**PENGEMBANGAN KAWASAN
TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT**
(Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta
Nomor 44 Tahun 2017, tanggal 7 April 2017)

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA,

Menimbang :

- a. bahwa sesuai ketentuan Pasal 84 ayat (1) Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030, Pengembangan Kawasan *Transit Oriented Development* dilakukan di terminal/stasiun antar moda di pusat kegiatan, stasiun, shelter dan terminal angkutan umum massal yang terintegrasi dengan daerah sekitarnya;
- b. bahwa dalam rangka pelaksanaan Pengembangan Kawasan *Transit Oriented Development* sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu pengaturannya lebih lanjut dengan Peraturan Gubernur;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Gubernur tentang Pengembangan Kawasan *Transit Oriented Development*;

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
2. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia;
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2009 tentang Pedoman Pengelolaan Kawasan Perkotaan;
7. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 68 Tahun 2010

tentang Bentuk dan Tata Cara Peran Masyarakat Dalam Penataan Ruang;

9. Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2008 tentang Penataan Ruang Kawasan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Cianjur;
10. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 15 Tahun 2009 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi;
11. Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030;
12. Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan :

PERATURAN GUBERNUR TENTANG PENGEMBANGAN KAWASAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT*.

**BAB I
KETENTUAN UMUM**

Pasal 1

Dalam Peraturan Gubernur ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
2. Pemerintah Daerah adalah Gubernur dan Perangkat Daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.
3. Gubernur adalah Kepala Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta
4. Sekretaris Daerah adalah Sekretaris Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
5. Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan adalah Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
6. Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu adalah Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
7. Dinas Perhubungan adalah Dinas Perhubungan

- Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
8. Dinas Lingkungan Hidup adalah Dinas Lingkungan Hidup Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
 9. Satuan Kerja Perangkat Daerah yang selanjutnya disingkat SKPD adalah Satuan Kerja Perangkat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
 10. Badan Koordinasi Penataan Ruang Daerah yang selanjutnya disingkat BKPRD adalah badan bersifat ad-hoc yang dibentuk untuk mendukung pelaksanaan Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dan mempunyai fungsi membantu pelaksanaan tugas Gubernur dalam koordinasi penataan ruang di daerah.
 11. Kawasan adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait padanya yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek fungsional serta memiliki ciri tertentu.
 12. Pembangunan Berorientasi Transit atau *Transit Oriented Development* yang selanjutnya disingkat TOD adalah suatu konsep pengembangan kawasan yang berbasis dan berpusat di stasiun angkutan umum massal, yang mengakomodir pertumbuhan baru menjadi suatu kawasan campuran dengan area dengan berjarak 350 m sampai 700 m dari pusat kawasan yang terintegrasi dengan kawasan sekitarnya melalui pemanfaatan ruang permukaan tanah, ruang layang dan bawah tanah.
 13. Kawasan TOD adalah kawasan campuran permukiman dan komersil dengan aksesibilitas tinggi terhadap angkutan umum massal, dimana stasiun angkutan umum massal dan terminal angkutan umum massal sebagai pusat kawasan dengan bangunan berkepadatan tinggi.
 14. Angkutan umum massal adalah angkutan umum yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar yang beroperasi secara cepat, nyaman, aman, terjadwal dan berfrekuensi tinggi.
 15. Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang serta perpindahan moda angkutan.
 16. Jalur pedestrian adalah wadah atau ruang untuk memberikan pelayanan dan melakukan aktivitas bagi pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan dan kenyamanan.
 17. Pedestrian plaza adalah ruang sirkulasi pejalan kaki yang dirancang sekaligus sebagai plaza/ruang terbuka publik aktif linier dengan lebar ruang cukup signifikan, yang mampu memwadahi berbagai aktivitas pengguna kawasan di sekitar area titik transit.
 18. Ruang Publik adalah ruang atau tempat yang terbuka dan dapat diakses bagi semua warga dari berbagai latar belakang yang berbeda tanpa harus dipungut biaya masuk dan seringkali menjadi tempat aktualisasi dan bersosialisasi warga dan masyarakat dan bahkan dapat pula berperan menjadi salah satu ikon kota.
 19. Ruang Terbuka Hijau yang selanjutnya disingkat RTH adalah ruang-ruang dalam kota dalam bentuk area/kawasan maupun memanjang/jalur yang didominasi oleh tumbuhan yang dibina untuk fungsi perlindungan habitat tertentu dan/atau sarana kota, dan/atau pengaman jaringan prasarana dan/atau budidaya pertanian.
 20. Kompensasi adalah fasilitas publik yang diserahkan oleh masyarakat baik perorangan, badan usaha maupun lembaga kepada Pemerintah Daerah dan kewajiban lain yang dibebankan atas pemanfaatan ruang yang melampaui nilai Koefisien Lantai Bangunan.
 21. Koefisien Lantai Bangunan yang selanjutnya disingkat KLB adalah angka persentase perbandingan antara luas seluruh lantai bangunan gedung dan luas lahan perpetakan atau lahan perencanaan yang dikuasai sesuai Rencana Tata Ruang Wilayah, Rencana Detail Tata Ruang, dan Peraturan Zonasi.
 22. Pelampauan Koefisien Lantai Bangunan yang selanjutnya disebut pelampauan KLB adalah kelebihan hasil perbandingan yang dihitung dari jumlah luas lantai seluruh bangunan terhadap luas lahan perpetakan/persil yang dikuasai.
 23. Lahan adalah bidang tanah untuk maksud pembangunan fisik.
 24. Lahan Perencanaan adalah luas lahan efektif yang dikuasai dan/atau direncanakan untuk kegiatan pemanfaatan ruang, dapat berbentuk super blok, blok, sub blok dan/atau perpetakan.
 25. Depo adalah tempat perawatan sarana perkertaapian untuk harian, bulanan, 6 (enam) bulanan, dan 1 (satu) tahunan yang dipergunakan untuk tempat parkir kereta, perawatan kereta yang bersifat rutin dan perbaikan kereta baik ringan maupun berat.
 26. Rencana induk adalah dokumen perencanaan dalam bidang tertentu yang berisi kebijakan,

- strategi, dan program untuk periode tertentu.
27. Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan adalah Panduan rancang bangun suatu lingkungan/kawasan yang dimaksudkan untuk mengendalikan pemanfaatan ruang, penataan bangunan dan lingkungan, serta memuat materi pokok ketentuan program bangunan dan lingkungan, rencana umum dan panduan rancangan rencana investasi, ketentuan pengendalian rencana dan pedoman pengendalian pelaksanaan pengembangan lingkungan/kawasan.
 28. Pengembangan adalah proses tahapan pertumbuhan kawasan TOD yang dilaksanakan oleh para pemilik lahan dan/atau investor menuju tercapainya target pemanfaatan ruang sesuai yang direncanakan.
 29. Pengelolaan adalah proses mengoordinasikan, mendorong, mengendalikan dan mengawasi pemilik lahan dan/atau investor dalam melaksanakan pengembangan TOD.
 30. Insentif dan disinsentif adalah ketentuan yang diterapkan untuk dapat mendorong perkembangan kota terhadap pelaksanaan kegiatan yang sejalan dengan rencana tata ruang dan sebagai perangkat untuk mencegah, membatasi pertumbuhan atau mengurangi kegiatan yang tidak sejalan dengan rencana tata ruang.
 31. Masyarakat adalah orang perseorangan, kelompok orang termasuk masyarakat hukum adat, korporasi dan/atau pemangku kepentingan non pemerintah lain.
 32. Simpul adalah tempat kendaraan umum menaikan dan menurunkan penumpang dan/atau barang, bongkar muat barang, tempat perpindahan penumpang atau barang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi sebagai akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta tuntutan efisiensi transportasi.
 33. Operator Utama adalah Badan Usaha Milik Daerah dan/atau Unit Pengelola Dinas Perhubungan yang membangun sarana dan prasarana dan/atau menyelenggarakan Sistem Angkutan Umum Massal pada koridor tertentu.
 34. Zona campuran adalah zona yang diperuntukkan bagi kegiatan hunian dan/atau perdagangan dan jasa secara vertikal, memiliki akses yang tinggi berupa jalur pejalan kaki yang terhubung dengan jaringan transportasi massal dan jalur penghubung antar bangunan, didukung dengan fasilitas umum dan pasokan energi dengan teknologi

yang memadai.

BAB II RUANG LINGKUP

Pasal 2

Ruang lingkup Peraturan Gubernur ini meliputi :

- a. prinsip perencanaan, klasifikasi dan kriteria pengembangan Kawasan TOD;
- b. mekanisme pengembangan Kawasan TOD;
- c. arahan teknis pemanfaatan Kawasan TOD; dan
- d. pengembangan dan pengelolaan.

BAB III PRINSIP PERENCANAAN, KLASIFIKASI DAN KRITERIA PENGEMBANGAN KAWASAN TOD

Bagian Kesatu

Prinsip Perencanaan dan Pengembangan Kawasan Pasal 3

Prinsip perencanaan Kawasan TOD sebagai berikut :

- a. pendekatan perencanaan berskala regional dan/atau kota yang mengutamakan keterpaduan pemadatan yang berbasis konektivitas dengan stasiun angkutan umum massal serta mengurangi standar penyediaan fasilitas parkir;
- b. perencanaan dan pengembangan kawasan yang bersifat campuran terdiri dari :
 1. hunian;
 2. retail,
 3. komersial; dan
 4. sarana dan prasarana penunjangnya.
- c. pengurangan standar penyediaan fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada huruf a, tidak berlaku untuk Kawasan TOD yang juga ditetapkan sebagai Kawasan *Park and Ride* dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030 dan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi;
- d. pengembangan yang mampu memicu/mendorong pembangunan area sekitar stasiun angkutan umum massal berupa pembangunan penyisipan dan revitalisasi maupun bentuk penataan/perencanaan yang didukung konektivitas dengan stasiun **sistem angkutan umum massal**;
- e. pengembangan Kawasan TOD sebagaimana dimaksud pada huruf d dilaksanakan mengacu kepada Panduan Rancang Kota; dan
- f. pembentukan lingkungan publik yang berkualitas dengan lebih memprioritaskan kebutuhan dan

kenyamanan pejalan kaki dan pesepeda serta mewujudkan ruang terbuka/plaza dan RTH yang dapat dinikmati publik.

Bagian Kedua

Klasifikasi Pengembangan Kawasan

Pasal 4

Klasifikasi tipologi pengembangan Kawasan TOD sebagai berikut :

- a. pusat wilayah kota dengan karakteristik dominasi peruntukan perkantoran dan perdagangan beserta fasilitasnya yang dilalui angkutan umum massal dengan skala pelayanan regional (antar daerah);
- b. pusat kota dengan karakteristik dominasi peruntukan perkantoran dan perdagangan beserta fasilitasnya yang dilalui angkutan umum massal dengan skala pelayanan kota; dan
- c. pusat kota lingkungan dengan karakteristik dominasi peruntukan hunian beserta fasilitasnya di sekitar kawasan stasiun dan/atau terminal.

Bagian Ketiga

Kriteria Penetapan Kawasan

Pasal 5

- (1) Penetapan Kawasan TOD dengan tipologi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 mengacu pada pemenuhan kriteria umum dan kriteria teknis.
- (2) Kriteria umum bagi penetapan Kawasan TOD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebagai berikut :
 - a. perpotongan koridor angkutan massal (dua atau lebih) dengan salah satunya berbasis rel;
 - b. kawasan dengan nilai ekonomi tinggi dan/atau yang diprediksi akan memiliki nilai ekonomi tinggi; dan
 - c. kawasan yang direncanakan dan/atau ditetapkan sebagai pusat kegiatan.
- (3) Kriteria teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :
 - a. luas Kawasan dengan radius 350 m (tiga ratus lima puluh meter) yang terdiri dari :
 1. Zona Perkantoran, Perdagangan dan Jasa;
 2. Zona Campuran;
 3. Zona Perumahan;
 4. Zona Pemerintahan; dan
 5. Zona Pelayanan Umum dan Sosial.
 - b. daya dukung angkutan umum massal dan/atau termin I dengan indikator besarnya bangkitan penumpang (*ridership*) dan keberadaan sistem

pengumpan (*feeder system*);

- c. daya dukung angkutan umum massal dan/atau terminal sebagaimana dimaksud pada huruf b, paling sedikit meliputi
 1. Jenis dan komposisi angkutan umum massal;
 2. Kapasitas lintas;
 3. Keterpaduan antarmoda Transportasi;
 4. Waktu antar kedatangan (*headway*);
 5. Batasan satuan ruang parkir;
 6. Ketersediaan fasilitas prasarana *Park and Ride*;
 7. Waktu untuk perpindahan antarmoda; dan
 8. Sistem integrasi antarmoda.
 - d. daya tampung dan daya dukung lingkungan sesuai dengan hasil kajian dampak lingkungan dan dampak lalu lintas.
- (4) Pemenuhan kriteria teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (3) merupakan dasar dalam penetapan tipologi Kawasan TOD.

BAB IV

MEKANISME PENGEMBANGAN KAWASAN TOD

Bagian Kesatu

Pengembangan Kawasan yang Telah Ditetapkan

Pasal 6

- (1) Pengembangan Kawasan TOD yang telah ditetapkan dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030 dan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi dilaksanakan dengan memperhatikan dukungan jaringan angkutan umum massal.
- (2) Pengembangan Kawasan JOD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan berdasarkan Panduan Rancang Kota Kawasan yang disusun di bawah koordinasi Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan.

Bagian Kedua

Pengembangan Kawasan TOD Baru

Pasal 7

- (1) Permohonan pengembangan Kawasan TOD yang baru dapat diajukan oleh Operator Utama kepada Gubernur.
- (2) Permohonan pengembangan Kawasan TOD yang baru sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan setelah adanya kajian kelayakan berdasarkan klasifikasi dan kriteria sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 dan Pasal 5.

Pasal 8

- (1) Operator Utama menyampaikan surat permohonan yang dilampirkan dengan kajian kelayakan kepada Gubernur dengan tembusan kepada Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan, Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu, Dinas Perhubungan dan Dinas Lingkungan Hidup.
- (2) Kajian kelayakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikaji oleh Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan serta Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu sebagai bahan pertimbangan untuk mendapatkan persetujuan dalam forum BKPRD.
- (3) Setelah mendapatkan persetujuan dari Gubernur, Kawasan yang dimohon dapat ditetapkan dalam Rencana Tata Ruang melalui mekanisme peninjauan kembali Rencana Tata Ruang.

BAB V

ARAHAN TEKNIS PEMANFAATAN
RUANG KAWASAN TOD

Pasal 9

- (1) Pengembangan jalur sirkulasi pedestrian dibuat dengan konseri seamless yang nyaman dan aman yang pada level ground didukung dengan adanya jalur tata hijau dan amenity zone, yaitu zona peletakan perabot jalan dan fasilitas penunjang pada jalur pejalan kaki serta menghindari terjadinya konflik dengan fungsi sirkulasi lainnya.
- (2) Pengembangan jalur sirkulasi pedestrian bawah tanah dapat dilakukan melalui penerapan konsep terpadu yang terhubung dengan concourse stasiun serta mengintegrasikan konektivitas antar blok, antar kavling dan antar bangunan pada kawasan, juga memudahkan pergerakan pejalan kaki menuju stasiun.
- (3) Pengembangan tata letak bangunan dan lingkungan dalam kawasan disusun mengarahkan terciptanya kawasan yang menimbulkan adanya interaksi antar bangunan melalui peniadaan pagar bangunan dan integrasi fungsi eksterior (taman dan jalur hijau) interior berupa tersedianya ruang interior yang bisa dimanfaatkan publik.
- (4) Penyediaan fasilitas parkir secara terbatas dengan penyediaan sistem parkir terpusat yang terintegrasi dengan sistem sirkulasi pedestrian dan jalur sepeda.
- (5) Penyediaan fasilitas parkir secara terbatas seb-

agaimana dimaksud pada ayat (4), tidak berlaku untuk Kawasan TOD yang juga ditetapkan sebagai Kawasan *Park and Ride* dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030 dan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi.

BAB VI

PENGELOLAAN

Bagian Kesatu

Kelembagaan

Pasal 10

- (1) Pengembangan Kawasan TOD dilaksanakan oleh Operator Utama yang ditugaskan dan/atau ditetapkan sebagai pengelola Kawasan oleh Gubernur yang dalam pelaksanaan tugasnya di bawah supervisi Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan.
- (2) Pengelola Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempunyai tugas sebagai berikut :
 - a. mengoordinasikan pemilik lahan dan/atau bangunan dalam perencanaan dan pengembangan kawasan;
 - b. mendorong upaya percepatan pembangunan prasarana dan sarana Kawasan TOD sesuai Panduan Rancang Kota;
 - c. mengoordinasikan pemilik lahan dan/atau bangunan, penyewa serta pemangku kepentingan lainnya dalam pengelolaan, pemeliharaan dan pengawasan di Kawasan TOD; dan
 - d. memonitor pelaksanaan pengembangan Kawasan TOD.

Bagian Kedua

Insentif dan Disinsentif

Pasal 11

Pemerintah Daerah mendorong dan mengendalikan pertumbuhan Kawasan TOD melalui pemberian insentif dan disinsentif kepada pemilik lahan dan/atau bangunan disesuaikan dengan prinsip perencanaan Kawasan TOD.

Pasal 12

- (1) Pemberian insentif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 dapat berupa:
 - a. pemberian akses ke stasiun sarana angkutan umum massal;
 - b. pemberian keringanan pajak;
 - c. pengurangan retribusi;

- d. pemberian kompensasi; dan/atau
- e. pemudahan perizinan.
- (2) Pemilik lahan dan/atau bangunan yang tidak menyesuaikan dengan prinsip perencanaan TOD tidak diperkenankan mendapatkan insentif sebagaimana dimaksud pada ayat (1).
- (3) Pengenaan disinsentif kepada pemilik lahan dan/atau bangunan yang tidak menyesuaikan dengan prinsip perencanaan TOD dapat berupa :
 - a. pengenaan pajak/retribusi yang lebih tinggi;
 - b. pembatasan penyediaan prasarana dan sarana; dan/atau
 - c. pelarangan pengembangan untuk pemanfaatan ruang yang telah terbangun.
- (4) Tata cara pemberian insentif dan disinsentif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Bagian Ketiga

Pengelolaan Potensi Nilai Tambah

Pasal 13

- (1) Pengembangan Kawasan TOD pada lahan milik Pemerintah Daerah yang menjadi Ruang Terbuka Publik dan/atau Plaza tetap memiliki nilai intensitas.
- (2) Penggunaan intensitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diberikan kepada pemilik lahan dan/atau bangunan di Kawasan TOD dalam bentuk pelampauan KLB dengan persetujuan Gubernur setelah mendapatkan pertimbangan dari BKPRD.
- (3) Potensi pelampauan KLB sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat diberikan dengan mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai pelampauan nilai KLB.
- (4) Pemilik lahan dan/atau bangunan yang disesuaikan dengan prinsip perencanaan Kawasan TOD harus membangun interkoneksi ke stasiun sistem angkutan umum massal dan/atau terminal.
- (5) Interkoneksi yang berada di lahan milik Pemerintah Daerah agar diserahkan kepada Pemerintah Daerah yang selanjutnya dapat dikelola oleh Operator Utama yang ditugaskan dan/atau ditetapkan sebagai pengelola.
- (6) Nilai tambah komersial yang timbul dari bangunan interkoneksi yang berada di ruang privat sebagian keuntungannya menjadi pendapatan daerah.
- (7) Proporsi besaran keuntungan yang menjadi pendapatan daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (6) ditetapkan melalui Keputusan Gubernur.
- (8) Tanggung jawab operasi dan pemeliharaan ban-

- gunan interkoneksi yang dikelola oleh Operator Utama menjadi tanggung jawab Operator Utama.
- (9) Pemanfaatan ruang bawah tanah milik Pemerintah Daerah dalam Kawasan TOD dapat dikelola sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VII

KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 14

- (1) Perizinan atas perencanaan yang telah dikeluarkan namun belum dilaksanakan pembangunan sebelum berlakunya Peraturan Gubernur ini, tetap berlaku dan pelaksanaan pembangunannya harus menyesuaikan dengan ketentuan dalam Peraturan Gubernur ini.
- (2) Perizinan atas perencanaan yang telah dikeluarkan dan sudah dilaksanakan pembangunan sebelum berlakunya Peraturan Gubernur ini, tetap berlaku.

BAB VIII

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 15

Peraturan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Gubernur ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Ditetapkan di Jakarta

pada tanggal 7 April 2017

Pt. GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS

IBUKOTA JAKARTA,

ttd.

SUMARSONO

Diundangkan di Jakarta

pada tanggal 11 April 2017

SEKRETARIS DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS

IBUKOTA JAKARTA,

ttd.

SAEFULLAH

BERITA DAERAH PROVINSI DAERAH KHUSUS

IBUKOTA JAKARTA

TAHUN 2017 NOMOR 63003

(BN)