

## PRIORITAS PENGEMBANGAN KAWASAN TRANSIT STASIUN KERTAPATI PALEMBANG DENGAN KONSEP *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD)*

Shahnaz Nabila Fuady<sup>1</sup>, Siti Rahma<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Jurusan Teknologi Infrastruktur dan Kewilayahan, Institut Teknologi Sumatera

<sup>2</sup> Program Studi Teknik Sipil, Jurusan Teknologi Infrastruktur dan Kewilayahan, Institut Teknologi Sumatera

<sup>1</sup> Email : [bellafuady@pwk.itera.ac.id](mailto:bellafuady@pwk.itera.ac.id)

Diterima (received): 16 Desember 2019

Disetujui (accepted): 03 Maret 2020

### ABSTRAK

*Stasiun Kertapati merupakan stasiun utama dan terbesar di Kota Palembang maupun Sumatera Selatan, yang melayani perjalanan kereta jarak jauh di pulau Jawa dan kereta komuter Palembang-Inderalaya. Kawasan di sekitar titik transit tersebut menjadi kawasan potensial dalam hal kegiatan ekonomi, yang direncanakan menjadi kawasan kegiatan yang heterogen, khususnya untuk kegiatan perkantoran dan komersial. Kawasan di sekitar titik transit Stasiun Kertapati menjadi salah satu kawasan yang akan dikembangkan dengan konsep Transit Oriented Development (TOD). Namun, penerapan konsep TOD di kawasan transit Stasiun Kertapati masih belum dapat segera terwujud, dikarenakan pola pembangunan di sekitar kawasan transit belum terintegrasi mengarah ke bentuk kawasan dengan konsep TOD. Penelitian ini bertujuan untuk menyusun prioritas pengembangan di kawasan transit Stasiun Kertapati dengan konsep TOD. Analisis yang digunakan mencakup analisis delphi, analisis kriteria dan analisis spatial query; dan metode analisis AHP. Hasil penelitian diperoleh konsep TOD di kawasan transit Stasiun Kertapati menunjukkan terdapat dua belas variabel. Prioritas pengembangan antara lain penggunaan lahan perdagangan dan jasa, penggunaan lahan perkantoran, ketersediaan jalur pejalan kaki, penggunaan lahan fasilitas umum, konektivitas jalur pejalan kaki, ketersediaan fasilitas penyebrangan, koefisien lantai bangunan, dimensi jalur pejalan kaki, kepadatan bangunan; ketersediaan jalur sepeda, penggunaan lahan perumahan; dan koefisien dasar bangunan.*

**Kata Kunci :** *TOD, Stasiun Kertapati, pengembangan kawasan transit*

### A. PENDAHULUAN

Stasiun Kertapati merupakan salah satu lokasi transit kereta komuter Kertapati-Indralaya dan titik perpindahan moda kereta jarak jauh Sumatera Selatan dan Lampung. Kawasan di sekitar lokasi transit tersebut dapat menjadi kawasan potensial dalam kegiatan ekonomi dan akan menimbulkan bangkitan lalu lintas yang besar, yang nantinya dapat pula menimbulkan masalah lalu lintas. Dalam kebijakan perencanaan Bappeko Palembang, terdapat kebijakan mengenai penataan kawasan di sekitar lokasi transit dengan konsep TOD, dimana salah satunya yakni Stasiun Kertapati. Namun, penerapan konsep TOD di kawasan transit Stasiun Kertapati masih belum dapat segera terwujud, dikarenakan pola pembangunan di sekitar kawasan transit belum terintegrasi mengarah ke bentuk kawasan dengan konsep TOD. Sehingga diperlukan prioritas dalam pelaksanaan pengembangan di

kawasan transit dengan konsep TOD agar dapat terstruktur dan terintegrasi dengan baik, yang mendukung dan mempercepat realisasi pengembangan kawasan transit Stasiun Kertapati dengan konsep TOD. Dalam kebijakan pengembangan kawasan Stasiun Kertapati yang dikeluarkan Bappeko, belum ada prioritas komponen TOD mana yang akan ditata atau dikembangkan terlebih dahulu dalam pengembangan kawasan transit di Stasiun Kertapati.

Salah satu parameter komponen pengembangan kawasan TOD adalah campuran penggunaan lahan dengan komposisi 70% penggunaan lahan non residential dan 30% penggunaan lahan residential. Kawasan transit Stasiun Kertapati memiliki penggunaan lahan yang belum memenuhi kesesuaian dengan parameter konsep TOD, yakni memiliki komposisi non residential dan residential yang belum tertata sesuai dengan komposisi yang seharusnya, lokasinya juga tersebar di beberapa lokasi pada kawasan stasiun. Selain itu, sudah terdapat pembangunan sarana dan prasarana yang merupakan komponen-komponen TOD dengan jenis kegiatan guna lahan yang berbeda seperti pembangunan kawasan komersial di sepanjang Jalan Merogan, beberapa kampus di Jalan Mayjen. HM. Ryacudu, pembangunan gedung-gedung perkantoran, jaringan jalur pejalan kaki di ruas-ruas jalan kawasan transit, serta pembangunan lainnya. Namun, pembangunan sarana dan prasarana tersebut belum terintegrasi dengan baik. Salah satu contohnya yakni jaringan jalur pejalan kaki yang sudah dibangun di kawasan transit juga masih belum secara langsung terkoneksi ke titik transit pada beberapa lokasi. Dengan pengembangan seperti itu, realisasi dalam pengembangan kawasan transit Stasiun Kertapati dengan konsep TOD belum dapat segera terwujud. Hal ini dikarenakan pola pembangunan di sekitar kawasan transit belum terintegrasi mengarah ke bentuk kawasan dengan konsep TOD. Untuk dapat terintegrasi dalam pembangunannya, diperlukan prioritas dalam pelaksanaan pengembangan di kawasan transit dengan konsep TOD. Prioritas tersebut dilakukan dalam mengembangkan komponen-komponen TOD yang ada di kawasan transit agar dapat terstruktur dan terintegrasi, baik dalam pembangunan antar komponen dan lembaga atau instansi yang nantinya akan menjalankannya. Saat ini belum ada prioritas pengembangan komponen TOD mana yang akan ditata atau dikembangkan terlebih dahulu dalam mendukung dan mempercepat realisasi pengembangan kawasan transit Stasiun Kertapati dengan konsep TOD.

## **B. METODE PENELITIAN**

### **1. Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan survey primer dan survey sekunder. Survey primer dilakukan dengan cara observasi lapangan dan wawancara. Observasi lapangan dilakukan dengan pengamatan langsung terhadap variable-variabel TOD di wilayah studi. Wawancara dilakukan dengan menggunakan teknik purposive sampling, yaitu dengan membuat kriteria tertentu bagi narasumber yang akan diwawancarai. Sedangkan survey sekunder dilakukan dengan cara survey instansional dalam mendapatkan data-data yang mendukung penelitian.

## 2. Metode Analisis Data

Dalam menganalisis kesesuaian kawasan transit Stasiun Kertapati dengan konsep TOD dilakukan tiga tahapan analisis, yakni:

- a. Mengidentifikasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit Stasiun Kertapati Dalam mengidentifikasi kriteria-kriteria konsep TOD yang sesuai dengan kawasan transit digunakan analisis Delphi, dengan menganalisis variabel-variabel konsep TOD yang didapatkan dari hasil kajian pustaka dengan menyatukan pendapat beberapa ahli (pemerintah, swasta dan akademisi) hingga terjadi konsensus. Terdapat dua belas variabel dalam penelitian ini, yaitu kepadatan bangunan, koefisien dasar bangunan (KDB), koefisien lantai bangunan (KLB), penggunaan lahan perumahan, penggunaan lahan perkantoran, penggunaan lahan perdagangan dan jasa, penggunaan lahan fasilitas umum, ketersediaan jalur pejalan kaki, dimensi jalur pejalan kaki, konektivitas jalur pejalan kaki, ketersediaan fasilitas penyeberangan dan ketersediaan fasilitas sepeda. Variabel-variabel diatas mewakili prinsip-prinsip TOD berupa density (kepadatan penggunaan lahan), diversity (penggunaan lahan campuran), dan design (ramah terhadap pejalan kaki).

**Tabel 1.** Kriteria Kawasan dengan konsep TOD

Variabel	Kriteria
Kepadatan Penggunaan Lahan (Density)	
Kepadatan bangunan	100-1000 bangunan/ha
KDB	Minimal 70%
KLB	Minimal 2,0
Penggunaan Lahan Campuran (Diversity)	
Penggunaan Lahan Perumahan	
Penggunaan Lahan Perkantoran	
Penggunaan Lahan Perdagangan dan Jasa	Persentase penggunaan lahan 30% Residential dan 70% Non Residential
Penggunaan Lahan Fasilitas Umum	
Ramah terhadap Pejalan Kaki (Design)	
Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ketersediaan jalur pejalan kaki 100%</li> <li>• Memiliki tactile yang mendukung difabel</li> <li>• Tersedia pohon peneduh di sepanjangn jalur pejalan kaki</li> </ul>
Konektivitas Jalur Pejalan Kaki	Waktu tmepuh maksimal 10 menit dari dan menuju lokasi transit
Dimensi Jalur Pejalan Kaki	Lebar minimal 2 meter
Ketersediaan fasilitas jalur sepeda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebar jalur minimal 1,5 meter</li> <li>• Memiliki jalur khusus yang aman dari kendaraan bermotor</li> </ul>
Ketersediaan fasilitas penyeberangan	Memiliki fasilitas penyeberangan berupa jembatan penyeberangan, zebra cross, atau penyeberangan pelican.

Sumber : TOD Guide Book, 2012 dan TOD Standard , 2014

- b. Menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit dengan kriteria kawasan TOD Dalam menganalisis kesesuaian karakteristik kawasan transit dengan kriteria TOD dilakukan dengan analisis kriteria. Analisis kriteria dilakukan dengan menggunakan teori yang menjadi pertimbangan dalam mengidentifikasi

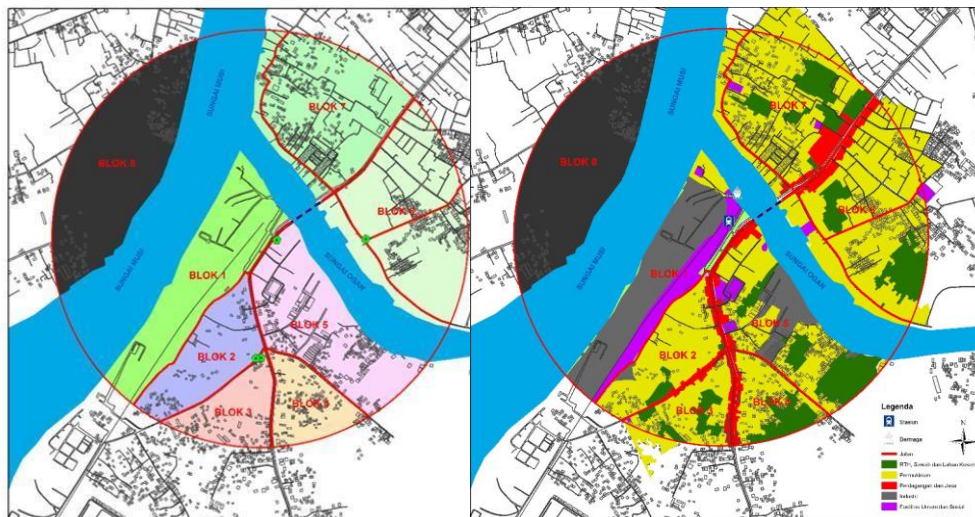
sejauh mana kesesuaian kondisi eksisting kawasan transit Stasiun Kertapati dengan kriteria TOD. Kriteria yang digunakan dalam analisis ini diperoleh dari hasil tinjauan pustaka pada beberapa pedoman seperti TOD standard yang dikeluarkan oleh Institute for Transportation Development and Policy, Florida TOD Guidebook (ITDP), dan beberapa peraturan menteri. Standar yang digunakan sebagai kriteria bersifat umum dan sudah disesuaikan dengan beberapa peraturan menteri maupun daerah, sehingga dapat diadaptasikan di Indonesia. Berikut merupakan kriteria kawasan TOD.

- c. Menentukan prioritas pengembangan kawasan transit Stasiun Kertapati dengan konsep TOD Penentuan prioritas pengembangan kawasan transit Stasiun Kertapati dilakukan dengan menggunakan analisis AHP (Analytical Hierarchy Process). Hasil analisis ini didapatkan dari pendapat para ahli yang kemudian diolah menggunakan software Expert Choice.

### **C. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **1. Gambaran Umum**

Lingkup wilayah penelitian yang digunakan adalah kawasan Stasiun Kertapati dengan radius 1000 meter. Kawasan transit ini memiliki luas 361 Ha yang terdiri dari 8 blok pengembangan. Jenis penggunaan lahan di kawasan transit cukup beragam seperti pemukiman, perdagangan dan jasa, industri, fasilitas umum, dan RTH. Kawasan ini merupakan kawasan potensial di mana dalam RTRW Kota Palembang akan direncanakan menjadi kawasan perkantoran dan komersial.



**Gambar 1.** Peta lingkup wilayah dan blok pengembangan kawasan penelitian

Berdasarkan hasil identifikasi lapangan maupun data, pada indikator kepadatan penggunaan lahan, kepadatan bangunan di kawasan transit adalah 33 bangunan/ha yang masuk ke dalam kategori rendah. Ditinjau dari variabel KDB, kawasan transit memiliki rata-rata nilai KDB sebesar 70% dan untuk variabel KLB memiliki nilai rata-rata sebesar 3.30. Untuk indikator penggunaan lahan campuran, memiliki proporsi penggunaan lahan residential sebesar 76% dan penggunaan lahan non

residential sebesar 24%. Dan pada indikator ramah terhadap pejalan kaki, ketersediaan jalur pejalan kaki hanya 10% dan rata-rata dimensi jalur pejalan kaki sebesar 1,5 meter, dengan rata-rata waktu tempuh dalam mencapai lokasi transit adalah 15 menit.

## 2. Kriteria Konsep TOD

Berdasarkan hasil identifikasi kriteria-kriteria konsep TOD yang didapatkan dari variabel-variabel penelitian dan proses analisis, didapatkan dua belas variabel yang sesuai dengan kawasan transit Stasiun Kertapati. Variabel tersebut didapatkan dari hasil analisis Delphi dengan dua kali iterasi. Variabel-variabel tersebut adalah kepadatan bangunan, KDB, KLB, penggunaan lahan perumahan, penggunaan lahan perkantoran, penggunaan lahan perdagangan dan jasa, penggunaan lahan fasilitas umum, ketersediaan jalur pejalan kaki, dimensi jalur pejalan kaki, konektivitas jalur pejalan kaki, ketersediaan fasilitas penyebrangan dan ketersediaan fasilitas sepeda. Hasil identifikasi tersebut kemudian menjadi input bagi proses analisis selanjutnya.

## 3. Kesesuaian Karakteristik Kawasan

Dalam menganalisis kesesuaian kawasan transit dengan konsep TOD, digunakan pedoman kriteria yang didapatkan dari beberapa standar TOD, sehingga dapat menunjukkan sejauh mana kondisi eksisting kawasan transit sesuai dengan kriteria konsep TOD. Berdasarkan hasil analisis, dapat diketahui bahwa kawasan transit Stasiun Kertapati masih belum sesuai dengan kriteria kawasan TOD, terutama pada kepadatan bangunan, penggunaan lahan campuran, ketersediaan jalur pejalan kaki, dan ketersediaan jalur sepeda. Dari 11 variabel yang ada, pada transit stasiun Kertapati, hanya terdapat 3 variabel karakteristik kawasan yang sesuai dengan kriteria yang ada.

**Tabel 2.** Kesesuaian kondisi eksisting dengan variabel TOD

Variabel	Kriteria	Karakteristik	Kesesuaian
Kepadatan Bangunan	100-1000 bangunan/ha	33 bangunan/ha	TS
KDB	Min 70%	70%	S
KLB	Min 2.0	3.30	S
Penggunaan lahan Perempuan	Persentase penggunaan lahan	24%	TS
Penggunaan lahan Perdagangan dan Jasa	30% <i>residential</i> dan 70% <i>residential</i>	76%	
Penggunaan lahan fasilitas umum			
Ketersediaan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pejalan kaki 100%, memiliki tactile pada permukaan pedestrian dan Tersedia pohon perindang	Tersedia 10% Belum tersedia Belum tersedia	TS
Konektivitas jalur pejalan kaki	Waktu tempuh maksimal 10 menit	15 menit	TS
Dimensi jalur pejalan kaki	Lebar minimal 2 meter	1,5 meter	TS

**Shahnaz Nabila Fuady dan Siti Rahma, Prioritas Pengembangan Kawasan Transit Stasiun Kertapati Palembang dengan Konsep Transit Oriented Development (TOD)**

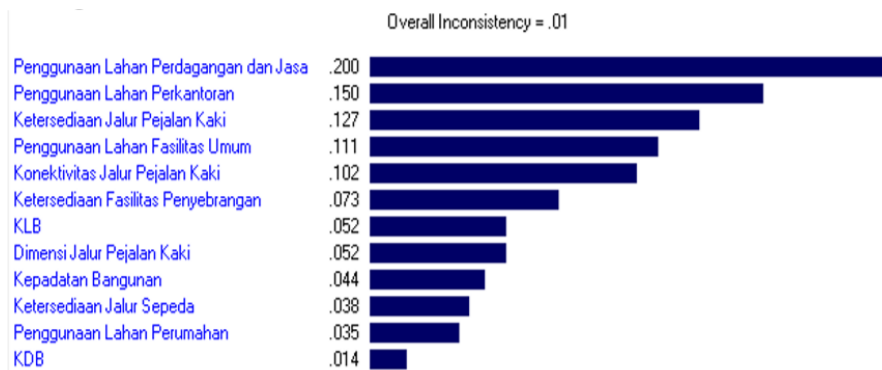
kaki

Ketersediaan fasilitas jalur sepeda	Lebar jalur min 1,5 meter dan memiliki jalur yang aman dari kendaraan bermotor	Belum tersedia	TS
Ketersediaan fasilitas penyebrangan	Memiliki fasilitas penyebrangan berupa jembatan penyebrangan, zebra cross, atau penyebrangan pelikan	Tersedia	S

Sumber : survei lapangan

**4. Penentuan Prioritas Pengembangan**

Berdasarkan hasil analisis, didapatkan output penilaian bobot dalam penentuan prioritas pengembangan kawasan transit Stasiun Kertapati. Hasil output tersebut dapat dilihat sebagai berikut:



**Gambar 2.** Hasil output prioritas pengembangan

Pada grafik hasil output diatas, dapat dilihat urutan bobot dari tertinggi hingga terendah dalam prioritas pengembangan kawasan transit adalah: 1. Penggunaan Lahan Perdagangan dan Jasa = 0,200 2. Penggunaan Lahan Perkantoran = 0,150 3. Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki = 0,127 4. Penggunaan Lahan Fasilitas Umum = 0,111 5. Konektivitas Jalur Pejalan Kaki = 0,102 6. Ketersediaan Fasilitas Penyebrangan = 0,073 7. Koefisien Lantai Bangunan (KLB) = 0,052 8. Dimensi Jalur Pejalan Kaki = 0,052 9. Kepadatan Bangunan = 0,044 10. Ketersediaan Jalur Sepeda = 0,038 11. Penggunaan Lahan Perumahan = 0,035 12. Koefisien Dasar Bangunan = 0,014. Dari hasil prioritas diatas, penggunaan lahan perdagangan dan jasa (*non residential*) memiliki prioritas tertinggi. Penggunaan lahan campuran menjadi prinsip utama dalam pengembangan kawasan TOD. Dengan banyaknya aktivitas guna lahan di kawasan transit, akan mempengaruhi bangkitan dan tarikan, serta demand penumpang yang akan menggunakan transportasi publik di kawasan transit nantinya.

**Shahnaz Nabila Fuady dan Siti Rahma, Prioritas Pengembangan Kawasan Transit Stasiun Kertapati Palembang dengan Konsep Transit Oriented Development (TOD)**

**Tabel 3. Prioritas pengembangan dengan konsep TOD**

Variabel urutan prioritas	Kondisi eksisting	Deskripsi pengembangan
Penggunaan lahan perdagangan dan jasa	Penggunaan lahan perdagangan dan jasa di kawasan transit Stasiun Kertapati tersebar di hampir seluruh kawasan transit seperti mall, pertokoan, hotel, dan ruko. Luas penggunaan lahan perdagangan jasa yakni 22,38 Ha. Adapun komposisi penggunaan lahan campuran di kawasan transit memiliki persentase 36% untuk residential dan 64% untuk <i>non residential</i> .	Mengatur proporsi penggunaan lahan di kawasan transit dengan rasio 30% <i>residential</i> dan 70% <i>non residential</i> dalam mendorong keberagaman fungsi penggunaan lahan di kawasan transit dan dapat menambah luas penggunaan lahan <i>non residential</i> sebesar 5,2 Ha yang khususnya dapat dialokasikan untuk kegiatan perdagangan dan jasa di seluruh kawasan transit.
Penggunaan lahan perkantoran	Penggunaan lahan perkantoran di kawasan transit berada pada area tertentu yakni pada Blok 3, Blok 4 Blok 5 dan Blok 6. Luas penggunaan lahan perkantoran yakni 7,42 Ha. Adapun komposisi penggunaan lahan campuran di kawasan transit memiliki persentase 36% untuk <i>residential</i> dan 64% untuk <i>non residential</i> .	Mengatur proporsi penggunaan lahan di kawasan transit dengan rasio 30% <i>residential</i> dan 70% <i>non residential</i> dalam mendorong keberagaman fungsi penggunaan lahan di kawasan transit dan dapat menambah luas penggunaan lahan <i>non residential</i> sebesar 5,2 Ha yang khususnya dapat dialokasikan untuk kegiatan perkantoran pada blok 3, blok 5, dan blok 6.
Ketersediaan jalur pejalan kaki	Ketersediaan jalur pejalan kaki di kawasan transit adalah rata-rata sebesar 62,7% dari 100% total keseluruhan jalan.	Meningkatkan ketersediaan jalur pejalan kaki hingga 37,3% dari ketersediaan saat ini di seluruh ruas jalan di kawasan transit
Penggunaan lahan fasilitas umum	Penggunaan lahan fasilitas umum tersebar di hampir seluruh kawasan transit, seperti rumah sakit, masjid, sekolah, dan stasiun. Luas penggunaan lahan fasilitas umum sebesar 11,78 Ha. Adapun komposisi penggunaan lahan campuran di kawasan transit memiliki persentase 36% untuk <i>residential</i> dan 64% untuk <i>non residential</i> .	Mengatur proporsi penggunaan lahan di kawasan transit dengan rasio 30% <i>residential</i> dan 70% <i>non residential</i> dalam mendorong keberagaman fungsi penggunaan lahan di kawasan transit dan mempertahankan area penggunaan lahan fasilitas umum yang berada di kawasan transit.
Konektivitas jalur pejalan kaki	Konektivitas jalur pejalan kaki rata-rata di kawasan transit sebesar 8,5 menit. Namun terdapat blok yang masih memiliki konektivitas pejalan kaki dengan waktu tempuh yang tinggi yakni pada Blok 2 dan Blok 7. Blok 2 memiliki rata-rata waktu tempuh sebesar 11,25 menit sedangkan Blok 7 memiliki rata-rata waktu tempuh sebesar 12,5 menit	Mengembangkan jalan penghubung atau tembus, menerapkan pola jaringan jalan grid dan membangun fasilitas penyebrangan jalan (JPO) untuk mempermudah aksesibilitas dalam mencapai titik transit pada Blok 2 dan 7.
Ketersediaan fasilitas penye	Tidak tersedianya fasilitas penyeberangan di lokasi Kawasan transit	Merencanakan dan merancang serta membangun fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki, baik berupa zebra cross, JPO, maupun red zone bagi Kawasan Pendidikan.
Koefisien lantai bangunan (KLB)	Kondisi KLB pada kawasan transit memiliki nilai rata-rata sebesar 3.30, dimana dalam kriteria TOD. Namun nilai KLB di beberapa blok memiliki nilai rendah.	Meningkatkan nilai rata-rata KLB sampai min 2.0 dan disesuaikan dengan arahan rencana tata ruang pada blok 1, blok 4 dan blok 7 serta <i>core area</i> kawasan transit, yang dibatasi dengan KKOP.
Dimensi jalur pejalan kaki	Dimensi jalur pejalan kaki di kawasan transit memiliki dimensi jalur pejalan kaki rata-rata sebesar 2,5 meter. Namun pada blok 4, masih memiliki dimensi jalur pejalan kaki sebesar 1,5 meter.	Menambahkan lebar dimensi pada jalur pejalan kaki yang belum memenuhi standar sebesar minimal 2 meter pada blok 4 yakni Jalan Gerbong.
Kepadatan bangunan	Kepadatan bangunan di kawasan transit sebesar 33 bangunan/ha.	Meningkatkan nilai kepadatan bangunan hingga minimal 100

**Shahnaz Nabila Fuady dan Siti Rahma, Prioritas Pengembangan Kawasan Transit Stasiun Kertapati Palembang dengan Konsep Transit Oriented Development (TOD)**

Variabel urutan prioritas	Kondisi eksisting	Deskripsi pengembangan
Ketersediaan jalur sepeda	Kawasan transit Stasiun Kertapati belum memiliki jalur untuk pengguna sepeda.	bangunan/ha atau 67% dari kepadatan bangunan saat ini Membangun sarana dan prasarana yang mendukung aktivitas sepeda seperti jalur sepeda yang aman dari kendaraan bermotor, rak sepeda yang ditempatkan pada pusat-pusat kegiatan, dan dapat mengembangkan sistem <i>bike sharing</i> pada blok 3,5 dan blok 6.
Penggunaan lahan perumahan	Penggunaan lahan perumahan di kawasan transit Stasiun Kertapati tersebar di hampir seluruh kawasan transit, kecuali pada blok. Luas penggunaan lahan perumahan yakni 29,60 Ha. Adapun komposisi penggunaan lahan campuran di kawasan transit memiliki persentase 36% untuk <i>residential</i> dan 64% untuk <i>non residential</i> .	Mengurangi penggunaan lahan <i>residential</i> atau dapat dialihfungsikan ke penggunaan lahan <i>non residential</i> sebesar 5,2 Ha yang dapat dilakukan pada blok 1, 5 dan 6 dan dapat di bangunan hunian vertikal dengan tipe <i>mid rise</i> atau <i>high rise</i> dalam mengganti bangunan hunian <i>landed houses</i> .
Koefisien dasar bangunan	KDB rata-rata pada kawasan transit memiliki nilai 70%. Namun masih terdapat bangunan-bangunan pada kawasan transit yang memiliki KDB rendah, yakni pada blok 1, 3, 5 dan 6.	Meningkatkan nilai rata-rata KDB sampai min 70% yang disesuaikan dengan arahan rencana tata ruang pada blok 1, 3, 5 dan 6.

Sumber : hasil analisis

**E. KESIMPULAN**

Dalam kebijakan pengembangan Kota Palembang, kawasan transit Stasiun Kertapati menjadi salah satu kawasan yang dikembangkan dengan konsep TOD, yang membutuhkan prioritas pengembangan bagi kawasan transit agar dapat terintegrasi dengan baik dan mempercepat realisasi pengembangan kawasan transit Kertapati dengan konsep TOD. Hasil dari analisis kesesuaian konsep TOD di kawasan transit Stasiun Kertapati menunjukkan terdapat dua belas variabel yakni kepadatan bangunan, koefisien dasar bangunan (KDB), koefisien lantai bangunan (KLB), penggunaan lahan perumahan, penggunaan lahan perkantoran, penggunaan lahan perdagangan dan jasa, penggunaan lahan fasilitas umum, ketersediaan jalur pejalan kaki, dimensi jalur pejalan kaki, konektivitas jalur pejalan kaki, ketersediaan fasilitas penyebrangan dan ketersediaan fasilitas sepeda. Dalam mendukung pengembangan kawasan TOD di kawasan transit Stasiun Kertapati, dilakukan penentuan prioritas pengembangan. Hasil analisis menunjukkan prioritas pengembangan pada kawasan transit Stasiun Kertapati dengan konsep TOD adalah: penggunaan lahan perdagangan dan jasa, penggunaan lahan perkantoran, ketersediaan jalur pejalan kaki, penggunaan lahan fasilitas umum, konektivitas jalur pejalan kaki, ketersediaan fasilitas penyebrangan, koefisien lantai bangunan (KLB), dimensi jalur pejalan kaki, kepadatan bangunan, ketersediaan jalur sepeda, penggunaan lahan perumahan dan koefisien dasar bangunan (KDB). Hasil dari penentuan prioritas pengembangan tersebut kemudian dapat direkomendasikan deskripsi pengembangan, dengan memperhatikan kondisi eksisting di kawasan transit Stasiun Kertapati.



**DAFTAR PUSTAKA**

- O. Z. Tamin, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB, 2000.
- K. M. Isa, M. I., & Handayani, “Keterkaitan Karakteristik Kawasan Transit berdasarkan Prinsip Transit Oriented Development (TOD) terhadap Tingkat Penggunaan Kereta Komuter Koridor Surabaya Sidoarjo,” *J. Tek. POMITS*, vol. 2, pp. 1–6, 203AD. *Land Use Planning & Policy, Transit Oriented development policy Guidelines*. Calgary, 2005.
- R. Cervero, *Transit Oriented Development in The United States: Experiences, Challenges, and Prospects*. Washington DC: Transportation Research Board, 2004.
- R. Watson, D., Plattus, A., & Shibley, *Time Saver Standards for Urban Design*. New York: McGrawHill, 2003.
- Florida Department of Transportation, *Florida TOD Guidebook*. Florida, USA, 2012.
- J. Renne, *Transit Oriented Development*. Routledge, 2009.
- Institute for Transportation Development and Policy, *TOD Standard*. New York: Despacio, 2014.