



Perencanaan tata ruang perkotaan di wilayah Kota Tangerang dalam merespon pengembangan pembangunan di wilayah Provinsi DKI Jakarta dalam perspektif *transit oriented development*

MUHAMMAD AZIZ RIZAL SUTISNA^{1*}

¹ Program Studi Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran, Kabupaten Sumedang, Jawa Barat 45363, Indonesia;

*Korespondensi: azizrizal27@gmail.com

Diterima: 29 Desember 2023

Direvisi Akhir: 2 Februari 2024

Disetujui: 23 Februari 2024

ABSTRAK

Pendahuluan: Kota Tangerang merupakan bagian dari wilayah Provinsi Banten yang terletak paling timur dan berbatasan langsung dengan Wilayah Barat DKI Jakarta. Sebagai daerah penyangga dan terdampak langsung dari aktivitas sosial dengan DKI Jakarta, Kota Tangerang memiliki pengaruh yang cukup signifikan dalam mewujudkan Wilayah DKI Jakarta sebagai kawasan inti dari program kawasan strategis nasional dari aspek pertumbuhan ekonomi sebagaimana telah ditetapkan dalam Peraturan Presiden Nomor 60 tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Jakarta, Bogor Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Cianjur. Dengan ditetapkannya regulasi tersebut perencanaan tata ruang perkotaan Kota Tangerang wajib mendukung dan berorientasi pada Kota Metropolitan yang mampu mendukung pembangunan DKI Jakarta sebagai kawasan inti dari kawasan strategis nasional salah satunya dengan memenuhi kebutuhan masyarakat yang hendak beraktifitas ke DKI Jakarta. **Metode:** Melalui studi literatur penulis mencoba menganalisis seberapa jauh upaya Pemerintah Kota Tangerang dalam menyediakan sarana prasarana transportasi massal yang cukup memadai dari sisi jumlah, mudah diakses, modern, smart, ramah lingkungan, tepat waktu dan terintegrasi dengan Wilayah DKI Jakarta.

KATA KUNCI: Sistem transportasi terintegrasi; kawasan berorientasi transit; Kota Tangerang, Kawasan Strategis Nasional.

ABSTRACT

Introduction: Tangerang City is part of the Banten Province region located in the easternmost part and directly borders the West Region of DKI Jakarta. As a buffer area and directly impacted by social activities with DKI Jakarta, Tangerang City has a significant influence in realizing the DKI Jakarta Region as the core area of the national strategic area program from the aspect of economic growth as stipulated in Presidential Regulation Number 60 of 2020 concerning the Urban Spatial Plan of Jakarta, Bogor Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, Cianjur. With the establishment of this regulation, urban spatial planning in Tangerang City must support and orient towards the Metropolitan City capable of supporting the development of DKI Jakarta as the core area of the national strategic area, one of which is by meeting the needs of the community who want to be active in DKI Jakarta. **Method:** Through literature studies, the author tries to analyze how far the Tangerang City Government's efforts in providing adequate mass transportation infrastructure in terms of quantity, easy access, modern, smart, environmentally friendly, timely, and integrated with the DKI Jakarta Region.

Cara Pengutipan:

Sutisna, M. A. R. (2024). Perencanaan tata ruang perkotaan di wilayah Kota Tangerang dalam merespon pengembangan pembangunan di wilayah Provinsi DKI Jakarta dalam perspektif *Transit Oriented Development*. *Sustainable Transportation and Urban Mobility*, 1(1), 14-20. <https://doi.org/.....>

Copyright: © 2024 dari Penulis. Dikirim untuk kemungkinan publikasi akses terbuka berdasarkan syarat dan ketentuan dari the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



KEYWORDS: *Integrated transportation system; transit-oriented area; Tangerang City, National Strategic Area.*

1. Pendahuluan

Kawasan strategis nasional merupakan sebuah kebijakan pemerintah yang ditujukan untuk mengatur pembentukan sebuah kawasan dengan susunan wilayah dan pengembangan infrastruktur sedemikian rupa dengan mengacu pada konsep tertentu sehingga menciptakan sebuah struktur ruang yang menunjang terwujudnya kawasan strategis baik dari aspek sosial, ekonomi dan lingkungannya.

Definisi kawasan strategis nasional menurut Peraturan Presiden Nomor 60 Tahun 2020 adalah "Kawasan Strategis Nasional adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/ atau lingkungan, termasuk wilayah yang telah ditetapkan sebagai warisan dunia". (PERPRES 60, 2020). Dalam rencana kawasan strategis nasional setiap wilayah daratan dan perairan yang berada didalamnya berorientasi pada satu konsep rencana tata ruang yang terintegrasi dengan merujuk pada pengembangan wilayah yang dijadikan sebagai kawasan inti, rencana tata ruang tersebut meliputi rencana pembangunan di kawasan, pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang, perwujudan keterpaduan, keterkaitan dan keseimbangan perkembangan antar wilayah Kabupaten/Kota serta keserasian antar sektor, penetapan lokasi dan fungsi Ruang untuk investasi, penataan ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota, pengelolaan kawasan perkotaan, perwujudan keterpaduan rencana pengembangan kawasan perkotaan, perwujudan pengembangan kawasan perkotaan sesuai daya dukung dan daya tampung lingkungan dan pengendalian pencemaran serta kerusakan lingkungan (PERPRES 60, 2020).

Melalui kebijakan penetapan kawasan strategis nasional pemerintah berharap Indonesia memiliki kawasan kota yang terpadu dan maju dari sisi pendidikan dan teknologi sehingga memiliki sumber daya manusia yang handal dan berwawasan global untuk dapat bersaing dengan dunia internasional, disamping itu dengan adanya kawasan strategis maka daerah terdampak yang berada didalamnya ikut terberdayakan dari aspek ekonomi sebagai contoh tersedianya lapangan pekerjaan dapat terwujud tentunya tidak terlepas dari aspek keamanan yang dapat memberikan rasa aman kepada masyarakat khususnya investor.

Kawasan strategis nasional memiliki dampak yang begitu massif terhadap pertumbuhan dan perkembangan suatu wilayah karena didalamnya mengatur segala aspek tata ruang yang dimanfaatkan sesuai dengan fungsinya, dengan begitu bencana banjir yang selalu menghantui masyarakat yang tinggal di beberapa wilayah yang terdampak banjir akan menjadi berkurang karena dalam kawasan tersebut juga mengatur bagaimana memitigasi bencana banjir di musim penghujan, sebagai contoh banjir rob yang sering kali terjadi di Muara Baru Jakarta Utara yang merupakan bencana tahunan yang rutin terjadi di sebagian wilayah pesisir yang padat penduduk atau banjir kiriman dari Kota/Kabupaten disekitar DKI Jakarta sehingga menyebabkan banjir yang justru cenderung lebih merugikan dan memerlukan anggaran yang tidak sedikit untuk penanganannya ketimbang melakukan pencegahan. Dengan konsep kawasan strategis hal-hal tersebut dapat dicegah melalui konsep tata ruang yang baik sehingga segala bentuk ancaman bencana tahunan dapat dikelola dengan baik.

Semakin bertumbuhnya DKI Jakarta sebagai kawasan inti dari kawasan strategis nasional maka wilayah yang ada disekitarnya akan secara langsung terdampak, tentunya peluang ini perlu dimanfaatkan oleh pemerintah daerah yang berada di sekitar DKI Jakarta atau wilayah penyangga, karena pada saat DKI Jakarta mampu menyediakan lapangan pekerjaan namun dengan keterbatasan lahan yang dimiliki tidak akan mampu untuk memberikan sarana prasarana yang dibutuhkan manusia seperti tempat tinggal dan transportasi. Adapun tempat tinggal yang tersedia di DKI Jakarta memiliki harga yang

sangat fantastis dan tidak terjangkau oleh masyarakat dengan penghasilan menengah-bawah. Oleh karena itu kepekaan pemerintah daerah sebagai wilayah penyangga DKI Jakarta perlu merespon hal tersebut dengan baik sehingga dampak pertumbuhan ekonomi dari kawasan inti yaitu DKI Jakarta dapat dimanfaatkan dengan baik.

Seiring bertambahnya populasi manusia pemenuhan kebutuhan dari hasil bumi pun semakin bertambah sehingga banyak ruang yang semula adalah daerah resapan atau area hutan bahkan pertanian berubah menjadi pemukiman masyarakat yang terpecah-pecah antara satu wilayah dengan wilayah yang lain, sehingga terjadi penghapusan vegetasi yang ada sebagaimana disampaikan oleh Pachard et.al. (2006) dan Kromroy et.al. (2007) bahwa "secara umum, tutupan vegetasi di kota atau kota menurun sebagai kepadatan populasi manusia dan/atau kepadatan pembangunan meningkat". (Parris, 2016).

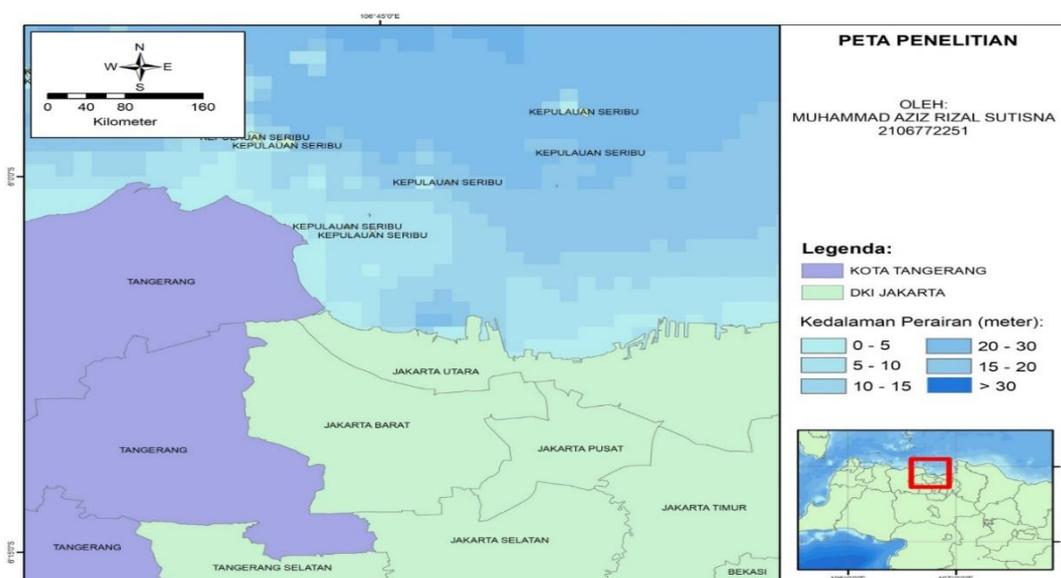
Dengan demikian bahwa tata ruang Kota Tangerang Provinsi Banten harus terencana sehingga mencegah permasalahan lingkungan seperti serapan air yang kurang, drainase yang tidak berfungsi, lalu lintas yang tidak teratur, sampah rumah tangga yang tidak terkelola dengan baik dan pencemaran lingkungan.

2. Metode

Metode yang digunakan dalam penyusunan makalah ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan cara studi literature dari berbagai sumber dan penelitian sebelumnya.

Berdasarkan data yang diperoleh Kota Tangerang berdasarkan letak geografisnya berbatasan dengan wilayah dengan Kabupaten Tangerang di sebelah Utara dan Barat, Kota Tangerang Selatan di sebelah Selatan dan Jakarta Barat di sebelah Barat. Kota Tangerang mencakup Kecamatan Batuaceper, Kecamatan Benda, Kecamatan Cibodas, Kecamatan Ciledug, Kecamatan Cipondoh, Kecamatan Jatiuwung, Kecamatan Karang Tengah, Kecamatan Karawaci, Kecamatan Larangan, Kecamatan Neglasari, Kecamatan Periuk, Kecamatan Pinang, dan Kecamatan Tangerang.

Secara umum keseluruhan luas Kota Tangerang berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 72 Tahun 2019 tanggal 25 Oktober 2019 luas daratan masing-masing kabupaten/kota, yaitu: Kota Tangerang (153,93 km²). Dengan jumlah luas wilayah daratan tersebut Kota Tangerang merupakan wilayah paling padat penduduk untuk wilayah Provinsi Banten dengan kepadatan sebesar 14.486 jiwa/km² (BPS, 2020). Untuk lokasi penelitian ini dapat disampaikan dengan gambar sebagai berikut:



Gambar 1. Peta Penelitian Kota Tangerang Provinsi Banten

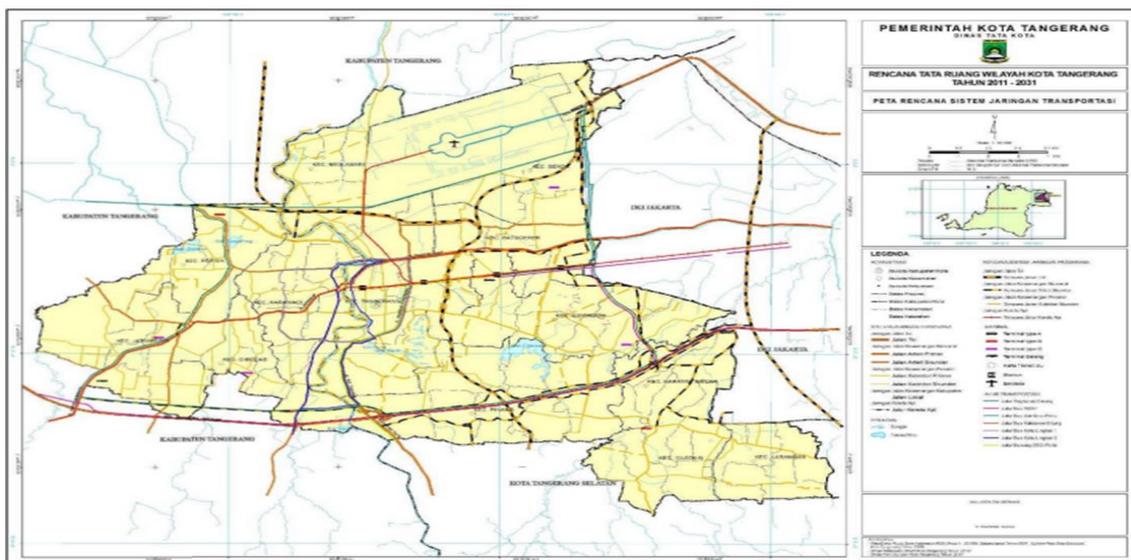
3. Hasil dan Pembahasan

Sebagai upaya mewujudkan TOD, Kota Tangerang telah ikut serta dalam pengembangan transportasi umum dan jalan bebas hambatan yang menghubungkan dengan berbagai daerah di DKI Jakarta. Transportasi tersebut yaitu dengan penyediaan feeder transjakarta rute Poris Plawad-Grogol yang tersedia setiap 15-30 menit, selain itu melalui moda Commuter Jabodetabek stasiun Tangerang kota merupakan stasiun akhir dan awal dari kota Tangerang. Commuter Line Kota Tangerang terhubung dengan beberapa wilayah DKI Jakarta dengan pemberhentian akhir yaitu di Stasiun Duri. Dari Stasiun Duri masyarakat dapat menuju ke berbagai wilayah DKI Jakarta bahkan sampai dengan Depok, Bogor dan Bekasi.

Untuk meningkatkan frekwensi perjalanan Commuter Line rute Stasiun Kota Tangerang-Stasiun Duri Jakarta Barat, saat ini jalur ini sudah ditingkatkan menjadi double track. Berikut ini adalah daftar stasiun yang dilalui dari stasiun Duri menuju stasiun Tangerang kota antara lain: • Stasiun Grogol, terletak di Grogol, Petamburan, Jakarta Barat • Stasiun Pesing, terletak di Wijaya Kusuma, Petamburan, Jakarta Barat • Stasiun Taman Kota, terletak di Kembangan Utara, Jakarta Barat • Stasiun Bojong Indah, terletak di Rawa Buaya, Cengkareng, Jakarta Barat. • Stasiun Rawa Buaya, terletak di Duri Kosambi, Cengkareng, Jakarta Barat. • Stasiun Kalideres, terletak di Semanan, Kalideres, Jakarta Barat. • Stasiun Poris, terletak di Poris Gaga, Batuceper, Tangerang. • Stasiun Batu Ceper, terletak di Poris Plawad, Cipondoh, Tangerang. • Stasiun Tanah Tinggi, terletak di Tanah Tinggi, Tangerang, Tangerang. • Stasiun Tangerang, terletak di kecamatan Tangerang, Tangerang.

Pemilihan Kecamatan Tangerang yang merupakan kawasan kota tua di daerah Kota Tangerang sebagai kawasan inti TOD sudah sangat tepat, karena lokasi tersebut merupakan kawasan wilayah komersil dan dapat menghubungkan dengan wilayah lain di Kota Tangerang dan sekitarnya melalui moda transportasi umum yang tersedia.

Menurut pendapat penulis pemilihan lokasi Kecamatan Tangerang sudah tepat dari aspek keterhubungan namun tidak tepat jika dilakukan pengembangan, karena lokasi tersebut merupakan wilayah komersial yang padat sehingga pengembangan wilayah sulit akan diwujudkan, namun pengembangan wilayah dalam konteks inovasi masih dapat dilakukan dengan adanya dukungan masyarakat untuk mengembangkan dan menata kembali lingkungan, agar terbentuknya kawasan yang tertata. Adapun peta rencana system jaringan transportasi Kota Tangerang disampaikan pada gambar berikut:



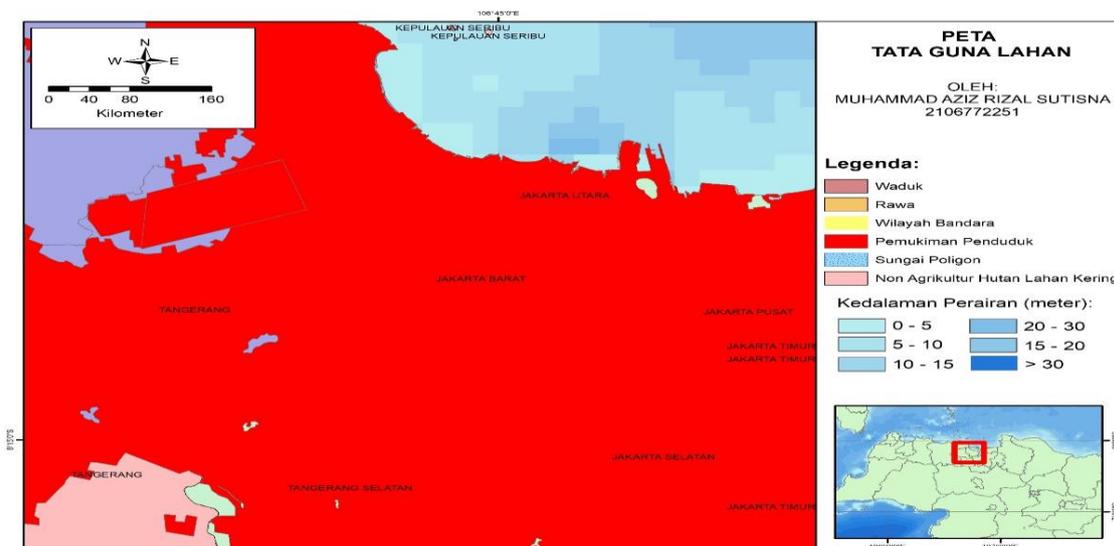
Gambar 2. Peta Rencana Sistem Jaringan Transportasi Kota Tangerang (PU, 2014)

Menurut BPS (2020), Kota Tangerang merupakan wilayah terpadat di Provinsi Banten, jika dilihat dari aspek letak geografisnya Kota Tangerang berbatasan langsung dengan wilayah Kecamatan Kembangan Jakarta Barat yang merupakan wilayah komersial dan sangat dekat dengan pusat pemerintahan Kota Jakarta Barat, dengan potensi aktifitas perekonomian tersebut tentu berdampak pada semakin bertambahnya populasi manusia dan permintaan kebutuhan berupa sandang, pangan dan papan menjadi meningkat salah satunya yaitu pemukiman yang terjangkau baik dari sisi harga dan jarak dengan aktifitas sehari-hari.

Oleh karena itu untuk menyikapi dinamika populasi manusia yang terus meningkat pemerintah setempat pada kawasan penyangga perlu merencanakan tata ruang yang baik sehingga manfaat pertumbuhan perekonomian dari kawasan inti seimbang dengan kapasitas dan daya dukung lingkungan yaitu dengan membuat daerah aliran sungai yang terjaga dari limbah rumah tangga, ketersediaan air bersih yang cukup bagi masyarakatnya, jumlah ruang terbuka hijau yang seimbang dengan luas pemukiman dan infrastruktur penunjang lainnya dan sarana prasarana lainnya dalam mendukung aktifitas social kualitas kesehatan masyarakat yang terjaga.

Tersedianya pemukiman yang layak dan terjangkau di Kota Tangerang sebagai kawasan penyangga DKI Jakarta, tentu memerlukan system transportasi terintegrasi/TOD untuk menjangkau wilayah DKI Jakarta. Untuk menjaga kualitas udara yang cukup baik maka dengan penyediaan transportasi terintegrasi menggunakan bahan bakar ramah lingkungan, bahan bakar ramah lingkungan dalam konteks ini tidak harus memaksakan dengan menggunakan energy terbarukan karena sumber energy tersebut saat ini masih memerlukan biaya yang cukup mahal dan ketersediaannya yang masih minim, sehingga bahan bakar gas atau bahan bakar minyak tanpa timbal masih dapat digunakan untuk meminimalisasi penurunan kualitas udara.

Berdasarkan hasil penelitian dari studi literature, penduduk Kota Tangerang mayoritas memiliki pekerjaan tetap di DKI Jakarta, apabila setiap harinya menggunakan kendaraan pribadi maka dapat dihitung berapa banyak kendaraan yang memasuki wilayah DKI Jakarta dan berapa jumlah bahan bakar yang dikonsumsi oleh kendaraan bermotor yang berpotensi mencemari lingkungan, pemborosan bahan bakar, kebisingan dan psikologis yang terganggu akibat dari kemacetan yang terjadi. Peta pemukiman di wilayah Kota Tangerang dan DKI Jakarta disajikan dalam bentuk gambar berikut:



Gambar 3. Peta Sebaran Pemukiman Kota Tangerang dan DKI Jakarta

4. Kesimpulan

Berdasarkan studi pustaka dapat disimpulkan bahwa rencana tata ruang kota Tangerang dalam konteks TOD yang didalamnya menyediakan sarana dan prasarana terintegrasi merupakan salah satu upaya dalam mendukung terwujudnya kawasan strategis Jabodetabek Punjur yang menetapkan DKI Jakarta sebagai kawasan inti. Dibangunnya sarana prasarana transportasi yang melibatkan lintas instansi yaitu Pemerintah Pusat dan Pemerintah Kota Tangerang dapat memberikan kemudahan masyarakat Kota Tangerang dalam mengakses wilayah DKI Jakarta dan bodetabek punjur melalui jalan bebas hambatan, commuter line, dan transjakarta.

Namun dengan dibangunnya sarana prasarana tersebut khususnya untuk jalan bebas hambatan diperlukan reformulasi tarif sehingga didapatkan tariff yang terjangkau oleh masyarakat untuk menggunakan jalur bebas hambatan seperti halnya LRT, commuter line dan transjakarta yang masih belum memenuhi kapasitas daya dukungnya.

Kontribusi Penulis

Semua penulis berkontribusi penuh atas penulisan artikel ini.

Pernyataan Dewan Peninjau Etis

Tidak berlaku.

Pernyataan *Informed Consent*

Tidak berlaku.

Pernyataan Ketersediaan Data

Tidak berlaku.

Konflik Kepentingan

Penulis menyatakan tidak ada konflik kepentingan.

Akses Terbuka

©2024. Artikel ini dilisensikan di bawah Lisensi Internasional Creative Commons Attribution 4.0, yang mengizinkan penggunaan, berbagi, adaptasi, distribusi, dan reproduksi dalam media atau format apa pun. selama Anda memberikan kredit yang sesuai kepada penulis asli dan sumbernya, berikan tautan ke lisensi Creative Commons, dan tunjukkan jika ada perubahan. Gambar atau materi pihak ketiga lainnya dalam artikel ini termasuk dalam lisensi Creative Commons artikel tersebut, kecuali dinyatakan lain dalam batas kredit materi tersebut. Jika materi tidak termasuk dalam lisensi Creative Commons artikel dan tujuan penggunaan Anda tidak diizinkan oleh peraturan perundang-undangan atau melebihi penggunaan yang diizinkan, Anda harus mendapatkan izin langsung dari pemegang hak cipta. Untuk melihat salinan lisensi ini, kunjungi:

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Daftar Pustaka

- Badan Pusat Statistik. (2020). *Provinsi Banten dalam angka 2020*. Badan Pusat Statistik.
- Parris, K. M. (2016). *Ecology of urban environments*. Wiley-Blackwell.
- Republik Indonesia. (2020). *Peraturan Presiden Nomor 60 Tahun 2020 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan JABODETABEKPUNJUR*. Sekretariat Negara.
- Priadmaja, A. P., Anisa, & Prayogi, L. (2017). Penerapan konsep Transit Oriented Development (TOD) pada penataan kawasan di Kota Tangerang. *Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta*, 53–60.
- Pemerintah Kota Tangerang. (2014). *Rencana terpadu dan program investasi infrastruktur jangka menengah Kota Tangerang 2015-2019*. Pemerintah Kota Tangerang.
- Republik Indonesia. (2007). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang*. Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*. Sekretariat Negara.

Biografi Penulis

MUHAMMAD AZIZ RIZAL SUTISNA, Program Studi Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Padjadjaran

- Email: azizrizal27@gmail.com
- ORCID:
- Web of Science ResearcherID:
- Scopus Author ID:
- Homepage: