

# KESIAPAN KAWASAN MENGWI DALAM RENCANA PENGEMBANGAN KAWASAN BERORIENTASI TRANSIT DAN KETERKAITANNYA TERHADAP SDGS

I Putu Wahyu Wedanta Pucangan<sup>1</sup>, Ciptadi Trimariantio<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Program Studi Magister Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Udayana

<sup>1</sup>wahyuwedanta77@gmail.com

## *Abstract*

*Transit-oriented areas (TOD) are related to space and place through the division of activity centers in transit-oriented areas such as ports, terminals, airports, stations by combining transportation, land use, economic, social and environmental facilities and infrastructure, transit-oriented areas, namely at Mengwi Terminal, Badung Regency. The purpose of this study is to assess the Standard TOD by ITDP in the Mengwi transit-oriented area as well as its linkage to the SDGs through qualitative methods with policy studies and descriptions as well as quantitative analysis with MCE. The results of the assessment show that the Mengwi area of Badung Regency has met the TOD standard with the Bronze category. The linkage of the Mengwi Area in the transit-oriented area development plan to the SDGs, namely in Indicator 11.2, namely and the implementation of the national urban spatial regulation strategy.*

*Keywords: Terminal Area; TOD; SDGs*

## *Abstrak*

*Kawasan berorientasi transit (TOD) adalah pedoman berkeenaan dengan ruang dan tempat melalui pembagian pusat kegiatan pada kawasan berorientasi transit seperti pelabuhan, terminal, bandara, stasiun dengan menggabungkan sarana dan prasarana transportasi, penggunaan lahan, ekonomi, sosial dan lingkungan, kawasan berorientasi transit yaitu pada Terminal Mengwi, Kabupaten Badung. Tujuan penelitian ini sebagai penilaian The TOD Standar oleh ITDP pada kawasan berorientasi transit Mengwi serta mengetahui keterkaitan terhadap SDGs melalui metode kualitatif dengan kajian kebijakan dan deskripsi serta analisis kuantitatif dengan MCE. Hasil penilaian menunjukkan Kawasan Mengwi Kabupaten Badung sudah memenuhi standar TOD dengan kategori Bronze. Keterkaitan Kawasan Mengwi dalam rencana pengembangan kawasan berorientasi transit terhadap SDGs yaitu pada Indikator 11.2 yaitu eksistensi dan penerapan strategi peraturan spasial perkotaan nasional.*

*Kata Kunci: Kawasan Terminal; TOD; SDGs*

## **PENDAHULUAN**

Pemerintah Republik Indonesia memprioritaskan pembangunan pada kelayakan transportasi publik untuk mengendalikan faktor-faktor internal maupun eksternal seperti lingkungan, ekonomi serta sosial akibat dari keterbatasan sarana tetapi berbanding terbalik dengan prasarana privat masyarakat pada kota-kota di Indonesia. Oleh sebab itu konsentrasi pemerintah saat ini salah satunya dalam bidang transportasi publik (ITDP 2014). Strategi spasial dalam dinamika perkotaan diperlukan upaya universal atau menyeluruh guna mencapai sustainable antara kebijakan infrastruktur khususnya transportasi publik, sosial, ekonomi, dan lingkungan. Kawasan berorientasi transit (TOD) adalah pedoman berkeenaan dengan ruang dan tempat melalui pembagian pusat kegiatan

pada kawasan berorientasi transit seperti pelabuhan, terminal, bandara, stasiun dengan menggabungkan sarana dan prasarana transportasi, penggunaan lahan, ekonomi, sosial dan lingkungan (Dewi and Erli 2014). Guna mendukung kawasan untuk berjalan kaki dan bersepeda dari dan menuju kawasan berorientasi transit, menitikberatkan pada berjalan, bersepeda, menghubungkan, singgah, pembauran, memadatkan, merapatkan, dan beralih (Hasibuan et al. 2014).

TOD juga mendukung salah satu indikator Pembangunan Berkelanjutan (PB) yaitu Sustainable Development Goals (SDGs). Peran Pemerintah Republik Indonesia penting dalam menentukan implementasi SDGs berdasarkan pada karakteristik dan strategi yang terpadu antara perencanaan ekonomi, sosial, dan lingkungan.

Ketiga faktor tersebut tetap mengutamakan pada strategi dan rencana pembangunan setiap negara. Infrastruktur merupakan perubahan perkotaan dalam kaitan interaksi sesama manusia serta lingkungan dalam konteks ruang (spasial) dan waktu (Kementerian PPN 2021). Dalam perubahan perkotaan, kawasan berorientasi transit seperti pelabuhan, terminal, bandara, stasiun telah menjadi aspek yang tidak terpisahkan antara kawasan disekitarnya dengan potensi yang menjanjikan untuk dikembangkan. Lebih lanjut hal ini berkaitan dengan kawasan berorientasi transit mempertimbangkan bangkitan dan tarikan untuk menawarkan kemudahan akses (Kementerian PPN 2021).

Kawasan berorientasi transit dapat dilakukan dengan 3 cara meliputi pembangunan kembali pada kawasan yang sudah terdapat bangunan fisik, memanfaatkan lahan kosong disekitar lahan terbangun untuk dijadikan kawasan berorientasi transit serta lahan kosong dilakukan pembangunan sedari awal yang tertuang pada Lampiran Permen ATR BPN No.16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit. Terminal merupakan pangkalan transportasi publik yang mengatur keberangkatan dan kedatangan, menurunkan serta menaikkan penumpang dan barang serta menjadi kawasan transit atau perpindahan transportasi (UU No. 22 Tahun 2009), dalam hal ini kawasan berorientasi transit yaitu Terminal Mengwi dengan tipe A.

Secara geografis lokasinya terletak di tengah Pulau Bali, sehingga Terminal Mengwi dikembangkan sebagai angkutan penumpang Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) menghubungkan antar pulau seperti Pulau Jawa dan Lombok, selain itu pelayanan penumpang Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) meliputi Kabupaten Buleleng, Kabupaten Klungkung, Kabupaten Tabanan, serta Kota Denpasar serta pelayanan penumpang angkutan pariwisata dan angkutan kecil (Bupati Badung 2013). Penelitian ini bertujuan untuk penilaian terhadap kesiapan

kawasan berorientasi transit pada Kawasan Mengwi serta dan keterkaitan infrastruktur transportasi perkotaan yang berkelanjutan terhadap SDGs.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif difokuskan pada observasi, sedangkan analisis data yang digunakan evaluasi multi kriteria (MCE) yang dapat mengumpulkan data kemudian diolah secara sistematis berdasarkan variabel dari Standar TOD dari Institut Kebijakan Transportasi & Pembangunan (ITDP). Untuk rumusan masalah kedua menggunakan metode studi literatur berupa review kebijakan. Teknik analisis yang digunakan deskriptif, kebijakan terkait perencanaan infrastruktur di Terminal Mengwi dijabarkan secara rinci.

Variabel

ITDP 2014 menyebutkan dalam The TOD Standard terdiri atas berjalan kaki, bersepeda, menghubungkan, transit/angkutan umum, pebauran, memadatkan, merapatkan, dan beralih (Ridhoni and Ridhani 2018).

Deliniasi Kawasan Mengwi

Dalam menentukan delineasi kawasan pada Terminal Mengwi, maka dilakukan pengamatan dalam radius 400 – 800 meter sesuai dengan Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit dapat dilihat pada gambar dibawah. Setelah dilakukan analisa terhadap radius tersebut, maka dilakukan pertimbangan kawasan efektif pengembangan TOD yang dapat dikembangkan dengan mempertimbangkan kebijakan yang ada di kawasan terutama terkait dengan arahan pemanfaatan ruang Kabupaten Badung (Dinas Perhubungan Provinsi Bali 2021).

**Tabel 1. Aspek Standar TOD**

Aspek	Sub Aspek	Nilai	Parameter	
Berjalan	Jalur pedestrian	0	tidak ada;	
		1	ada sekitar <30%;	
		2	ada sekitar <60%;	
		3	ada 100%	
		Zebra cross	0	tidak ada;
			1	ada sekitar <30%;
			2	ada sekitar <60%;
			3	ada 100%
		Fasad bangunan	0	tidak ada;
			2	ada sekitar <30%;
			4	ada sekitar <60%;
			6	ada sekitar 100%
		Fisik bangunan	0	tidak dapat diakses;
			1	dapat diakses <50%;
		2	dapat diakses 100%	
	Teduhan alami maupun buatan	0	tidak ada;	
		1	ada teduhan	
Bersepeda	Jalur sepeda	0	tidak ada;	
		2	ada	
	Parkir sepeda pada fasilitas transit	0	tidak ada;	
		1	ada	
	Parkir sepeda pada kawasan transit	0	tidak ada;	
1		ada		
Kebijakan tentang akses sepeda	0	tidak ada;		
	1	ada		
Menghubungkan	Jarak zona	0	Jarak zona >500m;	
		2	jarak zona >400m;	
		4	jarak zona >300m;	
		6	jarak zona >200m;	
		8	jarak zona >100m;	
		10	jarak zona <100m	
	Keadaan akses khusus pejalan kaki	0	tidak ada;	
		3	ada <50%;	
		5	ada <100%	
Transit	Fasilitas transit		Fasilitas transit harus terletak dalam radius berjalan kaki, menjadi acuan utama dalam menentukan TOD	
Pembauran	Penggunaan lahan	0	satu jenis penggunaan lahan;	
		5	dua jenis penggunaan lahan;	
		10	lebih dari dua jenis penggunaan lahan	
	Fasilitas transit berada dalam jangkauan pasar tradisional	0	jauh;	
		1	dekat	
Ada perumahan subsidi	0	tidak ada;		
	2	ada <50%;		
	4	ada 100%		

Aspek	Sub Aspek	Nilai	Parameter
Memadatkan	Kepadatan	0	kepadatan >100unit/ha;
	penggunaan lahan	8	kepadatan >50unit/ha;
	permukiman	15	kepadatan >10unit/ha
Merapatkan	Fasilitas transit terletak pada perkotaan	0	kawasan transit adalah kawasan tidak terbangun;
		5	sebagian kawasan tidak terbangun;
		10	berada pada kawasan terbangun
	Pilihan transit	0	akses menuju dan dari fasilitas transit dapat diakses dengan transportasi pribadi;
		5	terdapat moda transportasi umum ke failitas transit
Beralih	Parkir dalam fasilitas transit	0	parkir >50%;
		3	parkir >30%;
		6	parkir >10%
	Jumlah jalur akses kendaraan pribadi	0	>3 jalur;
		2	<3 jalur
	Penampang jalan	0	koridor transportasi pribadi >20%;
		5	koridor transportasi pribadi >10%;
		8	koridor transportasi pribadi <10%

Sumber: ITDP, 2014



Gambar 1. Peta Radius 400m dan 800m Terminal Mengwi

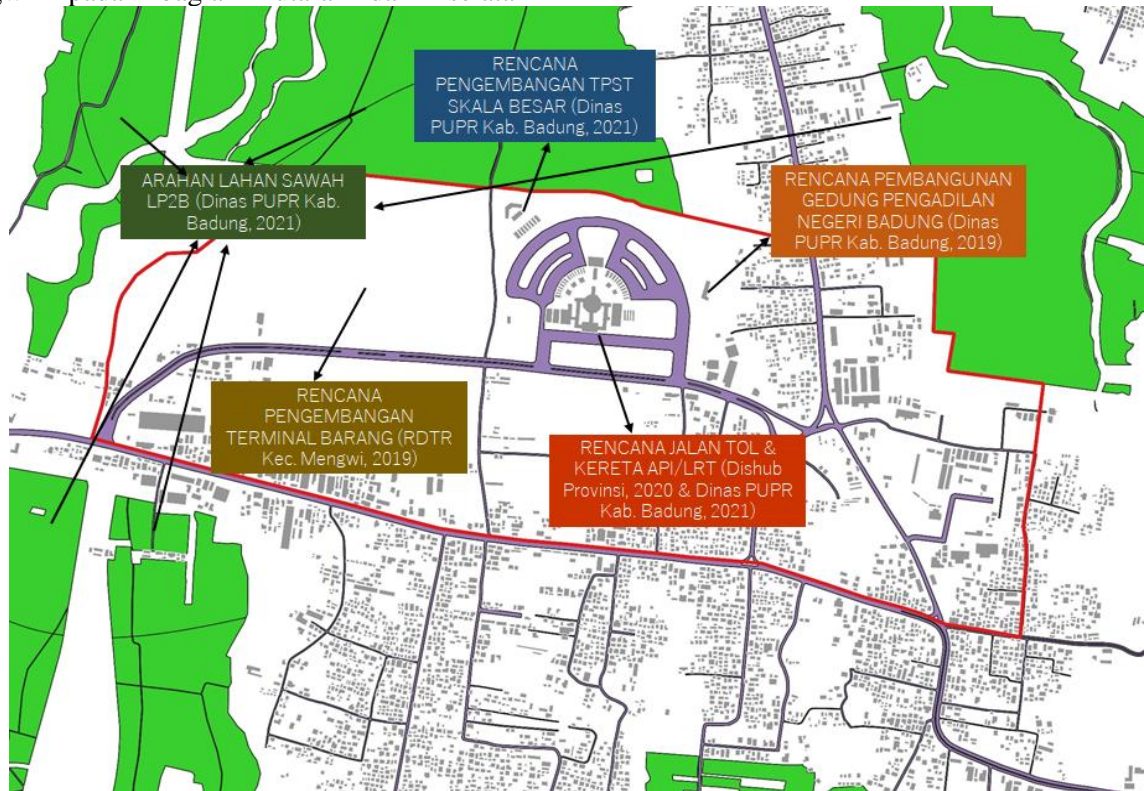
Sumber: Masterplan TOD Mengwi, 2021

Sebelum itu, kajian Penyusunan Masterplan Pengembangan TOD Mengwi telah selesai disusun dan dapat dijadikan pertimbangan dalam penelitian ini. RTRW Kabupaten Badung

dan RDTR Kecamatan Mengwi hingga saat ini masih dalam proses revisi dan masih berproses pematangan materi substansi. Situasi ini menjadikan kajian Penyusunan Masterplan Pengembangan TOD Mengwi dapat menjadi

masukannya bagi rencana tata ruang yang ada sehingga dapat saling terintegrasi. Proses pengintegrasian ini telah dilakukan terutama terkait pen-delineasi-an kawasan TOD serta kebijakan pendukung lainnya. Berdasarkan materi teknis RTRW Kabupaten Badung dan RDTR Kecamatan Mengwi yang sudah disusun, beberapa pengintegrasian diharapkan dapat dilakukan. Berdasarkan pedoman radius Kawasan TOD dan pertimbangan arahan pemanfaatan ruang yang ada di Kabupaten Badung, maka delineaasi Kawasan Mengwi pada bagian utara dan selatan

mengakomodir ketentuan radius 400 meter, sedangkan pada bagian timur dan barat mengakomodir radius 800 meter. Sehingga bila dilihat delineaasi Kawasan Mengwi memanjang dari barat ke timur dengan luas 90,30 Ha. Adapun beberapa arahan pemanfaatan ruang yang menjadi pertimbangan dalam penentuan dan penetapan delineaasi kawasan pada Terminal Mengwi dapat dilihat lebih jelas pada Gambar 2. Sedangkan delineaasi kawasan pada Terminal Mengwi dapat dilihat pada Gambar 4.



**Gambar 2. Arahan Pemanfaatan Ruang Kawasan Sekitar Terminal Mengwi sebagai Pertimbangan Delineasi Kawasan TOD Mengwi**

Sumber: Masterplan TOD Mengwi, 2021



**Gambar 3. Peta Batas Deliniasi Kawasan Terminal Mengwi**  
 Sumber: Masterplan TOD Mengwi, 2021


**HASIL DAN PEMBAHASAN**

*Kesiapan Kawasan Mengwi*




Pada catatan penilaian 3 koridor jalan yang dimaksud meliputi Jalan Raya Mengwi/Jalan

Raya Denpasar-Gilimanuk, Jalan Mengwi-Mengwitani dan Jalan I Gusti Ngurah Rai Mengwi.

**Tabel 3. Penilaian Kawasan Mengwi**

Aspek	Parameter	Rentan	Nilai	Keterangan	Dokumentasi
Berjalan	Jalur pedestrian	0-3	2	2 koridor jalan telah ada jalur pedestrian di Kawasan Mengwi	
	Zebra cross	0-3	2	2 koridor jalan telah ada zebracross di Kawasan Mengwi	
	Fasad bangunan	0-6	6	3 koridor jalan telah ada fasad bangunan di Kawasan Mengwi	
	Fisik bangunan	0-2	2	3 koridor jalan telah ada fisik bangunan di Kawasan Mengwi	


	Teduhan alami atau buatan	0-1	1	3 koridor jalan telah ada teduhan alami / buatan di Kawasan Mengwi	
<b>Bersepeda</b>	Jalur sepeda	0-2	0	3 koridor jalan tidak ada jalur sepeda di Kawasan Mengwi	
	Parkir sepeda pada area transit	0-1	0	Tidak ada parkir sepeda pada Kawasan Transit	-
	Parkir sepeda di bangunan sekitar terminal	0-1	0	3 koridor jalan tidak ada parkir sepeda di Kawasan Mengwi	
	Aturan mengenai akses sepeda memasuki bangunan	0-1	0	Tidak ada kebijakan mengenai akses sepeda memasuki bangunan	-
<b>Menghubungkan</b>	Jarak zona disekitar terminal	0-10	10	3 koridor jalan pada Kawasan Mengwi dengan jarak 150 m	
	Keadaan akses khusus pejalan kaki terhadap kendaraan bermotor	0-5	0	3 koridor jalan pada Kawasan Mengwi digunakan bersamaan oleh kendaraan privat, angkutan umum dan pejalan kaki	
<b>Transit</b>	Fasilitas transit harus terletak dalam radius berjalan kaki dari permukiman				Dapat dilihat pada Gambar 1
<b>Pembauran</b>	Penggunaan lahan	0-10	10	Penggunaan lahan pada Kawasan Mengwi terdiri dari campuran, pemerintahan, perdagangan dan jasa, permukiman dll	
	Fasilitas transit berada dalam jangkauan menuju pasar tradisional	0-1	1	Pada koridor Jalan Mengwi-Mengwitani ada pasar tradisional berjarak <150 m dari Kawasan Transit	
	Ada perumahan subsidi	0-4	0	Tidak ada perumahan bersubsidi pada Kawasan Mengwi	-



<b>Memadatkan</b>	Kepadatan	0, 8, 15	8	Permukiman Kawasan Mengwi termasuk permukiman kepadatan sedang	Dapat dilihat pada Gambar 3
<b>Merapatkan</b>	Merapatkan	0-10	5	Sisi barat Kawasan Mengwi masih berupa lahan pertanian/belum terbangun	Dapat dilihat pada Gambar 3
	Pilihan transit	1,2	2	Terdapat pilihan sarana transportasi publik	
<b>Beralih</b>	Parkir dalam terminal	0-10	10	Keadaan parkir umum pada fasilitas transit kurang dari 10% dari luas keseluruhan	
	Jumlah jalur akses kendaraan pribadi	0-2	2	Kendaraan yang memasuki Kawasan Mengwi melewati lebih dari satu akses keluar masuk setiap 100 m zona	Dapat dilihat pada Gambar 3
	Penampang jalan	0, 5, 8	0	Kendaraan privat mengalokasikan >20% penampang jalan pada Kawasan Mengwi	
<b>Nilai Total</b>			<b>61</b>		

Sumber: Analisis Peneliti, 2021

Akumulasi penilaian Kawasan Mengwi dalam kesiapan kawasan berorientasi transit adalah 61 poin. Selanjutnya nilai tersebut diimplementasikan dengan batasan The TOD Standar.

**Tabel 4. Ranking Kawasan Mengwi (TOD Standar, 2014)**

Kategori	Rentan Nilai	Keterangan
	85 - 100	Kawasan merupakan Global Leaders terkait aspek dari The TOD Standard

	70 - 84	Kawasan telah memenuhi mayoritas aspek The TOD Standard serta kedepannya dapat menjadi percontohan kawasan berorientasi transit.
	55 - 69 (Kawasan Mengwi = 61)	Kawasan telah memenuhi capaian memuaskan dalam kawasan berorientasi transit

Sumber: Analisis Peneliti, 2021

*Keterkaitan rencana pengembangan kawasan berorientasi transit di Kawasan Mengwi terhadap SDGs*

Pada tahun 2018 Indonesia membuat rencana turunan SDGs (localizing) yang disebut sebagai Rencana Aksi Nasional Tujuan Pembangunan



Berkelanjutan (TPB)/ Sustainable Development Goals (SDGs) 2017-2019. Rencana ini mencoba untuk menjelaskan target dari SDGs sesuai konteks dan perencanaan yang ada di Indonesia pada skala nasional. Namun, penyelesaian target pembangunan berkelanjutan tidak hanya berhenti pada skala nasional. Rencana aksi pada tingkat provinsi, kota/kabupaten, atau tingkat yang lebih rendah sangat dibutuhkan untuk mencapai target tersebut. Program atau kegiatan pada skala lokal tentunya akan lebih memberikan manfaat langsung bagi masyarakat (Bakti Setiawan 2020).

Provinsi Bali khususnya Kabupaten Badung adalah salah satu daerah yang menerapkan target SDGs tersebut. Kondisi ini menunjukkan pencapaian SDGs di tingkat Kabupaten Badung berkaitan dengan Terminal Mengwi yaitu indikator 11.2 “eksistensi dan penerapan strategi peraturan spasial perkotaan nasional” dengan paparan “satu dekade kedepan, pemerintah dapat memfasilitasi transportasi publik terintegrasi yang nyaman, aman, cepat, murah, serta dapat digunakan dan sustainable, dengan memperhatikan pengguna berkebutuhan khusus pada kondisi rentan penyandang cacat, wanita, anak-anak dan lansia” pada tujuan ke 11 SDGs dalam rangka “menerapkan permukiman perkotaan yang sustainable, nyaman, aman, menyeluruh” (Kementerian PPN 2020). Penyediaan jaringan menuju transportasi publik sebagai upaya menaik-turunkan penumpang. Definisi transportasi publik adalah LRT, MRT, BRT, kereta api, bus, bemo. Harapan pemerintah tentu transportasi publik menjadi nyaman, aman dan murah dan mendukung rencana pembangunan di perkotaan (National Statistical Office 2015).

Saat ini Terminal Mengwi telah memiliki beberapa transportasi umum, beberapa diantaranya adalah (TMD) Trans Metro Dewata yang menjadi fasilitas transit dari Terminal Mengwi. Fasilitas transit termasuk dalam Koridor 1 dengan total 31 unit yang beroperasi pada koridor ini: Terminal Pesiapan Tabanan – Central Parkir Kuta Badung dengan kapasitas 40 penumpang (Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan, n.d.).

Terminal Mengwi jika dilihat secara geografis lokasinya terletak di tengah Pulau Bali, sehingga dalam angkutan penumpang antar provinsi yang menghubungkan antar pulau seperti Pulau Jawa dan Lombok, selain itu pelayanan penumpang Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) meliputi Kabupaten Buleleng, Kabupaten Klungkung,

Kabupaten Tabanan, serta Kota Denpasar serta pelayanan penumpang angkutan pariwisata dan angkutan kecil (bemo dll) (Bupati Badung 2013). Sampai pertengahan tahun 2017 fungsi Terminal Mengwi belum sepenuhnya dapat berfungsi sebagai Terminal Tipe A, karena Terminal Ubung walaupun telah diturunkan statusnya tetap melayani AKAP dan AKDP. Hal ini disebabkan karena lokasi di tengah Kota Denpasar dan ketidak-adaannya angkutan kota dari Terminal Mengwi ke Terminal Ubung atau terminal lainnya (Dinas Perhubungan Provinsi Bali 2021).

Sesuai arahan Masterplan Transportasi Bali (Dinas Perhubungan Provinsi Bali 2020), rencana pengembangan sistem transportasi massal meliputi rencana pembangunan kereta api, rencana pengembangan angkutan umum (bus) di wilayah Sarbagita dan rencana pengembangan angkutan bus KSPN. Adapun rencana tahapan pembangunan kereta api adalah sebagai berikut:

1. Tahap I (Tahun 2025-2030)
  - a. jaringan KA Bandara Ngurah Rai – Kuta
  - b. jaringan KA Bandara Ngurah Rai – Nusa Dua
  - c. Jaringan KA Kuta – Mangupura – Mengwi
  - d. Jaringan KA Kuta – Denpasar – Sanur
  - e. Jaringan KA Kuta – Pelabuhan Benoa – Sanur
  - f. Jaringan KA Sanur – Ubud – Kawasan PKB
  - g. Jaringan KA Mengwi – Ubud
  - h. Jaringan KA Mengwi – Gilimanuk – Bandar Udara Baru Sumberklompok
2. Tahap II: (Tahun 2030-2040)
  - i. jaringan KA Badung – Buleleng
3. Tahap III: (Tahun 2040)
  - j. jaringan KA melingkar Keliling Bali (Kawasan PKB – Amlapura – Kubutambahan)

Pengembangan pelayanan penumpang dan barang ini telah tercantum dan menjadi bagian dari kebijakan Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 6 Tahun 2009 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Bali Tahun 2005-2025 (Pemerintah Provinsi Bali 2009) dan (Pemerintah Provinsi Bali 2020) tentang Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 3 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 16 Tahun 2009 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Bali Tahun 2009-2029, serta (Presiden Republik Indonesia 2014)

tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Sarbagita.

## KESIMPULAN

Kawasan Mengwi Kabupaten Badung sesuai dengan ranking penilaian The TOD Standard dengan poin total 61 termasuk kategori Bronze dengan uraian Kawasan telah memenuhi capaian memuaskan dalam kawasan berorientasi transit. Kawasan Mengwi, Kabupaten Badung sebagai simpul transit bagi aktivitas transportasi publik perkotaan terletak pada lokasi yang tepat dan sustainable. Serta kaitan rencana pengembangan kawasan berorientasi transit di Mengwi terhadap SDGs yaitu tujuan ke 11 SDGs dalam rangka menerapkan permukiman perkotaan yang sustainable, nyaman, aman, menyeluruh dalam kaitannya dengan rencana pengembangan transportasi publik perkotaan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bakti Setiawan. 2020. *Transformasi Perkotaan Di Indonesia*.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan. n.d. "Layanan Teman Bus Di Bali Pikat Masyarakat Gunakan Angkutan Umum." In . <http://dephub.go.id/post/read/layanan-teman-bus-di-bali-pikat-masyarakat-gunakan-angkutan-umum?language=en>.
- Bupati Badung. 2013. "Peraturan Daerah Kabupaten Badung No. 26 Tahun 2013 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Badung Tahun 2013 - 2033," no. 6: 1–178.
- Dewi, Ketut, and Martha Erli. 2014. "SURABAYA MELALUI PENGEMBANGAN KAWASAN BERBASIS TOD ( Transit Oriented Development )." *Tata Loka* 16 (2): 108–15.
- Dinas Perhubungan Provinsi Bali. 2020. *Masterplan Transportasi Bali*.
- . 2021. *Masterplan Pengembangan TOD Mengwi*.
- Hasibuan, Hayati Sari, Tresna P. Soemardi, Raldi Koestoer, and Setyo Moersidik. 2014. "The Role of Transit Oriented Development in Constructing Urban Environment Sustainability, the Case of Jabodetabek, Indonesia." *Procedia Environmental Sciences* 20: 622–31. <https://doi.org/10.1016/j.proenv.2014.03.075>.
- ITDP. 2014. "TOD Standar Indonesia v2.1." *Despacio*. <http://www.itdp-indonesia.org/tod-standard-2-1-indonesia-version/>.
- Kementerian PPN. 2020. "Pedoman Teknis Penyusunan Rencana Aksi - Edisi II Tujuan Pembangunan Berkelanjutan/ Sustainable Development Goals (TPB/SDGs)." Kementerian PPN.
- . 2021. "Sekilas SDGs." In . <http://sdgs.bappenas.go.id/sekilas-sdgs/>.
- "Lampiran Permen ATR BPN No.16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.Pdf." n.d.
- Menteri Agraria Dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional. 2017. "Peraturan Menteri Agraria Dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017," 1–19.
- National Statistical Office. 2015. *Potret Awal Pembangunan (SDGs) Sustainable Development Goals Pasca MDGs,*.
- Pemerintah Provinsi Bali. 2009. "Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 6 Tahun 2009 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Bali Tahun 2005-2025" 2 (5): 255. ???
- . 2020. "Perda Provinsi Bali Nomor 3 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 16 Tahun 2009 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Bali Tahun 2009-2029" 21 (1): 1–9.
- Presiden Republik Indonesia. 2014. "Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2014." Tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Denpasar, Badung, Gianyar, Dan Tabanan, no. 1: 11.
- Ridhoni, Miftahul, and Muhammad Yusuf Ridhani. 2018. "Evaluasi Keberlanjutan Terminal Berbasis Transit Oriented Development (TOD), Studi Kasus Di Terminal Pal Enam Kota Banjarmasin." *The Indonesian Green Technology Journal* 007 (01): 6–13. <https://doi.org/10.21776/ub.igtj.2018.007.01.02>.
- UU No. 22 Tahun 2009. 2009. "UU No.22 Tahun 2009.Pdf."