

EVALUASI RENCANA TOD DI KAWASAN STASIUN KRL TANJUNG BARAT BERDASARKAN RENCANA DETAIL TATA RUANG 2022 DAN PERATURAN MENTERI AGRARIA TATA RUANG / KEPALA BADAN PERTANAHAN NASIONAL NOMOR 16 TAHUN 2017

Dayan Arung¹⁾, Priyendiswara Agustina Bella^{2)*}

¹⁾Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, dayanarung65@gmail.com

^{2)*}Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, hedy.agustina@gmail.com

*Penulis Korespondensi: hedy.agustina@gmail.com

Masuk: 08-02-2023, revisi: 20-02-2023, diterima untuk diterbitkan: 10-04-2023

Abstrak

Perkembangan kota-kota besar sangat pesat diiringi dengan urbanisasi besar-besaran, dan bertumbuhnya kawasan urban yang kemudian menjadi kota-kota satelit membentuk kota metropolitan. Perkembangan kota-kota besar menghadapi permasalahan padat penduduk dan lahan terbatas, lalu lintas semrawut dan kemacetan serta polusi. Pengembangan Berbasis Transit atau Transit Oriented Development (TOD) merupakan konsep pembangunan dan penataan kota-kota besar di dunia termasuk di Indonesia. TOD menjadi konsep solusi yang menekankan pada pengalihan (shifting) penggunaan kendaraan bermotor ke sistem angkutan umum massal (SAUM), pembangunan stasiun transit dan pengembangan lahan yang berbasis pada pembangunan hunian vertikal. Satu program penerapan TOD di kawasan Stasiun Tanjung Barat, Kelurahan Tanjung Barat yang berda di jalur utama Bogor – Depok- Jakarta melalui jalan Tanjung Barat dan jalan Lenteng Agung dan *Commuter Line* pada jalur yang sama. Tingkat populasi dan kemacetan serta kondisi permukiman yang begitu padat dan tidak tertata menjadi pokok permasalahan, sehingga perlu adanya upaya penataan kawasan tersebut sesuai Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) dan Permen ATRBPN RI No. 16/2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit. Pembangunan dan penataan kawasan Stasiun Tanjung Barat diamanatkan melalui Peraturan Presiden RI nomor 55 Tahun 2018 sebagai TOD dengan tipologi subkota.

Kata kunci: padat; pengembangan; *Transit Oriented Development*

Abstract

The development of big cities is very rapid and massive urbanization, and the growth of urban areas which then become satellite cities to form metropolitan cities. The development of big cities faces problems of dense population and limited land, chaotic, traffic congestion, and pollution. Transit Oriented Development is a concept for the development and arrangement of major cities in the world, including in Indonesia. TOD is a solution concept that emphasizes shifting the use of motorized vehicles to mass public transportation systems, construction of transit stations and land development based on the construction of flats. One of the programs for implementation of TOD is in Station Tanjung Barat are, in the district or word of Tanjung Barat which is in the main street of Bogor – Depok – Jakarta by using commuter railway. High population and heavy traffic jam and crowded public houses become the main problem, and therefore it is needed to re-arrange this area based upon detail spatial plans and Regulation of The Minister of Land and Spatial Planning/Head of The National Land Agency Republic of Indonesia number 16 year 2017 about Transit-Oriented Area Development Guidelines. Development planning for Tanjung Barat Stasion has been mandated through Presidential Decree number 55/2018 inside town TOD.

Keywords: dense; development; *Transit Oriented Development*

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

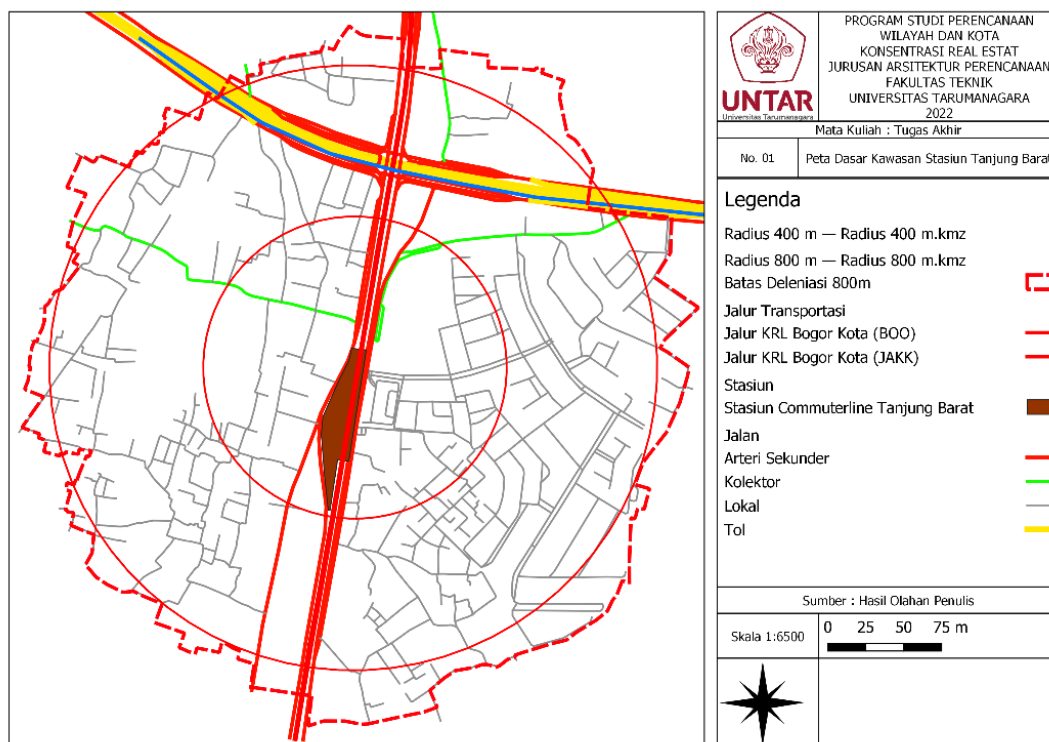
Jakarta merupakan ibukota Republik Indonesia sehingga menjadi pusat pemerintahan dan pusat perekonomian. Pembangunan di Jakarta berkembang sangat pesat yaitu gedung-gedung perkantoran pemerintah, perkantoran swasta, perhotelan dan perniagaan atau mal di jalan-jalan protokol Jalan Sudirman, Thamrin, Gatot Subroto yang terus berkembang hingga ke kawasan pinggiran atau urban seperti Jalan Suyoto Suyono, Jalan T.B Simatupang, Jalan Lenteng Agung dan Jalan Tanjung Barat. Pertumbuhan perekonomian yang pesat menjadi daya tarik bagi penduduk untuk datang ke Jakarta. Hal ini menyebabkan terjadinya urbanisasi yang tinggi di pinggiran membentuk kawasan urban. Akibatnya terjadi kemacetan, pemborosan waktu, pemborosan bahan bakar minyak (BBM) dan pemborosan biaya. Kondisi ini banyak terjadi di kota-kota besar seperti New York (Amerika Serikat), New Delhi (India), Tokyo (Jepang), Beijing dan Shanghai (Cina), dan Singapura.

Rumusan Permasalahan

Stasiun Tanjung Barat belum memenuhi Standar Pelayanan Minimum, rencana penyelesaian proyek pembangunan apartemen Mahata, penataan aksesibilitas Stasiun *Commuter Line* Tanjung Barat, pembangunan jalur *pedestrian* dan pesepeda, kecenderungan kondisi eksisting kawasan TOD Stasiun *Commuter Line* Tanjung Barat apakah lebih mengarah ke TOD Kota, subkota, atau lingkungan, serta terdapat rencana pembangunan jalur MRT Fatmawati TMII.

Tujuan

Tujuan penelitian adalah memahami rencana pemanfaatan lahan terbatas dengan konsep TOD, melakukan evaluasi terhadap kondisi eksisting kawasan TOD Stasiun *Commuter Line* Tanjung Barat dan potensi kawasan ini menjadi kawasan TOD Kota, dan menerapkan pembelajaran pengembangan wilayah dan metode penelitian dalam pelaksanaan Tugas Akhir.



Gambar 1. Peta Dasar Kawasan TOD Stasiun Tanjung Barat
Sumber: Olahan Penulis, 2022

2. KAJIAN LITERATUR

Pengertian Wilayah

Terdapat beberapa pengertian wilayah, yaitu: 1) Wilayah merupakan suatu area geografis atau tempat atau territorial dengan batas tertentu, dapat berwujud sebagai desa, kecamatan, kabupaten, provinsi atau negara (Murty, 2000); 2) Wilayah adalah unit geografis dengan batas-batas spesifik tertentu yang terdiri atas komponen-komponen wilayah yang saling berinteraksi secara fungsional (Rustiadi, 2006); 3) Wilayah adalah keseluruhan region yang mencakup lahan, air, udara dan manusia dalam satu keutuhan (*entity*) dengan batas tertentu (Cressey, 2017); 4) Menurut Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, wilayah adalah suatu kesatuan ruang geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsional.

Pengertian Rencana Tata Ruang Wilayah

Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) merupakan perencanaan strategi dan kebijakan Pemerintah dalam penataan ruang wilayah negara yang mencakup aspek perencanaan pemanfaatan tata ruang, proses pemanfaatan ruang dan pemanfaatan ruang. Setiap wilayah tingkat Provinsi dan Kabupaten memiliki RTRW sebagai acuan dalam: Pemanfaatan dan pengembangan ruang atau wilayah; Penyusunan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD); Penyusunan administrasi bidang pertanahan.

Pengertian Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi

Menurut Menteri ATR, Rencana Detail Tata Ruang atau RDTR adalah rencana detail tentang tata ruang wilayah kabupaten/kota yang memiliki regulasi zonasi kabupaten/kota. Peraturan Zonasi (PZ) adalah ketentuan tentang persyaratan pemanfaatan ruang dan pengendaliannya yang disusun dalam rencana rinci tata ruang.

Prasarana Jalan

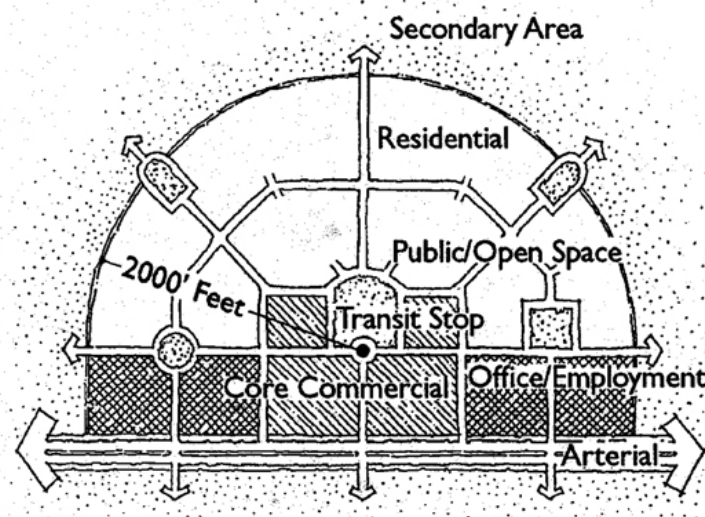
Jalan adalah prasarana transportasi termasuk bangunan pelengkap seperti jembatan dan terowongan dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas yang berada di permukaan tanah (*at grade*), di bawah tanah dan/atau air (*underground*) serta di atas permukaan tanah dan/atau air (*elevated*), kecuali jalur kereta api, dan jalur kabel. (UU no 38 Tahun 2004 tentang Jalan). Sistem Jaringan Jalan merupakan satu kesatuan dari Sistem Jaringan baik sistem primer (antar kota) maupun sistem sekunder (dalam kota) yang terjaln dengan Pusat Pertumbuhan atau Pusat Kegiatan dan dirancang berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah dan konektivitas antar Kawasan Perkotaan dan Kawasan Pedesaan (PP no 34/2006 tentang Jalan).

Transit Oriented Development

Pengertian TOD menurut peraturan pemerintah: 1) Pembangunan Berorientasi Transit atau *Transit Oriented Development* merupakan rancangan tata ruang yang terdiri dari bangunan, ruang publik, dan menyatukan bangunan dan ruang publik dalam berbagai kegiatan alias *mixed used* (Perpres no. 55/2018 tentang RIT Jabodetabek); 2) TOD adalah kawasan atau area yang sudah ditetapkan sebagai pusat transit untuk berbagai macam moda transportasi baik intermoda (Misal BRT Koridor 8 ke Koridor 13) maupun antarmoda (MRT ke *Commuter Line*) dan penggunaan lahan di kawasan tersebut adalah campuran alias *mixed used* (misal terdapat hunian, komersial, fasilitas umum), yang terhubung dengan simpul transit dalam radius 400-800 meter (Permen ATRBPN RI no. 16/2017 tentang Pedoman Pengembangan TOD); 3) TOD adalah konsep pengembangan suatu kawasan yang berpusat di titik pemberhentian dan/atau pertemuan transportasi massal (Misal Stasiun kereta api) yang mengakomodir pertumbuhan baru menjadi kawasan dengan penggunaan campuran (*mixed used*) dalam radius 350 m – 700

m dari simpul transit (Misal halte BRT, stasiun KA). (Pergub DKI nomor 44 Tahun 2017 tentang Pengembangan Kawasan TOD).

Pengertian TOD menurut para ahli: 1) Peter Calthorpe (1993), dalam bukunya *"The New American Metropolis"*, menyatakan bahwa TOD adalah konsep pembangunan dan penataan suatu kawasan yang diintegrasikan dengan sistem transportasi massal dan mencakup berbagai aktivitas dalam suatu komunitas yang beraneka ragam atau *mixed use community* dengan berbagai kegiatan; 2) Robert Cervero (2017) dari Institute of Transportation Studies USA, dalam bukunya *"Planning Cities for People and Places"*, menyebutkan faktor-faktor penting TOD melalui Penyesuaian atau penataan kembali (*urban re-calibration*) melalui: Faktor fisik, yaitu lahan, infrastruktur, pemukiman dan fasilitas pendukung, yang akan meningkatkan nilai properti; Faktor lingkungan, yaitu kelancaran kendaraan, pengurangan konsumsi BBM, pengurangan pencemaran udara akibat emisi gas buangan ken-daraan; Faktor sosial, yaitu peningkatan komunikasi dan kerjasama dalam kehidupan sosial di kalangan masyarakat.



Gambar 2. Konsep TOD menurut Peter Calthorpe
Sumber: Google, 2022

Sarana Angkutan

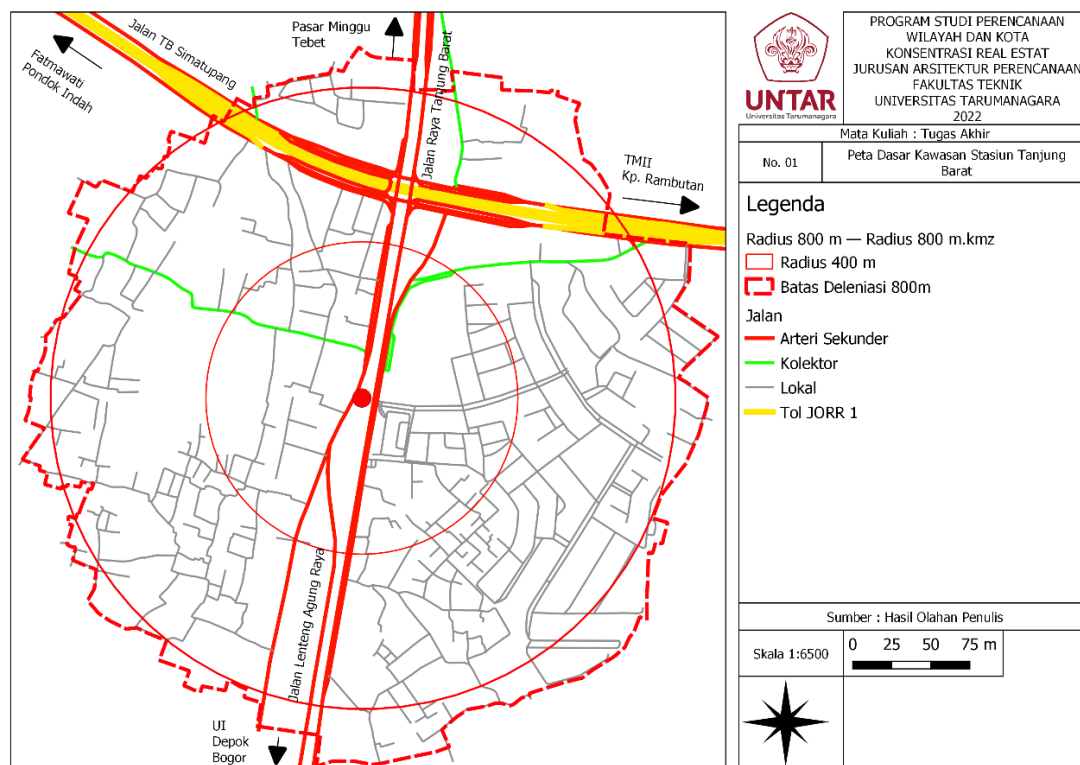
Menurut Peraturan Presiden Nomor 5 Tahun 2018: 1) Sistem Transportasi Massal adalah sarana transportasi untuk memindahkan penumpang, dengan kapasitas besar, cepat, aman, nyaman, terjadwal, dan berfrekuensi tinggi; 2) Simpul transit adalah tempat perpindahan untuk pengguna moda transportasi baik intermoda (misal BRT koridor 1 ke koridor 9) maupun antarmoda (Misal MRT ke *Commuter Line*); 3) Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) adalah keterpaduan antara angkutan umum massal dengan angkutan umum lainnya yang beroperasi secara terjal; 4) Moda Transportasi merupakan alat angkut untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya, terdiri atas: Moda transportasi darat yaitu alat transportasi di darat, yang menggunakan jalan dan rel; seperti mobil, truk, sepeda dan kereta; Moda transportasi laut yaitu alat transportasi di laut seperti kapal, perahu; Moda transportasi udara yaitu alat transportasi di udara yaitu pesawat terbang; Kereta atau *Heavy Rail Transit* adalah moda transportasi berkapasitas tinggi dengan beban gandar lebih besar dari 12 ton yang beroperasi di jalur khusus pada lahan bertingkat, struktur menggantung, di bawah permukaan tanah, atau di jalan, serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada lintasan; Kereta Ringan atau *Light Rail Transit* (LRT) adalah moda transportasi berkapasitas rendah hingga sedang dengan beban gandar maksimum 12 ton yang beroperasi di jalur khusus pada lahan bertingkat, struktur menggantung,

di bawah permukaan tanah, atau di jalan, serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada lintasan; Kereta Rel Listrik (KRL) adalah moda transportasi berkapasitas tinggi dan berbasis kereta rel yang digerakkan oleh sistem motor listrik yang bersumber dari jalur kabel listrik aliran atas.

3. METODE

Pengumpulan Data

Pengumpulan data primer adalah pengumpulan data yang dilakukan secara langsung yaitu survei, wawancara dan pendataan. Pengumpulan data sekunder, melalui: 1) Peraturan yang diterbitkan Pemerintah Pusat dan Pemerintah DKI Jakarta; 2) Buku “Hunian Berbasis Transit (TOD): Tantangan dan Potensinya”, Direktorat Sistem dan Penyelenggaraan Perumahan, Direktorat Jenderal Perumahan, Kementerian PUPR; 3) Badan Pusat Statistik (BPS) Pusat dan BPS Jakarta Selatan; 4) Media elektronik mengenai TOD. Pengumpulan data terdiri atas data makro yaitu data umum yang mencakup kelurahan Tanjung Barat, kecamatan Jagakarsa dan Jabodetabek, data mezzo yaitu sekitar Stasiun Tanjung Barat dan data mikro yaitu di dalam Stasiun Tanjung Barat.



Gambar 3. Peta Dasar Kawasan Stasiun Tanjung Barat
Sumber: Olahan Penulis QGIS, 2022

Benchmarking

Benchmarking adalah perbandingan kawasan obyek studi dengan kawasan lain yang serupa. Dalam konteks ini, hal yang dibandingkan adalah TOD Tanjung Barat dengan TOD Dukuh Atas BNI, TOD Blok M BCA, dan TOD Chinatown.

4. DISKUSI DAN HASIL

Profil Obyek Studi

Stasiun Tanjung Barat merupakan stasiun Commuter Line lintasan dari Bogor ke Jakarta Kota, dan sebaliknya dari Jakarta Kota ke Bogor. Stasiun ini berada di jalan raya Tanjung Barat–Lenteng

Agung, Kelurahan Tanjung Barat, Kecamatan Jagakarsa, Jakarta Selatan. Pemilihan lokasi berdasarkan pertimbangan bahwa Stasiun Tanjung Barat: 1) Merupakan stasiun transit dan simpul moda transportasi massal *Commuter Line* jalur Bogor – Jakarta; 2) Berada di lokasi strategis di Jalan Tanjung Barat dan jalan Lenteng Agung; 3) Terintegrasi dengan Apartemen Mahata yang dibangun oleh PT. Perumnas; 4) Terintegrasi dengan Kawasan AEON dan permukiman penduduk, melalui JPO; 5) Terdapat rencana jalur MRT Fase IV.

Analisis Lokasi

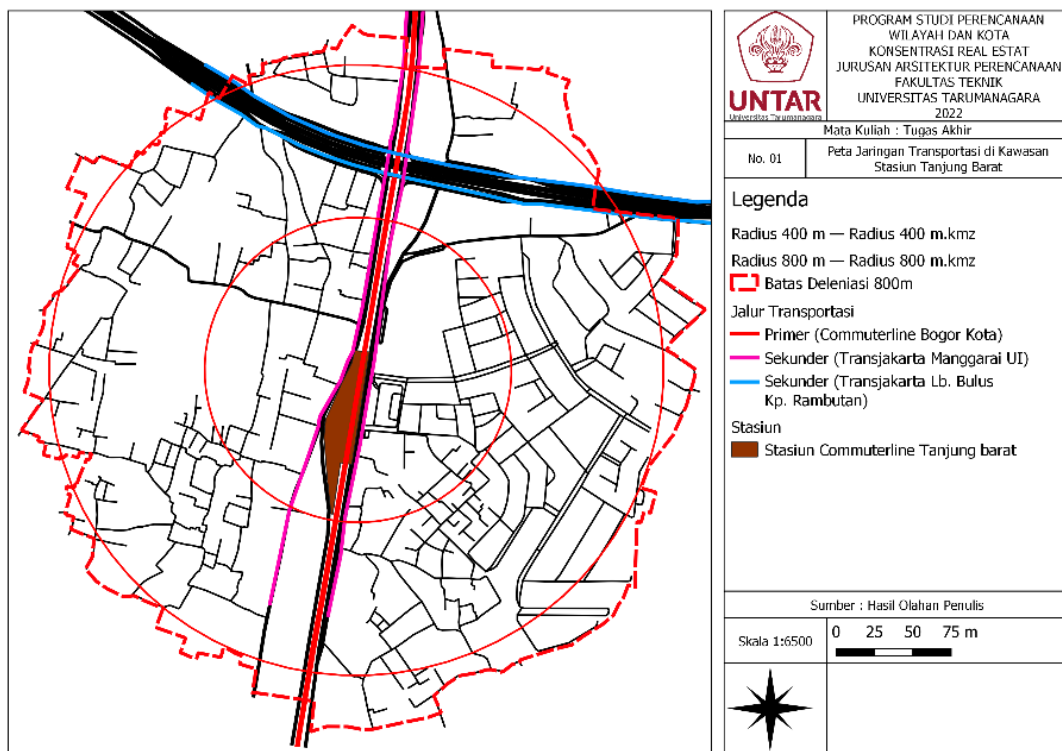
Stasiun Tanjung Barat ini berada pada kecamatan Jagakarsa, kelurahan Lenteng Agung dan Tanjung Barat. Stasiun Tanjung Barat pada radius 800 meter dapat menjangkau kecamatan Pasar Minggu yang meliputi kelurahan Kebagusan. Selain itu, di lokasi ini juga terdapat rencana jalur MRT Fase 4 rute Fatmawati TMII.

Analisis Konektivitas

Stasiun *Commuter Line* Tanjung Barat merupakan simpul transit Sistem Angkutan Umum Massal.

Eksisting

Adapun kondisi eksisting pada jaringan transportasi di Kawasan Stasiun Tanjung Barat, yaitu *Commuter Line* rute Stasiun Bogor–Stasiun Jakarta Kota (Primer), Bus Transjakarta Manggarai UI (Sekunder), dan Angkutan Kota (*Feeder*).

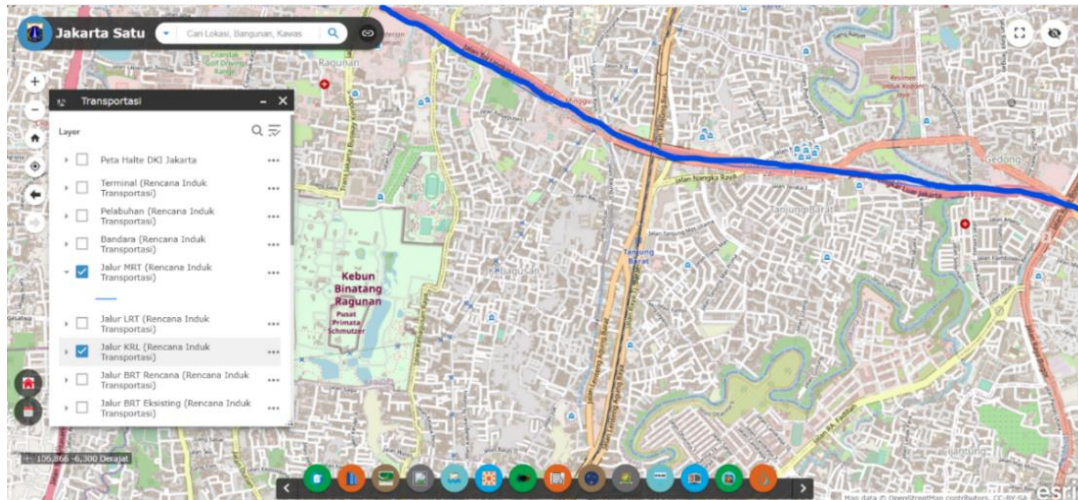


Gambar 4. Peta Jaringan Transportasi Eksisting di Kawasan Stasiun Tanjung Barat
Sumber: Olahan Penulis, 2022

Rencana (Primer)

Rencana akan dibangun jalur MRT rute Fatmawati - TMII yang melewati Stasiun *Commuter Line* Tanjung Barat. Dilansir dari situs PT MRT Jakarta, rencana jalur MRT Fase IV untuk saat ini masih dalam tahap *feasibility study*. Dan akan terdapat 10 stasiun dan 1 depo di sekitar Kampung Rambutan (PT MRT Jakarta), sehingga baru jalurnya saja yang sudah ditetapkan.

Untuk Stasiun *Commuter Line* Tanjung Barat saat ini belum dapat dipastikan apakah akan terhubung langsung dengan rencana stasiun MRT Tanjung Barat.



Gambar 5. Peta Mikro Rencana Jalur MRT Fase IV
Sumber: RDTR Jakarta Satu

Dengan demikian, berdasarkan ruang untuk pengembangan moda transit, kawasan ini termasuk TOD Lingkungan (Eksisting), dan kedepannya akan menjadi TOD Kota-Subkota setelah keberadaan MRT rute Fatmawati TMII.

Analisis Kebijakan

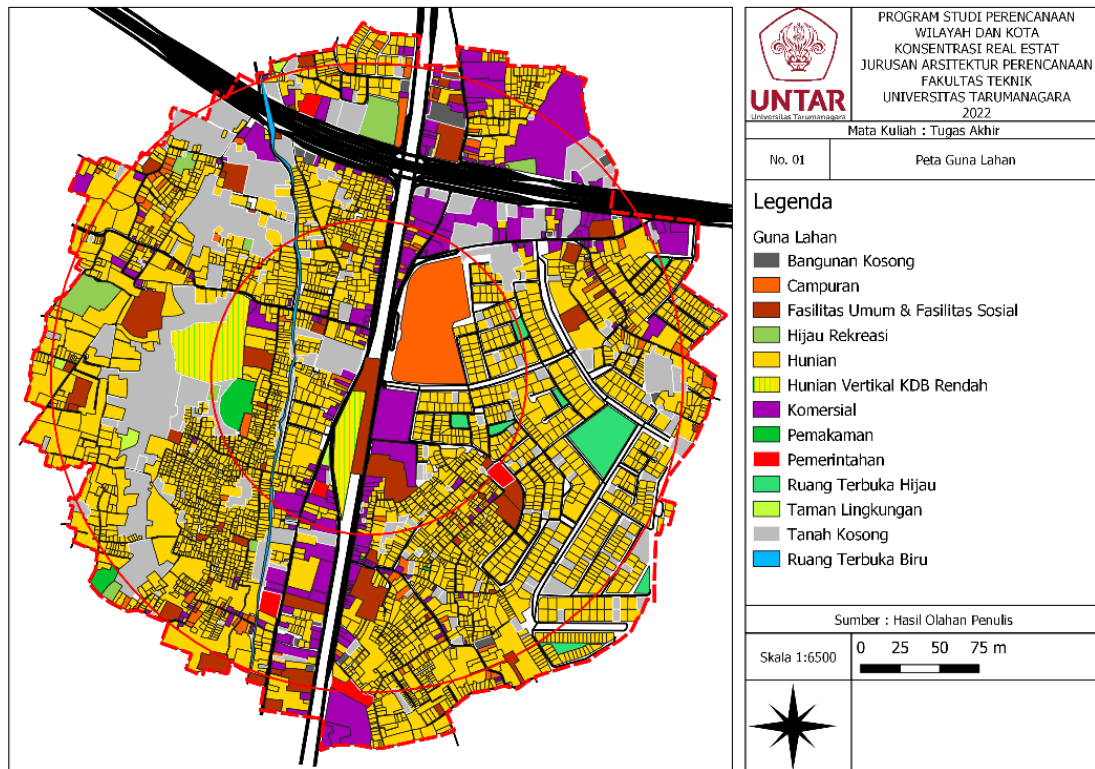
Berdasarkan Permen ATRBPN No. 16/2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan karakteristik kawasan ini lebih cenderung pada TOD Lingkungan.

Analisis Demografi

Dalam kawasan TOD Stasiun Tanjung Barat, terdapat 50.153 penduduk di kecamatan Pasar Minggu dan 114.503 di kecamatan Jagakarsa. Untuk jenis kelamin didominasi oleh laki-laki, untuk usia didominasi oleh *range* 40-44 tahun sebanyak 29.550 jiwa di kecamatan Pasar Minggu, sedangkan di kecamatan Jagakarsa didominasi oleh *range* 10-14 tahun, sebanyak 32.151 jiwa.

Analisis Kondisi Permukiman dan Kawasan Komersial (RDTR)

Berdasarkan peta guna lahan eksisting (Gambar 6), dapat disimpulkan bahwa komposisi hunian: non hunian adalah 59,75% : 40,25%, sehingga secara penggunaan lahan, kawasan ini cenderung mengarah pada TOD Subkota, dimana menurut Permen ATRBPN no 16/2017, komposisi hunian: non hunian untuk TOD Subkota adalah 30%-60% : 40%-70%.



Gambar 6. Peta Guna Lahan Eksisting di Kawasan Stasiun Tanjung Barat
Sumber: Olahan Penulis, 2022

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan evaluasi atas hasil survei dan analisis Kawasan Stasiun *Commuter Line* Tanjung Barat, dapat disimpulkan bahwa kawasan stasiun Tanjung Barat saat ini cenderung mengarah pada TOD Subkota, serta berpotensi menjadi TOD kota jika rencana MRT Fase 4 terealisasi.

Saran

Untuk mendukung pengembangan kawasan Stasiun *Commuter Line* Tanjung Barat sebagai TOD, berikut adalah: a) Penyelesaian pembangunan Stasiun Tanjung Barat (Termasuk apartemen Mahata); b) Penataan kembali permukiman yang tidak tertata (Perkampungan); c) Revitalisasi sarana dan prasarana di sekitar stasiun Tanjung Barat (Misal: JPO, jalur *pedestrian*); d) Pengintegrasian kawasan stasiun Tanjung Barat dengan rencana jalur MRT Fase IV.

REFERENSI

- Badan Pusat Statistik Jakarta Selatan. (2022). *Kecamatan Jagakarsa Dalam Angka*. Jakarta Selatan: Badan Pusat Statistik.
- Badan Pusat Statistik Jakarta Selatan. (2022). *Kecamatan Pasar Minggu Dalam Angka*. Jakarta Selatan: Badan Pusat Statistik.
- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis*. Berkeley.
- Cervero, R. (2004). *Transit Oriented Development in United States: "Experience, Challenges and Prospects"*. Washington, D.C.
- Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (2012). *Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) 2030*. Jakarta Pusat.

- Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (2014). *Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) dan Peraturan Zonasi (PZ)*. Jakarta Pusat.
- Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (2017). *Peraturan Gubernur DKI Nomor 44 Tahun 2017 tentang Pengembangan Kawasan TOD*. Jakarta Pusat.
- Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta. (2019). *Peraturan Gubernur Provinsi DKI Nomor 67 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit (TOD)*. Jakarta Pusat.
- Kepala BPTJ. (2017) *Peraturan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor PR377/AJ.208/BPTJ-2017 tentang Pedoman Teknis Aspek Transportasi*. Jakarta Pusat.
- Menteri ATRPN. (2017). *Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional RI nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit*. Jakarta Selatan.
- Menteri Pekerjaan Umum. (2009). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 12/PRT/M/2009 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau dan Non Hijau di Wilayah Kota/Kawasan Perkotaan*. Jakarta Selatan.
- Menteri Perhubungan RI. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api*. Jakarta Pusat.
- Menteri PUPR. (2020). *Hunian Berbasis Transit (TOD): Tantangan dan Potensinya*. Jakarta Selatan: Kementerian PUPR.
- Presiden RI. (2004). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan*. Jakarta Pusat.
- Presiden RI. (2006). *Peraturan Pemerintah RI Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan*. Jakarta Pusat
- Presiden RI. (2007). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang*. Jakarta Pusat.
- Presiden RI. (2011). *Peraturan Presiden RI No 83 Tahun 2011 tentang Penugasan Kepala PT KAI Untuk Menyelenggarakan Prasarana dan Sarana Kereta Api*. Jakarta Pusat.
- Presiden RI. (2017). *Peraturan Pemerintah RI Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional*. Jakarta Pusat.
- Presiden RI. (2018). *Peraturan Presiden RI nomor 55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek Tahun 2018 – 2029*. Jakarta Pusat.
- Presiden RI. (2018). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Pemukiman*. Jakarta Pusat.
- Presiden RI. (2021). *Peraturan Pemerintah RI No. 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang*. Jakarta Pusat.

