

PERUBAHAN GUNA LAHAN PORIS PLAWAD TANGERANG SEBAGAI KAWASAN *TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)*

Syifa Maulidya¹, Chrisna T. Permana¹, Bambang S. Pujantiyo¹

¹ Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Sebelas Maret, Kota Surakarta

¹Email : syifamaulidya@student.uns.ac.id

DOI : 10.35472/jppk.v4i2.1870

ABSTRACT

Urbanization in Jabodetabek is leading to an increase in the need for transportation. The 2018 Jabodetabek Transportation Master Plan (RITJ) aims to address this issue by planning transit-oriented development (TOD) areas throughout Jabodetabek, including the Poris Plawad transit-oriented development (TOD) area in Tangerang City. Once designated as a transit-oriented development (TOD) area, there should be changes in land use in Poris Plawad to suit the needs of the transit-oriented development (TOD) concept. Properly organizing land use around transportation nodes is essential for the success of transit-oriented development (TOD) projects. This study examines how land use has evolved over 11 years, before and after Poris Plawad was designated as a transit-oriented development (TOD) area. This research utilizes quantitative methods through descriptive analysis to compare Poris Plawad's land use changes as a transit-oriented development (TOD) area. This research identifies the proportion of land use in the Poris Plawad transit-oriented development (TOD) area. The results indicate that the land use changes in Poris Plawad align with the transit-oriented development (TOD) concept. This indicates that before there was a policy regulating of Poris Plawad transit-oriented development (TOD) area, Poris Plawad's land use had the potential to become a transit-oriented development (TOD) area.

Keywords: *land use, transit-oriented development, land planning*

A. PENDAHULUAN

Konsep *transit-oriented development (TOD)* dikenal sebagai pendekatan pembangunan perkotaan yang efisien dengan mengintegrasikan transportasi dan guna lahan yang dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dengan mendorong penggunaan kendaraan yang ramah lingkungan (Ibraeva et al., 2022). TOD menggabungkan perumahan, retail, perkantoran, ruang terbuka, dan ruang publik yang memudahkan penghuni dan pekerja berpergian dengan angkutan umum, sepeda, berjalan, ataupun berkendara (Calthorpe, 1993). Urbanisasi meningkatkan jumlah penduduk dan berimplikasi pada tingginya kebutuhan permukiman. TOD mengantisipasi tingginya kebutuhan permukiman di sekitar simpul transportasi dengan mendorong efisiensi hunian berkepadatan tinggi, sarana prasarana, dan ruang publik dalam satu kawasan (Hasibuan et al., 2024).

Salah satu kunci dalam penerapan konsep TOD adalah pengaturan guna lahan. Konsep TOD mendekatkan simpul transportasi dengan guna lahan pendukung kawasan transit di sekitarnya. Guna lahan pendukung tersebut, seperti perumahan, komersial, fasilitas pelayanan publik, perkantoran, dan ruang terbuka (Stojanovski, 2020; Al-Kodmany et al., 2022). Dengan mendekatkan simpul transportasi dan guna lahan pendukung, maka masyarakat maupun pekerja yang tinggal di kawasan TOD akan cenderung untuk

menggunakan transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi (Chuang et al., 2023). Selain itu, dengan mengoptimalkan guna lahan di sekitar simpul transportasi dengan konsep “*live-work-play-stay-others*” akan menghasilkan pembangunan yang berkelanjutan, meningkatkan *ridership*, peningkatan aksesibilitas, hingga membantu membiayai kebutuhan operasional layanan angkutan umum (Berawi et al., 2020).

Sebagai langkah pengembangan keterpaduan transportasi dan tata ruang di Jabodetabek, maka direncanakan 54 titik *transit oriented development* (TOD) di Jabodetabek melalui penerbitan Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018 mengenai Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ). Perencanaan kawasan TOD tersebut merupakan upaya dalam peningkatan akses terhadap angkutan umum melalui pembangunan berorientasi angkutan umum. Penerbitan Peraturan Presiden tersebut memantik Pemerintah Bodetabek untuk menyusun regulasi di tingkat daerah dalam pengembangan kawasan TOD.

Kawasan TOD Poris Plawad menjadi satu-satunya rencana TOD skala kota di Kota Tangerang menurut Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2018. Sebagai bentuk penyelarasan, rencana TOD Poris Plawad termuat juga pada 3 kebijakan lain. Kebijakan tersebut adalah Perubahan RTRW Kota Tangerang 2012-2032 pada tahun 2019, Peraturan Presiden Nomor 60 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Jabodetabek-Punjur dan RTRW Provinsi Banten 2023-2043, ketiganya turut merencanakan Poris Plawad sebagai kawasan TOD skala kota. Sehingga, mulai dari kebijakan pada level nasional hingga kebijakan level daerah merencanakan hal yang sama bagi TOD skala kota di Kota Tangerang.

Sejak tahun 2018, perkembangan TOD Poris Plawad berjalan lambat, pengaturan guna lahan baik secara pengaturan densitas, desain, dan keragaman belum mulai dilakukan. Hal ini dipengaruhi oleh kebijakan yang mengatur TOD Poris Plawad merupakan rencana umum, belum terdapat rencana detail yang dapat memberikan arah pengembangan kawasan secara spesifik. Selain itu, terdapat tantangan dalam pengaturan guna lahan TOD Poris Plawad, seperti seluruh kawasan masuk ke dalam Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandara Soekarno-Hatta serta 70,3% kawasan perencanaan didominasi oleh perumahan berkepadatan rendah dan industri pada tahun 2021 (Frederick & Rahardjo, 2021). Utamanya, pengaturan densitas menjadi prioritas utama dalam pengembangan TOD Poris Plawad baik pengaturan densitas populasi, densitas ruang, dan densitas pekerjaan (Rahman & Tenripada, 2022).

Bagi kawasan yang baru direncanakan sebagai kawasan TOD, maka akan melakukan penyesuaian kawasan untuk bisa menjadi kawasan TOD melalui pengaturan guna lahan. Pengaturan guna lahan dapat dilakukan dengan *redevelopment*, *infill development*, maupun *new growth area* (Calthorpe, 1993). Sehingga, kondisi guna lahan eksisting kawasan TOD Poris Plawad seharusnya akan menyesuaikan guna lahan menuju guna lahan yang sesuai dengan guna lahan yang seharusnya ada di dalam kawasan TOD.

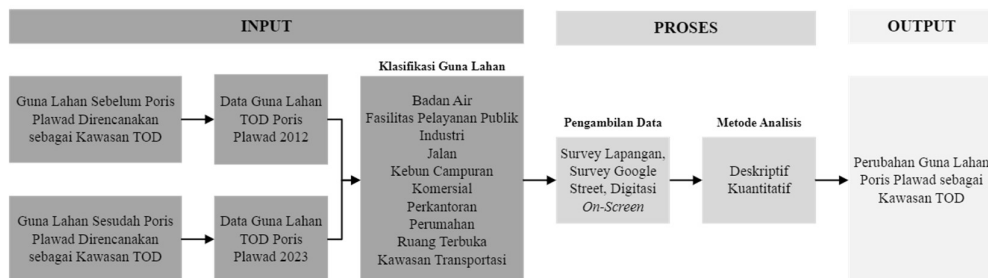
Penelitian ini akan melihat bagaimana perubahan guna lahan sebelum dan sesudah Poris Plawad direncanakan sebagai kawasan TOD. Sehingga, diperlukan pemetaan guna lahan Poris Plawad dalam dua waktu, yaitu saat sebelum dan sesudah Poris Plawad direncanakan sebagai kawasan TOD. Setelah dilakukan pemetaan tersebut, maka akan terlihat apakah perubahan guna lahan menuju kawasan TOD telah terjadi di Poris Plawad

serta apakah perubahan tersebut terjadi sebelum atau sesudah Poris Plawad direncanakan sebagai kawasan TOD. Dengan melihat bagaimana perkembangan pengaturan guna lahan Poris Plawad sebagai kawasan TOD selama 11 tahun, maka hasil penelitian dapat digunakan sebagai bahan evaluasi bagi Pemerintah terutama Pemerintah Kota Tangerang dalam melakukan percepatan pembangunan TOD Poris Plawad, khususnya dalam pengaturan guna lahan.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metoda deskriptif kuantitatif. Metoda ini menggunakan pendekatan deduktif untuk mengetahui apakah pengaturan guna lahan yang umumnya terjadi pada kawasan TOD baru terjadi juga di kawasan TOD Poris Plawad. Ruang lingkup waktu penelitian ini adalah 11 tahun, yaitu dari tahun 2012 hingga tahun 2023. Tahun 2012 terpilih sebagai tahun di mana terlihatnya potensi Poris Plawad sebagai simpul transportasi di Kota Tangerang melalui studi Jabodetabek Public Transportation Policy Implimentation Strategy (JAPTraPIS) oleh JICA (2012) atau sebelum Poris Plawad direncanakan sebagai kawasan TOD. Sedangkan tahun 2023 terpilih sebagai tahun akhir penelitian atau sesudah Poris Plawad direncanakan sebagai kawasan TOD.

Penelitian ini akan memetakan data guna lahan TOD Poris Plawad pada tahun 2012 dan tahun 2023. Data guna lahan merupakan hasil olah citra satelit Google Earth serta hasil verifikasi survey lapangan secara primer dan survey sekunder melalui Google Street, yang diolah menggunakan *software* Arcmap. Klasifikasi guna lahan disesuaikan dengan Permen ATR/BPN Nomor 14 Tahun 2021 dan guna lahan yang umumnya terdapat di kawasan TOD. Kedua data guna lahan disandingkan untuk mendapatkan hasil perubahan guna lahan TOD Poris Plawad selama 11 tahun dan untuk melihat potensi perubahan guna lahan Poris Plawad menjadi kawasan TOD.



Sumber: Penulis, 2024

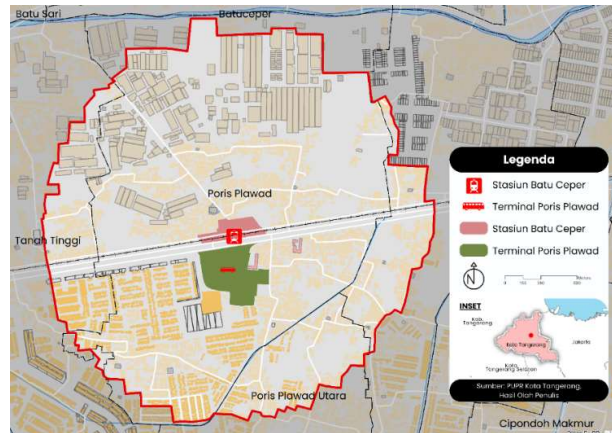
Gambar 1. Kerangka Penelitian

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Guna Lahan TOD Poris Plawad

Rencana TOD Poris Plawad menjadi satu-satunya rencana TOD skala kota di Kota Tangerang. Kawasan TOD Poris Plawad berada di area perbatasan antara Kota Tangerang dengan Jakarta, tepatnya di Kecamatan Cipondoh, Kota Tangerang. Poris Plawad menjadi lokasi yang strategis sebagai kawasan TOD karena memiliki 2 simpul transportasi, yaitu Stasiun Batu Ceper dan Terminal Tipe A Terminal Poris Plawad (Gambar 2). Saat ini,

simpul transportasi Poris Plawad menjadi hub beragam jenis moda, seperti *Commuterline* Tangerang-Duri, Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta (Basoetta), Trans Tangerang, *Feeder* Trans Tangerang (Si Benteng), angkutan kota Kota Tangerang, angkutan kota dalam provinsi (AKDP), angkutan kota antar provinsi (AKAP), dan Transjabodetabek. Pengembangan TOD Poris Plawad terus dilakukan secara bertahap dengan pusat pengembangan berada di Stasiun Batu Ceper. Namun, saat ini embrio pengembangan akan dilakukan terlebih dahulu di Terminal Poris Plawad melalui pembangunan *mix-use building* (Bappenas, 2023).



Sumber: Hasil Olah Penulis, 2024

Gambar 2. Delineasi Kawasan TOD Poris Plawad

Dalam 11 tahun terakhir, luas tiap-tiap guna lahan kawasan TOD Poris Plawad tidak terjadi perubahan yang signifikan (Gambar 3). Hal tersebut ditandai dengan perubahan guna lahan yang didominasi tidak lebih dari 1 ha (Tabel 1). Perluasan guna lahan terbesar terjadi pada perumahan dan industri yang sama-sama mengalami peningkatan sebesar 4% selama 11 tahun terakhir. Perluasan guna lahan juga terjadi pada guna lahan badan air, fasilitas pelayanan publik, dan kawasan transportasi. Sedangkan guna lahan kebun campuran, komersial, dan ruang terbuka mengalami pengurangan luas. Serta guna lahan jalan dan perkantoran tidak mengalami perubahan sama sekali.

Perumahan, industri, dan ruang terbuka menjadi guna lahan yang sangat mendominasi, jika dijumlahkan luasannya mencapai 82% pada tahun 2012 dan mencapai 88% pada tahun 2023. Hal tersebut ditandai dengan warna hijau dan merah muda yang mendominasi (Gambar 3). Meskipun ruang terbuka menjadi salah satu guna lahan yang mendominasi, ternyata selama 11 tahun terakhir luasannya mengalami penurunan. Penurunan luas ruang terbuka mencapai 3% atau berkurang seluas 5,71 ha selama 11 tahun.

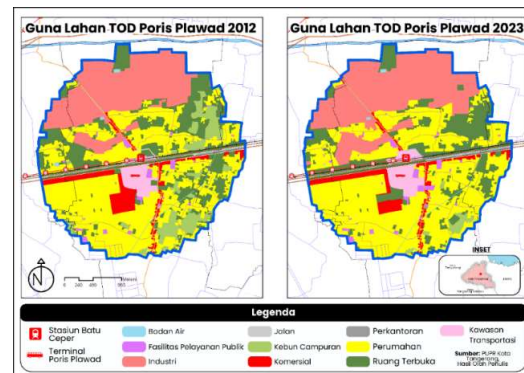
Pengurangan luas paling banyak terjadi pada kebun campuran. Dari tahun 2012-2023 kebun campuran mengalami pengurangan seluas 11,71 ha. Kebun campuran tersebut adalah area yang digunakan masyarakat untuk menanam tanaman pangan yang diperjualbelikan. Pengurangan luas tersebut dikarenakan kebun campuran beralih fungsi menjadi lahan terbangun atau menjadi ruang terbuka karena kebun campuran tersebut tidak lagi memproduksi tanaman pangan.

Tabel 1. Guna Lahan TOD Poris Plawad Tahun 2012 dan Tahun 2023

No	Guna Lahan	Luas (ha)			
		Tahun 2012		Tahun 2023	
1	Badan Air	1,21	0,59%	1,43	0,69%
2	Fasilitas Pelayanan Publik	2,09	1,02%	2,71	1,32%
3	Industri	47,17	22,93%	55,03	26,75%
4	Jalan	3,93	1,91%	3,93	1,91%
5	Kebun Campuran	13,85	6,73%	2,14	1,04%
6	Komersial	9,47	4,60%	8,45	4,11%
7	Perkantoran	0,07	0,03%	0,07	0,03%
8	Perumahan	81,44	39,59%	90,12	43,81%
9	Ruang Terbuka	40,93	19,90%	35,22	17,12%
10	Kawasan Transportasi	5,56	2,70%	6,63	3,22%
Luas Kawasan TOD Poris Plawad		205,72	100%	205,72	100%

Sumber : Hasil Olah Penulis, 2024

Kawasan TOD Poris Plawad direncanakan sebagai kawasan perdagangan dan jasa, kawasan perumahan, kawasan peruntukan industri, kawasan ruang terbuka hijau, kawasan sempadan, dan kawasan transportasi menurut Perubahan RTRW Kota Tangerang 2012-2032 Tahun 2019. Kondisi guna lahan kawasan TOD Poris Plawad selama 11 tahun didominasi guna lahan yang sudah sesuai dengan arahan pola ruang. Kesesuaian tersebut utamanya pada guna lahan perumahan dan industri.



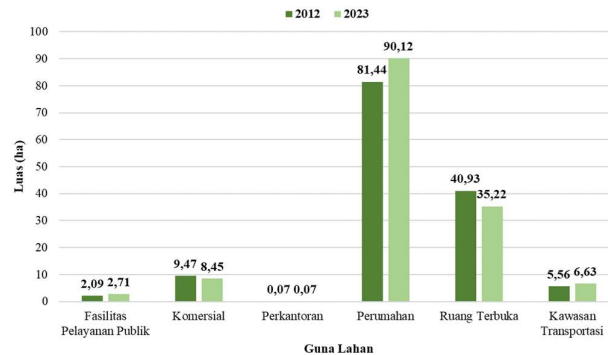
Sumber: Hasil Olah Penulis, 2024

Gambar 3. Guna Lahan TOD Poris Plawad Tahun 2012 dan Tahun 2023

2. Perubahan Guna Lahan Poris Plawad Menuju Kawasan TOD

Umumnya guna lahan yang ada di kawasan TOD adalah fasilitas pelayanan publik, komersial, perkantoran, perumahan, ruang terbuka, dan kawasan transportasi. Saat ini, keenam guna lahan tersebut telah ada di kawasan TOD Poris Plawad. Dari keenam guna lahan tersebut yang paling mendominasi adalah guna lahan perumahan, lalu diikuti ruang terbuka dan komersial (Gambar 4).

Jika dilihat secara keseluruhan, selama 11 tahun perubahan guna lahan Poris Plawad menuju kawasan TOD tidak terlalu terjadi signifikan (Gambar 4). Dari keenam guna lahan yang umumnya ada di kawasan TOD, perumahan, kawasan transportasi, dan fasilitas pelayanan publik mengalami perluasan. Sedangkan, ruang terbuka dan komersial mengalami pengurangan luas. Dan guna lahan perkantoran tidak mengalami perubahan.



Sumber: Hasil Olah Penulis, 2024

Gambar 4. Perubahan Guna Lahan Poris Plawad Menuju Guna Lahan Kawasan TOD

Perumahan dan fasilitas pelayanan publik mengalami perluasan selama 11 tahun, dengan penambahan fasilitas pelayanan publik yang tidak signifikan dengan persebaran yang belum merata (Gambar 3). Perumahan dan fasilitas pelayanan publik menjadi sebuah satu kesatuan yang saling melengkapi. Tujuan dari kawasan TOD adalah dengan mendekatkan perumahan beserta fasilitas pelayanan publik pada lingkungan yang ramah pejalan kaki dan pesepeda, sehingga dapat mengurangi waktu perjalanan dan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi (Chi & Lee, 2024). Pertambahan area perumahan belum sepenuhnya menandakan Poris Plawad mengarah kepada kesesuaian guna lahan kawasan TOD, karena pertambahan tersebut didominasi oleh pertambahan rumah tapak. Pertambahan perumahan harus diimbangi dengan kebutuhan densitas kawasan serta kemudahan akses perumahan ke fasilitas pelayanan publik dan kawasan transportasi, sehingga dapat mendorong kebiasaan perjalanan yang berkelanjutan, mendorong pilihan moda perjalanan yang berkelanjutan, serta mendorong masyarakat untuk beralih ke moda perjalanan yang berkelanjutan (Shen et al., 2023).

Area komersial yang ada di kawasan TOD Poris Plawad mengalami pengurangan luas. Kawasan komersial yang terdapat di kawasan TOD Poris Plawad berupa pertokoan, ruko, dan pasar, yaitu hanya sebatas area komersial dengan skala pelayanan lokal. Sementara itu, area komersial menjadi guna lahan yang penting yang lokasinya berada dekat dengan simpul transportasi (Khaderi et al., 2021). Simpul transportasi akan mendatangkan banyak penumpang, sehingga dapat menarik lebih banyak area komersial di sekitarnya. Dengan memberikan kemudahan akses antara simpul transportasi dan area komersial maka akan menciptakan ruang publik baru dan meningkatkan orang untuk berjalan kaki (Stojanovski, 2020). Sehingga, ke depannya area komersial di TOD Poris Plawad perlu ditingkatkan disesuaikan dengan kebutuhan skala pelayanan kawasan TOD Poris Plawad, bahkan area komersial tidak harus selalu berupa pertokoan atau pusat perbelanjaan namun dapat dilakukan dengan komersialisasi bangunan.

Tabel 2. Temuan Perubahan Guna Lahan TOD Poris Plawad Tahun 2012-2023

Guna Lahan	Kegiatan Pemanfaatan Ruang	Perubahan Guna Lahan	Hasil Temuan
Fasilitas Pelayanan Publik	Sarana kesehatan, sarana pendidikan, dan sarana peribadatan	Mengalami perluasan	Pertambahan sarana-sarana dengan penyebaran yang belum merata
Perumahan	Perumahan formal dan perumahan non formal	Mengalami perluasan	Perluasan didominasi rumah tapak bukan rumah vertikal
Komersial	Pertokoan, ruko, dan pasar	Mengalami pengurangan	Hanya terdapat komersial dengan skala pelayanan lokal
Perkantoran	Kantor Kelurahan	Tidak mengalami perubahan	Belum ada perkantoran skala besar
Ruang Terbuka	Lapangan, tanah kosong, dan semak belukar	Mengalami pengurangan	Perubahan ruang terbuka menjadi lahan terbangun. Belum ada ruang terbuka berupa taman-taman
Kawasan Transportasi	Stasiun Batu Ceper dan Terminal Poris Plawad	Mengalami perluasan	Optimalisasi simpul transportasi: perluasan area stasiun karena penambahan rute KA Basoetta

Sumber : Hasil Olah Penulis, Tahun 2024

Kawasan perkantoran di kawasan TOD Poris Plawad hanya terdiri atas kantor kelurahan. Selama 11 tahun tidak ada pertambahan area perkantoran, bahkan kantor kelurahan tersebut bukan termasuk ke dalam area perkantoran besar. Area perkantoran menjadi salah satu guna lahan yang penting utamanya di dalam kawasan TOD skala kota. Area perkantoran dapat digabungkan dengan fungsi lain dalam satu bangunan yang sama, yaitu dengan pendekatan *mix-use building*. Dengan mendekatkan simpul transportasi dengan perkantoran maka dapat mengurangi waktu perjalanan pekerja. Dengan meningkatkan area perkantoran di kawasan TOD Poris Plawad maka akan memberikan kesempatan pekerjaan bagi masyarakat yang akan mendatangkan pembangunan fasilitas-fasilitas lain sehingga menjadikan kawasan TOD Poris Plawad yang lebih hidup.

Ruang terbuka menjadi penting dalam kawasan TOD, karena berpengaruh terhadap kualitas lingkungan kawasan TOD (T et al., 2022). Namun, dalam 11 tahun ruang terbuka kawasan TOD Poris Plawad mengalami pengurangan sebesar 6%. Ruang terbuka yang terdapat di kawasan TOD Poris Plawad hanya berupa lahan kosong, semak belukar, dan lapangan olahraga. Saat ini belum terdapat ruang terbuka berupa taman-taman yang dapat digunakan sebagai ruang terbuka, tempat rekreasi, maupun ruang interaksi sosial. Saat ini, ruang terbuka di kawasan TOD Poris Plawad didominasi area terbuka yang dapat difungsikan sebagai area resapan. Dengan demikian, luasan area hijau TOD Poris Plawad perlu dipertahankan atau bahkan ditingkatkan dengan diimbangi ragam jenis ruang terbuka yang menyebar di seluruh kawasan TOD Poris Plawad.

Kawasan transportasi mengalami perluasan pada tahun 2018 berupa perluasan Stasiun Batu Ceper karena terdapat pembangunan jalur Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta (Basoetta) disertai perluasan area stasiun, ditandai dengan perluasan warna ungu muda (Gambar 3). Perluasan Stasiun Batu Ceper sebagai bagian dari pengoptimalan simpul transportasi di TOD Poris Plawad. Di dalam Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi tahun 2018, simpul transportasi di Poris Plawad nantinya

akan terdapat beberapa transportasi umum massal, seperti *Commuterline* Tangerang – Duri, Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta – Batuceper (Soetta – Manggarai), LRT Batuceper – Serpong, MRT Cikarang – Balaraja, serta pembangunan jalur bus *elevated* Poris Plawad – Ciledug. Ragamnya moda transportasi yang disediakan di kawasan TOD Poris Plawad nantinya tentu harus diimbangi dengan aksesibilitas yang mudah menuju simpul-simpul transportasi tersebut untuk mendorong perjalanan yang berkelanjutan.

Di luar guna lahan yang umumnya terdapat pada kawasan TOD, terdapat perluasan kawasan industri seluas 3,32 ha. Kawasan industri bukanlah guna lahan yang umum pada kawasan TOD. Meskipun demikian, perluasan tersebut masih sejalan dengan rencana pola ruang yang direncanakan, karena 44,08% dari 205,72 ha kawasan TOD Poris Plawad direncanakan sebagai kawasan peruntukan industri (Perubahan RTRW Kota Tangerang 2012-2032 Tahun 2019). Adanya perluasan kawasan industri dapat dilihat sebagai pertambahan tempat kerja bagi masyarakat. Namun, perlu adanya perhatian khusus bagi perluasan kawasan industri pada masa yang akan datang, karena umumnya kawasan industri berlokasi jauh dari kawasan permukiman untuk mengurangi dampak lingkungan terhadap perumukiman di sekitarnya.

Selain adanya kawasan industri pada Kawasan TOD Poris Plawad, hingga tahun 2023 masih terdapat kebun campuran. Dari tahun 2012-2023 luas kebun campuran mengalami pengurangan luas karena berubah menjadi perumahan dan ruang terbuka akibat lahan yang tidak lagi memproduksi tanaman pangan. Kebun campuran tersebut terdiri atas lahan yang digunakan masyarakat untuk menanam tanaman pangan yang diperjualbelikan. Hal ini juga menandakan bahwa Poris Plawad yang direncanakan sebagai TOD Kota nyata-nyanya belum sepenuhnya mengalami urbanisasi.

Jika disimpulkan, 68% dari luas kawasan TOD Poris Plawad pada tahun 2012 telah sesuai dengan guna lahan yang umumnya ada di kawasan TOD sedangkan pada tahun 2023 guna lahan yang telah sesuai dengan guna lahan kawasan TOD sebesar 70% (Tabel 1). Hal tersebut menandakan baik sesudah maupun sebelum Poris Plawad direncanakan sebagai kawasan TOD, guna lahan Poris Plawad sudah mendukung kawasan sebagai kawasan TOD. Meskipun, terdapat pengurangan luas pada guna lahan yang sesuai dengan kawasan TOD selama 11 tahun (Tabel 2). Perlu dilakukan penelitian lebih mendetail dari tiap-tiap guna lahan untuk bisa mengetahui ragam, densitas, dan desain yang sesuai dengan prinsip kawasan TOD. Dengan demikian, dapat mempermudah pemangku kebijakan dalam mengevaluasi proses pembangunan kawasan TOD Poris Plawad ke depannya.

D. KESIMPULAN

Baik sebelum maupun sesudah Poris Plawad direncanakan sebagai kawasan TOD, telah terdapat guna lahan yang sesuai dengan guna lahan kawasan TOD di Poris Plawad. Yaitu terdapat guna lahan fasilitas pelayanan publik, komersial, perkantoran, perumahan, ruang terbuka, dan kawasan transportasi. Namun, perubahan guna lahan Poris Plawad dalam peningkatan kesesuaian sebagai kawasan TOD selama 11 tahun terakhir sangat minim terjadi. Selama 11 tahun, perluasan guna lahan yang sesuai dengan kawasan TOD hanya terjadi pada 3 jenis guna lahan. Perluasan terjadi pada fasilitas pelayanan publik dan kawasan transportasi yang mengalami perluasan tidak lebih dari 1% dan perumahan yang mengalami perluasan tidak lebih dari 5%. Seharusnya, 4 kebijakan yang mengatur kawasan

TOD Poris Plawad dapat mendasari adanya percepatan pengaturan guna lahan Poris Plawad sebagai kawasan TOD. Dengan demikian, 5 tahun bukanlah waktu yang cukup untuk memperlihatkan adanya pengembangan Poris Plawad sebagai kawasan TOD. Alasan mengapa lambatnya perubahan guna lahan kawasan TOD Poris Plawad secara lebih detail dapat dilakukan dalam penelitian selanjutnya.

TOD Poris Plawad telah diatur di dalam kebijakan level nasional hingga level daerah. Mulai dari Rencana Induk Transportasi Jabodetabek 2018-2029, RTR Kawasan Perkotaan Jabodetabek-Punjur 2020-2040, RTRW Provinsi Banten 2023-2043, hingga Perubahan RTRW Kota Tangerang 2012-2032 Tahun 2019. Semua kebijakan tersebut merencanakan TOD Poris Plawad sebagai TOD skala kota. Tidak semua rencana kawasan TOD di Indonesia diatur di dalam kebijakan nasional. Dengan demikian, hal tersebut seharusnya menjadi sebuah keunggulan yang dapat digunakan dalam mempercepat perwujudan Poris Plawad sebagai kawasan TOD. Pemerintah Daerah dapat melakukan penyusunan regulasi di tingkat daerah yang secara khusus mengatur kawasan TOD Poris Plawad guna membantu dalam memberikan arah pengembangan guna lahan TOD Poris Plawad.

Temuan lain dalam penelitian ini adalah sebelum direncanakan sebagai kawasan TOD, guna lahan Poris Plawad telah mengarah kepada kawasan TOD. Artinya potensi Poris Plawad sebagai kawasan TOD tidak hanya karena memiliki 2 simpul transportasi tetapi juga dari sisi guna lahannya. Bagi guna lahan industri yang luasannya bertambah harus menjadi perhatian khusus dalam perencanaan TOD Poris Plawad ke depannya. Temuan dalam penelitian ini dapat dijadikan bahan evaluasi dalam pengembangan TOD Poris Plawad ke depannya untuk meningkatkan pengaturan guna lahan yang lebih intens dan mendetail, baik pengaturan keragaman, desain, maupun densitas guna lahan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Klaster Riset PR-TOD Sekolah Ilmu Lingkungan Universitas Indonesia yang telah memberikan kesempatan untuk bisa menjadi bagian dalam proses pengembangan tema penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Al-Kodmany, K., Xue, Q., & Sun, C. (2022). Reconfiguring Vertical Urbanism: The Example of Tall Buildings and Transit-Oriented Development (TB-TOD) in Hong Kong. *Buildings*, 12. <https://doi.org/10.3390/buildings12020197>
- [2] Bappenas. (2023). *Public Private Partnership Infrastructure Projects Plan in Indonesia*.
- [3] Berawi, M. A., Saroji, G., Iskandar, F. A., Ibrahim, B. E., Miraj, P., & Sari, M. (2020). Optimizing Land Use Allocation of Transit-Oriented Development (TOD) to Generate Maximum Ridership. *Sustainability*, 12. <https://doi.org/10.3390/su12093798>
- [4] Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis*. Princeton Architectural Press.
- [5] Chi, B., & Lee, J. (2024). TOD effects on travel behavior: A synthesis of evidence from cross-sectional and longitudinal studies. *Journal of Transport and Land Use*, 17(1), 269–297. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2024.2417>
- [6] Chuang, I. T., Beattie, L., & Feng, L. (2023). Analysing the Relationship between Proximity to Transit Stations and Local Living Patterns: A Study of Human Mobility

- within a 15 Min Walking Distance through Mobile Location Data. *Urban Science*, 7. <https://doi.org/10.3390/urbansci7040105>
- [7] Frederick, J., & Rahardjo, P. (2021). Rencana Penataan Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Poris Plawad. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 3(1), 1233–1242. <https://doi.org/10.24912/stupa.v3i1.11234>
 - [8] Hasibuan, H. S., Koestoer, R. H., Permana, C. T., Elizandri, B. N., Danial, M. H., & Abdullah, J. (2024). Transport Policies, Transit-Oriented Development Redistribution of Population in Peri-Urban: Lessons from Kuala Lumpur and Jakarta Metropolitan Area. *Malaysian Institute of Planners*, 22(1), 256–269.
 - [9] Ibraeva, A., Correia, G. H. de A., Silva, C., & Antunes, A. P. (2022). Mobility impacts of a new metro system with transit-oriented development features. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 109, 103357. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103357>
 - [10] Khaderi, S. S., Bakeri, N. N., & Shukor, A. S. A. (2021). The Transit-Oriented Development (TOD) Improvement Towards a Sustainable Development. *International Journal of Sustainable Construction Engineering and Technology*, 12(3), 333–341. <https://doi.org/10.30880/ijscet.2021.12.03.032>
 - [11] Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang Tahun 2012-2032, Pub. L. No. 6, Peraturan Daerah Kota Tangerang (2019).
 - [12] Rahman, H. Z., & Tenripada, M. G. (2022). Analisis Prioritas Pengembangan Kawasan Poris Plawad Dengan Konsep Transit Oriented Development (TOD). *Prosiding Seminar Rekayasa Teknologi (SemResTek)*.
 - [13] Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Dan Bekasi Tahun 2018-2029, Pub. L. No. 55, Peraturan Presiden Republik Indonesia (2018).
 - [14] Shen, T., Cheng, L., Yang, Y., Deng, J., Jin, T., & Cao, M. (2023). Do Residents Living in Transit-Oriented Development Station Catchment Areas Travel More Sustainably? The Impacts of Life Events. *Journal of Advanced Transportation*, 2023. <https://doi.org/10.1155/2023/9318505>
 - [15] Stojanovski, T. (2020). Urban design and public transportation–public spaces, visual proximity and Transit-Oriented Development (TOD). *Journal of Urban Design*, 25(1), 134–154. <https://doi.org/10.1080/13574809.2019.1592665>
 - [16] T, E., B, P., & A, K. (2022). Assessment of Green Open Space in the Transit-Oriented Development Area in Jakarta. *Civil Engineering and Architecture*, 10(1), 1–11. <https://doi.org/10.13189/cea.2022.100101>