

## IDENTIFIKASI POTENSI HUTAN KOTA DIKEMBANGKAN MENJADI KAWASAN TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT

Agung Sedayu\*

*UIN Maulana Malik Ibrahim, Malang*

*\*Penulis korespondensi: uinsedayu@gmail.com*

### ABSTRAK

Hutan kota Velodrome berada di kawasan yang padat permukiman dan perumahan di Sawojajar Kota Malang Jawa Timur. Kawasan ini juga memiliki fasilitas dan prasarana umum yang cukup lengkap. Potensi untuk dikembangkan menjadi kawasan Transit Oriented Development (TOD) cukup besar, walaupun perlu pemenuhan beberapa persyaratan lainnya. Dalam aspek transportasi dan perencanaan wilayah perkotaan, kawasan hutan kota Velodrome didukung oleh koneksi transportasi umum dengan akses terminal dan pintu tol Madyopuro Sawojajar Kota Malang. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi potensi pengembangan kawasan yang mandiri dengan konsep Transit Oriented Development (TOD). Fasilitas dan prasarana yang ada disekitar hutan kota ini meliputi gedung perkantoran, perguruan tinggi, sekolah, rumah sakit, pasar, mall, terminal, gedung olahraga, perumahan, dan permukiman. Pembenahan untuk melengkapi potensi meliputi peningkatan kinerja angkutan umum, akses jalan kaki dan sepeda kayuh, angkutan tradisional (delman, odong-odong, becak, dan dokar), dan fasilitas lain yang dibutuhkan oleh pengguna. Penerapan konsep Transit Oriented Development (TOD) yang berhasil akan dapat mewujudkan pengembangan transportasi dan wilayah perkotaan yang ramah lingkungan secara berkelanjutan untuk generasi saat ini hingga mendatang.

**Kata kunci** : potensi, hutan kota, transportasi, wilayah perkotaan, transit oriented development

### 1. PENDAHULUAN

Transit Oriented Development (TOD) adalah konsep pengembangan kawasan kota dengan memaksimalkan kawasan yang multifungsi dan terintegrasi dengan banyak kegiatan komunitasnya. Konsep TOD menjadikan kawasan kota yang efisien dan mandiri dengan mengutamakan transportasi yang ramah lingkungan. Prioritas pada kawasan TOD meliputi penggunaan angkutan umum, jalur pejalan kaki, sepeda, dan transportasi tradisional non emisi pencemar lingkungan. Penelitian ini bertujuan untuk melakukan identifikasi faktor-faktor pendukung kawasan Hutan Kota Velodrome Sawojajar Kota Malang yang dapat dikembangkan menjadi kawasan atau zona Transit Oriented Development (TOD) dalam tingkat tertentu. Tingkat yang dimaksud disesuaikan dengan potensi dan kendala di kawasan ini, mengingat saat ini kawasan ini merupakan kawasan yang padat sehingga tidak memungkinkan dapat dikembangkan dan diterapkan konsep TOD tersebut secara menyeluruh. Kawasan kota yang tidak teratur akan memperumit penerapan TOD dengan sulitnya mengintegrasikan moda transportasi, oleh karena itu diperlukan upaya mengidentifikasi potensi pendukung dan kendala dalam penerapan konsep TOD tersebut (Kalangie et al, 2023). Penataan kawasan menuju TOD merupakan salah satu penerapan kawasan perkotaan yang berkelanjutan (Zafira et al, 2022). Kawasan TOD akan memberikan nilai dan manfaat pada aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Pembangunan yang

berorientasi transit berupaya mengintegrasikan tata ruang wilayah dengan transportasi (Priadmaja et al, 2017). Integrasi tersebut tentu juga melibatkan ragam moda transportasi umum dan massal yang handal dan melayani. Oleh karena itu Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dapat dipadukan secara komprehensif sehingga dapat memaksimalkan pencapaian manfaat pada tiga aspek yang berkaitan yaitu ekonomi, sosial, dan lingkungan.

## 2. METODE

Penelitian ini dilakukan dengan metode studi dan review literatur. Literatur berupa buku, artikel, kebijakan, standar, dan hasil penelitian terdahulu. Penelitian ini memiliki kebaruan dalam penentuan variabel penelitian. Metode yang digunakan merupakan bagian dasar dari sebuah penelitian dan telah banyak dilakukan banyak penelitian sebelumnya. Hal ini didasarkan pada tingkat penelitian yang masih pada lingkup identifikasi dan pendahuluan. Keunikan dan kebaruan penelitian ini pada variabel-variabel berupa faktor-faktor potensi lokasi dalam memenuhi persyaratan menjadi kawasan Transit Oriented Development (TOD). Pada rencana penelitian ini yang dilaksanakan secara berkelanjutan disusun target penelitian lanjutan dengan keunikan dan kebaruan pada variabel, metode, dan hasil penelitian.

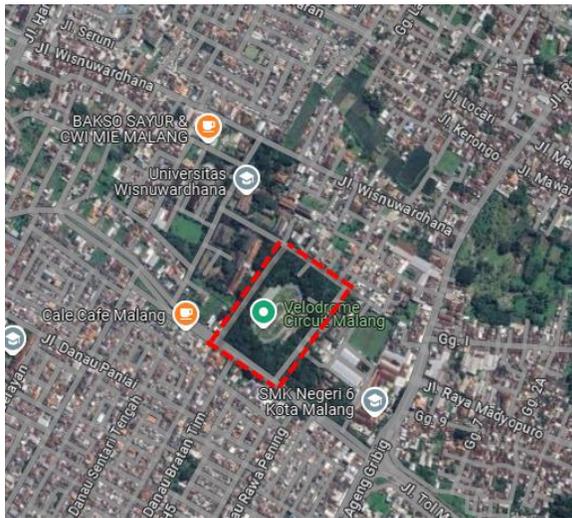
## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 3.1. Gambaran Umum dan Potensi Lokasi

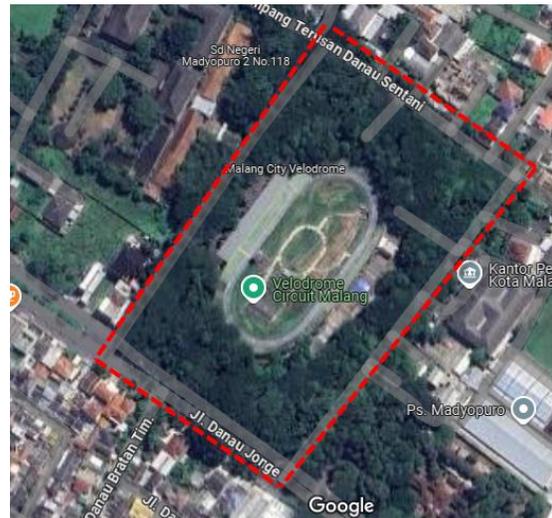
Hutan Velodrome merupakan salah satu kawasan hutan kota yang dimiliki Kota Malang. Hutan Kota Velodrome berada di kawasan padat bangunan dengan banyak fungsi dan kegiatan. Lokasi hutan Kota Velodrome di kawasan Perumahan Sawojajar, Kelurahan Madyopuro, Kecamatan Kedung Kandang, Kota Malang, Provinsi Jawa Timur. Hutan kota seluas  $\pm 12.500$  m<sup>2</sup> ini berada di lahan sirkuit Velodrome sebagai prasarana olahraga balap sepeda. Velodrome didirikan untuk mewadahi Pekan Olahraga Nasional (PON) 2000 Jawa Timur pada cabang olahraga balap sepeda (Sedayu, 2024). Kawasan velodrome ini juga digunakan kegiatan olahraga santai yang lain yaitu jogging, senam, dan bersepeda.

**Gambar 1** menunjukkan lokasi hutan kota Velodrome dengan kawasan sekitarnya, sedangkan **Gambar 2** menjelaskan lokasi dengan view lebih besar, dimana hutan kota ini didukung oleh banyak fasilitas umum yang memungkinkan dapat dikembangkannya menjadi kawasan Transit Oriented Development (TOD). Beberapa fasilitas dan prasarana umum yang tersedia seperti gedung perkantoran meliputi Kantor Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional (ATR/BPN), Dinas Koperasi Perindustrian dan Perdagangan Kota Malang, dan Perumda Air Minum Kota Malang. Tempat perbelanjaan yang ada meliputi Pasar Tradisional Madyopuro, mall, dan pertokoan. Lokasi ini juga berdekatan dengan Sub Terminal (tipe C) Madyopuro, dan Tempat Pengolahan Sampah Terpadu (TPST). Kawasan hutan kota Velodrome berada pada lokasi yang sangat strategis yang terkoneksi dengan pintu tol Malang-Pandaan-Surabaya *interchange* Madyopuro Kota Malang. Di kawasan sekitarnya terdapat lembaga pendidikan seperti SMK Negeri 6 Kota Malang, Sekolah Tinggi Bahasa Asing (STIBA), SMK Wisnuwardhana, SMK kesehatan, Universitas Wisnuwardhana, dan SDN 2 Sawojajar Kota Malang. Pada setiap hari minggu, kawasan Velodrome menjadi pasar minggu yang menjadi transaksi jual beli UMKM, tempat bermain, wisata, olahraga, dan hiburan. **Gambar 3** menjelaskan bagian depan gedung olahraga Velodrome yang digunakan sebagai sirkuit balap sepeda. Gedung Velodrome tersebut juga menyatu dengan hutan kota dalam satu lahan. **Gambar 4** adalah pasar tradisional dan sub

terminal yang ada di sebelah timur sirkuit Velodrome. Jalan utama di depannya tersebut menjadi akses utama menuju pintu Tol Madyopuro yang menghubungkan Malang-Pandaan-Surabaya.



**Gambar 1.** Lokasi kawasan hutan kota Velodrome Sawojajar Kota Malang (Survei, 2024)



**Gambar 2.** Kawasan Velodrome yang didukung kompleksnya fungsi dan kegiatan (Survei, 2024)



**Gambar 3.** Bagian depan gedung olahraga Velodrome sebagai sirkuit balap sepeda (Survei, 2024)



**Gambar 4.** Pasar tradisional dan sub terminal di sekitar hutan kota Velodrome (Survei, 2024)

### 3.2. Faktor-Faktor Pendukung Transit Oriented Development

Transit Oriented Development (TOD) atau diterjemahkan dengan pengembangan berorientasi transit tidak hanya dikembangkan pada suatu zona baru yang masih dapat dirancang dan direncanakan penataannya. Untuk zona yang sudah ada sebelumnya dan berkarakter padat biasanya sulit untuk dikembangkan konsep ini. Namun pembenahan dan perbaikan dapat dilakukan untuk pengembangan menjadi Kawasan berorientasi transit. Kawasan tersebut dapat mengurangi kerusakan lingkungan akibat transportasi, sebab zona TOD menerapkan konsep transportasi yang terintegrasi mampu menampung banyak fungsi di dalamnya (Pratiwi et al, 2023; Benito et al, 2022). Moda transportasi umum dan massal dengan bahan bakar alternatif yang ramah lingkungan dapat mengurangi emisi polutan udara (Herlambang et al, 2023; Apriliyani et al, 2020). Disamping itu, zona TOD mengutamakan pergerakan ramah lingkungan meliputi berjalan kaki, bersepeda, becak, delman, dokar, dan lain-lain. Kawasan hutan Velodrome yang memiliki

kompleksitas fungsi dan didukung prasarana yang cukup lengkap dapat menjadi kawasan TOD dalam tingkat tertentu sesuai potensi dan masalah yang ada. Beberapa kriteria minimal yang harus dipenuhi agar kawasan hutan Velodrome mencapai kawasan TOD menurut Jababeka Residence (2024) bahwa kawasan TOD harus:

1. Berdekatan dengan terminal angkutan umum yang digunakan sebagai transit angkutan umum dan massal.
2. Memiliki bangunan-bangunan lebih tinggi dibanding kawasan lain agar kegiatan terpusat di kawasan TOD karena ada penambahan kepadatan yang signifikan.
3. Bersifat multifungsi dan menampung banyak kegiatan, seperti hunian, perumahan, pemukiman, perbelanjaan, perkantoran, pendidikan, kesehatan, dan lain-lain
4. Memiliki fasilitas pejalan kaki dan sepeda dan dimungkinkan transportasi tradisional sesuai kearifan lokal seperti andong, delman, dokar, becak, odong-odong, dan lain-lain
5. Memiliki konektivitas yang baik antar sub kawasan dengan beda fungsi dan kegiatan yang ditandai dengan tata ruang yang terencana.
6. Membatasi penggunaan kendaraan pribadi dan mengutamakan angkutan umum atau massal yang terintegrasi.

Enam kriteria tersebut merupakan standar minimal yang menjadi persyaratan pembangunan kawasan berorientasi transit pada Hutan Kota Velodrome. Hutan Kota Velodrome memerlukan banyak pembenahan dan perbaikan pada tata ruang dan transportasinya dengan standar dan kriteria dalam tingkat sederhana. Pada kriteria nomor 1 kawasan ini masih ada potensi untuk dikembangkan menjadi zona TOD, dimana Hutan Kota Velodrome didukung oleh sub terminal yang terkoneksi dengan terminal Arjosari (tipe A), terminal Hamid Rusdi (tipe B), stasiun Kota Malang baru (utama), bandara Abdul Rachman Saleh, dan hub-hub travel wisata menuju Gunung Bromo, Pantai Malang Selatan, Batu, dan lain-lain. Belum ada keunggulan pada bangunan tinggi di kawasan ini, karena bangunan yang ada pada tingkat sedang. Melihat potensi tersebut, maka pencapaian untuk memenuhi kriteria 2 masih belum memadai. Kriteria nomor 3 tergolong cukup tersedia di kawasan hutan kota ini, dimana banyak aktivitas dan fungsi yang terjadi setiap harinya. Sebagian masyarakat yang tinggal di perumahan Sawojajar juga bekerja dan sekolah di kawasan ini, namun sebagian yang lain bekerja di luar kawasan Velodrome tersebut. Transportasi non emisi karbon tidak terlalu dilakukan oleh masyarakat di kawasan ini sehingga kriteria 4 belum dapat diwujudkan. Aktivitas bersepeda, berjalan kaki, dan transportasi tradisional hanya dilakukan untuk berolahraga saja dan berwisata santai saja. Kegiatan itu pun dilakukan tidak setiap hari, namun pada waktu-waktu tertentu. Transportasi tradisional dipakai pada kegiatan pasar minggu dengan tujuan untuk wisata dan hiburan. Pencapaian menuju kriteria 5 juga belum dapat dimaksimalkan sebab integrasi dan konektivitas antar zona dan wilayah di kawasan ini kurang baik. Koridor dan jalur untuk angkutan umum, berjalan kaki, dan bersepeda belum tersedia. Kurangnya pembatasan penggunaan kendaraan pribadi di kawasan ini belum menjadi tolok ukur keberhasilan pencapaian kriteria 6. Seperti halnya kawasan lain, penggunaan kendaraan pribadi yang mengemisi karbon di kawasan Velodrome ini sangat tinggi. Perlu upaya yang kuat untuk mendorong kawasan hutan kota Velodrome menjadi zona TOD. Masih banyak kendala yang perlu dibenahi dan ditata dengan mengarahkan kawasan-kawasan yang berpotensi menjadi zona TOD. Malang sebagai kota yang banyak potensi membutuhkan penataan yang lebih komprehensif agar dapat terjaga kelestarian lingkungannya sebagai kota wisata nan sejuk (aspek lingkungan), peningkatan nilai ekonomi wilayah (aspek ekonomi), dan peningkatan taraf hidup masyarakatnya (aspek sosial). Penerapan konsep TOD secara bertingkat dan bertahap dapat memaksimalkan tercapainya ketiga aspek

tersebut. Konsep TOD yang sesuai potensi dan kendala wilayah disertai mengusung kearifan lokal akan dapat mewujudkan kawasan perkotaan yang berkelanjutan (Agustin et al, 2022).

#### 4. KESIMPULAN

Kawasan Hutan Kota Velodrome memiliki potensi dan kendala tersendiri dalam penerapan konsep Transit Oriented Development (TOD). Kajian kawasan ini dengan mengacu enam kriteria minimal dan sederhana memperoleh hasil bahwa kawasan Velodrome berdekatan dengan terminal angkutan umum, belum memiliki bangunan-bangunan yang kompleks yang bisa menjadi pusat kegiatan bagi kawasan lain, cukup menampung multifungsi dan banyak kegiatan, belum memiliki fasilitas pejalan kaki, sepeda, dimungkinkan transportasi tradisional sesuai kearifan lokal, belum memiliki konektivitas yang baik antar sub kawasan dengan beda fungsi dan kegiatan, dan belum ada pengurangan penggunaan kendaraan pribadi dan mengutamakan angkutan umum atau massal yang terintegrasi. Melihat gambaran hasil kajian tersebut, diperlukan upaya keras dan melibatkan seluruh pihak yang berkaitan agar dapat memaksimalkan implementasi konsep TOD secara bertahap dan berkelanjutan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Apriliyani, D. Fadjar Hari Mardiansjah, F.H. (2020). Potensi Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Pada Lintasan BRT Trans Jateng Koridor Ungaran-Bawen. *Desa-Kota*, Vol. 2, No. 2, 2020, 217-231
- Benito, O.J., & Riandoko, R. (2023). Analisis Pengaruh Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development Terhadap Nilai Tanah. *Jurnal Info Artha* Vol.7, No.1, (2023), Hal. 6-17
- Herlambang, F., Purba, A., & Septiana, T. (2023). Perencanaan Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Stasiun Pondok Ranji Kota Tangerang Selatan. *Jurnal Profesi Insinyur*. Vol 4 No 2 2023
- Jababeka Residence. (2024). Mengenal Apa itu Transit Oriented Development dan Dampaknya Bagi Sistem Tata Kota. <https://jababekaresidence.com/kawasan-tod/>.
- Kalangie, D.I., Sembel, A., & Lakat, R. (2023). Pengembangan Konsep Transit Oriented Development (TOD) di Kota Tomohon. *Sabua* Vol.12 No. 02, Tahun 2023
- Priadmaja, A.P., Anisa, A., & Prayogi, L. (2017). Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) pada Penataan Kawasan di Kota Tangerang. *Jurnal Arsitektur Purwarupa* Volume 01 No 02
- Pratiwi, F.E., & Fitrianto, A.R. (2023). Penerapan Transit-Oriented Development Kota Surabaya Menuju Green dan Sustainable City. *Jurnal Transportasi* Vol. 23 No. 3 Desember 2023: p.168–176
- Sedayu, A. (2024). Peran Hutan Kota Sebagai Ruang Terbuka Hijau untuk Perlindungan Lingkungan dan Peningkatan Kreativitas Masyarakat. *Buku Prosiding Seminar Nasional Technopex 2024 Institut Teknologi Indonesia*. 2024
- Zafira, W.S., & Puspitasari, A.Y. (2022). Penerapan Prinsip Transit-Oriented Development (TOD) Untuk Mewujudkan Transportasi yang Berkelanjutan. *Jurnal Kajian Ruang* Vol 2 No 1