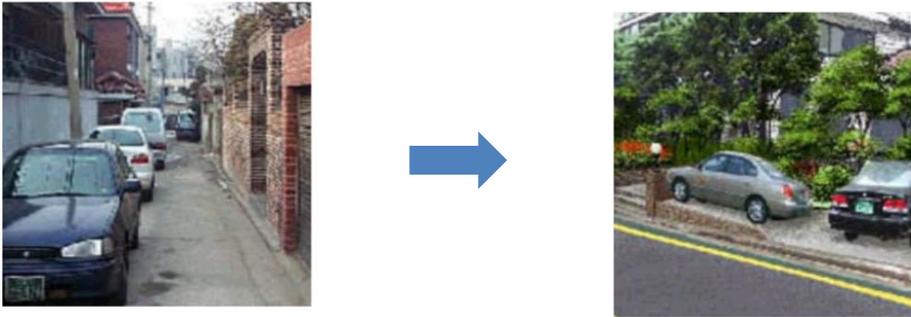
Kota Seoul merupakan salah satu kota besar dan tersibuk di dunia. Kota ini juga merupakan kota metropolitan yang menjadi tujuan masyarakat Korea Selatan dalam melakukan aktifitas sehari-hari, baik untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari, bersekolah, dan bekerja. Sebagai salah satu kota yang memiliki aktifitas ekonomi tinggi, maka pergerakan masyarakat juga tinggi di kota ini. Sebagai salah satu kota yang memiliki pertumbuhan ekonomi tercepat, pemasukan internal kota tersebut juga semakin meningkat. Pemasukan kota yang tinggi berdampak pada naiknya tingkat kesejahteraan masyarakat Korea Selatan yang menimbulkan adanya peningkatan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi di kota Seoul. Untuk mengantisipasi ledakan kendaraan bermotor di kota Seoul, maka pada tanggal 1 Juli 2004 diadakan perbaikan transportasi massal, yaitu bus yaitu dengan menambah rute bus dan membuat bus untuk jalan kecil (pedesaan). Hal ini dimaksudkan untuk mendorong masyarakat menggunakan transportasi massal dan mengurangi kemacetan yang terjadi di jalan raya.



Gambar 2.1. Contoh Penerapan Bus Transit di Seoul Korea Selatan

(Sumber : <http://esci-ksp.org/wp/wp-content/uploads/2012/05/TOD-in-Seoul.pdf>)

Dampak dari tingginya kepemilikan kendaraan pribadi tidak hanya menimbulkan kemacetan pada jalan raya, tetapi juga menimbulkan kemacetan pada jalan-jalan kolektor yang disebabkan oleh parkir on-street. Oleh karena itu, pemerintah kota Seoul juga menginisiasi adanya 'green parking', yaitu dengan menambah jumlah lapangan parkir di area perumahan yang sekaligus dapat menjadi ruang terbuka hijau untuk masyarakat sekitar. Green parking ini juga menjadi salah satu sarana pendukung Bus Transit sebagai penyedia lahan parkir untuk masyarakat yang membawa kendaraan pribadi namun ingin menggunakan bus sebagai moda transportasinya. Dengan adanya green parking dan bus transit sebagai salah satu bagian dari penerapan konsep *Transit Oriented Development*, penggunaan kendaraan pribadi pada masyarakat Seoul semakin berkurang dan tingginya penggunaan transportasi umum. Dengan hal ini, mobilitas kendaraan pribadi dapat semakin berkurang dan kemacetan jalan raya dapat berkurang secara signifikan. Gambaran konsep pembangunan fasilitas parkir kendaraan bermotor pada area RTH (ruang terbuka hijau) di kawasan permukiman di Korea Selatan tersebut dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 2.2. Penyediaan Fasilitas Parkir RTH Perumahan di Seoul Korea Selatan

(Sumber : <http://esci-ksp.org/wp/wp-content/uploads/2012/05/TOD-in-Seoul.pdf>)

b. Hongkong, China

Stasiun Hongkong, Wanchai dan Admiralty. Wanchai dan Admiralty merupakan kawasan komersial yang telah dibangun dengan vitalitas tinggi. Kebijakan transportasi memetakan adanya beberapa moda transportasi yang tersebar melengkapi kawasan tersebut. Dalam mempertahankan jarak ideal 10 menit perjalanan kaki dan mencegah adanya konflik orang dengan kendaraan, linkage dibuat menembus bangunan pada level upperground (lantai dua). Strategi ini dapat diambil sebagai contoh kasus yang memberikan pelajaran bahwa bahwa perencanaan kawasan transit pada daerah eksisting yang telah berkembang aktif sebelumnya, tetap harus memudahkan akses serta dengan tetap menghindari *crossing*. Salah satu caranya adalah dengan jalur pejalan kaki menerus di lantai 2 yang ikut mengaktifkan kegiatan komersial di lantai 2.



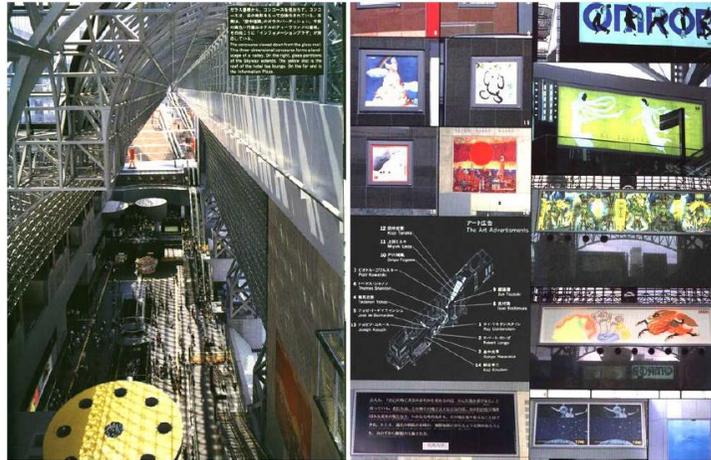
Gambar 2.3. Stasiun Wanchai dan Admiralty, Hongkong, China

(Sumber : <http://www.mtr.com>)

c. **Kyoto, Jepang**

Stasiun Kyoto adalah contoh penerapan TOD dalam bentuk megastruktur. Mixed use ditempatkan secara vertikal, horisontal dan diagonal dalam sebuah massa yang panjang dan membelah blok-blok kota. Fungsi-fungsi yang dikembangkan dalam mixed use ini antara lain hotel, department store, teater, supermarket, bioskop, gedung konser dan plaza rekreasi. Di dalam hall utama, tidak terlihat sama sekali rel kereta api, justru yang menonjol adalah elemen-elemen sirkulasi seperti tangga escalator yang menjulang, ruang-ruang terbuka yang besar untuk meeting point, serta berbagai akses menuju hotel, restoran atau menuju peron kereta api. Locket-loket penjualan karcis diletakkan di beberapa tempat sehingga kerumunan para pembeli tidak mengganggu arus keluar masuk. Secara fungsional stasiun Kyoto memang dirancang untuk menjadi *central hub* dari berbagai moda transportasi. Selain kereta api lokal, dan bis kota dengan rute mengelilingi kota Kyoto, ada juga terminal bis yang dihubungkan langsung dengan bandara Kansai yang baru di Osaka. Jalur kereta api super cepat Shinkansen antara Tokyo-Nagoya-Osaka, juga melalui stasiun ini.

Pada atap stasiun diletakkan sebuah *skywalk* dengan konstruksi baja yang digantung pada ketinggian 55 meter dari lantai utama Stasiun Kyoto. Jembatan ini menghubungkan sebuah taman angkasa disisi barat dengan hotel disisi timur. Orang bisa mencapai jembatan ini melalui escalator. Jembatan ini sengaja dibuat selain untuk fungsi penyeberangan pejalan kaki, sekaligus penggunaannya dapat menikmati arsitektur bangunan dari *skywalk*. Pemakai jembatan akan mengalami perubahan irama yang teratur antara warna struktur besi yang gelap dan cahaya terang dari dinding kaca, dan sesekali mengintip secerah pemandangan kota Kyoto dari atas. Selain itu bangunan dilengkapi dengan public art yang menghiasi ruang publik, baik di dalam maupun di luar bangunan.

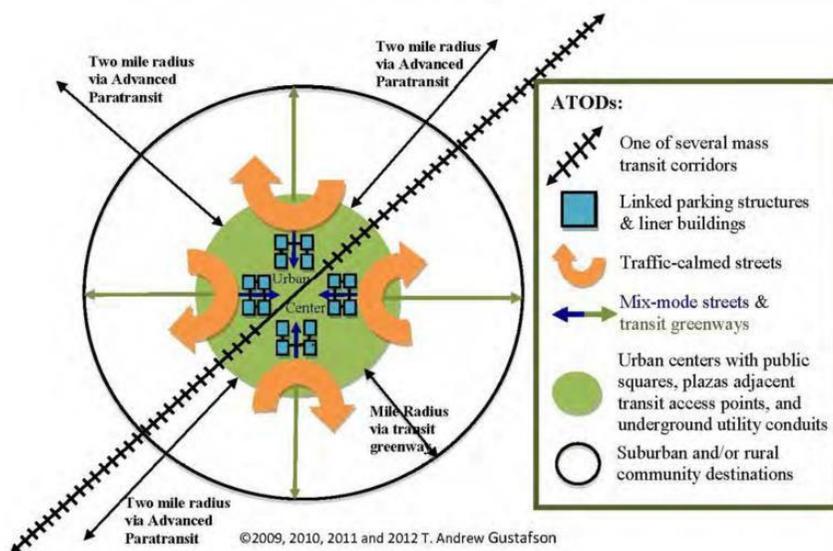


Gambar 2.4. Stasiun Kereta Api Kyoto, Jepang
(Sumber : The New Kyoto Station, 1997)

Pelajaran yang dapat diambil dari kasus ini adalah bahwa pengembangan TOD dengan radius berjalan kaki tidak hanya berlaku horisontal, tetapi juga dapat berlaku vertikal. Mega struktur memungkinkan munculnya ruang ruang publik dalam bangunan dan akses yang mudah.

2.4. Konsep *Transit Oriented Development* (TOD)

Salah satu konsep baru dalam rancang kota adalah konsep Transit Oriented Development (TOD). Konsep *Transit Oriented Development* merupakan restrukturisasi konsep pembanguann kota yang berfokus pada fasilitas transit, yang telah dikenal sebelumnya pada awal abad ke-20 yang berupa konsep pengembangan terpadu pada stasiun kereta api dan Bus Rapid Transit sebagai fasilitas transportasi massal untuk commuter di Amerika Serikat. Proyek tersebut yang menjadi dasar pembentukan teori Transit Oriented Development oleh Calthrope.



Gambar 2.1. Konsep Kebijakan TOD

Konsep Transit Oriented Development (TOD) diterjemahkan oleh Petrus Calthrope pada tahun 1980-an. Transit Oriented Development didefinisikan sebagai konsep yang menggunakan pola ruang mixed-use (campuran) yang mendorong orang untuk tinggal berdekatan dengan layanan transit serta untuk mengurangi ketergantungan orang terhadap mengemudi (atau menjadi commuter). Konsep Transit Oriented Development dianggap sebagai salah satu konsep perancangan kota yang berkelanjutan untuk masyarakat. Konsep Transit Oriented Development dapat menjadi salah satu alternatif perancangan kota untuk pertumbuhan daerah. Perkembangan kota yang berorientasi TOD berpotensi untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan mengurangi biaya transportasi rumah tangga sedangkan untuk wilayah dengan pola ruang mixed-use dapat mengurangi dampak lingkungan dan memberikan alternatif untuk mengurangi kemacetan lalu lintas.

2.4.1. Definisi dan Karakteristik *Transit Oriented Development* (TOD)

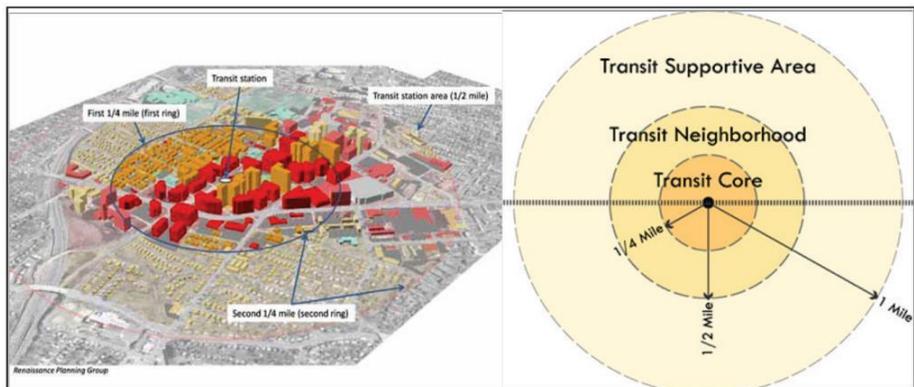
Ada beragam definisi TOD, namun dari berbagai definisi tersebut terdapat beberapa kesamaan pemahaman pada prinsip dasarnya. Oleh karena itu, TOD dapat didefinisikan sebagai konsep pengembangan/pembangunan suatu kawasan yang bersifat *mixed use* dan *compact* yang berada dalam jangkauan

jarak berjalan kaki dari titik layanan angkutan massal dan pusat kawasan komersial.

Konsep TOD diterapkan dengan memadukan kawasan hunian, perkantoran, pertokoan, ruang terbuka, dan sarana umum dalam jangkauan jarak berjalan kaki yang nyaman. Dengan konsep ini penghuni dan pekerja di kawasan tersebut akan mudah dan nyaman untuk melakukan perjalanan dengan angkutan umum, sepeda, atau berjalan kaki.

Karakteristik dari suatu kawasan yang dibangun dengan konsep TOD umumnya adalah sebagai berikut:

- Merupakan pembangunan yang memadukan kawasan hunian dengan berbagai kategori sosio-ekonomi, perkantoran, pertokoan, dan hunian komersial (apartemen/hotel).
- Idealnya dibangun pada lahan yang dimiliki atau dibawah kewenangan lembaga yang mengelola/mengoperasikan pelayanan angkutan massal.
- Adanya insentif, promosi, dorongan, dan bahkan subsidi yang diberikan oleh lembaga pengelola angkutan massal dan pemerintah

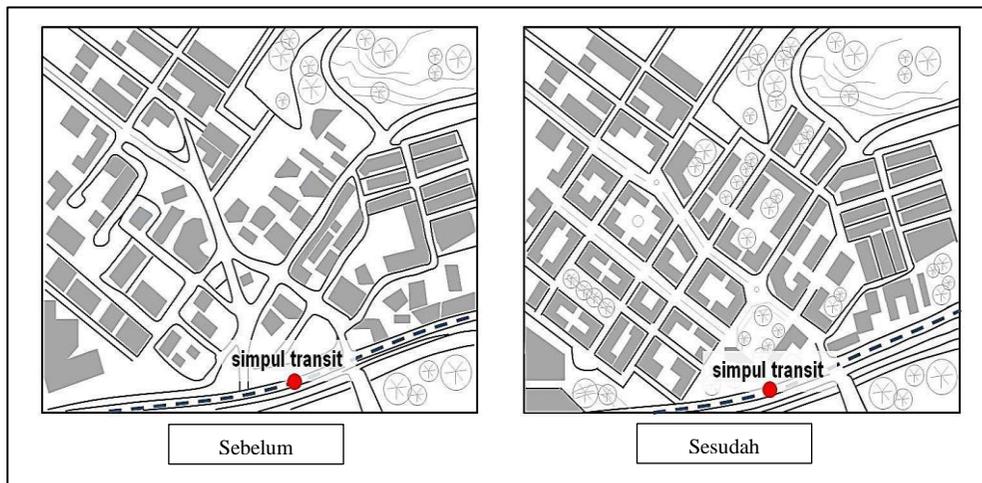


Gambar 2.2. Konsep TOD di Kawasan Stasiun Transit.

2.4.2. Strategi Pengembangan Kawasan TOD

1. Pada kawasan sudah terbangun, pengembangan kawasan TOD dapat dilakukan dengan:
 - a. Pembangunan kembali tanah atau ruang yang sudah terbangun (*redevelopment site*), yaitu peremajaan kawasan melalui tahapan perancangan kawasan TOD, perubahan struktur dan penambahan fungsi baru selaras dengan pengembangan kawasan TOD serta

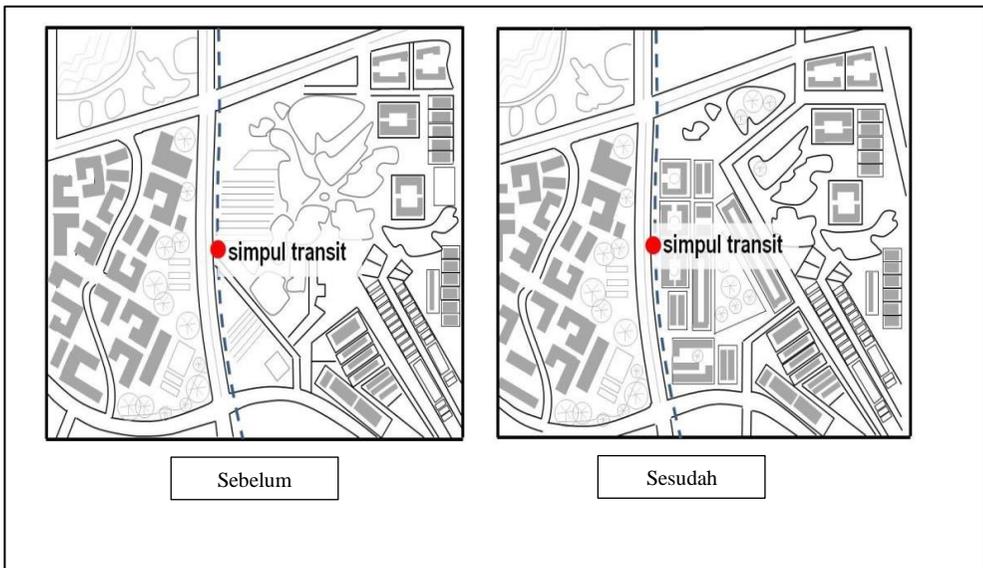
penataan lingkungan yang dilengkapi fasilitas transit atau fasilitas kawasan TOD dengan ketentuan pemanfaatan ruang sebagaimana diatur dalam pedoman ini. Dalam strategi ini, Pemerintah/pemerintah daerah dapat mengatur penguasaan tanah pada Kawasan TOD melalui konsolidasi tanah, bank tanah serta perangkat penunjang lainnya dengan memperhatikan peraturan perundangan dan kepentingan umum.



b. Pembangunan pada tanah kosong di antara tanah terbangun (*infill development site*), yaitu pengembangan pada tanah kosong/terbengkalai di antara tanah terbangun pada radius pengembangan kawasan TOD. Strategi ini dilakukan melalui tahap:

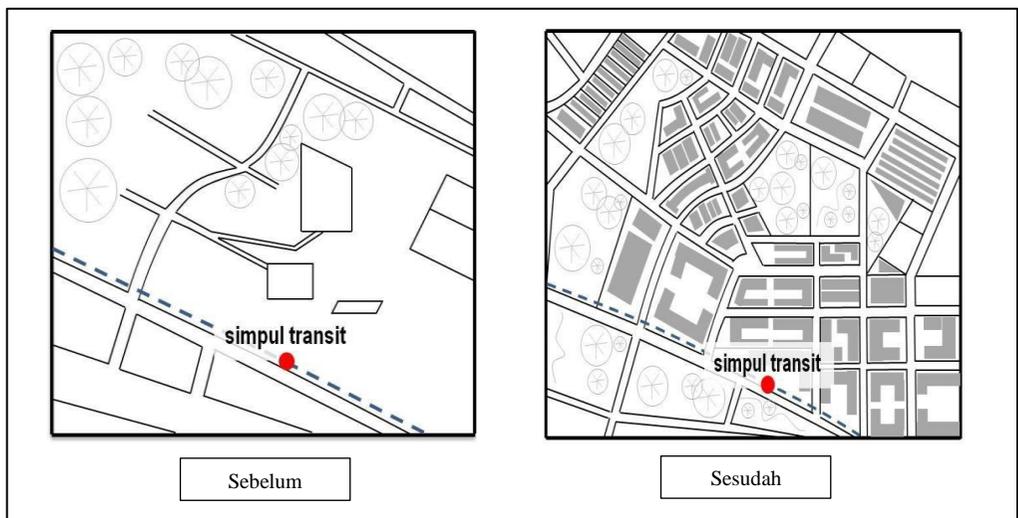
- 1) Pengembangan persil-persil tanah kosong di antara tanah terbangun dengan kegiatan dan intensitas pemanfaatan ruang yang selaras dengan Kawasan TOD; dan
- 2) Penyesuaian kegiatan atau intensitas pemanfaatan ruang pada tanah terbangun sesuai dengan kriteria teknis kawasan TOD dengan penerapan perangkat penunjang kawasan TOD atau perangkat perwujudan rencana tata ruang lainnya.

Strategi ini tidak menekankan penguasaan tanah oleh satu entitas, namun berkolaborasi dengan pemilik tanah yang ada, yang dapat ditetapkan dalam bentuk ketentuan pemanfaatan ruang dalam rencana tata ruang.



2. Pembangunan pada kawasan atau tanah yang belum terbangun (*new growth area*), yaitu pembukaan daerah-daerah baru yang luas dan umumnya terletak di daerah perbatasan pinggir kota (*periphery*). Strategi ini dilakukan dengan:

- a. mengembangkan sistem transit/transportasi masal primer/utamanya yang ditunjang dengan sistem sekunder dan feedernya; dan
- b. mengembangkan kawasan di sekitar simpul transit dengan menerapkan perangkat-perangkat penunjang perwujudan ruang



Pengembangan kawasan berorientasi transit (TOD) dapat dilakukan oleh masyarakat tanpa mengubah status kepemilikan tanah yang ada dan/atau dikembangkan oleh penyedia layanan angkutan massal berbasis rel sebagai transportasi utama kawasan TOD melalui penguasaan tanah dan pengelolaan kawasan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

2.4.3. Kriteria Teknis Kawasan TOD

1. Kriteria sistem transportasi dan sistem transit

Pengembangan sistem transportasi massal merupakan prasyarat utama pengembangan kawasan TOD dan keberhasilan TOD dipengaruhi oleh jumlah pengguna transportasi massal pada simpul-simpul transit. Pengembangan sistem transportasi ini sangat penting untuk menciptakan pasar sebagai daya tarik kegiatan di sekitar simpul transit.

Sistem transportasi massal meliputi moda transportasi massal berkapasitas tinggi, sedang dan rendah, baik pada jarak dekat maupun jarak sedang dan jauh serta *headway*. Sistem transportasi massal harus disertai dengan sistem transit atau sistem pergantian moda yang efisien dan lingkungan yang ramah untuk pejalan kaki. Prasyarat transportasi massal dalam pengembangan kawasan TOD minimal memiliki 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) moda jarak jauh sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 2.2. berikut ini:

Tabel. 2.2. Prasyarat Transportasi Massal Dalam Pengembangan Kawasan TOD

Kriteria		TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota	TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota	TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan
Moda Transit	Jarak Dekat (dalam kota)			
	Mikrobus	√	√	√
	Bus kota, BRT	√	√	√
	A. LRT	√	√	√
	B. <i>Heavy rail</i> (MRT)	√	√	-
	Jarak Jauh (antar kota, antar provinsi)			

A. LRT	√	√	√
B. Heavy rail (MRT):			
- Kereta cepat	√	√	-
- Kereta Api	√	√	-
- Commuter line	√	√	√
- Bus Ekspres (Bus Antar Kota/Provinsi)	√	√	-
<i>Headway</i>	< 5 menit	5-15 menit	15-30 menit

2. Kriteria lingkungan kawasan TOD (400 m-800 m dari simpul transit)

a. Pengembangan struktur ruang kawasan TOD.

Struktur ruang kawasan TOD menunjukkan area kegiatan utama atau fasilitas yang harus tersedia dalam kawasan TOD. Struktur ruang kawasan TOD dan daerah di sekitarnya terbagi menjadi area- area sebagai berikut:

1) Area Publik

Area fungsi publik dibutuhkan untuk memberi layanan bagi lingkungan kerja dan perumahan di dalam kawasan TOD dan kawasan di sekitarnya. Lokasinya berada pada jarak terdekat dengan simpul transit pada jangkauan ≤ 5 menit (radius 400 m) berjalan kaki. Kriteria pengembangannya adalah:

- Karakter dari area ini diantaranya adalah ukuran dan pilihan bergantung pada jenis TOD, jumlah penduduk di lingkungan tersebut, simpul lokal dengan visibilitas tinggi, dekat dengan taman atau plaza.
- Fasilitas yang harus ada pada area ini diantaranya taman atau plaza, dan fasilitas umum seperti perpustakaan, kantor polisi, pemadam kebakaran dll.

2) Area Komersial

Area komersial merupakan komponen penting dalam merancang kawasan TOD. Area ini berada pada lokasi yang berada pada jangkauan ≤ 5 menit berjalan kaki (radius 400 m), dan paling dekat dengan fungsi transit. Kriteria pengembangannya adalah:

- Ukuran dan lokasi sesuai dengan kondisi kawasan, berdekatan dengan simpul transit.

- Dilengkapi dengan ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau dalam pengembangan.
- Fasilitas yang ada umumnya berupa retail, perkantoran, supermarket, restoran, jasa, dan hiburan.
- Pada simpul transit (stasiun) dimungkinkan dikembangkan fungsi campuran selama tidak mengganggu fungsi utamanya
- Fungsi perumahan pada area ini dapat diintegrasikan dengan kegiatan komersial.

3) Area Perumahan

Area perumahan termasuk perumahan yang berada pada jarak perjalanan kaki dari area pusat komersial dan simpul transit. Area ini terletak di luar area inti komersial (perdagangan) dengan jangkauan \leq 10 menit berjalan kaki (radius 800 m). Karakter dari area ini adalah:

- Penyediaan beragam tipe hunian, harga, maupun kepadatan.
- Kepadatan area perumahan sejalan dengan variasi tipe perumahan.

- Mempunyai akses menuju area/kawasan TOD dari segala arah;
 - Memiliki fungsi perumahan termasuk perumahan untuk masyarakat berpenghasilan rendah, sekolah umum, taman/plaza, fungsi bangkitan aktivitas perkantoran dengan intensitas rendah, dan area parkir; dan/atau
 - Memiliki fungsi yang bergantung pada kendaraan bermotor atau merupakan perkantoran dengan intensitas yang rendah
- b. Kriteria teknis perancangan dan pemanfaatan ruang kawasan TOD
- Dalam perancangan, kawasan TOD harus mempertimbangkan lokasi transit, jaringan transit primer, transit sekunder dan *feeder* serta fasilitas penunjangnya. Kriteria teknis pengembangan kawasan TOD berdasarkan jenis TOD serta kriteria dan indikator kinerja kawasan TOD dapat dilihat pada Tabel II.2 dan Tabel II.3.
- 1) TOD Kota sebagai Pusat Pelayanan Kota
- Karakter pengembangan kawasan sebagai pusat perekonomian berfungsi primer dan budaya regional serta mempunyai skala pelayanan regional.
 - Dilayani setidaknya oleh 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) moda transit jarak jauh berupa *heavy rail*, *light rail transit*, BRT, Bus Lokal/Bus Ekspres dengan frekuensi (*headway*) < 5 menit.
 - Kepadatan populasi > 55 jiwa/ha, pekerja > 220 jiwa/ha.
 - Intensitas pemanfaatan ruang tinggi dengan KLB > 5 sampai batas KLB setinggi-tingginya, dengan tetap tidak melampaui daya dukung lingkungan, KDB 80% dan kepadatan hunian 20-75 unit/1.000 m² dengan jumlah lantai lebih dari 11 lantai hingga 40 lantai atau lebih, *street frontage* minimal 90%.
 - Parkir kendaraan dan sepeda disediakan secara bersama dengan standar maksimum parkir hunian 1 parkir/unit; parkir retail/kantor 1 parkir/100 m²; dan maksimum parkir lantai dasar 10% dari luas kaveling.
 - Campuran dan keragaman pemanfaatan ruang adalah 20%-60% untuk perumahan dan 40%-80% untuk non perumahan (perumahan yang dikembangkan adalah hunian berimbang

sebagai upaya mewujudkan keberagaman sosial dan ekonomi kawasan) dan minimal aktivitas yang signifikan di kawasan selama 18 jam.

2) TOD Sub Kota sebagai Sub Pusat Pelayanan Kota

- Karakter pengembangan kawasan sebagai pusat perekonomian, khususnya yang berfungsi sekunder dan budaya regional serta mempunyai skala pelayanan bagian kota sampai kota.
- Dilayani setidaknya oleh 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) jarak jauh berupa *heavy rail*, *light rail transit*, BRT, Bus Lokal/Bus Ekspres dengan frekuensi (*headway*) antara 5-15 menit.
- Kepadatan populasi 45-65 jiwa/ha, pekerja 45-65 jiwa/ha.
- Intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi dengan KLB 3-5, KDB 70% dan kepadatan hunian 12-38 unit/1.000 m² dengan jumlah lantai antara 3-15 lantai, *street frontage* minimal 80%
- Parkir kendaraan dan sepeda disediakan secara bersama dengan standar parkir maksimum parkir hunian 1.5 parkir/unit; parkir retail/kantor 2 parkir/100 m²; dan maksimum parkir lantai dasar 10% dari luas kaveling.
- Campuran dan keragaman pemanfaatan ruang adalah 30%- 60% untuk perumahan dan 40%-70% untuk non perumahan (perumahan yang dikembangkan adalah hunian berimbang) dan minimal aktivitas yang signifikan di kawasan selama 16 jam.

3) TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan

- Karakter pengembangan kawasan sebagai pusat aktivitas ekonomi lokal dan komunitas lokal serta mempunyai skala pelayanan lingkungan.
- Pemanfaatan ruang untuk hunian dominan dengan akses baik ke regional atau sub regional.
- Dilayani setidaknya oleh 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) moda transit jarak jauh berupa *light rail transit*, Bus

Lokal/Bus Ekspres dengan frekuensi (*headway*) antara 15-30 menit. Pada beberapa kasus *commuter line* dapat melayani kawasan TOD.

- Kepadatan populasi 38-50 jiwa/ha, pekerja 12-16 jiwa/ha.
- Intensitas pemanfaatan ruang sedang dengan KLB 2-3, KDB 70% dan kepadatan hunian 15-20 unit/1.000 m² dengan jumlah lantai antara 3-15 lantai, *street frontage* minimal 70%.
- Parkir kendaraan dan sepeda disediakan secara bersama dengan standar parkir maksimum parkir hunian 1.5 parkir/unit; parkir retail/kantor 3 parkir/100 m²; dan maksimum parkir lantai dasar 10% dari luas kaveling.
- *Park and Ride* masih dimungkinkan.
- Campuran dan keragaman pemanfaatan ruang adalah 60%-80% untuk perumahan dan 20%-40% untuk non perumahan (perumahan yang dikembangkan adalah hunian berimbang) dan minimal aktivitas yang signifikan di kawasan selama 14 jam

Tabel 2.3. Kriteria Teknis Kawasan TOD Berdasarkan Jenis TOD dalam Rangka Penyusunan dan /atau Revisi Rencana Tata Ruang Daerah (RTRW/RDTR)

TIPOLOGI KAWASAN TOD	TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota	TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota	TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan
Bentuk/Deliniasi kawasan	<ul style="list-style-type: none"> Kawasan dalam radius 400 meter - 800 meter dibatasi oleh batasan fisik (misalnya jalan, sungai dll) yang menunjukkan satu kesatuan karakteristik. Dalam kondisi tertentu, karena karakteristik lingkungan simpul transit, dapat berupa koridor. 		
Karakter Pengembangan	Pusat perekonomian fungsi primer dan budaya regional	Pusat ekonomi khususnya untuk fungsi sekunder dan budaya regional.	<ul style="list-style-type: none"> Pusat aktivitas ekonomi local dan komunitas local Dominan hunian dengan akses baik ke regional atau subregional
<i>Campuran dan Keragaman Pemanfaatan Ruang</i>			
Minimal aktivitas yang	18 Jam	16 Jam	14 Jam
% perumahan : %Non Perumahan	20%-60% : 40%-80% (hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang)	30%-60 % : 40%-70% (hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang)	60%-80 % : 20%-40 % (hunian yang dikembangkan adalah hunian berimbang)

Tabel 2.3. Kriteria Teknis Kawasan TOD Berdasarkan Jenis TOD dalam Rangka Penyusunan dan /atau Revisi Rencana Tata Ruang Daerah (RTRW/RDTR) (lanjutan)

Jenis kegiatan pemanfaatan ruang	Minimal 5 jenis: Campuran perumahan, komersial, perkantoran, budaya atau pusat hiburan, dan fasilitas publik lainnya baik dalam satu bangunan atau bangunan tersendiri dalam kawasan TOD	Minimal 4 jenis: Campuran perumahan, komersial, perkantoran, budaya baik dalam satu bangunan atau bangunan tersendiri dalam kawasan TOD	Minimal 2 jenis: Utamanya perumahan dengan fasilitas penunjang baik untuk penghuni maupun masyarakat yang menggunakan moda transportasi umum.
Karakteristik	Regional	Regional	Komunitas, lokal
Tipe Hunian	Bangunan tinggi (<i>Highrise</i>), apartemen dengan ketinggian sedang (<i>midrise apartments</i>), dan kondominium	Ketinggian sedang (<i>Mid-rise</i>), ketinggian rendah (<i>low-rise</i>), sedikit bangunan tinggi (<i>high-rise</i>) dan <i>townhouse</i>	Ketinggian sedang (<i>Mid-rise</i>), ketinggian rendah (<i>low-rise</i>), <i>townhouse</i>

Tabel 2.3. Kriteria Teknis Kawasan TOD Berdasarkan Jenis TOD dalam Rangka Penyusunan dan /atau Revisi Rencana Tata Ruang Daerah (RTRW/RDTR) (lanjutan)

TIPOLOGI KAWASAN TOD	TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota	TOD Sub Kota-Sub	TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan
Target Unit Hunian	8.000-30.000	5.000 -	2.500-10.000
Target Jumlah Pekerja	40.000-150.000	5.000-	-
<i>Kepadatan</i>			
Populasi	> 750 jiwa /ha	450-1500 jiwa	350-1000 jiwa /ha
Pekerja	>	4	12-40 /ha
<i>Intensitas Pemanfaatan Ruang</i>			
KLB	> 5.0 (KLB tidak melampaui daya dukung lingkungan)	3 . 0	2.0 – 3.0
Pola Kepadatan	T	Sedang -	Sedang
Minimum Kepadatan Hunian	Kepadatan hunian 20 - 75 unit/1.000	Kepadatan hunian	Kepadatan hunian 15 - 20 unit/1.000 m ²
Jumlah Lantai	> 11-40 atau lebih	>	> 3-8
Maks. Tutupan tanah (<i>Land Coverage</i>),	8 0	7 0	70% (RTH privat minimal 10%)
Min. 'Street Frontage'	9	8	70%

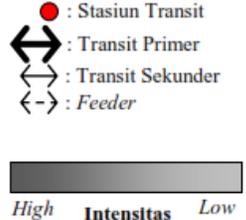
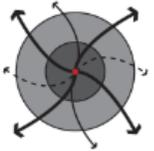
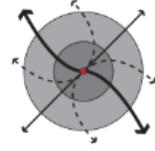
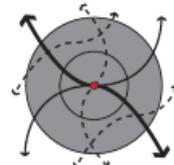
Tabel 2.3. Kriteria Teknis Kawasan TOD Berdasarkan Jenis TOD dalam Rangka Penyusunan dan /atau Revisi Rencana Tata Ruang Daerah (RTRW/RDTR) (lanjutan)

<i>Ruang Terbuka</i>			
Tipologi Ruang Terbuka Minimal	Ruang terbuka regional (<i>Regional Open Space</i>), taman skala komunitas (<i>Community Scaled Park</i>) sesuai standar pelayanan. Area terbuka 10%-15% di luar RTH publik 20% kawasan pengembangan	Taman skala komunitas (<i>Community Scaled Park</i>), taman lingkungan (<i>Small Park</i>) sesuai standar pelayanan. Area terbuka 10%-15% di luar RTH publik 20% kawasan pengembangan	Taman skala komunitas (<i>Community Scaled Park</i>), taman lingkungan (<i>Small Park</i>) sesuai standar pelayanan dan plaza. Area terbuka 10%-15% di luar RTH publik 20% kawasan pengembangan
<i>Parkir (dibatasi jumlahnya)</i>			
Maksimum Parkir Hunian	1 parkir/unit	1,5	2 parkir/unit
Maksimum Parkir Retail/Kantor	1 parkir/100 m ²	2 parkir /100	3 parkir/100 m ²
Maksimum Parkir Lt. Dasar	10% Luas Kapling	15% Luas	20 % Luas Kapling
Pola parkir (<i>Shared/Single Use</i>)	<i>Shared</i> (parkir bersama)	<i>Shared</i> (parkir	<i>Shared</i> (parkir bersama)

Tabel 2.3. Kriteria Teknis Kawasan TOD Berdasarkan Jenis TOD dalam Rangka Penyusunan dan /atau Revisi Rencana Tata Ruang Daerah (RTRW/RDTR) (lanjutan)

TIPOLOGI KAWASAN TOD	TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota	TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota	TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan
	Terdapat lahan parkir untuk sepeda yang luas, aman, nyaman, dan dekat dengan pintu masuk stasiun	Berada di belakang bangunan dan diperbolehkan <i>on street parking</i> tapi tidak boleh terletak antara jalan umum dan <i>façade</i> depan bangunan	
Park & Ride	Fasilitas <i>park and ride</i> masih dimungkinkan	Tidak	Ya
<i>Alokasi Ruang untuk Sistem Transit</i>			
Ruang untuk pengembangan Moda Transit	<i>Heavy rail transit, light rail transit, BRT, Bus Lokal, (ferry dimungkinkan)</i>	<i>Heavy rail transit, light rail transit, BRT, Bus Lokal (ferry dimungkinkan)</i>	<i>Light rail transit, BRT, Bus Lokal, bus feeder (pada beberapa kasus, commuter line dapat melayani kawasan TOD jenis ini)</i>

Tabel 2.3. Kriteria Teknis Kawasan TOD Berdasarkan Jenis TOD dalam Rangka Penyusunan dan /atau Revisi Rencana Tata Ruang Daerah (RTRW/RDTR) (lanjutan)

<i>Pola Jaringan Jalan</i>			
Dimensi Blok	70-130 meter	70-200 meter	70 – 270 meter
Pola Jaringan 	Rencana/perancangan kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan sistem transit yang terintegrasi 	Rencana/perancangan kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan sistem transit yang terintegrasi 	Rencana/perancangan kawasan TOD harus mengalokasikan ruang untuk pengembangan pola jaringan sistem transit 

Tabel 2.4. Kriteria dan Indikator Kinerja Kawasan TOD

Kriteria	Indikator	Tolok Ukur
<i>Pengembangan kawasan campuran dan kompak</i>	Berbagai kegiatan dan aktivitas hadir saling berdekatan satu sama lainnya	Perumahan dan non perumahan digabung dalam blok yang sama atau berdekatan. Demikian pula stasiun dapat dikembangkan dengan fungsi campuran.
	Memiliki peruntukan campuran dan intensitas menengah hingga tinggi atau beragam peruntukan dalam kawasan TOD	<ul style="list-style-type: none"> • TOD Kota: Minimal 5 jenis kegiatan terdiri atas campuran peruntukan dan/atau kegiatan perumahan, komersial, perkantoran, budaya atau pusat hiburan, dan fasilitas publik lainnya baik dalam satu bangunan atau bangunan tersendiri dalam kawasan TOD • TOD Sub Kota: minimal 4 jenis kegiatan terdiri atas campuran peruntukan dan/atau kegiatan perumahan, komersial, perkantoran, budaya baik dalam satu bangunan atau bangunan tersendiri dalam kawasan TOD • TOD Lingkungan: minimal 2 jenis kegiatan terdiri atas utamanya peruntukan dan/atau kegiatan perumahan dengan fasilitas penunjang baik untuk penghuni maupun masyarakat yang menggunakan moda transportasi umum.

Tabel 2.4. Kriteria dan Indikator Kinerja Kawasan TOD (lanjutan)

		<ul style="list-style-type: none"> • TOD Kota: Minimal KLB > 5, dengan tutupan tanah maksimum 80%. • TOD Sub Kota: KLB antara 3-5, dengan tutupan tanah maksimum 70%. • TOD Lingkungan: KLB antara 2-3, dengan tutupan tanah maksimum 70%.
	Tingkat kepadatan hunian rumah dan perkantoran mendukung operasi angkutan umum yang berkualitas dan aktivitas perekonomian	<ul style="list-style-type: none"> • Rata-rata tingkat kepadatan lebih tinggi dibandingkan dengan kondisi sekitar
	Keragaman sosial	<ul style="list-style-type: none"> • Keragaman usia, suku, ras mendorong interaksi dan kegiatan yang lebih beragam dan kaya • Keragaman fasilitas sosial

Tabel 2.4. Kriteria dan Indikator Kinerja Kawasan TOD (lanjutan)

Kriteria	Indikator	Tolok Ukur
	Keragaman ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> • Keragaman aktivitas ekonomi • Penyediaan hunian berimbang untuk mendukung aktivitas dalam kawasan
<i>Perancangan kawasan yang ramah bagi pengguna moda transportasi tidak bermotor (mempertimbangkan kemampuan berjalan dan bersepeda)</i>	Infrastruktur pejalan kaki dan pesepeda tersedia dengan lengkap dan aman	Presentase panjang muka blok dengan jalur pejalan kaki yang aman dan dapat diakses pengguna kursi roda. Tersedia tempat parkir untuk sepeda yang mencukupi
	Pola Jaringan Jalan yang memberikan banyak alternatif bagi moda kendaraan tidak	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki alternatif rute dan berpola <i>grid</i> • Permeabilitas kawasan tinggi dan memungkinkan pejalan kaki menembus blok leluasa.
	Ukuran blok yang kompak	Ukuran blok sesuai dengan jarak 5 menit berjalan kaki, 70-130 meter untuk TOD Kota, 70-200 meter untuk TOD Sub Kota dan 70-270 meter untuk TOD Lingkungan.
	Lingkungan yang nyaman bagi pejalan kaki	Tersedia jalur pejalan kaki, konflik pejalan kaki minim, ketersediaan jalur penyeberangan, keselamatan penyeberangan, amenities pendukung, infrastruktur <i>diffable</i>
	Jalur pedestrian dan sepeda yang berkualitas	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pejalan kaki dan sepeda terpisah dengan jalan raya • Mengakomodasi <i>diffable</i> • Dilengkapi dengan amenities/infrastruktur penunjang • Didukung oleh pemanfaatan ruang lantai dasar bangunan yang aktif.

Tabel 2.4. Kriteria dan Indikator Kinerja Kawasan TOD (lanjutan)

	Koneksi jalur pedestrian dan sepeda yang kontinyu atau tidak terputus dan terintegrasi	<ul style="list-style-type: none"> • Trotoar kontinyu, mudah ditemukan dan terintegrasi • Mengakomodasi <i>difable</i>
<i>Kapling dan Bangunan</i>	Pagar	Tidak ada batas pagar antarkapling atau pembatas ruang milik jalan yang memungkinkan pejalan leluasa memilih rute.
	Aktivitas dalam bangunan yang mendorong orang berjalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Penempatan kegiatan pada lantai 1 dan 2 yang aktif (misalnya komersial maupun fasilitas publik).

Tabel 2.4. Kriteria dan Indikator Kinerja Kawasan TOD (lanjutan)

Kriteria	Indikator	Tolok Ukur
		<ul style="list-style-type: none"> • Lantai dasar untuk ruang publik/akses tembus akan mendorong orang berjalan kaki. • Pengembangan mezanin lantai 2 untuk pejalan kaki. • Pengembangan penghubung antar bangunan untuk pejalan kaki.
<i>Fasilitas penunjang kehidupan kawasan TOD/Public Realm</i>	Penghubung stasiun dengan kawasan disekitarnya	Tersedia <i>sidewalk</i> , taman, plaza, dan <i>amenity</i> lainnya.
	Lingkungan disekitar area transit menjadi mudah untuk ditemukan	Petunjuk dan gerbang sebagai pengarah pengunjung untuk menuju stasiun. Desain kawasan dengan orientasi dan pola yang jelas.
	Ruang terbuka publik	Tersedianya ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau publik yang dapat berfungsi sosiologis (tempat berkumpul), ekologis (resapan air, menjaga iklim mikro dan resapan air), fasilitas penunjang untuk moda kendaraan
	<i>Landmark</i> pada bangunan utama	Terdapat ciri khas bangunan di sekitar kawasan transit yang dapat mendorong pusat aktivitas.

Tabel 2.4. Kriteria dan Indikator Kinerja Kawasan TOD (lanjutan)

Taman Kota dan ruang terbuka	Taman dan ruang terbuka yang terintegrasi dalam radius jalan kaki dari area transit	Tersedia taman atau ruang terbuka dalam radius 5 menit berjalan, 10-15% dari area TOD merupakan taman, mudah diakses dari lokasi transit
	Ruang terbuka di sekitar area transit harus 'menarik' dan dapat berfungsi optimal	<ul style="list-style-type: none"> • Ruang terbuka harus mudah dicapai, nyaman, memiliki features yang atraktif. • Terdapat pula retail atau <i>coffeshop</i>
Parkir	Mendorong penggunaan moda tidak bermotor dan membatasi penggunaan kendaraan pribadi	<ul style="list-style-type: none"> • Ketentuan pembatasan parkir (misalnya penyediaan parker dengan jumlah terbatas, atau retribusi parkir yang lebih mahal). • Tersedia tempat parkir dan penyimpanan yang aman • Parkir bersama dan dibatasi.
	Terdapat manajemen parkir yang mendukung TOD	Tersedia tanah atau struktur parkir dengan luasan yang cukup dan mendukung <i>park and ride</i> untuk TOD Lingkungan.

2.4.4. Perangkat Penunjang Kawasan TOD

Dalam upaya mewujudkan pengembangan kawasan TOD sesuai yang diharapkan, pemerintah daerah dapat menetapkan beberapa perangkat sebagai berikut:

1. Zona insentif/zona bonus atau *bonus zoning/incentive zoning*

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 publik. 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 yang ditetapkan sebagai Kawasan TOD. Kawasan TOD mempunyai nilai ekonomi yang tinggi, sehingga kebutuhan pembangunan dengan intensitas tinggi diperlukan. Di sisi lain pemerintah membutuhkan pembiayaan dalam penyediaan fasilitas publik/fasilitas untuk kepentingan publik (misalnya arcade, plaza, pengatapan ruang pejalan dan lalu lintas kendaraan, ruang bongkar muat *off-street* untuk mengatasi kemacetan, membangun rumah untuk kelompok masyarakat berpendapatan rendah dll). Zona insentif/zona bonus dapat digunakan sebagai salah satu strategi pembiayaan dalam penyediaan fasilitas publik tersebut, baik di dalam kawasan TOD itu sendiri maupun fasilitas publik di luar kawasan TOD. Perangkat ini sebagai upaya internalisasi manfaat ekonomi yang diterima masyarakat atau sektor swasta karena penetapan dan pengembangan kawasan TOD. Penerapan zona insentif/zona bonus harus mempertimbangkan daya dukung lingkungan, kepentingan umum masyarakat banyak maupun prasarana pada kawasan TOD serta peraturan perundangan terkait.

2. Pengalihan hak membangun atau *Transfer of Development Right (TDR)*
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 pembangunan/pengembangannya), menuju tempat/kawasan yang diharapkan untuk berkembang, yang disebut sebagai *receiving areas* (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

Dengan menggunakan TDR pemerintah kabupaten/kota dapat memperoleh pembangunan yang diinginkan dengan preservasi bangunan/kawasan yang bernilai atau mengoptimalkan intensitas pemanfaatan ruang dengan memberikan kelonggaran dari peraturan. TDR memungkinkan bagi pengembang/masyarakat yang menyetujui pengurangan penggunaan hak membangunnya dalam tanah tertentu untuk ditransfer kelebihan haknya ke tanah lain (Kawasan TOD) yang ingin dikembangkannya. Tanah lain tersebut dapat saja bersebelahan atau tidak dengan tanah awalnya. Dengan TDR, pemilik dari tanah yang mentransfer hak membangunnya (luas lantai) menerima kompensasi dari hasil penjualan hak membangun yang dapat dialihkan (*transferable development rights*), sebagai imbalan atas pembatasan tanah mereka dari kemungkinan pembangunan di masa yang akan datang.

TDR membutuhkan persyaratan dalam pelaksanaannya. Harus ada mekanisme yang mengatur hubungan antar pemilik tanah dan kesepakatan-kesepakatan yang dibuat juga dengan pemerintah daerah, serta kelembagaan yang baik untuk mengadministrasikan TDR, sehingga proses dan hasilnya

tercatat, untuk menghindari masyarakat menjual/membeli hak membangunnya berkali-kali.

3. Zona Pengenaan Fiskal Khusus atau *Fiscal Zoning*

Pada satu atau beberapa blok kawasan berorientasi transit (TOD) dapat dikenakan zona fiskal (umumnya pada zona komersial atau hunian menengah ke atas). 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 kawasan TOD yang tidak dikenakan zona fiskal atau di luar kawasan TOD. Penerapan zona fiskal ini dapat digunakan sebagai perangkat disinsentif maupun insentif pada pemanfaatan ruang saat ini yang tidak selaras dengan prinsip-prinsip pengembangan kawasan berorientasi transit.

- a) sebagai perangkat disinsentif untuk pemanfaatan ruang yang ingin diubah sesuai dengan karakter pemanfaatan ruang kawasan TOD. Tarif fiskal yang tinggi memaksa pemilik tanah menyesuaikan kegiatan/pemanfaatan ruang yang sesuai dengan nilai ekonomi/fiskal yang diterapkan.
- b) sebagai perangkat insentif untuk pengembangan kegiatan pemanfaatan ruang yang sesuai kinerja kawasan TOD yang diharapkan seperti penyediaan hunian berimbang, penyediaan fasilitas untuk mendorong pemanfaatan moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki dan sebagainya.

4. Konsolidasi Tanah (*land consolidation*)

Konsolidasi Tanah adalah penataan penguasaan, pemilikan, penggunaan dan pemanfaatan tanah sesuai rencana tata ruang, sekaligus menyediakan tanah untuk kepentingan umum baik pada tanah yang belum terbangun maupun yang sudah terbangun, infrastruktur dalam rangka meningkatkan kualitas lingkungan dan pemeliharaan sumberdaya alam dengan melibatkan partisipasi aktif masyarakat. Konsolidasi tanah non konvensional yang tidak hanya tanah (horisontal) tetapi juga ruang (vertikal) dapat diterapkan pada Kawasan TOD.

5. Perangkat penunjang lainnya.

Perangkat penunjang lainnya digunakan untuk mewujudkan kinerja kawasan TOD. Perangkat ini dapat berupa perangkat insentif maupun disinsentif untuk mengubah perilaku aktor pengembangan kawasan TOD untuk mewujudkan kinerja kawasan TOD yang diharapkan, maupun perangkat pembiayaan pembangunan maupun perangkat pengelolaan kawasan.

Lampiran I sampai dengan Lampiran III merupakan bagian tidak terpisahkan/ satu kesatuan dengan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.

2.4.5. Potensi Manfaat dan Dampak dari Konsep TOD

Berkonsentrasi pada pengembangan hunian dan komersial di kawasan sekitar stasiun angkutan massal, TOD merupakan pemicu bagi para penghuni dan pekerja di kawasan tersebut untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan mendorong penggunaan angkutan umum lebih intensif. Beberapa contoh yang menunjukkan manfaat dari penerapan konsep TOD ini disampaikan dalam berbagai hasil penelitian yang dilakukan di beberapa kota di California, Amerika Serikat, dan Kanada.

Pembangunan dengan konsep TOD di kawasan sekitar stasiun juga akan menghasilkan manfaat-manfaat lainnya, antara lain:

1. Tingkat Kota
 - Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas kota dan sekitarnya
 - Mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi
 - Meningkatkan efisiensi bagi koordinasi untuk investasi pada guna lahan dan transportasi
 - Efektif secara biaya dari pemanfaatan lahan sekitar stasiun
 - Menciptakan sumber pendapatan tambahan bagi pengelola angkutan massal (melalui perjanjian pembangunan bersama atau penjualan properti).
 - Meningkatkan kualitas lingkungan
 - Meningkatkan kemampuan beli hunian dan persediaan dari berbagai tipe hunian.
2. Tingkat Kawasan TOD

- Pertumbuhan ekonomi melalui pengempangan ulang/revitalisasi kawasan dan atau stimulan terhadap aktivitas pembangunan baru
- Meningkatkan nilai jual dari properti hunian dan komersial sekitar daerah transit
- Menciptakan lokasi-lokasi yang menarik dan fungsional bagi masyarakat untuk melakukan aktivitas pertemuan dan sosial lainnya.

2.4.6. Kendala/Hambatan dari Konsep TOD

Keberhasilan dari penerapan konsep TOD terhadap suatu kawasan seringkali dikendalai atau terhambat oleh berbagai faktor (Porter, 1998):

1. Waktu
Re-organisasi pola pembangunan wilayah sekitar sistem angkutan massal dan penciptaan dari kawasan TOD yang berfungsi secara penuh seringkali berjalan lamban yang bisa memakan waktu puluhan tahun.
2. Dukungan politis
Program TOD yang berhasil membutuhkan dukungan politik yang penuh dan koordinasi yang maksimal.
3. Ketidakpastian pasar
Para pengembang seringkali mempertanyakan kelayakan finansial dari proyek TOD.
4. Pasar *real estate* tertekan
Keberhasilan TOD terkait dengan kekuatan pasar *real estate* ditingkat regional dan lokal.
5. Persil lahan yang terpisah-pisah
Sekumpulan lahan kecil, potongan lahan dengan berbagai kepemilikan merupakan penghambat pengembangan TOD

2.4.7. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keberhasilan TOD

1. Pelayanan angkutan umum dengan kualitas tinggi
2. Ketersediaan dari lahan-lahan yang atraktif dan dapat dikembangkan
3. Pasar properti yang kuat
4. Dukungan lingkungan dan masyarakat
5. Manajemen lahan parkir
6. Kelembagaan yang kuat dan lebih pro-aktif
7. *Political champion*
8. Kebijakan pemerintah local

9. Sistem zonasi yang tepat untuk kawasan sekitar stasiun
10. Insentif pembangunan
11. Panduan rancangan kawasan
12. *Redevelopment agencies*

Nilai investasi sebuah properti akan sangat berkembang dengan adanya sistem TOD yang akan mempengaruhi nilai dari fungsi bangunan seperti hunian, perkantoran maupun pertokoan (perdagangan). Dalam evaluasi dari berbagai kota yang telah menerapkan konsep TOD yang terdapat dalam report *Capturing the Value of Transit* (2008), terlihat kenaikan nilai investasi yang berkaitan dengan jarak titik transportasi kota dikarenakan lalu lintas manusia yang meningkat.

Tabel 2.5. Kenaikan nilai investasi dari berbagai kota

Land Use	Range of Property Value Premium	
Single Family Residential	+2% w/in 200 ft of station (San Diego Trolley, 1992)	to +32% w/in 100 ft of station (St. Louis Metrolink Light Rail, 2004)
Condominium	+2% to 18% w/in 2,640 ft of station (San Diego Trolley, 2001)	
Apartment	+0% to 4% w/in 2,640 ft of station (San Diego Trolley, 2001)	to +45% w/in 1,320 ft of station (VTA Light Rail, 2004)
Office	+9% w/in 300 ft of station (Washington Metrorail, 1981)	to +120% w/in 1,320 ft of station (VTA Light Rail, 2004)
Retail	+1% w/in 500 ft of station (BART, 1978)	to +167% w/in 200 ft of station (San Diego Trolley, 2004)

sumber : *Capturing the Value of Transit*

Dapat terlihat bahwa untuk fungsi retail (perdagangan) dapat di ketahui peningkatan nilainya sebesar 1% dalam jarak radius 152m (500ft) dari titik transportasi kota seperti yang terjadi di kota San Fransisco Bay Area (BART) sampai peningkatan sebesar 167% yang berada dalam jarak 60m (200ft). Fungsi perkantoran juga mengalami peningkatan nilai sebesar 9% dalam jarak 91m (300ft) seperti pada kota Washington, peningkatan dapat meningkat sebesar 120% dalam jarak radius 400m(1320ft) dari titik transportasi kota. Hasil menurut

survey dari berbagai kota, radius yang terdekat dengan titik transportasi massal akan sangat cocok sebagai area perdagangan dan perkantoran. redevelopment kawasan pasar senen dengan konsep TOD menjadi jawaban sebagai salah satu cara untuk menaikkan nilai investasi dari pusat perdagangan kawasan pasar senen yang juga akan menaikkan kualitas dari lingkungan kawasan.

2.5. Dasar Hukum

Kajian teknis penerapan TOD GERBANGKERTOSUSILA ini dianalisis berdasarkan atas peraturan perundang-undangan sebagai berikut :

- a. Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan ;
- b. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian ;
- c. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
- d. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ;
- e. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah ;
- f. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol ;
- g. Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan ;
- h. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi di Kawasan Gresik-Bangkalan-Mojokerto-Surabaya-Sidoarjo-Lamongan, Kawasan Bromo-Tengger- Semeru, Serta Kawasan Selingkar Wilis dan Lintas Selatan ;
- i. Peraturan Pemerintah Nomor 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian ;
- j. Peraturan pemerintah Nomor 15 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang ;
- k. Peraturan Pemerintah Nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ;
- l. Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan ;
- m. Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (TOD) ;

- n. Peraturan Kepala BPTJ (Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek) Nomor 377 Tahun 2017 tentang Pedoman Teknis Aspek-Aspek Transportasi Dalam Pengembangan Kawasan TOD ;
- o. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 5 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Tahun 2011-2031 ;
- p. Peraturan terkait lainnya.

2.6. Potensi Penerapan TOD di Kawasan Aglomerasi GERBANGKERTOSUSILA

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang, harus membahas penggunaan lahan yang seimbang, atau pola spasial, dengan pertimbangan yang memadai untuk pelestarian lingkungan dan konservasi. Rencana tata ruang juga harus menggambarkan sistem infrastruktur jaringan yang paling ekonomis efisien dan rasional secara fungsional untuk mendukung kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat, termasuk sistem transportasi, sistem air bersih, sistem drainase dan saluran air, listrik dan jaringan telekomunikasi, pengelolaan limbah padat, dan sebagainya yang kesemuanya terpadu.

Visi penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi pada kawasan aglomerasi GERBANGKERTOSUSILA adalah mewujudkan kawasan GERBANGKERTOSUSILA sebagai pusat pertumbuhan global dan berkelanjutan melalui penciptaan logistik dan jendela ekonomi dunia, serta metropolitan yang cerdas dan hijau.

Tujuan utama dari Penataan Ruang Provinsi Jawa Timur ditentukan berdasarkan visi dan misi Pembangunan Jangka Panjang Jawa Timur 2005 - 2025.

Visi dan misi yang digambarkan dalam rencana tata ruang yang dilakukan masing-masing Kota / Kabupaten serta Provinsi Jawa Timur sebagaimana terangkum dalam Tabel 2.5 dan Tabel 2.6.

Rencana Tata Ruang Jawa Timur memberi arahan sejumlah isu strategis, dengan fokus pada:

- 1) Isu kemampuan lahan / daya dukung dan konversi lahan;
- 2) Masalah kesenjangan ekonomi, prasarana dan sarana, dan sumber daya manusia;
- 3) Masalah bencana alam dan kerentanan;
- 4) Masalah bencana lumpur Lapindo dan implikasi sosial-ekonomi;

- 5) Isu konversi hutan dan lahan pertanian, terutama untuk lahan beririgasi;
- 6) Isu kurangnya integrasi sektor pertanian, dan di antara sistem produksi dan distribusi, dengan mempertimbangkan peningkatan nilai tambah produksi pertanian;
- 7) Masalah globalisasi, urbanisasi dan pertumbuhan kota mengarah ke urban sprawl dan kota-kota mega, terutama di kota-kota besar di Jawa Timur;
- 8) Isu ketahanan pangan;
- 9) Isu pengembangan potensi prasarana yang strategis bagi transportasi, energi dan telekomunikasi, termasuk Jembatan Suramadu, pembangunan pelabuhan di Tuban, Lamongan, Gresik, hingga Situbondo, pengembangan sumber energi alternatif dan pengolahannya.

Dalam rangka memecahkan masalah-masalah pembangunan seperti yang diidentifikasi di atas, sasaran pembangunan ditujukan sebagai berikut::

- 1) Wilayah Jawa Timur sebagai Pusat Agribisnis, terkemuka, kompetitif secara global dan berkelanjutan menuju Jawa Timur yang makmur;
- 2) Mempunyai struktur ruang dan kondisi fisik yang baik terutama dengan keseimbangan optimal pemanfaatan ruang antara ruang hijau / terbuka dan area terbangun; dan keseimbangan spasial penggunaan lahan dan transportasi;
- 3) Pusat-pusat pertumbuhan utama yang dapat berfungsi secara regional-nasional.
- 4) Perlindungan lingkungan untuk pengelolaan air, udara, tanah, karena dampak negatif dari pengembangan dan perlindungan hutan dan pengurangan irigasi teknis;
- 5) Sumber daya manusia yang kompetitif secara global khususnya dalam rangka menanggapi persyaratan untuk globalisasi sehingga Jawa Timur harus siap untuk menjadi bagian dari sistem global;
- 6) Ketersediaan pangan daerah yang stabil, mewujudkan potensi besar pangan di Jawa Timur untuk mendukung tujuan nasional dalam ketahanan pangan; dan
- 7) Keseimbangan dan pemerataan pembangunan di Jawa Timur.

Tabel 2.5. Visi Rencana Tata Ruang Provinsi Jawa Timur dan Kabupaten/Kota di GKS

EAST JAVA	Kota Surabaya	Kota Mojokerto	Kabupaten Gresik	Kabupaten Bangkalan	Kabupaten Sidoarjo	Kabupaten Mojokerto	Kabupaten Lamongan
2009 - 2029	2009 - 2029	2007 - 2027	2007 - 2027	2008 - 2028	2009 - 2029	2007 - 2027	2008 - 2028
Perda /2009				Perda No.10/2009	Perda No.06/2009		
Terwujudnya Ruang Wilayah Provinsi Jawa Timur Berbasis Agribisnis dan Jasa Komersial yang Berdaya Saing Global dalam Pembangunan Berkelanjutan	Surabaya sebagai Kota Jasa yang Nyaman, Berdaya, Berbudaya dan Berkeadilan	Mewujudkan Masyarakat Kota Mojokerto yang berkarakter makmur, damai, tenteram, dan berdaya saing di dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia	Mewujudkan Penataan Ruang yang Mengakomodasi Budaya, Ramah Investasi dan Berwawasan Lingkungan	Mewujudkan Penataan Ruang Kabupaten Bangkalan sebagai Pintu Gerbang Madura menuju Kota Industri, Pariwisata dan Jasa	Sidoarjo Berkembang menjadi Wilayah Pertanian, Perikanan, dan Industri yang berbasis pada Agro pertanian, Agro perikanan serta Perdagangan Jasa dan Permukiman yang Layak/Harmoni dengan lingkungan yang Berkelanjutan	Terwujudnya penataan ruang Kabupaten Mojokerto yang produktif, responsif, integratif, dan berwawasan lingkungan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, dengan bertumpu pada partisipasi dan kemitraan	Terwujudnya Penataan Ruang Wilayah Kabupaten Lamongan sebagai Kawasan Pengembangan Industri, Pertanian dan Pariwisata

Tabel 2.6. Misi Rencana Tata Ruang Provinsi Jawa Timur dan Kabupaten/Kota di GKS

Jawa Timur	Kota Surabaya	Kota Mojokerto	Kab. Gresik	Kab. Bangkalan	Kab. Sidoarjo	Kab. Mojokerto	Kab. Lamongan
Year 2009 - 2029	Year 2006 - 2010	Year 2007 - 2027	Year 2007 - 2027	Year 2008 - 2028	Year 2009 - 2029	Year 2007 - 2027	Year 2008 - 2028
Perda ... /2009				Perda No.10/2009	Perda No.06/2009		
Mewujudkan optimasi fungsi budidaya kawasan dalam meningkatkan kemandirian masyarakat dalam persaingan global;	Mewujudkan pemerintahan yang demokratis, berkeadilan, transparan dan akuntabel didukung dengan struktur birokrasi yang berintegritas, berkompeten, efisien dan profesional	Mewujudkan masyarakat Kota Mojokerto yang adil dan sejahtera	Mewujudkan penataan ruang yang mengakomodasi pengembangan industri, perdagangan, pertanian, perikanan, kelautan, dan	Keseimbangan pertumbuhan wilayah di seluruh wilayah Kabupaten Bangkalan	Mengembangkan sumber daya manusia yang handal dan religius yang memiliki daya saing dalam menghadapi tantangan global	Mewujudkan sistem penataan ruang yang produktif, dengan mengembangkan sistem kegiatan ekonomi dan investasi yang mampu memacu pertumbuhan ekonomi wilayah dan kesejahteraan	Mewujudkan struktur ruang yang seimbang guna mendorong pertumbuhan wilayah sekaligus mengurangi kesenjangan antar wilayah

Tabel 2.6. Misi Rencana Tata Ruang Provinsi Jawa Timur dan Kabupaten/Kota di GKS (lanjutan)

			pariwisata			masyarakat	
Mewujudkan pengembangan pusat pertumbuhan wilayah dalam meningkatkan daya saing daerah dalam kancah Asia;	Meningkatkan akselerasi pertumbuhan arus Perdagangan barang dan jasa dalam skala regional maupun internasional serta memadukan wilayah Greater Surabaya dalam suatu sistem tata ruang yang terintegrasi didukung infrastruktur, sistem transportasi dan sistem Teknologi	Mewujudkan masyarakat Kota Mojokerto yang maju dan mandiri melalui pendidikan, kesehatan dan pengembangan teknologi	Mewujudkan penataan ruang yang mengakomodasi peningkatan pengelolaan sumber daya alam sesuai potensi	Penataan kembali kawasan lindung dan budidaya di seluruh wilayah Kabupaten Bangkalan	Mengembangkan perekonomian wilayah yang tangguh dan berkeadilan sesuai dengan daya dukung lingkungan untuk penciptaan lapangan pekerjaan dan peningkatan pendapatan	Menciptakan kesiapan dalam penyediaan ruang untuk menjamin keberlangsungan dinamika wilayah	Mewujudkan pola ruang yang selaras dan berkelanjutan

Tabel 2.6. Misi Rencana Tata Ruang Provinsi Jawa Timur dan Kabupaten/Kota di GKS (lanjutan)

	Informasi yang memadai				masyarakat		
Mewujudkan pemantapan fungsi lindung dan kelestarian sumberdaya alam dan buatan;	Fasilitasi pengembangan koperasi, usaha mikro, kecil dan menengah (UMKM), serta menciptakan keterpaduan antara pengusaha kecil, menengah dengan pengusaha besar yang di dukung oleh iklim usaha	Mewujudkan Kota Mojokerto menjadi pusat pertumbuhan regional	Mewujudkan penataan ruang yang mengakomodasi peningkatan pengelolaan sumber daya buatan	Mewujudkan pola ruang yang selaras dengan kebudayaan masyarakat Bangkalan yang religius paternalistik (islami) dan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat serta dapat mewujudkan pola ruang yang berkelanjutan pada lingkungan sekitarnya	Meningkatkan penataan ruang wilayah melalui pengembangan sarana dan prasarana untuk menunjang perekonomian dan dinamikan perkembangan wilayah	Meningkatkan program-program dan kaji tindak pembangunan yang mampu menjamin eksistensi dan keberlanjutan fungsi lingkungan (berwawasan lingkungan), kelestarian sumberdaya dan mengurangi kerusakan lingkungan	Mewujudkan terciptanya kepastian hukum dalam kegiatan usaha sesuai rencana tata ruang serta mendorong peluang investasi produktif

Tabel 2.6. Misi Rencana Tata Ruang Provinsi Jawa Timur dan Kabupaten/Kota di GKS (lanjutan)

						mengurangi kemiskinan	
Mewujudkan berbagai kemudahan bagi pengembangan investasi daerah serta peningkatan kerjasama regional	Mewujudkan penataan lingkungan kota yang bersih sehat, hijau dan nyaman	Mewujudkan Kota Mojokerto yang asri dan lestari		Mewujudkan terciptanya kepastian hukum dalam kegiatan usaha sesuai rencana tata ruang serta mendorong peluang investasi produktif		Membangun dan memberikan ruang partisipasi dan kemitraan seluas-luaskan kepada semua stakeholder, yaitu masyarakat, swasta, dan lembaga-lembaga lain dalam penataan	
Mewujudkan keterpaduan	Meningkatkan kualitas pendidikan berwawasan	Mewujudkan masyarakat Kota		Merumuskan ketentuan			

Tabel 2.6. Misi Rencana Tata Ruang Provinsi Jawa Timur dan Kabupaten/Kota di GKS (lanjutan)

program pembangunan yang didukung seluruh pemangku kepentingan	kebangsaan dan berkualitas global yang terjangkau bagi warga kota serta menyiapkan generasi muda yang siap menghadapi tantangan kemajuan zaman	Mojokerto berbudaya dan bertaqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa		pemanfaatan dan pengendalian ruang wilayah kabupaten yang berisi ketentuan umum peraturan zonasi , ketentuan perijinan, ketentuan insentif dan disentif serta arahan sanksi			
Mewujudkan keseimbangan pemerataan pembangunan (antar wilayah) dan pertumbuhan	Meningkatkan kualitas pelayanan kesehatan yang terjangkau bagi masyarakat kota serta meningkatkan pemahaman						