

**MAKALAH KEBIJAKAN
POLICY PAPER**

**KAJIAN PENATAAN PENGEMBANGAN POROS ITERA, IAIN,
KOTABARU TERKAIT DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL TRANS
SUMATERA**



**BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN INOVASI DAERAH
PROVINSI LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG, DESEMBER 2015**

Daftar Isi

Halaman Judul	i
Daftar Isi	ii
Halaman Pengesahan	iii
Ringkasan	iv
I. Pendahuluan	1
II. Pembahasan	6
III. Kesimpulan dan Rekomendasi	12

Halaman Pengesahan

MAKALAH KEBIJAKAN
POLICY PAPER

**KAJIAN PENATAAN PENGEMBANGAN POROS ITERA, IAIN, KOTABARU
TERKAIT DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL TRANS SUMATERA**

Hasil kerjasama antara
Badan Penelitian dan Pengembangan Inovasi Daerah Provinsi Lampung
dengan
Institut Teknologi Sumatera

Tanggal : Mei 2016

Kepala Badan,



Ir. MULYADI IRSAN, M.T
Pembina Utama Muda (IVc)
NIP. 19670517 1993 1 011

Kepala Bidang,



Dr. A. ZOELKARNAEN R, S.T., M.Si.P.
Pembina (IVa)
NIP. 19680427 200003 1 003

Ringkasan Eksekutif

Alur pikir disusun untuk memberikan arahan apa sebenarnya yang akan dihasilkan (*outcome*) dalam studi kajian ini. Permasalahan utama yang akan di coba dikaji dari studi ini adalah bagaimana dampak yang akan ditimbulkan dari pengembangan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru terkait dampak pengembangan Jalan Tol Trans Sumatera. Hal ini dilakukan agar dampak dari permasalahan pengembangan wilayah dan transportasi dapat diminimalisir, serta untuk menanggulangi penyalahan tata guna jalan *existing*. Upaya untuk pengembangan kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru terkait dampak pengembangan Jalan Tol Trans Sumatera seharusnya selalu berpihak kepada penataan kawasan yang berkelanjutan dan berorientasi sepenuhnya kepada kesejahteraan masyarakat sekitar kawasan yang terkait.

Berkaitan dengan penataan kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru terkait dampak pengembangan Jalan Tol Trans Sumatera, maka dibutuhkan analisis kebutuhan transportasi dan model jaringan jalan agar dalam perencanaan penataan kawasan memiliki manajemen transportasi yang baik dan tidak menimbulkan permasalahan kemacetan di masa yang akan datang.

Hasil evaluasi pengembangan pembangunan kawasan ITERA, IAIN, dan Kotabaru sampai tahun 2030 akan menimbulkan bangkitan dan tarikan ke kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru. Dampak negatif peningkatan jumlah bangkitan dan tarikan ini terhadap ruas jalan sekitar kawasan dapat diantisipasi dengan beberapa bentuk peningkatan manajemen lalu lintas di ruas jaringan jalan, seperti misalnya melakukan tindakan yang tegas terhadap larangan parkir di badan jalan (*on-street parking*) sehingga kapasitas dan tingkat layanan jalan dapat dipertahankan, perlu dilakukan koordinasi dengan pihak pemerintah daerah, terutama yang berhubungan dengan rencana pengembangan jaringan jalan di sekitar lokasi studi. Hal ini dilakukan agar lalu lintas *through traffic* di kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru dapat dikurangi, Konsep *Toll Gate Oriented Development* dapat menjadi salah satu langkah strategis merancang kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru ke masa depan yang lebih baik akibat pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Koridor Bakauheni-Terbanggi Besar, termasuk juga mengurangi kepadatan lalu-lintas yang akan muncul mengingat konsep ini merupakan

pendekatan perencanaan yang terkait dengan area berkepadatan tinggi, dengan pola ruang yang terklaster di sekitar stasiun dan koridor

Pembangunan kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru perlu ditunjang oleh *mixed-use development* atau sistem pengembangan berbasis penyampuran fungsi, *mixed-use development* merupakan pengembangan produk properti (perkantoran, hotel, tempat tinggal, komersial) yang dikembangkan menjadi satu kesatuan.

I. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Upaya untuk mengembangkan dan membangun suatu daerah atau wilayah pada dasarnya identik dengan pemerataan pembangunan. Salah satu komponen penting dalam upaya pembangunan itu adalah potensi dan daya dukung, baik sumber daya alam, sumber daya manusia, maupun teknologi. Ketiga komponen tersebut merupakan tiga pilar pengembangan wilayah. Salah satu pilar yang cukup penting adalah sumber daya manusia, karena dengan kemampuan yang cukup akan mampu menggerakkan seluruh sumber daya wilayah yang ada.

Pembangunan harus dipandang sebagai proses inovasi yang diskontinuata dengan kata lain tidak berkesinambungan tetapi kumulatif yang berasal dari sejumlah kecil pusat serta perubahan yang terletak pada titik-titik interaksi yang mempunyai potensi tertinggi. Dalam sebuah pengembangan wilayah perlu perencanaan yang matang, bersifat menyeluruh dan terpadu mencakup sisi sosial, ekonomi, dan fisik. Dari sisi sosial menyangkut norma terkait pendidikan, sosial budaya, agama, dan lainnya. Adapun sisi ekonomi menyangkut produksi berbagai sektor, pendapatan masyarakat, dan ketenagakerjaan. Dari sisi fisik berkenaan dengan sisi geografis wilayah perencanaan. Pembangunan berdasarkan pendekatan wilayah mempunyai pengaruh yang sangat besar terhadap pemanfaatan sumber daya yang mencakup sumber bahan baku dan bahan makanan; tenaga kerja, transportasi, telekomunikasi, energi listrik, air bersih, pusat perbelanjaan, kawasan pemukiman, serta kawasan pendidikan.

Peningkatan transportasi akan meningkatkan keunggulan kompetitif wilayah karena barang maupun orang akan dapat diangkut dengan lebih cepat dan lebih murah. Infrastruktur jalan merupakan urat nadi perekonomian suatu wilayah karena perannya dalam menghubungkan antar lokasi aktivitas penduduk, sehingga menunjang pertumbuhan dan pemerataan pembangunan dan perekonomian.

Provinsi Lampung memiliki posisi yang khas dan sangat strategis secara geografis dalam mendukung kelancaran mobilitas dan distribusi penumpang dan logistik di Indonesia. Disamping itu, Provinsi Lampung memiliki andil yang sangat vital dalam jalur transportasi darat dan aktivitas pendistribusian logistik dari Pulau Jawa menuju Pulau Sumatera maupun sebaliknya. Sebagai wilayah yang sangat strategis secara geografis dan didukung berbagai rencana pembangunan seperti Jalan Tol Trans Sumatera (*Asian Highway*), Jalur KA Sumatera dan lainnya, maka tentu saja sangat

menguntungkan bagi seluruh provinsi di Sumatera pada umumnya dan khususnya bagi Provinsi Lampung. Manfaatnya bukan saja hanya meningkatkan aksesibilitas dan kelancaran transportasi saja, namun lebih jauh dapat berimbas pada muncul dan berkembangnya wilayah-wilayah pertumbuhan baru serta meningkatkan pendapatan masyarakat di Pulau Sumatera. Lebih dari itu, daerah-daerah yang semula tertinggal jauh dengan Pulau Jawa misalnya, kini menjadi terhubung dan berkembang sesuai dengan potensinya.

Sasaran pembangunan di Provinsi Lampung sendiri yakni mewujudkan sumber daya manusia yang berdaya saing tinggi, menguasai iptek, sehat, dan sejahtera. Kebutuhan untuk meningkatkan aksesibilitas pendidikan tinggi kepada rakyat Indonesia menjadi mutlak diperlukan. Perguruan tinggi diharapkan dapat menjadi salah satu *stakeholder* yang mendukung pencapaian sasaran yang dimaksud. Tantangan ini membutuhkan kerja sama dan kolaborasi dari berbagai pemangku kepentingan nasional maupun regional. Di dalam skala regional, kolaborasi saat ini telah diejawantahkan melalui kerja sama antara Institut Teknologi Sumatera (ITERA)-Universitas Lampung (UNILA), Institut Teknologi Sumatera (ITERA)-Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Raden Intan Lampung, dan Institut Teknologi Sumatera (ITERA)-Universitas Bandar Lampung (UBL) maupun masing-masing perguruan tinggi tersebut dengan Pemerintah Provinsi Lampung dalam skala regional.

Pemerintah Pusat melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat telah menetapkan cetak biru 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) sebagai wilayah konsentrasi pengembangan infrastruktur pada periode tahun 2015-2019—salah satunya melibatkan Provinsi Lampung—sebagai basis perencanaan keterpaduan infrastruktur di Indonesia. Terkait dengan Provinsi Lampung, didalam konsep WPS direncanakan dikembangkan WPS Merak–Bakauheni–BandarLampung–Palembang–Tanjung Api-Api (WPS MBBPT). Adapun ruasjalan nasional Bakauheni–Palembang menjadi tulang punggung WPS MBBPT.

Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) akan meningkatkan aksesibilitas kawasan dari Pulau Jawa dan memperkuat konektivitas dengan pusat kegiatan industri. Rencana pembangunan jalan tol ini juga akan berpengaruh pada kawasan pendidikan UNILA, ITERA, IAIN Raden Intan Lampung, dan Kotabaru. Salah satu pintu jalan tol yang letaknya berdekatan dengan posisi Kampus ITERA menjadipotensial sebagai lokasi *rest area*. Hal ini akan berdampak ekonomis dan strategis dalam mendukung dan mempercepat pengembangan wilayah. Ke

depan, Kampus ITERA akan dikembangkan menjadi suatu kawasan yang terintegrasi dengan pembangunan Kotabaru dan pusat pendidikan lainnya (IAIN serta UNILA dan sekitarnya).

Pengembangan kawasan pendidikan ITERA yang sangat terkait dengan perguruan tinggi lainnya—seperti UNILA dan IAIN, juga rencana Kotabaru—akan membawa pengaruh yang cukup signifikan bagi wilayah sekitarnya terlebih dengan adanya pengembangan JTTS. Pengaruh yang positif tersebut adalah pertumbuhan ekonomi yang lebih baik bagi wilayah sekitar. Hal lain yang akan dihadapi terkait pengembangan wilayah ini juga akan menuntut pengembangan sektor lainnya dalam hal pelayanan publik, seperti perbaikan infrastruktur penunjang, baik jalan, pemukiman, listrik, air, sanitasi, limbah, jaringan telekomunikasi, angkutan umum, serta manajemen lalu lintas, seperti perparkiran, fasilitas pejalan kaki, rambu dan marka fasilitas jalan, lampu penerangan, lampu lalu lintas, dan lainnya. Kedepan, pertumbuhan kawasan pendidikan ini akan menimbulkan dampak negatif seperti lapak liar, pemukiman yang tidak tertata, seperti kost-kostan, laundry, rental komputer, kantin, warung bahkan rentan terhadap keamanan dan pemukiman yang kumuh apabila hal ini tidak diantisipasi dan direncanakan dengan baik dari sekarang.

Berdasarkan hal-hal yang telah dijabarkan di atas, maka Pemerintah Provinsi Lampung melalui Badan Penelitian dan Pengembangan Inovasi Daerah perlu menyiapkan dokumen perencanaan yang berisikan arah kebijakan penataan kawasan pendidikan terpadu dengan program pengembangan Kotabaru sebagai pusat pemerintahan dan mensinergikannya dengan program WPS MBBPT.

1.2 Maksud dan Tujuan

Maksud penyusunan Kajian Penataan Pengembangan Poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru Terkait Dampak Pembangunan Tol Trans Sumatera adalah sebagai dokumen perencanaan pembangunan yang memberikan arah kebijakan penataan kawasan pendidikan terpadu—beberapa perguruan tinggi berpengaruh di Provinsi Lampung—dengan program pengembangan Kotabaru sebagai pusat pemerintahan dan mensinergikannya dengan program Pemerintah Pusat dengan koridor MBBPT.

Tujuan penyusunan Kajian Penataan Pengembangan Poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru Terkait Dampak Pembangunan Tol Trans Sumatera adalah untuk membuat perencanaan kawasan yang merupakan pengembangan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru terkait adanya rencana pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera.

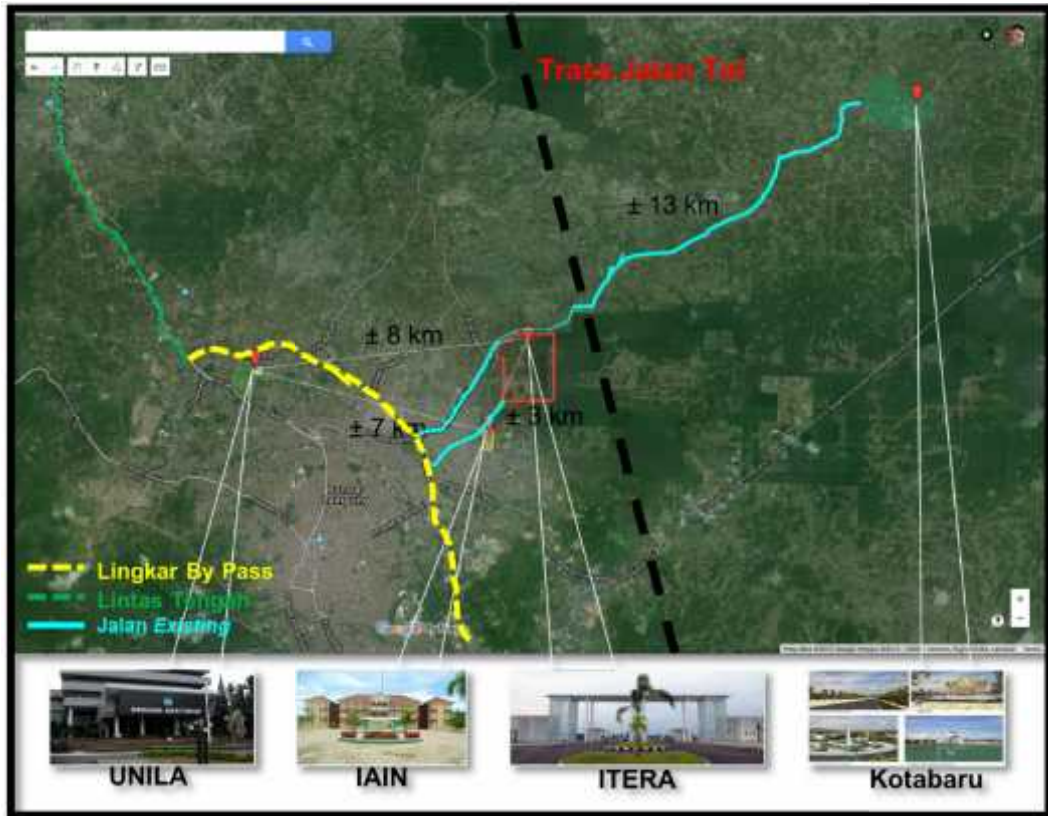
1.3 Ruang Lingkup Kajian

Adapun ruang lingkup kajian yang dilakukan dalam pekerjaan ini adalah:

1. Menganalisis kebutuhan prasarana dan sarana fasilitas umum terkait pengembangan kawasan pendidikan baru ITERA sebagai kesatuan poros kegiatan baru.
2. Mengidentifikasi perubahan pola pergerakan di dalam kawasan pendidikan ITERA terkait rencana pengembangan Kotabaru dan wilayah sekitar.
3. Mensinergikan keberadaan ITERA serta program Pemerintah Pusat maupun provinsi di dalam lingkungan ITERA, seperti rencana pembangunan gedung olahraga atau GOR skala nasional, pembangunan asrama mahasiswa, pembangunan embung, dan sarana prasarana lainnya.
4. Menganalisis permintaan transportasi terkait pola bangkitan dan pergerakan dengan pusat kegiatan baru atau daerah bangkitan dan tarikan baru seperti prasarana jalan, sarana angkutan umum, sarana kelengkapan jalan, fasilitas pejalan kaki, manajemen lalu lintas, dan keselamatan.
5. Menetapkan prioritas dan tahapan pengembangan terkait dampak pembangunan jalan tol dan pengembangan Kotabaru dalam kurun waktu 2016, 2020, 2025 dan 2035.
6. Dalam menganalisis kebutuhan dikaitkan dengan dampak pembangunan jalan tol dan pengembangan Kotabaru dan diprediksikan sampai pengembangan beberapa tahun ke depan.

1.4 Lingkup Wilayah Kajian

Lingkup wilayah yang menjadi Kajian Penataan Pengembangan Poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru Terkait Dampak Pembangunan Tol Trans Sumatera berada pada wilayah ITERA, IAIN, dan Kotabaru. Seperti yang dapat dilihat pada **Gambar 1.1**.

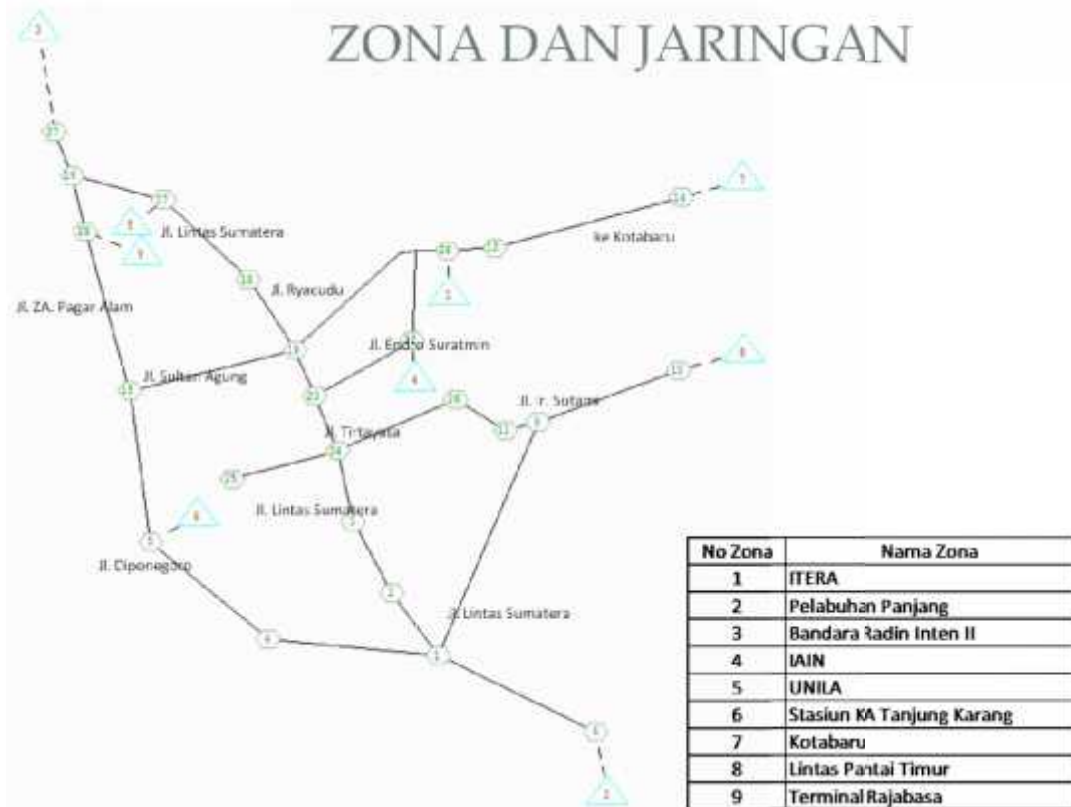


Gambar 1.1. Peta Lokasi Poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru Lampung

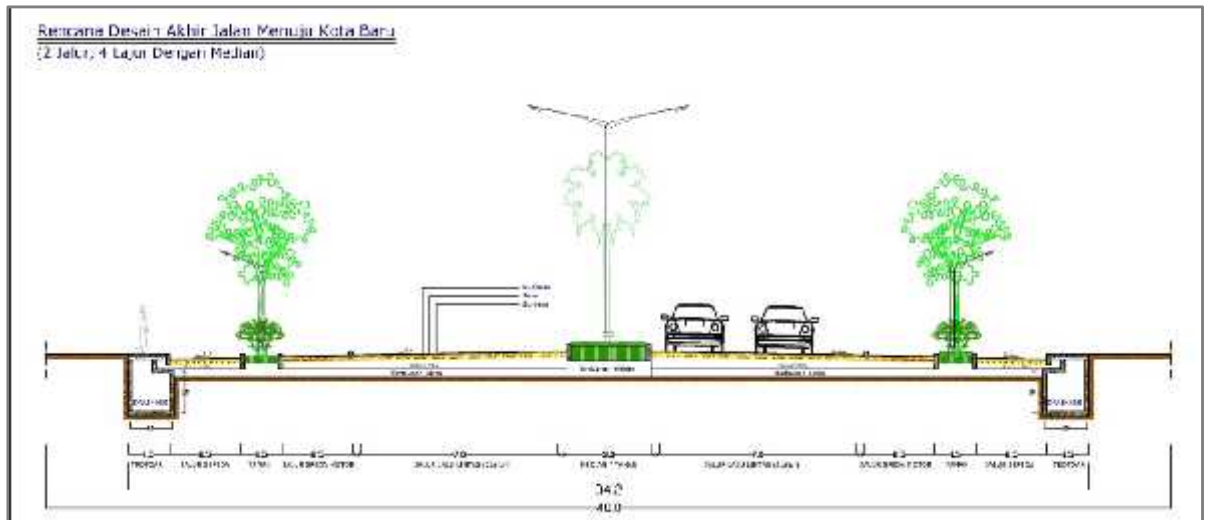
II. Pembahasan

2.1 Pembahasan Tentang Infrastruktur Jalan dan Manajemen Lalu Lintas

- Pola pergerakan dimodelkan, dengan pertimbangan dibuatnya TOL dan tanpa adanya TOL. Model dijalankan sampai tahun 2028, dengan rencana 1280 Ha kota baru dan 285 Ha Itera.



- Dengan adanya bundaran di awal dan akhir, Kotabaru, dapat menolong untuk mendistribusi traffic flow kepadatan di titik rawan. Dengan kontur tinggi, area Kotabaru setelah mengalami pertumbuhan, akan dilakukan jembatan menyebrang yang berada di bawah.
- Sepanjang jalan poros, akan dilakukan penataan halte bus yang secara estetika baik. Juga bisa menjadi tempat pad dengan iklan, dan penerapan IT rute dan timeline. Fasilitas lainnya yaitu untuk pejalan kaki, jalur hijau, sepeda motor, sepeda dan penyandang cacat.



Perlu penerapan s.d 2028, langkah manajemen lalu lintas seperti peningkatan kualitas angkutan umum, penerapan jalan satu arah, pengaturan simpang, sampai pembuatan outer ring road dikarenakan beberapa ruas jalan mulai bermasalah (Sultan Agung, Ryacudu, By Pass Sukarno Hatta) Jalan Raya Soekarno Hatta dapat menjadi inner ring road, karena byk sekali arus masuk.

2.2 Kondisi Sosial Masyarakat di Kawasan Pengembangan Poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru Terhadap Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera

Perubahan sosial itu tidak selalu merupakan proses kemajuan, tetapi juga bencana. Dengan demikian, masyarakat penduduk di kawasan pengembangan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru dituntut selangkah untuk membuat strategi-strategi ekonomi menghadapi perubahan sosial.

Strategi ekonomi adalah segala usaha yang dilakukan sebagai upaya mempertahankan untuk lebih lanjut dapat meningkatkan kehidupan pribadi dan keluarga agar lebih baik. Strategi ekonomi merupakan sikap aktif masyarakat yang mempunyai nalar baik karena berdaya secara pemikiran mereka dapat berinovatif. Bagi masyarakat kaya ataupun menengah atas mereka mempunyai modal cukup untuk membangun tempat-tempat usaha yang strategis untuk memenuhi selera ekonomi pasar. Mengingat dampak pembangunan jalan tol terhadap penataan pengembangan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru merupakan pembangunan yang akan mendatangkan banyak pendatang, diantaranya adalah mahasiswa dari luar daerah, maka usaha yang strategis dimaksud adalah mendirikan kontrakan (kost mahasiswa), jasa pengetikan (rental komputer/warnet), jasa cuci pakaian (laundry), rumah makan, toko cinderamata khas Lampung, dan lain-lain. Dengan demikian akan terjadi

banyak perubahan tata guna lahan dari penggunaan lahan untuk pertanian, menjadi guna lahan untuk permukiman serta perdagangan dan jasa.

Upaya masyarakat pemilik modal untuk membangun usaha merupakan strategi untuk dapat bersaing dengan masyarakat non-lokal (pendatang) yang akan atau sudah berinvestasi membeli tanah di sekitar kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru untuk dijadikan hunian pribadi ataupun tempat usaha. Masyarakat pemilik modal tidak ingin hanya menjadi penonton di kala peluang ekonomi memihak kepada masyarakat non-lokal, namun mereka juga ingin menjadi aktor terciptanya peluang ekonomi.

1. Strategi Ekonomi Pemilik Lahan dan Golongan Masyarakat Menengah Atas

Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Koridor Bakauheni-Terbangi Besar yang melewati wilayah pengembangan kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru telah membuat masyarakat non-lokal yang berasal dari berbagai daerah mulai membeli tanah milik warga yang berada di sekitar daerah tersebut, diantaranya di Desa Sabah Balau, Desa Way Hui, dan Kelurahan Korpri Raya. Masyarakat non-lokal bahkan sudah melihat peluang pengembangan kawasan ini sebagai suatu kawasan yang akan menjadi tempat aktivitas ekonomi yang baik, sebelum masyarakat lokal mengetahuinya. Menurut hasil survei primer, masyarakat Bandar Lampung sudah banyak membeli tanah di Desa Sabah Balau sebelum masyarakat desa mengetahui akan dibangunnya kawasan pengembangan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru, apalagi ditambah dibangunnya Jalan Tol Trans Sumatera, diperkirakan semakin tinggi minat untuk memiliki/membeli tanah atau lahan di wilayah tersebut. Adanya arus permintaan yang tinggi akan tanah membuat banyak warga desa yang memanfaatkan kesempatan dengan menjual tanah mereka.

Sesuai dengan Teori Kutub Pertumbuhan *Francois Perroux* dalam *Adisasmita (2008: 84)*, pertumbuhan ataupun pembangunan tidak dilakukan di seluruh tata ruang, tetapi terbatas pada beberapa tempat atau lokasi tertentu. Tata ruang diidentifikasikannya sebagai arena atau medan kekuatan yang di dalamnya terdapat kutub-kutub atau pusat-pusat. Setiap kutub mempunyai kekuatan pancaran pengembangan ke luar dan kekuatan tarikan ke dalam. Harga tanah di wilayah kawasan pengembangan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru semakin lama kian tinggi. Situasi yang demikian dimanfaatkan oleh sebagian masyarakat yang memiliki lahan cukup luas untuk menjualnya. Menjual tanah dengan memanfaatkan situasi merupakan salah satu strategi ekonomi bagi masyarakat pemilik lahan dalam rangka meningkatkan perekonomiannya. Ditambah dengan status tanah yang mempunyai kejelasan secara

administratif dibuktikan dengan sertifikat tanah merupakan faktor pendukung masyarakat non-lokal membeli tanah di kawasan pengembangan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru. Menjual tanah merupakan pilihan tepat saat ini bagi masyarakat pemilik lahan, namun bagi beberapa dari mereka memilih untuk belum menjual lahannya. Strategi di atas dilakukan bagi pemilik lahan yang mempunyai tanah cukup luas, bagi masyarakat pemilik lahan tidak terlalu luas, mereka memilih untuk tidak menjual tanahnya melainkan digunakan kelak sebagai tempat usaha sendiri. Masyarakat yang memilih strategi ini adalah mereka yang belummempunyai modal cukup dan lahan sempit.

2. Strategi Ekonomi Masyarakat Berpenghasilan Rendah

Masyarakat berpenghasilan rendah yang dimaksud adalah mereka yang tidak berdaya baik secara finansial keuangan maupun pemikiran karena kualitas pendidikan yang rendah yang berada di kawasan pengembangann poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru serta masyarakat yang berada di sekitar jalan tol. Ketidakberdayaan menyebabkan mereka hanya berprofesi sebagai buruh tani, buruh harian lepas PTPN-VII, dan buruh bangunan. Ada banyak warga yang menganggur tidak bekerja lagi sebagai buruh harian lepas PTPN-VII karena mengalami penyempitan lahan akibat pengalihfungsian lahan yang digunakan untuk pembangunan ITERA dan juga jalan tol. Pekerjaan tidak menentu membuat mereka masih berada pada masyarakat berpenghasilan rendah. Pembangunan kawasan poros ITERA dan Kotabaruserta jalan tol bagi masyarakat miskin dimaknai dengan pembangunan yang membawa segudang manfaat, namun manfaat itu sukar diraih oleh mereka karena keterbatasan dan ketidakberdayaan mereka untuk meraihnya atau memanfaatkan keberadaannya. Keterbatasan secara ekonomi tidak membuat warga berpenghasilan rendah di kawasan pengembangan ITERA dan Kotabaruserta jalan tol berpasrah dengan keadaan. Mereka mempunyai strategi ekonomi, namun dalam tataran strategi untuk bertahan tetap menjadi warga di daerah sekitar pengembangan tersebut. Strategi bertahan yang dilakukan masyarakat miskin antara lain; (1) mencari pekerjaan lain setelah tidak lagi bekerja sebagai buruh harian lepas PTPN-VII. Kebijakan alih fungsi kurang lebih 500an Ha lahan membuat lahan semakin sempit, sehingga dirasakan warga miskin berprofesi buruh harian lepas semakin terhimpit, (2) mengajukan permohonan bekerja pada proses pembangunan gedung-gedung ITERA, Kotabaruatau jalan tol kepada *stakeholder*. Harapan besar dari masyarakat wilayah tersebut adalah mereka ingin dilibatkan dalam pembangunan sebagai buruh bangunan. Pembangunan ITERA serta jalan tol bukan pembangunan dengan lingkup lokal melainkan pembangunan berskala nasional, tentu menyerap tenaga-tenaga pekerja yang banyak. Oleh karena itu, masyarakat yang berada

di sekitar kawasan strategis tersebut yang tidak mempunyai pekerjaan tetap dan para pemuda yang masih menganggur bisa bekerja sebagai pekerja bangunan di ITERA, Kotabaru, dan juga jalan tol. (3) melibatkan anggota keluarga untuk bekerja. Upaya melibatkan anggota keluarga lain untuk bekerja menjadi strategi bertahan masyarakat berpenghasilan rendah. Strategi ini disebut strategi aktif atau optimalisasi Sumber Daya Manusia (SDM). Pekerjaan bapak sebagai kepala keluarga tidak menentu pasca tidak lagi bekerja sebagai buruh harian lepas, membuat anak-anak dan istri juga ikut bekerja memenuhi kebutuhan.

2.3 *Mixed-Use Development* dalam Sistem *Toll Gate Oriented Development* untuk Konsep Pengembangan Kawasan Poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru

Toll Gated Oriented Development (TGOD) adalah sebuah konsep pembangunan kawasan yang berorientasi pada pintu tol. Konsep ini mirip dengan pengembangan TOD (*Transit Oriented Development*). Perbedaannya adalah pembangunan kawasan berorientasi *toll gated oriented development* diarahkan di pintu tol, sedangkan TOD diarahkan pada titik transit. TOD berguna untuk mengintegrasikan transportasi dan guna lahan dengan lebih baik (*Calthorpe, 1993*). Bentuk pembangunan ini bertujuan untuk menciptakan sub pusat di sekitar jaringan *public transport*. Sub pusat ini adalah suatu guna lahan campuran (*mixed-use*), pembangunan yang padat dan terpusat pada stasiun angkutan (stasiun kereta api, stasiun metro, halte trem, atau halte bus). Orang dapat berjalan kaki atau bersepeda untuk pergerakan di sekitar lingkungannya sementara untuk pergerakan ke tempat lain yang relatif jauh dengan menggunakan angkutan umum.

Selain itu, *Calthorpe (1993)* mendefinisikan TOD sebagai komunitas *mixed-use* di dalam radius 2000 kaki dari titik transit dan pusat area komersial. TOD mencampurkan permukiman, pertokoan, perkantoran, ruang terbuka, dan fasilitas umum dalam suatu lingkungan yang dapat dilalui dengan berjalan kaki, serta membuat penghuni dan pekerja merasa nyaman untuk bepergian dan transit menggunakan mobil, sepeda, ataupun berjalan kaki.

Calthorpe (1993) juga menyebutkan bahwa TOD dapat didefinisikan dengan empat karakteristik di bawah ini:

1. *Mixed-use*: sebuah guna lahan campuran yang tidak terbatas pada komersial, perkantoran, dan permukiman.

2. *Walkable*: aksesibilitas pejalan kaki yang ditekankan dalam desain bangunan dan infrastruktur.
3. Kompak: peningkatan kepadatan penduduk yang hidup, bekerja, dan menciptakan pergerakan dalam jarak yang dekat
4. Dekat transit: pembangunan yang dekat dengan pemberhentian angkutan umum dan stasiun

Konsep *Toll Gate Oriented Development* dapat menjadi salah satu langkah strategis merancang kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru kemas depan yang lebih baik akibat pembangunan JalanTol Trans Sumatera Koridor Bakauheni-Terbanggi Besar, termasuk juga mengurangi kepadatan lalu-lintas yang akan muncul. Konsep TOD merupakan pendekatan perencanaan yang terkait dengan area berkepadatan tinggi, dengan pola ruang yang terkluster di sekitar stasiun dan koridor (*Preiss & Shapiro, 2002*). Konsep tersebut dapat diterapkan dengan mengganti titik transit dengan pintu tol. Pembangunan tol di kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru dapat menjadi transit point.

Dalam penerapannya, pembangunan kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaruperlu ditunjang oleh *mixed-use development* atau sistem pengembangan berbasis penyampuran fungsi. *Mixed-use development* merupakan pengembangan produk properti (perkantoran, hotel, tempat tinggal, komersial) yang dikembangkan menjadi satu kesatuan, atau minimal dua produk properti yang dibangun dalam satu kesatuan (*Mandala, 2013*). Manfaat nyata dari aplikasi *mixed-use development* ini adalah pemanfaatan lahan akibat pengembangan kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru dapat lebih efisien karena banyak fungsi/produk properti disatukan dalam satu bangunan, kawasan poros menjadi lebih kompak, dan mobilisasi lebih 'rapi' karena tidak terlalu banyak berlalu-lalang dalam mengakses tempat tertentu.

TOD dapat berjalan lancar apabila pembangunan properti disekitarnya juga sesuai dengan masterplan dan standar-standar tertentu yang telah ditetapkan. Tujuan utamanya adalah kepadatan dan penggunaan lahan dapat terkontrol dengan benar. Standar yang mengatur tentang *density* misalnya, lebih menitikberatkan pada unsur *Floor Area Ratio* (FAR), di Indonesia lebih dikenal dengan koefisien luas bangunan. Standarisasi FAR sangat berguna karena dapat digunakan untuk membandingkan kepadatan terhadap berbagai fungsi yang

berbeda. Bangunan tinggi dengan ruang terbuka luas di lantai dasar, dan bangunan pendek dengan ruang terbuka sempit, dapat memiliki FAR yang sama.

Hasil analisis wilayah di kawasan poros ITERA dan Kotabaru, dengan adanya program pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Koridor Bakauheni-Terbanggi Besar, zonasi kawasan yang cocok untuk penerapan *mixed-use development* berada di sepanjang Jl. Terusan Letnan Jenderal Ryacudu hingga Kotabaru. Wilayah ini sesuai untuk penerapan *mixed-use development* karenadiprediksi dengan adanya pintu keluar tol, ditambah dengan lokasi ITERA yang strategis dan dekat dengan lokasi jalan tol, sehingga nilai lahan akan terus meningkat dan kebutuhan akan lahan akan tinggi.



Kawasan Zonasi *Mixed-Use Development* di Wilayah Pengembangan Poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru

Sumber: Google Earth

III. Kesimpulan dan Rekomendasi

Berdasarkan pengumpulan dan pengolahan data serta analisis hasil pengolahan data, berikut disampaikan beberapa hal yang merupakan interpretasi terhadap informasi (data) hasil analisis.

1. Analisis jaringan jalan di wilayah studi sangatlah ditentukan oleh kondisi eksternal (jaringan jalan dan lalu lintas) karena fungsi jalan yang berada dalam sistem primer.
2. Pengembangan pembangunan kawasan ITERA, IAIN, dan Kotabaru sampai tahun 2030 akan menimbulkan bangkitan dan tarikan ke kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru. Dampak negative peningkatan jumlah bangkitan dan tarikan ini terhadap ruas jalan sekitar kawasan dapat diantisipasi dengan beberapa bentuk peningkatan manajemen lalu lintas di ruas jaringan jalan, seperti misalnya melakukan tindakan yang tegas terhadap larangan parkir di badan jalan (*on-street parking*) sehingga kapasitas dan tingkat layanan jalan dapat dipertahankan.
3. Perlu dilakukan koordinasi dengan pihak pemerintah daerah, terutama yang berhubungan dengan rencana pengembangan jaringan jalan di sekitar lokasi studi. Hal ini dilakukan agar lalulintas *through traffic* di kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru dapat dikurangi.
4. Konsep *Toll Gate Oriented Development* dapat menjadi salah satu langkah strategis merancang kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru ke masa depan yang lebih baik akibat pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Koridor Bakauheni-Terbanggi Besar, termasuk juga mengurangi kepadatan lalu-lintas yang akan muncul mengingat konsep ini merupakan pendekatan perencanaan yang terkait dengan area berkepadatan tinggi, dengan pola ruang yang terklaster di sekitar stasiun dan koridor

Pembangunan kawasan poros ITERA, IAIN, dan Kotabaru perlu ditunjang oleh *mixed-use development* atau sistem pengembangan berbasis penyampuran fungsi, *mixed-use development* merupakan pengembangan produk properti (perkantoran, hotel, tempat tinggal, komersial) yang dikembangkan menjadi satu kesatuan.