

## INTISARI

Pemerintah Kota Palembang melalui Perwako No. 45 Tahun 2020 menyusun Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kawasan Kota Baru Jakabaring dengan mengusung konsep Transit-Oriented Development. Namun, serangkaian analisis kesenjangan menunjukkan bahwa dokumen rencana RDTR Kawasan Kota Baru Jakabaring Palembang belum sepenuhnya memenuhi kriteria TOD (Transit-Oriented Development). Rencana konkret menurut dokumen RDTR kawasan ini masih *car-oriented* dan bukan *people-oriented* yang mendukung terpenuhinya prinsip TOD. Integrasi antar moda transportasi dan fasilitas pendukung transit juga kurang optimal. Zonasi yang ada belum mendukung konsep TOD secara optimal, lebih cenderung pada Transit-Adjacent Development (TAD) yang tidak memprioritaskan aksesibilitas pejalan kaki dan pengurangan ketergantungan pada kendaraan pribadi serta masih didominasi oleh kawasan kumuh. Oleh karena itu, ada urgensi untuk menyusun perencanaan kawasan agar sesuai dengan kriteria TOD ideal menggunakan metode *backcasting*. Konsep TOD yang diusung adalah *circular and livable* TOD dari skala makro hingga mikro, dengan fokus pada Pusat TOD 8 Ulu. Setelah perumusan dua buah alternatif perencanaan dengan metode SCAMPER, melalui metode Analytical Hierarchy Process (AHP), terpilihlah alternatif rencana penataan ruang dengan konsep Compact Polycentric TOD region. Konsep perencanaan tersebut menjadi dasar penyusunan Panduan Rancang Kawasan dan Masterplan Kawasan untuk Pusat TOD 8 Ulu, yang mencakup perencanaan konektivitas, pusat kegiatan, sirkulasi, tata bangunan, tata guna lahan, serta preservasi dan perlindungan. Analisis NPV, BCR, dan IRR menunjukkan bahwa proyek TOD di Palembang sangat layak secara finansial dengan menggunakan mekanisme Land Value Capture (LVC).

**Kata kunci:** Transit-Oriented Development (TOD), integrasi, konektivitas, rancang kota, kota baru

## ABSTRACT

The Palembang City Government, through Perwako No. 45 of 2020, developed the Detailed Spatial Plan (RDTR) for the Jakabaring New City Area, adopting the Transit-Oriented Development (TOD) concept. However, a series of gap analyses indicate that the RDTR document has not fully met TOD criteria. The planned approach in the RDTR document still leans towards being car-oriented rather than people-oriented, which is essential in TOD principles. Integration between transportation modes and supporting transit facilities also remains suboptimal. The existing zoning tends more towards Transit-Adjacent Development (TAD) rather than true TOD, which should prioritize pedestrian accessibility, reducing reliance on private vehicles, and alleviating slum areas. Therefore, there is an urgent need to revise the area planning to align with ideal TOD criteria, using the backcasting method. The proposed TOD concept is a circular and livable TOD from macro to micro scales, with a focus on the 8 Ulu TOD Center. After formulating two planning alternatives using the SCAMPER method, the Compact Polycentric TOD region plan was selected through the Analytical Hierarchy Process (AHP). This planning concept then serve as the basis for developing The Urban Design Guidelines and a Masterplan for the 8 Ulu TOD Center, encompassing connectivity, activity centers, circulation, building layout, land use, as well as preservation and protection of the environment. Financial analyses such as NPV, BCR, and IRR indicate that the TOD project in Palembang is highly financially feasible, particularly using the Land Value Capture (LVC) mechanism.

**Keywords:** Transit-Oriented Development (TOD), integration, connectivity, urban design, new city