



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

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI AGRARIA DAN TATA RUANG/
KEPALA BADAN PERTANAHAN NASIONAL,

- Menimbang : a. bahwa untuk mendukung pengembangan sistem angkutan umum massal, meningkatkan nilai tambah kawasan terbangun, mendorong efisiensi struktur ruang dan pengembangan kota yang berkelanjutan, diperlukan acuan penataan ruang dalam mengembangkan dan mengendalikan kawasan berorientasi transit;
- b. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 3 dan Pasal 4 ayat (1) huruf c Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang, Pemerintah Pusat berwenang menetapkan pengaturan penataan ruang dalam bentuk pedoman;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit;

- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 21, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5103);
3. Peraturan Presiden Nomor 17 Tahun 2015 tentang Kementerian Agraria dan Tata Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 18);
4. Peraturan Presiden Nomor 20 Tahun 2015 tentang Badan Pertanahan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 21);
5. Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 8 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 694);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI AGRARIA DAN TATA RUANG/ KEPALA BADAN PERTANAHAN NASIONAL TENTANG PEDOMAN PENGEMBANGAN KAWASAN BERORIENTASI TRANSIT.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Rencana Tata Ruang yang selanjutnya disingkat RTR adalah hasil perencanaan tata ruang.
2. Rencana Tata Ruang Wilayah yang selanjutnya disingkat RTRW adalah hasil perencanaan tata ruang pada wilayah yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap

unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif.

3. Rencana Detail Tata Ruang yang selanjutnya disingkat RDTR adalah rencana secara terperinci tentang tata ruang wilayah kabupaten/kota yang dilengkapi dengan peraturan zonasi kabupaten/kota.
4. Peraturan Zonasi adalah ketentuan yang mengatur tentang persyaratan pemanfaatan ruang dan ketentuan pengendaliannya dan disusun untuk setiap blok/zona peruntukan yang penetapan zonanya dalam rencana rinci tata ruang.
5. Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan yang selanjutnya disingkat RTBL 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.
6. Kawasan Perkotaan adalah wilayah yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi.
7. Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit atau *Transit Oriented Development* yang selanjutnya disingkat TOD adalah konsep pengembangan kawasan di dalam dan di sekitar simpul transit agar bernilai tambah yang menitikberatkan pada integrasi antarjaringan angkutan umum massal, dan antara jaringan angkutan umum massal dengan jaringan moda transportasi tidak bermotor, serta pengurangan penggunaan kendaraan bermotor yang disertai pengembangan kawasan

campuran dan padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi.

8. Kawasan Berorientasi Transit yang selanjutnya disebut Kawasan TOD adalah kawasan yang ditetapkan dalam rencana tata ruang sebagai kawasan terpusat pada integrasi intermoda dan antarmoda yang berada pada radius 400 (empat ratus) meter sampai dengan 800 (delapan ratus) meter dari simpul transit moda angkutan umum massal yang memiliki fungsi pemanfaatan ruang campuran dan padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi.
9. Simpul Transit adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian intermoda dan antarmoda yang berupa stasiun kereta, terminal, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara.
10. Moda Transportasi Tidak Bermotor adalah setiap moda transportasi yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
11. Kawasan Campuran adalah yang memiliki dua fungsi pemanfaatan ruang atau lebih yang bersinergi baik dalam satu bangunan maupun bangunan terpisah atau blok terpisah yang memiliki integrasi fungsional dan fisik antar komponen fungsi pemanfaatan ruang.
12. Fungsi Primer adalah fungsi yang melayani wilayah lebih luas dari wilayahnya sendiri, atau batas administratif daerah.
13. Fungsi Sekunder adalah fungsi yang melayani wilayahnya sendiri, atau dalam batas administratif daerah.
14. Angkutan Umum Massal adalah angkutan umum yang dapat mengangkut penumpang berkapasitas tinggi yang beroperasi secara cepat, nyaman, aman, terjadwal, dan berfrekuensi tinggi.
15. *Heavy Rail Transit* yang selanjutnya disebut dengan Kereta adalah moda transportasi berkapasitas tinggi dengan beban gandar lebih besar dari 12 (dua belas) ton

yang beroperasi di jalur khusus pada lahan bertingkat, struktur menggantung, di bawah permukaan tanah, atau di jalan, serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada lintasan.

16. *Light Rail Transit* yang selanjutnya disebut Kereta Ringan adalah moda transportasi berkapasitas rendah hingga sedang dengan beban gandar maksimum 12 (dua belas) ton yang beroperasi di jalur khusus pada lahan bertingkat, struktur menggantung, di bawah permukaan tanah, atau di jalan, serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada lintasan.
17. *Bus Rapid Transit* yang selanjutnya disingkat BRT adalah bus dengan kualitas tinggi yang berbasis sistem transit yang cepat, dengan jalur bus yang terpisah dapat menjadi sarana integrasi moda transportasi rel.
18. Blok adalah sebidang lahan yang dibatasi sekurang-kurangnya oleh batasan fisik yang nyata seperti jaringan jalan, sungai, selokan, saluran irigasi, saluran udara tegangan ekstra tinggi, dan pantai, atau yang belum nyata seperti rencana jaringan jalan dan rencana jaringan prasarana lain yang sejenis sesuai dengan rencana tata ruang.
19. Koefisien Lantai Bangunan yang selanjutnya disingkat KLB adalah angka persentase perbandingan antara jumlah seluruh luas lantai seluruh bangunan yang dapat dibangun dan luas lahan/tanah perpetakan/daerah perencanaan yang dikuasai.
20. Pemerintah Pusat yang selanjutnya disebut Pemerintah adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Wakil Presiden dan Menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
21. Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
22. Badan usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, badan usaha swasta yang berbentuk Perseroan Terbatas, badan hukum asing, atau koperasi.

23. Masyarakat adalah orang perseorangan, kelompok orang termasuk masyarakat hukum adat, korporasi, dan/atau pemangku kepentingan nonpemerintah lain dalam penataan ruang.
24. Menteri adalah Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang penataan ruang.

BAB II

MAKSUD, TUJUAN, DAN RUANG LINGKUP

Pasal 2

- (1) Peraturan Menteri ini dimaksudkan sebagai acuan bagi Pemerintah, Pemerintah Daerah provinsi, dan Pemerintah Daerah kabupaten/kota, dalam penentuan dan penetapan lokasi TOD serta pengembangan Kawasan TOD.
- (2) Peraturan Menteri ini bertujuan untuk mewujudkan lingkungan transit sebagai Kawasan TOD yang memiliki nilai tambah dan menciptakan iklim usaha yang sehat serta kondusif, memperbaiki struktur ruang wilayah dan meningkatkan kapasitas pembangunan daerah.
- (3) Peraturan Menteri ini memberikan panduan dalam:
 - a. menentukan dan menetapkan lokasi Kawasan TOD pada penyusunan RTRW;
 - b. merumuskan ketentuan pemanfaatan ruang dan ketentuan teknis dalam penerapan teknik pengaturan zonasi kawasan TOD yang diatur dalam RDTR dan PZ; dan
 - c. merancang tata bangunan dan lingkungan dalam RTBL.

Pasal 3

Ruang lingkup Peraturan Menteri ini meliputi:

- a. prinsip TOD;
- b. penentuan dan penetapan lokasi Kawasan TOD;
- c. pengembangan Kawasan TOD; dan
- d. kelembagaan Kawasan TOD.

BAB III
PRINSIP *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT*

Pasal 4

- (1) Prinsip TOD dalam mewujudkan kawasan campuran serta kawasan padat dan terpusat yang terintegrasi dengan sistem transportasi massal, terdiri atas:
 - a. pengembangan kawasan dengan mendorong mobilitas berkelanjutan melalui peningkatan penggunaan angkutan umum massal; dan
 - b. pengembangan fasilitas lingkungan untuk moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki yang terintegrasi dengan simpul transit.
- (2) Pengembangan kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, paling sedikit meliputi:
 - a. pengintegrasian fungsi dan fasilitas kawasan dengan struktur ruang kota;
 - b. pengembangan kawasan campuran;
 - c. peningkatan konektivitas dan kesatuan antarruang dan antarbangunan dalam kawasan;
 - d. pengembangan kawasan dengan intensitas sedang hingga tinggi untuk membentuk lingkungan yang padat;
 - e. penataan fungsi kawasan untuk mengurangi kebutuhan jarak perjalanan; dan
 - f. perwujudan ruang terbuka yang ramah untuk pengguna fasilitas transit.
- (3) Pengembangan fasilitas lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, paling sedikit meliputi:
 - a. perumusan kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor;

- b. penataan parkir yang mendorong penggunaan moda transportasi massal;
- c. perwujudan sistem jaringan jalan dan jalur moda transportasi tidak bermotor serta pejalan kaki dengan aksesibilitas tinggi;
- d. perwujudan tata bangunan untuk menciptakan lingkungan yang mendorong moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki; dan
- e. pengembangan kawasan yang menyediakan rute pendek bagi pengguna moda transportasi tidak bermotor dan pejalan kaki.

BAB IV

PENENTUAN DAN PENETAPAN LOKASI KAWASAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT*

Bagian Kesatu

Umum

Pasal 5

- (1) Penentuan dan penetapan lokasi Kawasan TOD dilakukan melalui tahapan:
 - a. penentuan lokasi kawasan potensial TOD;
 - b. penentuan tipologi Kawasan TOD; dan
 - c. penetapan lokasi Kawasan TOD.
- (2) Penentuan dan penetapan lokasi Kawasan TOD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dalam rangka proses penyusunan RTRW.

Bagian Kedua

Penentuan Lokasi Kawasan Potensial

Transit Oriented Development

Pasal 6

Penentuan lokasi kawasan potensial TOD sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf a, dilakukan melalui:

- a. kajian pengembangan sistem transportasi massal dalam lingkup regional dan lokal, serta prasarana penunjangnya;
- b. kajian kebutuhan dan arah pengembangan kota/Kawasan Perkotaan, strategi pembiayaan pembangunan dan kebijakan lainnya yang terkait;
- c. kajian lingkungan hidup yang meliputi analisis kemampuan lahan, analisis kesesuaian lahan, serta analisis kerentanan dan risiko bencana;
- d. kajian daya dukung prasarana kawasan;
- e. kajian karakteristik pemanfaatan ruang kota/Kawasan Perkotaan aktual yang meliputi ketersediaan ruang/tanah, status tanah, dan perizinan; dan
- f. kajian kondisi sosial ekonomi masyarakat.

Pasal 7

Penentuan lokasi kawasan potensial TOD sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 memenuhi kriteria paling sedikit:

- a. berada pada Simpul Transit jaringan angkutan umum massal yang berkapasitas tinggi berbasis rel;
- b. memenuhi persyaratan intermoda dan antarmoda transit;
- c. dilayani paling kurang 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) moda transit jarak jauh;
- d. sesuai dengan arah pengembangan pusat pelayanan dan kegiatan;
- e. berada pada kawasan dengan kerentanan bencana rendah disertai dengan mitigasi untuk mengurangi risiko bencana; dan
- f. berada pada kawasan yang tidak mengganggu instalasi penting negara.

Bagian Ketiga

Penentuan Tipologi Kawasan *Transit Oriented Development*

Pasal 8

- (1) Penentuan tipologi Kawasan TOD sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) huruf b, dilakukan berdasarkan skala layanan sistem transportasi massal, pengembangan pusat pelayanan, dan kegiatan yang dikembangkan.
- (2) Tipologi kawasan TOD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. Kawasan TOD Kota;
 - b. Kawasan TOD Subkota; dan
 - c. Kawasan TOD Lingkungan.

Pasal 9

- (1) Kawasan TOD Kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf a, berlokasi pada:
 - a. pusat pelayanan kota dalam wilayah kota dengan fungsi pelayanan berskala regional; atau
 - b. Kawasan Perkotaan dalam wilayah kabupaten yang ditetapkan sebagai pusat kegiatan.
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memiliki karakteristik:
 - a. berfungsi sebagai pusat ekonomi fungsi primer;
 - b. dilayani oleh sistem transportasi massal dalam lingkup internal daerah kabupaten/kota, regional antarkabupaten/antarkota, dan/atau antarprovinsi;
 - c. berada pada jalur utama angkutan umum massal berkapasitas tinggi seperti halte bus antarkabupaten/antarkota dan/atau antarprovinsi, stasiun Kereta dan Kereta Ringan;
 - d. dilayani oleh sistem transit berkapasitas tinggi, sistem transit berkapasitas sedang, sistem transit berkapasitas rendah sebagai pengumpan, serta dimungkinkan moda transportasi air; dan
 - e. merupakan kawasan dengan fungsi campuran komersial, blok perkantoran dan hunian dengan intensitas tinggi yang terintegrasi dengan sistem transportasi massal.

Pasal 10

- (1) Kawasan TOD Subkota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf b berlokasi pada:
 - a. subpusat pelayanan kota dalam wilayah daerah kota dengan fungsi pelayanan berskala kota atau bagian kota; atau
 - b. Kawasan Perkotaan dalam wilayah daerah kabupaten yang ditetapkan sebagai pusat kegiatan.
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memiliki karakteristik:
 - a. berfungsi sebagai pusat ekonomi fungsi sekunder;
 - b. dilayani oleh sistem transportasi massal dalam lingkup internal daerah kabupaten/kota dan/atau antarkabupaten/antarkota dalam satu provinsi;
 - c. berada pada jalur sirkulasi seperti halte bus internal daerah kabupaten/kota, stasiun Kereta dan Kereta Ringan;
 - d. dilayani oleh sistem transit berkapasitas tinggi, sistem transit berkapasitas sedang, sistem transit berkapasitas rendah sebagai pengumpan, serta dimungkinkan moda transportasi air; dan
 - e. merupakan kawasan dengan fungsi campuran komersial, blok perkantoran, dan hunian dengan intensitas sedang hingga tinggi yang terintegrasi dengan sistem transportasi massal.

Pasal 11

- (1) Kawasan TOD Lingkungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) huruf c berlokasi pada:
 - a. pusat pelayanan lingkungan dalam wilayah daerah kota dengan fungsi pelayanan berskala lingkungan; atau

- b. Kawasan Perkotaan dalam wilayah daerah kabupaten yang ditetapkan sebagai pusat kegiatan.
- (2) Kawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memiliki karakteristik:
- a. berfungsi sebagai pusat ekonomi lokal;
 - b. dilayani oleh sistem transportasi massal dalam lingkup internal daerah kabupaten/kota yang terhubung dengan sistem transportasi daerah kabupaten/kota;
 - c. berada pada lingkungan hunian dengan akses baik ke pusat kota atau subpusat kota;
 - d. dilayani oleh sistem transit berkapasitas sedang dan rendah oleh Kereta Ringan, BRT, bus lokal, dan/atau bus pengumpan; dan
 - e. merupakan kawasan dengan fungsi campuran komersial, blok perkantoran, dan hunian dengan intensitas sedang yang terintegrasi dengan sistem transportasi.

Bagian Keempat

Penetapan Lokasi Kawasan *Transit Oriented Development*

Pasal 12

- (1) Kawasan TOD ditetapkan dalam peraturan daerah tentang RTRW provinsi/kabupaten/kota.
- (2) Penetapan Kawasan TOD dalam peraturan daerah tentang RTRW provinsi diintegrasikan dengan rencana struktur ruang.
- (3) Penetapan Kawasan TOD dalam peraturan daerah tentang RTRW kabupaten/kota diintegrasikan dengan rencana struktur ruang, rencana pola ruang, dan ketentuan umum peraturan zonasi.
- (4) Kawasan TOD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih rinci dalam RDTR dan Peraturan Zonasi

daerah kabupaten/kota dengan memuat lokasi dan batas Kawasan TOD, peruntukan ruang, dan Peraturan Zonasi.

- (5) Dalam hal RDTR belum dapat ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (4), lokasi dan batas Kawasan TOD serta peruntukan ruang, mengacu pada RTRW provinsi/kabupaten/kota yang berlaku.
- (6) Kawasan TOD yang telah ditetapkan dalam peraturan daerah tentang RTRW, dapat diatur secara teknis melalui ketentuan teknis lainnya melalui peraturan kepala daerah.

BAB V
PENGEMBANGAN KAWASAN
TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT

Pasal 13

Pengembangan Kawasan TOD dilakukan dengan:

- a. menentukan strategi pengembangan Kawasan TOD;
- b. memperhatikan kriteria teknis Kawasan TOD; dan
- c. menentukan perangkat penunjang pengembangan Kawasan TOD.

Pasal 14

- (1) Strategi pengembangan Kawasan TOD sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf a dimaksudkan untuk menentukan jenis pengembangan kawasan sesuai dengan karakteristik lokasi TOD.
- (2) Strategi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui:
 - a. pengembangan pada kawasan sudah terbangun; atau
 - b. pembangunan pada kawasan atau lahan yang belum terbangun.
- (3) Pengembangan pada kawasan sudah terbangun sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a terdiri atas:

- a. pembangunan kembali lahan atau ruang yang sudah terbangun; atau
 - b. pembangunan pada lahan kosong di antara lahan terbangun.
- (4) Strategi Pengembangan Kawasan TOD sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 15

- (1) Kriteria teknis Kawasan TOD sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf b meliputi:
 - a. kriteria sistem transportasi massal; dan
 - b. kriteria lingkungan kawasan TOD.
- (2) Kriteria sistem transportasi massal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan prasyarat untuk mewujudkan sistem transportasi massal dan pergantian antarmoda sebagai elemen pengembangan Kawasan TOD.
- (3) Kriteria lingkungan Kawasan TOD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan prasyarat untuk mewujudkan struktur ruang dan pemanfaatan ruang sesuai dengan tipologi Kawasan TOD.
- (4) Kriteria teknis Kawasan TOD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 16

- (1) Perangkat penunjang pengembangan Kawasan TOD sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 huruf c dimaksudkan untuk mewujudkan kawasan TOD sesuai dengan karakteristik daerah.
- (2) Perangkat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain:
 - a. zona insentif atau zona bonus;

- b. pengalihan hak membangun;
 - c. zona pengenaan fiskal khusus;
 - d. konsolidasi tanah; atau
 - e. perangkat penunjang lainnya.
- (3) Mekanisme pelaksanaan perangkat penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur lebih lanjut melalui peraturan kepala daerah sesuai dengan kewenangannya.

Pasal 17

- (1) Zona insentif atau zona bonus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) huruf a merupakan bentuk mekanisme pertukaran bersyarat berupa tambahan KLB yang diberikan kepada masyarakat atau pemilik tanah dalam Kawasan TOD dalam rangka mengembangkan kawasan yang berhubungan dengan kepentingan publik.
- (2) Penambahan KLB sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mempertimbangkan:
- a. kualitas dan standar fasilitas untuk publik yang dibangun atau ditingkatkan kualitasnya;
 - b. daya dukung lingkungan;
 - c. Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP); dan/atau
 - d. Pengaturan Garis Langit (*Skyline*) atau paling tinggi 50% (lima puluh persen) dari KLB yang ditetapkan di lahan perencanaan.

Pasal 18

- (1) Pengalihan hak membangun sebagaimana dimaksud pada Pasal 16 ayat (2) huruf b merupakan perangkat untuk mendorong pengalihan secara sukarela hak membangun dari suatu tempat yang ingin dipertahankan atau dilindungi menuju tempat atau kawasan yang diharapkan untuk berkembang.
- (2) Pengalihan hak membangun sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa:

- a. pengalihan hak membangun berupa luas lantai dari satu bidang tanah ke bidang tanah lain dengan zona yang sama;
 - b. pengalihan hak membangun dari bidang tanah yang peruntukannya dilindungi seperti ruang terbuka publik, ruang terbuka hijau, bangunan cagar budaya ke bidang tanah dengan pemanfaatan ruang perumahan, komersial dan lainnya yang umumnya mempunyai nilai ekonomi yang lebih prospektif; dan/atau
 - c. pengalihan hak membangun berupa luas lantai dari satu bidang tanah ke bidang tanah lain pada zona yang berbeda dengan konversi luas lantai berdasarkan nilai ekonomi zona asal dan tujuan hak membangun.
- (3) Pengalihan hak membangun sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut:
- a. hak membangun yang dapat dialihkan berupa luas lantai dari selisih batasan KLB yang ditetapkan dalam Peraturan Zonasi dengan KLB yang telah digunakan dalam kaveling;
 - b. penerima pengalihan luas lantai mendapatkan paling tinggi 50% (lima puluh persen) dari KLB yang ditetapkan di lahan perencanaan dimaksud;
 - c. pengalihan luas lantai hanya dilakukan 1 (satu) kali;
 - d. terhadap lahan yang telah melakukan pengalihan luas lantai dan menerima pengalihan luas lantai tidak mendapatkan penambahan KLB; dan
 - e. dalam hal suatu lahan perencanaan telah melakukan pengalihan luas lantai kemudian ditetapkan KLB baru untuk lahan perencanaan tersebut, maka selisih KLB tidak dapat dialihkan.

Pasal 19

Zona pengenaan fiskal khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) huruf c dilaksanakan melalui:

- a. pengenaan tarif pajak dan retribusi yang lebih tinggi untuk pemanfaatan ruang yang tidak sesuai dengan karakter pemanfaatan ruang kawasan TOD; atau
- b. pengurangan tarif pajak dan retribusi yang lebih rendah untuk pemanfaatan ruang yang sesuai dengan karakter pemanfaatan ruang kawasan TOD.

Pasal 20

- (1) Konsolidasi tanah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) huruf d merupakan perangkat untuk mewujudkan pemanfaatan ruang yang lebih produktif dan efisien.
- (2) Konsolidasi tanah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan melalui:
 - a. inventarisasi penguasaan, pemilikan, penggunaan, dan pemanfaatan tanah;
 - b. penyediaan tanah untuk kepentingan umum; dan
 - c. pembangunan infrastruktur.
- (3) Konsolidasi tanah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 21

Perangkat penunjang lainnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (2) huruf e merupakan perangkat lain untuk mewujudkan kinerja kawasan TOD yang berkelanjutan.

Pasal 22

Perangkat penunjang Kawasan TOD sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 sampai dengan Pasal 21 tercantum dalam Lampiran III yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

BAB VI

KELEMBAGAAN KAWASAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT*

Pasal 23

- (1) Pengelolaan Kawasan TOD dapat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah provinsi, Pemerintah

Daerah kabupaten/kota, kerjasama antar daerah, atau melalui kerjasama antara Pemerintah/Pemerintah Daerah dengan badan usaha.

- (2) Dalam hal diperlukan kelembagaan untuk mengelola Kawasan TOD, Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah dapat membentuk badan sesuai dengan kewenangannya atau menunjuk badan usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah yang merupakan operator utama sistem transportasi massal berkapasitas tinggi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pengelolaan dan kelembagaan Kawasan TOD sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 24

- (1) Pemerintah Daerah harus terlibat dan berperan aktif dalam pengaturan Kawasan TOD sejak penentuan Kawasan TOD hingga pengembangan Kawasan TOD sesuai dengan kewenangannya.
- (2) Pemerintah dan Pemerintah Daerah berperan untuk menciptakan iklim usaha yang sehat dan kondusif serta menjamin keberhasilan pengembangan Kawasan TOD.
- (3) Pemerintah Daerah berperan dalam mengembangkan perangkat penunjang untuk mewujudkan Kawasan TOD sesuai dengan kewenangannya.
- (4) Pemerintah dan Pemerintah Daerah melakukan pengawasan dan pengendalian pemanfaatan ruang Kawasan TOD.
- (5) Dalam hal Kawasan TOD dikembangkan pada koridor transportasi massal yang berkapasitas tinggi berbasis rel dan lintas wilayah, Pemerintah dan Pemerintah Daerah provinsi berperan untuk menjamin beroperasinya sistem transportasi massal.

BAB VII

KETENTUAN PENUTUP

Pasal 25

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 27 September 2017

MENTERI AGRARIA DAN TATA RUANG/
KEPALA BADAN PERTANAHAN NASIONAL,

Ttd.

SOFYAN A. DJALIL

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 10 Oktober 2017

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

Ttd.

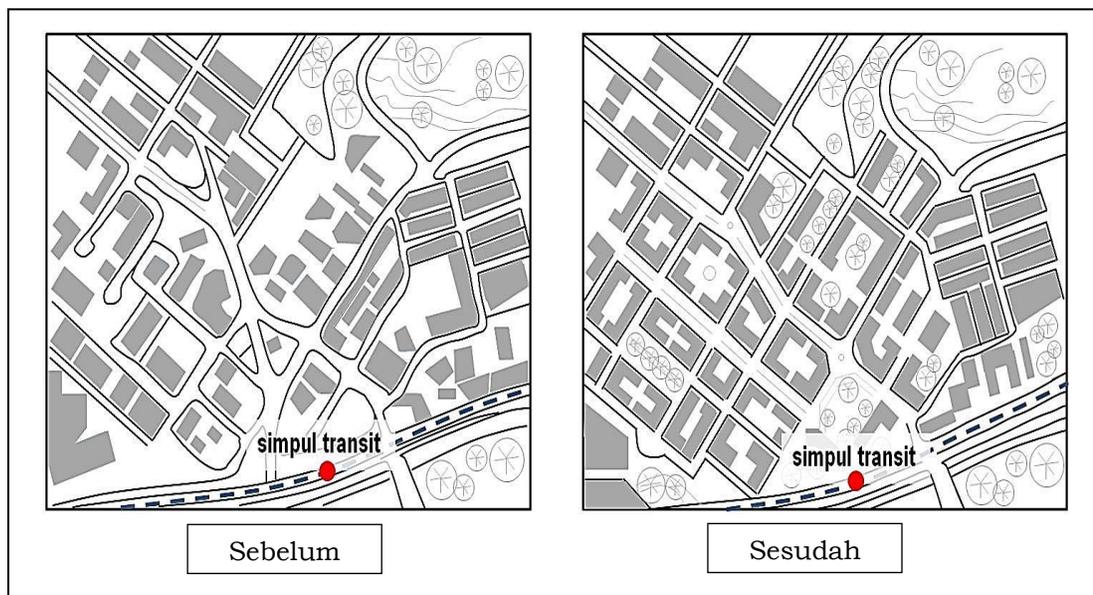
WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2017 NOMOR 1408

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

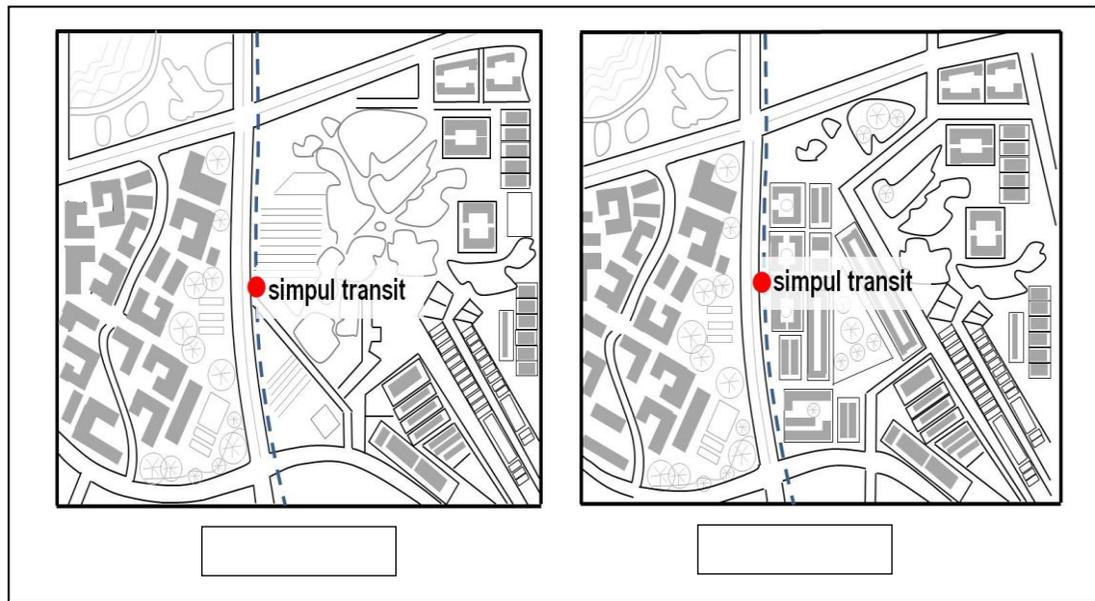
STRATEGI PENGEMBANGAN KAWASAN TOD

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.

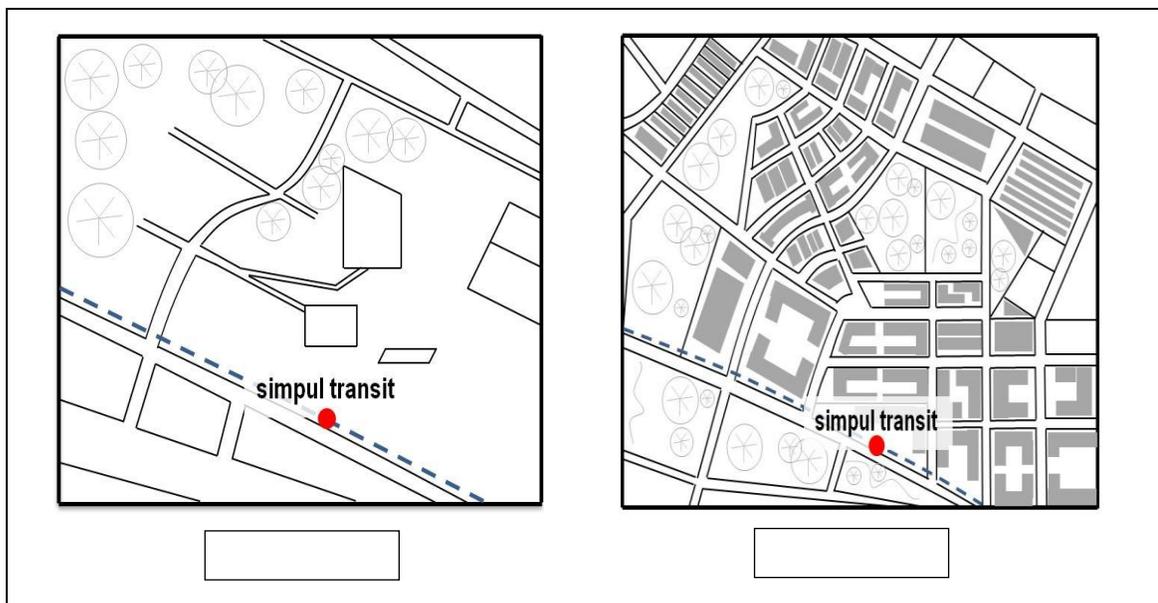


- b. Pembangunan pada tanah kosong di antara tanah terbangun (*infill development site*), yaitu pengembangan pada tanah kosong/terbengkalai di antara tanah terbangun pada radius pengembangan kawasan TOD. Strategi ini dilakukan melalui tahap:
 - 1) Pengembangan persil-persil tanah kosong di antara tanah 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	
Moda Transit	Jarak Dekat (dalam kota)			
	Mikrobus	√	√	√
	Bus kota, BRT	√	√	√
	A. LRT	√	√	√
	B. <i>Heavy rail</i> (MRT)	√	√	-
	Jarak Jauh (antar kota, antar provinsi)			
	A.LRT	√	√	√
	B. <i>Heavy rail</i> (MRT):			
	- Kereta cepat	√	√	-
	- Kereta Api	√	√	-
	- <i>Commuter line</i>	√	√	√
- Bus Ekspres (Bus Antar Kota/Provinsi)	√	√	-	
Headway	< 5 menit	5-15 menit	15-30 menit	

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

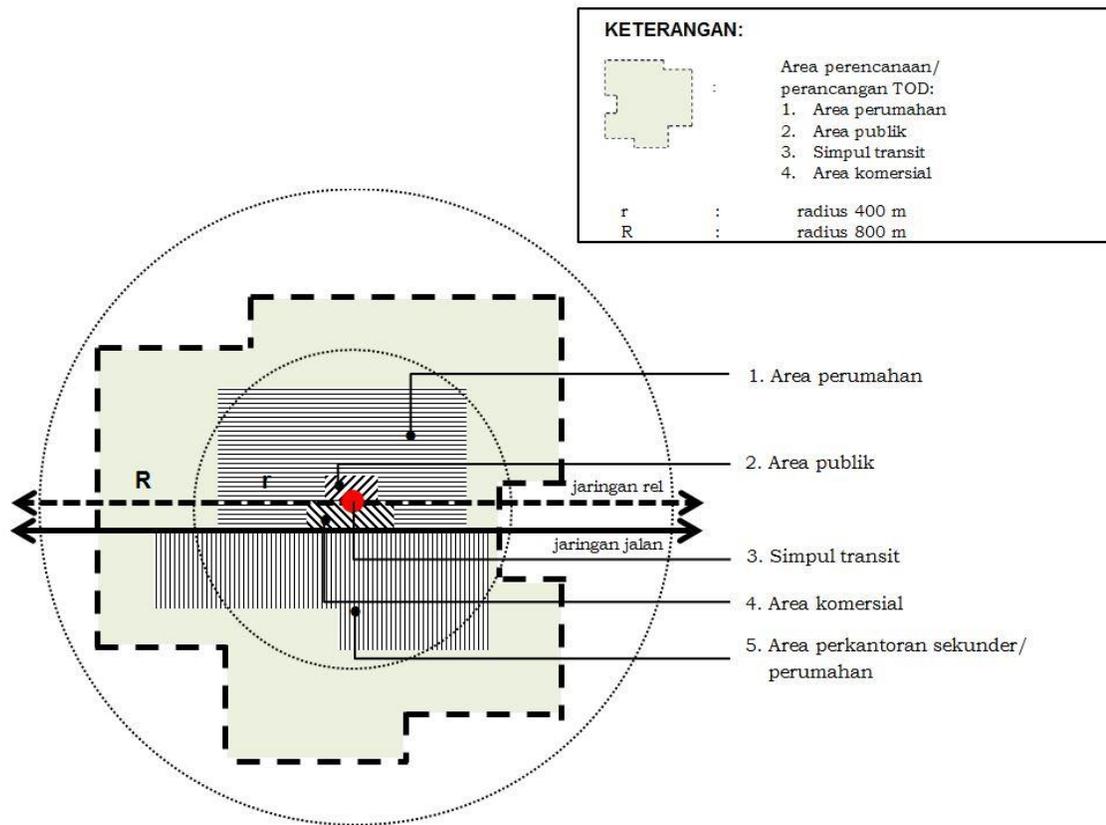
- Ukuran dan lokasi sesuai dengan kondisi kawasan, berdekatan dengan simpul transit.
- Dilengkapi dengan ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau dalam pengembangan.
- Fasilitas yang ada umumnya berupa retail, perkantoran, supermarket, restoran, jasa, dan hiburan.
- Pada simpul transit (stasiun) 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 ≤ 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 m² 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 m²; 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

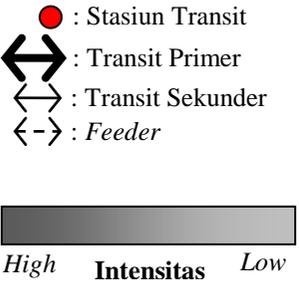
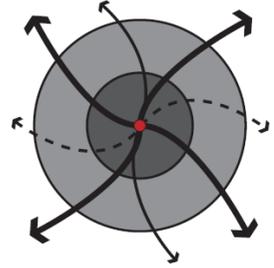
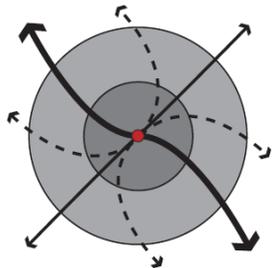
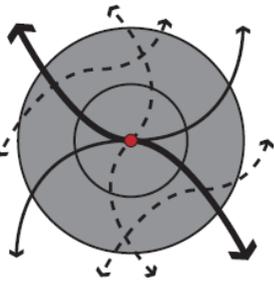
- Karakter pengembangan kawasan sebagai pusat perekonomian, khususnya yang berfungsi sekunder dan budaya regional serta mempunyai skala pelayanan bagian kota sampai kota.
- Dilayani setidaknya oleh 1 (satu) moda transit jarak dekat dan 1 (satu) jarak jauh berupa *heavy rail*, *light rail transit*, BRT, 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 m² 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 m²; 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 m² 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 m²; 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)

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

TIPOLOGI KAWASAN TOD	TOD Kota-Pusat Pelayanan Kota	TOD Sub Kota-Sub Pusat Pelayanan Kota	TOD Lingkungan-Pusat Pelayanan Lingkungan
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	-
Kepadatan			
Populasi	> 750 jiwa /ha	450-1500 jiwa /ha	350-1000 jiwa /ha
Pekerja	> 200 /ha	40-200 /ha	12-40 /ha
Intensitas Pemanfaatan Ruang			
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 ²	Kepadatan hunian 12 - 38 unit/1000 m ²	Kepadatan hunian 15 - 20 unit/1.000 m ²
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%
Ruang Terbuka			
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
Parkir (dibatasi jumlahnya)			
Maksimum Parkir Hunian	1 parkir/unit	1,5 parkir/unit	2 parkir/unit
Maksimum Parkir Retail/Kantor	1 parkir/100 m ²	2 parkir /100 m ²	3 parkir/100 m ²
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
Alokasi Ruang untuk Sistem Transit			
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>
Pola Jaringan Jalan			
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 

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

Tabel II.3 Kriteria dan Indikator Kinerja Kawasan TOD

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

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

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