

# KONDISI PENGEMBANGAN KAWASAN BERORIENTASI TRANSIT KORIDOR TANAH ABANG – RANGKASBITUNG

Indrawan Juwono

<sup>1</sup>Kandidat Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Tarumanagara  
Email: Indrawan@gmail.com

Masuk: 12-09-2022, revisi: dd-mm-yyyy, diterima untuk diterbitkan: dd-mm-yyyy

---

## ABSTRAK

Ke depannya, konsep Transit-Oriented Development akan semakin diterapkan di Jabodetabek. Konsep TOD ini mengusung adanya sinergi dan koherensi antara sistem transportasi dan tata ruang perkotaan. Pengembangan properti dengan intensitas dan kepadatan tinggi hendak diharapkan untuk terjadi di sekitar area stasiun. Pada koridor Tanah Abang – Rangkasbitung, sembilan stasiun telah ditetapkan melalui Perpres untuk dikembangkan dengan konsep TOD. Pada penelitian ini, tiga area stasiun, yang hendak merepresentasikan TOD di pusat kota, pinggir kota, dan luar kota, dipilih untuk merepresentasikan keadaan pengembangan koridor TOD tersebut. Penelitian ini adalah penelitian yang membedah kondisi koridor dan tiga stasiun yang dipilih dari aspek regulasi, kepemimpinan, kerangka institusional, pengelolaan, lahan, perencanaan dan desain, infrastruktur, dan menganalisa lokasi ketiga stasiun dari aspek aksesibilitas, konektivitas, dan *walkability*.

**Kata Kunci:** Transit-Oriented Development; Koridor Tanah Abang – Rangkasbitung; Kondisi; Pengelolaan

## ABSTRACT

*The future of Jabodetabek would be enhanced with the implementation of Transit-Oriented Development concept. This concept prioritizes synergy and coherence between the transportation systems and the land use planning. High density property development is expected to happen near the station areas. In the Tanah Abang – Rangkasbitung corridor, nine stations have been decreed to be developed using this concept. Three stations along the line, which are located in the Jakarta city center, outskirts, and suburb, has been chosen to represent the TOD development at the corridor scale. This study attempts to understand the condition of the TOD development from the aspects such as leadership, regulatory environment, institutional structure, management, land, planning and design, infrastructure, and to study the accessibility, walkability, and connectivity of each station area.*

**Keywords:** Transit-Oriented Development, Tanah Abang – Rangkasbitung Corridor, Condition, Management

## 1. PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Sepuluh tahun belakangan ini, media massa diramaikan oleh berita mengenai pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (*Transit-Oriented Development*), terutama untuk wilayah Jabodetabek. Bermula dari itikad untuk mengembangkan koridor MRT di DKI Jakarta, Pemerintah Pusat Republik Indonesia menetapkan Peraturan Presiden no. 55 tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jabodetabek yang menetapkan 54 lokasi TOD di Jabodetabek dan Peraturan Presiden no. 60 tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Jabodetabek Punjur yang menetapkan 24 lokasi TOD dengan tipologi Kota.

Berdasarkan kedua Perpres tersebut, terdapat 9 lokasi TOD merupakan kawasan area stasiun pada koridor Kereta Commuter Indonesia lin Tanah Abang – Rangkasbitung, yakni TOD Tanah Abang, TOD Sudimara, TOD Pondok Ranji, TOD Jurangmangu – Ciputat, TOD Rawabuntu, TOD Serpong, TOD Cisauk, TOD Cikoya, dan TOD Tigaraksa.

Sebelumnya, sudah ditemukan banyak penelitian tentang TOD pada skala satu area stasiun, dan berbagai studi dilakukan tentang penerapan TOD pada skala metropolitan/kota Jabodetabek, tetapi masih jarang yang meneliti tentang TOD pada skala koridor. Padahal, peristiwa berpindahnya pengguna layanan pada moda transportasi kereta, dari satu stasiun ke stasiun lainnya, pasti melalui suatu koridor rel. Pengguna layanan tidak dapat turun / naik sebelum kereta berhenti pada stasiun-stasiun yang sudah ditetapkan.

### Maksud dan Tujuan Penelitian

Penelitian ini merupakan upaya untuk memahami secara lebih meluas dan mendalam, kondisi pengembangan Kawasan Berorientasi Transit pada koridor Tanah Abang – Rangkasbitung. Meluas, karena penelitian ini membandingkan kondisi beberapa area stasiun, dan mendalam, karena melihat satu lin kereta di Jabodetabek.

Koridor ini memiliki karakter, di mana jalur rel dan kawasan TOD yang ditetapkan, melintasi tiga wilayah administrasi: Kota Jakarta Pusat di Provinsi DKI Jakarta, Kota Tangerang selatan di Provinsi Banten, dan Kabupaten Tangerang di Provinsi Banten. Karakter ini berbeda dengan karakter Kawasan TOD MRT Jakarta yang berada pada beberapa Kotamadya tetapi masih berada dalam satu Provinsi.



Gambar 1. Potongan Koridor Tanah Abang – Rangkasbitung  
Sumber: Olahan Peneliti pada Peta Gistaru ATR/BPN

## 2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Pendekatan kualitatif digunakan karena unsur-unsur dalam penelitian ini merupakan suatu hal yang baru dan belum pernah dikaji sebelumnya, mengandung banyak unsur eksplorasi dan variabel-variabel yang hendak diteliti belum diketahui pada awal penelitian. Penelitian bertipologi studi kasus kolektif untuk melihat dan membandingkan beberapa kawasan area stasiun guna melihat kondisi koridor secara lebih menyeluruh menjadi satu kesatuan.

Pada awal penelitian, peneliti melakukan desk study untuk memahami regulasi, pemberitaan media, peta, dan paparan *Focus Group Discussion*. Selanjutnya penelitian dilakukan dengan melakukan beberapa kali observasi lapangan, wawancara semi-terstruktur dengan para pemangku kepentingan, berdiskusi dengan beberapa ahli di bidangnya, dan paparan dari rapat kerja. Instrumen dalam penelitian ini adalah diri peneliti sendiri dan periode penelitiannya adalah bulan Oktober 2021 hingga bulan Agustus 2022 dengan biaya sendiri.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kereta Api koridor Tanah Abang – Rangkasbitung dibangun oleh Burgerlijke Openbare Werken/BOW berdasarkan perintah Gubernur Jenderal Hindia – Belanda No. 180 tahun 1896. Perusahaan kereta api negara, Staatsporwegen (SS) kemudian meresmikan jalur kereta api lintas Duri - Rangkasbitung pada 1 Oktober 1899.

Berdasarkan jadwal kereta (*Reisgids*) tahun 1926, ketiga stasiun yang dipilih untuk penelitian ini bernama Tanah Abang, Djoerang Manggoe, dan Tjisaoek. Waktu tempuh dari Tanah Abang – Djoerang Manggoe adalah berkisar 37 hingga 42 menit, dan dari Djoerang Manggoe menuju Tjisaoek adalah 36 menit. Berdasarkan jadwal kereta saat ini, waktu tempuh dari Tanah Abang – Jurangmangu adalah 24 menit, dan dari Jurangmangu menuju Cisauk adalah 18 menit. Hal ini berarti waktu tempuh Tanah Abang – Cisauk pada saat ini sebanding dengan waktu tempuh dari Tanah Abang - Djoerang Manggoe atau Djoerang Manggoe – Tjisaoek pada tahun 1926.

Saat ini, segmen koridor Tanah Abang - Cisauk berkarakteristik sebagai koridor Komuter. Kepadatan pengguna dan frekuensi kereta yang lebih tinggi hanya terjadi pada pagi menuju Jakarta, dan sore menuju luar Jakarta, yang merupakan karakter tipikal suatu koridor Komuter. Empat puluh (menit) di dalam kereta adalah waktu yang *reasonable* untuk dikonsumsi pekerja untuk perjalanan dari tempat tinggal ke tempat kerjanya.

Jika hendak memberikan nilai tambah pada koridor dan mengoptimasi layanan transportasi yang relatif seimbang, maka pada pada sekitar area stasiun sepanjang koridor dapat dikembangkan properti dengan beragam fungsi sehingga pergerakan dapat terjadi dua arah pada setiap waktu.

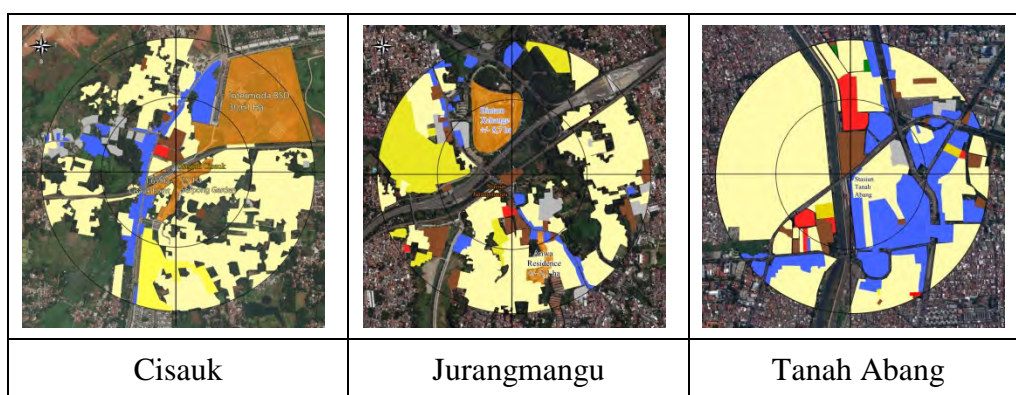
Secara regulasi, dukungan penerapan konsep TOD dari Pemerintah Pusat Republik Indonesia mulai terlihat sejak disahkannya Peraturan Menteri ATR / Kepala BPN nomor 16 tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit. Di Daerah, terdapat lebih banyak regulasi tentang TOD di DKI Jakarta ketimbang di Kota Tangerang Selatan dan Kabupaten Tangerang, dan substansinya pun telah dibuat pada tingkat kedalaman yang lebih detail dan dapat diaplikasikan secara praktis. Keaktifan kegiatan penerapan regulasi dalam

mengeksistensikan TOD dan menerbitkan regulasi yang mendukung TOD di Jakarta. Akan tetapi, di Kota Tangerang Selatan dan Kabupaten Tangerang masih cenderung pasif dan tidak terlihat untuk mengkampanyekan pengembangan TOD di wilayahnya. Hal ini juga tercermin dari regulasi yang sudah terbit di masing-masing wilayah.

Kota Tangerang Selatan dan Kabupaten Tangerang telah memiliki Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah dari Provinsi Banten pada tahun 2017, tetapi belum memiliki Rencana Detail Tata Ruang, apalagi peraturan yang secara spesifik mendorong pengembangan Kawasan Berorientasi Transit di wilayahnya. Regulasi yang ada di wilayah ini masih berupa konsep yang belum dapat dioperasionalkan. Hal ini sangat kontras dengan Provinsi DKI Jakarta yang telah menerbitkan Peraturan Gubernur tentang Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development, Panduan Rancang Kota untuk kawasan di sekitar beberapa stasiun MRT, mengerjasamakan MRT dengan KAI dan merencanakan KBT Tanah Abang, dan menerbitkan Peraturan Gubernur DKI Jakarta no. 31 tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan DKI Jakarta yang mengatur intensitas pemanfaatan ruang berdasarkan performa.

Tiga lokasi TOD, yakni TOD Tanah Abang, TOD Jurangmangu, dan TOD Cisauk diambil untuk merepresentasikan tiga lokasi, pada satu koridor kereta, yang berada di pusat kota DKI Jakarta, pinggir kota (Kota Tangerang Selatan), dan luar kota (Kabupaten Tangerang).

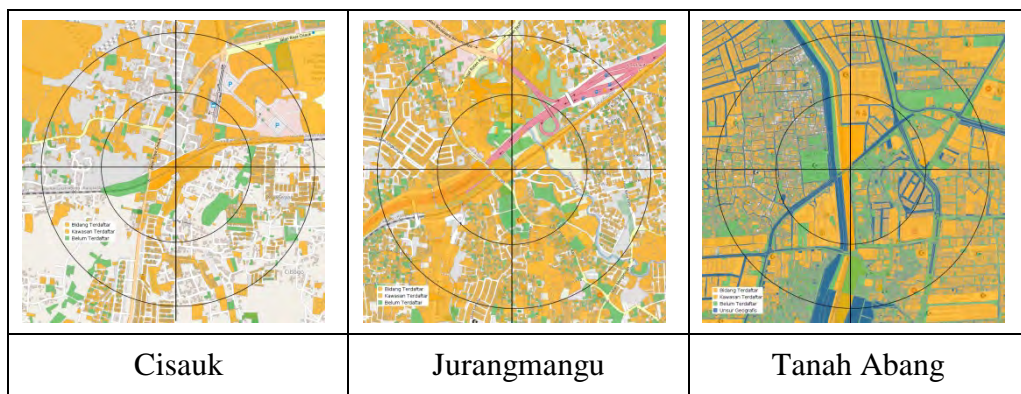
Pada ketiga lokasi tersebut belum ditemukan adanya pengelola Kawasan Berorientasi Transit pada baik pada skala area stasiun, maupun pada skala koridor. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (KAI) tidak berperan sebagai pengelola kawasan TOD. Pengembangan Apartemen Cisauk Point, yang merupakan kerjasama antara KAI dengan Adhi Commuter Properti Tbk., sebatas mengembangkan Hunian Terintegrasi Stasiun dan bukan dimaksudkan untuk mengelola kawasan TODnya. Hal ini berbeda dengan MRT Jakarta yang ditugaskan oleh Gubernur DKI Jakarta untuk mengelola kawasan di sekitar stasiunnya melalui Peraturan Gubernur no. 15 tahun 2020 tentang Penugasan PT MRT Jakarta Sebagai Pengelola KBT Koridor Utara – Selatan MRT Jakarta. Perencanaan yang juga terjadi pada lahan KAI di stasiun Jurangmangu dan Tanah Abang juga sebatas pada lahan yang dikuasai oleh KAI yang hendak dikerjasamakan dengan pihak lain. Pengelolaan kawasan dan izin pembangunan masih mengikuti peraturan yang berlaku di masing-masing wilayah.



Gambar 2. Penggunaan Lahan Existing pada TOD Cisauk, Jurangmangu, dan Tanah Abang  
Sumber: Peta Gistaru ATR/BPN, diolah Peneliti

Pada ketiga lokasi, masih terlihat kesamaan bahwa belum terdengar adanya koordinasi dan kerjasama antar pemilik lahan untuk dapat mengoptimalkan potensi perekonomian di kawasan TOD pada area stasiun yang sama, apalagi optimasi perekonomian melalui koordinasi pengembangan lintas stasiun. Pemilik lahan masih bergerak sendiri-sendiri, perencanaan masih berada pada skala tapak, dan mengacu ke regulasi yang berlaku di masing-masing wilayah.

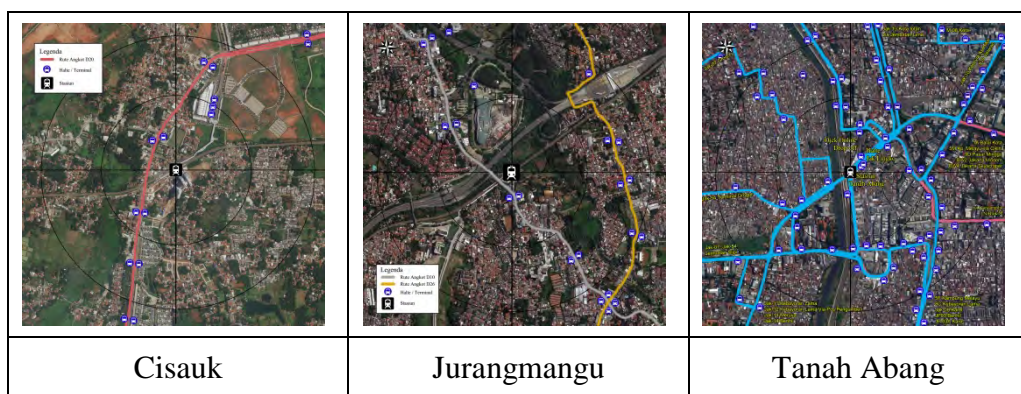
Berdasarkan data dari ATR/BPN, mayoritas lahan di TOD Tanah Abang sudah terdaftar, tetapi di TOD Jurangmangu dan TOD Cisauk masih terdapat banyak lahan yang belum terdaftar. Artinya, masih terdapat lahan yang belum jelas status kepemilikannya. Di Cisauk, kebanyakan lahan yang belum terdaftar, saat ini digunakan sebagai hunian yang tumbuh secara *sprawl*.



Gambar 3. Bidang Terdaftar TOD Cisauk, Jurangmangu, dan Tanah Abang

Sumber: Peta Bhumi ATR/BPN, diolah Peneliti

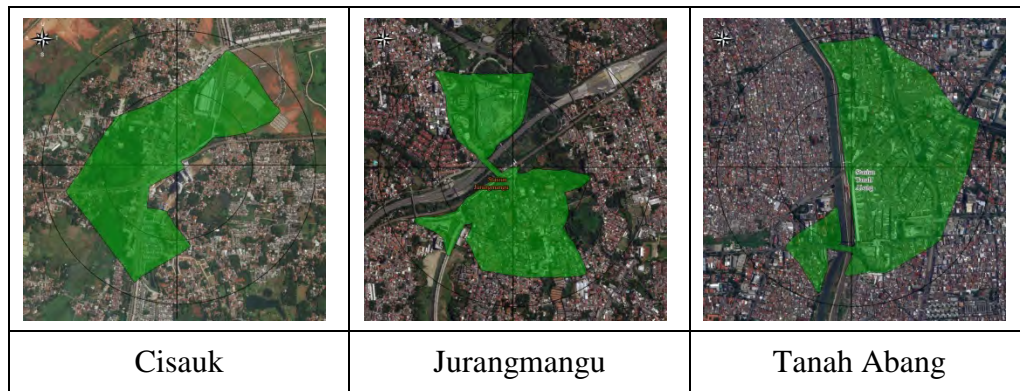
Peneliti mempelajari aspek aksesibilitas, konektivitas, dan *walkability* ketiga kawasan, dan ditemukan bahwa TOD di pusat kota sudah memiliki tingkat aksesibilitas, konektivitas, dan *walkability* yang relatif lebih baik dibandingkan TOD yang berada di luar dan pinggir kota. Konektivitas dari Stasiun Tanah Abang jauh lebih baik daripada kedua stasiun lainnya, dengan adanya konektivitas dengan Kereta lin lingkaran Cikarang dan bus kota Transjakarta.



Gambar 4. Konektivitas TOD Cisauk, Jurangmangu, dan Tanah Abang

Sumber: Peta Bhumi ATR/BPN, diolah Peneliti

Jangkauan yang dapat diraih dengan peneliti berjalan kaki 10 menit dari stasiun ke semua arah, dapat menjangkau 43%, 29%, dan 32% wilayah Tanah Abang, Jurangmangu, dan Cisauk dengan radius 800m. Kecepatan jalan peneliti berkisar 800m/10 menit.



Gambar 5. *Walkshed* TOD Cisauk, Jurangmangu, dan Tanah Abang

Hingga tulisan ini dibuat, peneliti belum menemukan adanya visi, perencanaan, maupun desain kawasan TOD pada skala area stasiun pada ketiga lokasi TOD, apalagi pada skala koridor.

#### 4. KESIMPULAN DAN SARAN

Meskipun Peraturan Presiden sudah menetapkan bahwa sembilan kawasan di sekitar stasiun pada koridor Tanah Abang – Rangkasbitung hendak dikembangkan dengan konsep TOD, perencanaan dan pengembangan KBT di Kota Tangerang Selatan dan Kabupaten Tangerang belum terjadi. Hanya regulasi di DKI Jakarta yang sudah dapat diterapkan secara praktis. Pengembangan yang direncanakan di sekitar stasiun Tanah Abang masih sebatas perencanaan pada skala tapak/lahan yang dikuasai KAI, dan belum berada pada skala area stasiun.

Kondisi terkini di DKI Jakarta adalah telah disosialisasikannya Peraturan Gubernur nomor 31 tahun 2022 yang dimaksudkan untuk mengakselerasi transformasi Jakarta sebagai pusat bisnis dan kota global yang berketahanan, berbasis transit, dan digital, di mana substansi Pergub tersebut mengizinkan suatu peningkatan intensitas bangunan pada kawasan TOD MRT melalui pengaturan intensitas pemanfaatan ruang berdasarkan performa. Akan tetapi, pada tersebut belum mengatur lahan yang berada di sekitar stasiun KAI.

Mengingat koridor ini berada pada lebih dari satu provinsi, maka untuk mengakselerasi pengembangan TOD pada koridor ini akan diperlukan perhatian dari Pemerintah Pusat (c/o Menteri Koordinator bidang Perekonomian) untuk dapat turut terlibat dalam mengatur pengembangan Koridor, dengan pertama-tama membentuk atau menunjuk suatu lembaga yang ditugaskan untuk memimpin dan/atau mengelola pengembangan koridor menjadi sebuah koridor destinasi, bersama dengan KAI sebagai operator sarana angkutan massalnya, Pemerintah Daerah, pemilik lahan, dan semua pemangku kepentingan.

Saran bagi peneliti selanjutnya adalah memeriksa, apakah kondisi yang serupa juga terjadi pada koridor kereta dan koridor sarana angkutan umum massal lainnya, yang dapat berupa angkutan kota/bus dengan frekuensi tinggi dan/atau berkapasitas besar.

### **Ucapan Terima Kasih**

Terima kasih kepada Dr. Ir. Lana Winayanti, MCP dan Ir. Soerjono Herlambang, M.Sc. yang telah membimbing proses penelitian ini dalam rangka penyelesaian tugas akhir program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Tarumanagara. Terima kasih kepada rekan-rekan dari KAI, ACP, HAP, BSD, MRT, ATR/BPN, Bappeda, dan Bappenas yang telah bersedia diwawancarai dan memberikan sepatah informasi.

### **REFERENSI**

- Curtis, C., Renne, J. L., & Bertolini, L. (2009). *Transit Oriented Development: Making It Happen*. England: Ashgate Publishing Limited.
- Denzin, N. K., & Lincoln, Y. S. (2018). *The SAGE Handbook of Qualitative Research* (5th ed.). Thousand Oaks: SAGE Publications Inc.
- World Bank Group Open Learning Campus. (2022). *Transit Oriented Development at a Corridor Scale (Self-paced)*. Retrieved 2022, from World Bank Group Open Learning Campus: <https://olc.worldbank.org/>