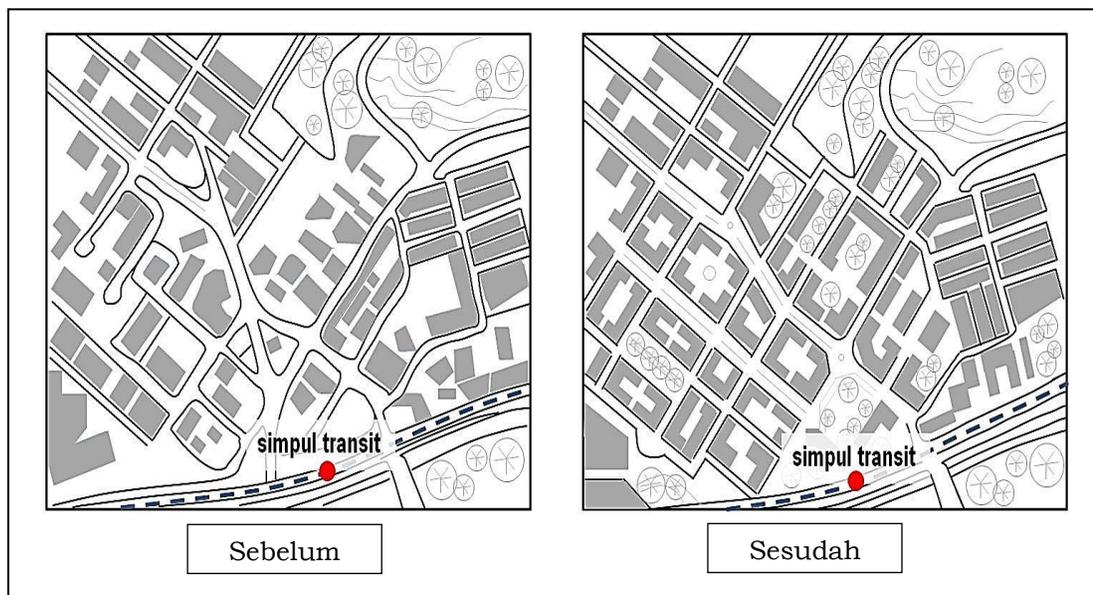


LAMPIRAN I  
PERATURAN MENTERI AGRARIA DAN TATA RUANG/  
KEPALA BADAN PERTANAHAN NASIONAL  
NOMOR 16 TAHUN 2017  
TENTANG  
PEDOMAN PENGEMBANGAN KAWASAN BERORIENTASI  
TRANSIT

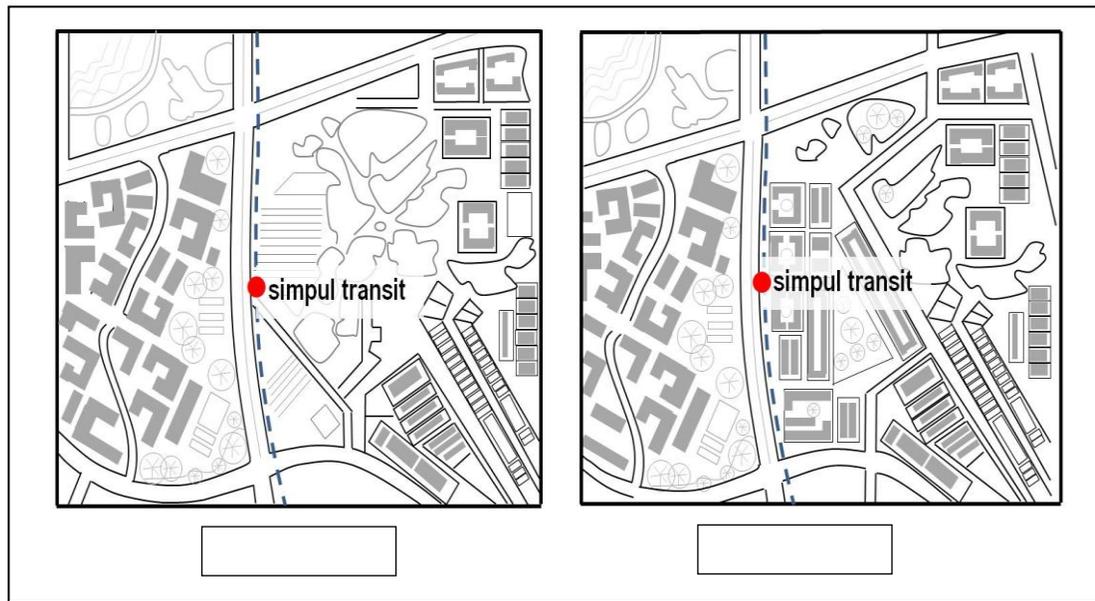
STRATEGI PENGEMBANGAN KAWASAN TOD

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.

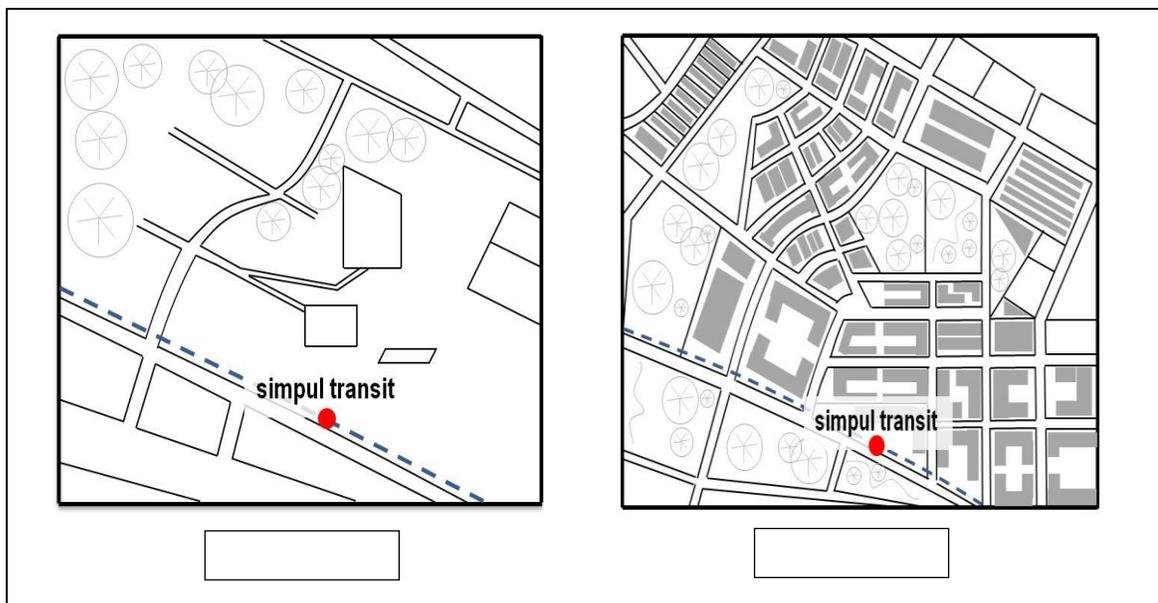


- b. Pembangunan pada tanah kosong di antara tanah terbangun (*infill development site*), yaitu pengembangan pada tanah kosong/terbengkalai di antara tanah terbangun pada radius pengembangan kawasan TOD. Strategi ini dilakukan melalui tahap:
  - 1) Pengembangan persil-persil tanah kosong di antara tanah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

LAMPIRAN II  
 PERATURAN MENTERI AGRARIA DAN TATA RUANG/  
 KEPALA BADAN PERTANAHAN NASIONAL  
 NOMOR      TAHUN 2017  
 TENTANG  
 PEDOMAN PENGEMBANGAN KAWASAN BERORIENTASI  
 TRANSIT

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 II.1 berikut ini:

Tabel. II.1 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	
<b>Moda Transit</b>	<b>Jarak Dekat (dalam kota)</b>			
	Mikrobus	√	√	√
	Bus kota, BRT	√	√	√
	A. LRT	√	√	√
	B. <i>Heavy rail</i> (MRT)	√	√	-
	<b>Jarak Jauh (antar kota, antar provinsi)</b>			
	A.LRT	√	√	√
	B. <i>Heavy rail</i> (MRT):			
	- Kereta cepat	√	√	-
	- Kereta Api	√	√	-
- <i>Commuter line</i>	√	√	√	
- Bus Ekspres (Bus Antar Kota/Provinsi)	√	√	-	
<b>Headway</b>	<b>&lt; 5 menit</b>	<b>5-15 menit</b>	<b>15-30 menit</b>	

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  $\leq 5$  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  $\leq 5$  menit berjalan kaki (radius 400 m), dan paling dekat dengan fungsi transit. Kriteria pengembangannya adalah:

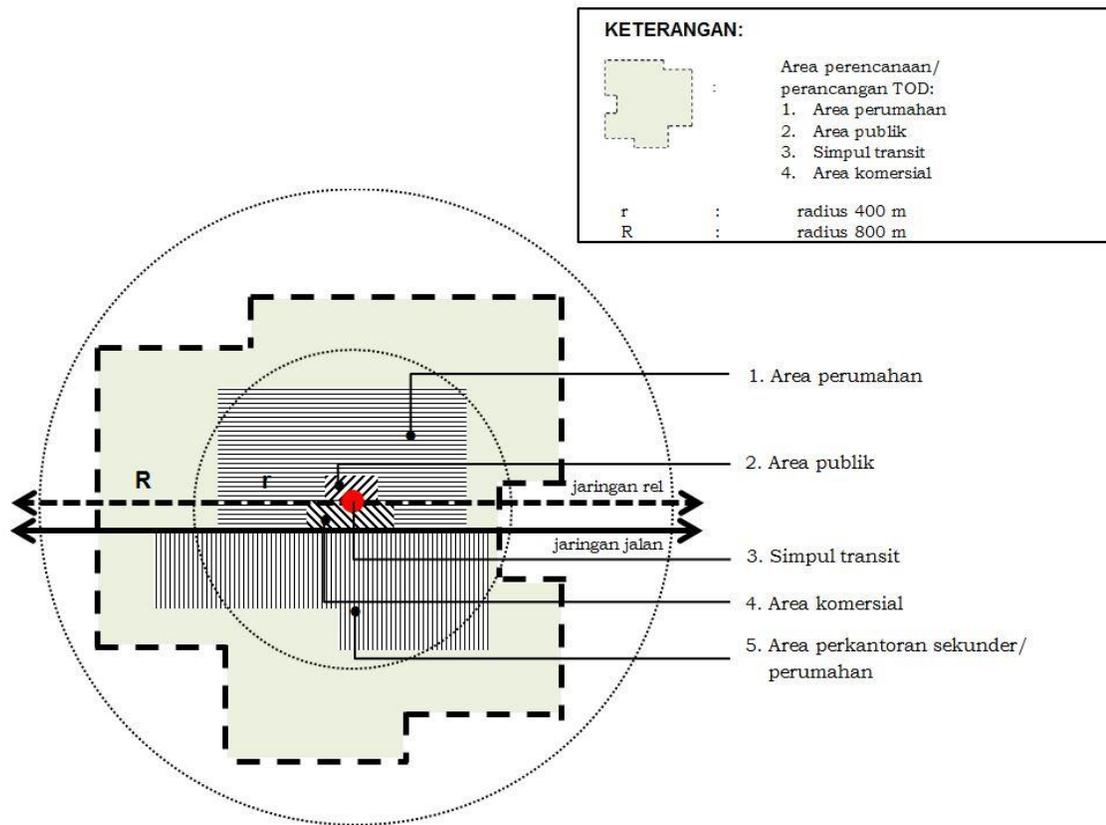
- Ukuran dan lokasi sesuai dengan kondisi kawasan, berdekatan dengan simpul transit.
- Dilengkapi dengan ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau dalam pengembangan.
- Fasilitas yang ada umumnya berupa retail, perkantoran, supermarket, restoran, jasa, dan hiburan.
- Pada simpul transit (stasiun) 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.

- Dilengkapi dengan fasilitas penunjang kawasan perumahan termasuk di dalamnya ruang terbuka publik hijau maupun non hijau.



Gambar II.1 Ilustrasi Struktur Ruang Kawasan TOD

Pengembangan kawasan TOD harus memperhatikan dan terintegrasi dengan pengembangan area pendukungnya yang berada di luar kawasan perencanaan TOD. Kriteria pengembangan area pendukung kawasan TOD adalah sebagai berikut:

- Merupakan area yang berada dalam radius 1500 meter hingga 5000 meter dari simpul transit;
- Memiliki kepadatan kawasan yang lebih rendah dibandingkan dengan kawasan TOD;
- Menyediakan akses langsung dan jalur sepeda menuju simpul transit dan area komersial dengan tidak terletak pada potongan sebidang jalan arteri;
- 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>; 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

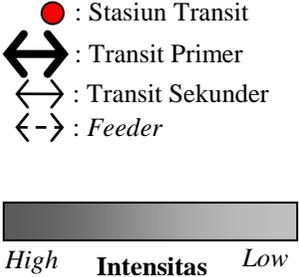
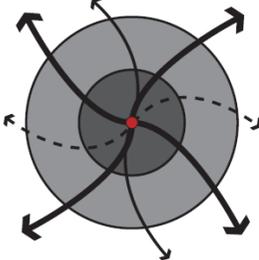
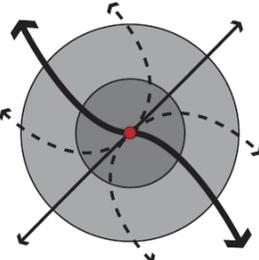
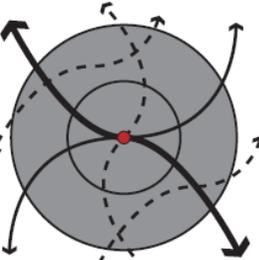
- Karakter pengembangan kawasan sebagai pusat perekonomian, khususnya yang berfungsi sekunder dan budaya regional serta mempunyai skala pelayanan bagian kota sampai kota.
- Dilayani setidaknya oleh 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) jarak jauh berupa *heavy rail*, *light rail transit*, BRT, 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>; 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup>; 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 II.2 Kriteria Teknis Kawasan TOD Berdasarkan Jenis TOD  
dalam Rangka Penyusunan dan/atau Revisi Rencana Tata Ruang Daerah (RTRW/RDTR)

<b>TIPOLOGI KAWASAN TOD</b>	<b>TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota</b>	<b>TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota</b>	<b>TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan</b>
Bentuk/Deliniasi kawasan	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kawasan dalam radius 400 meter - 800 meter dibatasi oleh batasan fisik (misalnya jalan, sungai dll) yang menunjukkan satu kesatuan karakteristik.</li> <li>▪ Dalam kondisi tertentu, karena karakteristik lingkungan simpul transit, dapat berupa koridor.</li> </ul>		
Karakter Pengembangan	Pusat perekonomian fungsi primer dan budaya regional	Pusat ekonomi khususnya untuk fungsi sekunder dan budaya regional.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pusat aktivitas ekonomi lokal dan komunitas lokal</li> <li>▪ Dominan hunian dengan akses baik ke regional atau subregional</li> </ul>
<b>Campuran dan Keragaman Pemanfaatan Ruang</b>			
Minimal aktivitas yang signifikan di kawasan	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)
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 komersial	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>

<b>TIPOLOGI KAWASAN TOD</b>	<b>TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota</b>	<b>TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota</b>	<b>TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan</b>
Target Unit Hunian	8.000-30.000	5.000 – 15.000	2.500-10.000
Target Jumlah Pekerja	40.000-150.000	5.000-30.000	-
<b>Kepadatan</b>			
Populasi	> 750 jiwa /ha	450-1500 jiwa /ha	350-1000 jiwa /ha
Pekerja	> 200 /ha	40-200 /ha	12-40 /ha
<b>Intensitas Pemanfaatan Ruang</b>			
KLB	> 5.0 (KLB tidak melampaui daya dukung lingkungan)	3.0 - 5.0	2.0 – 3.0
Pola Kepadatan	Tinggi	Sedang - Tinggi	Sedang
Minimum Kepadatan Hunian	Kepadatan hunian 20 - 75 unit/1.000 m <sup>2</sup>	Kepadatan hunian 12 - 38 unit/1000 m <sup>2</sup>	Kepadatan hunian 15 - 20 unit/1.000 m <sup>2</sup>
Jumlah Lantai	> 11-40 atau lebih	> 3-15	> 3-8
Maks. Tutupan tanah ( <i>Land Coverage</i> ), KDB bisa lebih kecil	80 % (RTH privat minimal 10%)	70% (RTH privat minimal 10%)	70% (RTH privat minimal 10%)
Min. 'Street Frontage'	90%	80%	70%
<b>Ruang Terbuka</b>			
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
<b>Parkir (dibatasi jumlahnya)</b>			
Maksimum Parkir Hunian	1 parkir/unit	1,5 parkir/unit	2 parkir/unit
Maksimum Parkir Retail/Kantor	1 parkir/100 m <sup>2</sup>	2 parkir /100 m <sup>2</sup>	3 parkir/100 m <sup>2</sup>
Maksimum Parkir Lt. Dasar	10% Luas Kapling	15% Luas Kapling	20 % Luas Kapling
Pola parkir ( <i>Shared/Single Use Parking</i> )	<i>Shared</i> (parkir bersama)	<i>Shared</i> (parkir bersama)	<i>Shared</i> (parkir bersama)

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 transit	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
<b>Alokasi Ruang untuk Sistem Transit</b>			
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>
<b>Pola Jaringan Jalan</b>			
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 yang terintegrasi  

<b>TIPOLOGI KAWASAN TOD</b>	<b>TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota</b>	<b>TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota</b>	<b>TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan</b>
Aspek lain yang dipertimbangkan dalam Pengembangan	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mengintegrasikan fungsi hunian dan perkantoran baru dengan intensitas pemanfaatan ruang tinggi kedalam kondisi terbangun saat ini.</li> <li>▪ Pengembangan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mengintegrasikan hunian dengan intensitas tinggi kedalam hunian dan perkantoran terbangun.</li> <li>▪ Pengembangan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Memperluas peluang retail skala lokal, meningkatkan hunian kepadatan tinggi.</li> <li>▪ Pengembangan lingkungan yang mengutamakan penggunaan moda transportasi tidak bermotor.</li> </ul>

Tabel II.3 Kriteria dan Indikator Kinerja Kawasan TOD

Kriteria	Indikator	Tolok Ukur
<b>Pengembangan kawasan campuran dan kompak</b>	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"> <li>▪ <b>TOD Kota:</b> 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</li> <li>▪ <b>TOD Sub Kota:</b> 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</li> <li>▪ <b>TOD Lingkungan:</b> 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.</li> </ul>
	Tingkat kepadatan hunian rumah dan perkantoran mendukung operasi angkutan umum yang berkualitas dan aktivitas perekonomian lokal	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>TOD Kota:</b> Minimal KLB &gt; 5, dengan tutupan tanah maksimum 80%.</li> <li>▪ <b>TOD Sub Kota:</b> KLB antara 3-5, dengan tutupan tanah maksimum 70%.</li> <li>▪ <b>TOD Lingkungan:</b> KLB antara 2-3, dengan tutupan tanah maksimum 70%.</li> </ul>
	Keragaman sosial	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rata-rata tingkat kepadatan lebih tinggi dibandingkan dengan kondisi sekitar</li> <li>▪ Keragaman usia, suku, ras mendorong interaksi dan kegiatan yang lebih beragam dan kaya</li> <li>▪ Keragaman fasilitas sosial</li> </ul>

Kriteria	Indikator	Tolok Ukur
	Keragaman ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keragaman aktivitas ekonomi</li> <li>▪ Penyediaan hunian berimbang untuk mendukung aktivitas dalam kawasan</li> </ul>
<b>Perancangan kawasan yang ramah bagi pengguna moda transportasi tidak bermotor (mempertimbangkan kemampuan berjalan dan bersepeda)</b>	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 bermotor	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Memiliki alternatif rute dan berpola <i>grid</i></li> <li>▪ Permeabilitas kawasan tinggi dan memungkinkan pejalan kaki menembus blok leluasa.</li> </ul>
	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"> <li>▪ Jalur pejalan kaki dan sepeda terpisah dengan jalan raya</li> <li>▪ Mengakomodasi <i>diffable</i></li> <li>▪ Dilengkapi dengan amenities/infrastruktur penunjang</li> <li>▪ Didukung oleh pemanfaatan ruang lantai dasar bangunan yang aktif.</li> </ul>
	Koneksi jalur pedestrian dan sepeda yang kontinyu atau tidak terputus dan terintegrasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trotoar kontinyu, mudah ditemukan dan terintegrasi</li> <li>▪ Mengakomodasi <i>diffable</i></li> </ul>
<b>Kapling dan Bangunan</b>	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"> <li>▪ Penempatan kegiatan pada lantai 1 dan 2 yang aktif (misalnya komersial maupun fasilitas publik).</li> </ul>

Kriteria	Indikator	Tolok Ukur
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lantai dasar untuk ruang publik/akses tembus akan mendorong orang berjalan kaki.</li> <li>▪ Pengembangan mezanin lantai 2 untuk pejalan kaki.</li> <li>▪ Pengembangan penghubung antar bangunan untuk pejalan kaki.</li> </ul>
<b>Fasilitas penunjang kehidupan kawasan TOD/Public Realm</b>	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.
<b>Taman Kota dan ruang terbuka</b>	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"> <li>▪ Ruang terbuka harus mudah dicapai, nyaman, memiliki features yang atraktif.</li> <li>▪ Terdapat pula retail atau <i>coffeshop</i></li> </ul>
<b>Parkir</b>	Mendorong penggunaan moda tidak bermotor dan membatasi penggunaan kendaraan pribadi	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ketentuan pembatasan parkir (misalnya penyediaan parkir dengan jumlah terbatas, atau retribusi parkir yang lebih mahal).</li> <li>▪ Tersedia tempat parkir dan penyimpanan yang aman</li> <li>▪ Parkir bersama dan dibatasi.</li> </ul>
	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.

LAMPIRAN III  
PERATURAN MENTERI AGRARIA DAN TATA RUANG/  
KEPALA BADAN PERTANAHAN NASIONAL  
NOMOR      TAHUN 2017  
TENTANG  
PEDOMAN PENGEMBANGAN KAWASAN BERORIENTASI  
TRANSIT

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 kabupen/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.

MENTERI AGRARIA DAN TATA RUANG/  
KEPALA BADAN PERTANAHAN NASIONAL,

SOFYAN A. DJALIL