

PENERAPAN STRATEGI TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) PADAPERANCANGAN MICE DI KOTA TASIKMALAYA JAWA BARAT

Ishaq Rochman, Desrina Ratriningsih

Prodi Arsitektur Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Teknologi Yogyakarta
rochmanishaq@gmail.com

Abstrak

MICE (Meeting, Incentive, Convention, and Exhibition) merupakan wahana atau wadah yang diharapkan mampu mengakomodir kegiatan industri wisata baik secara lokal, nasional, maupun internasional serta dapat meningkatkan kualitas pengembangan dan penataan kawasan kota. Perancangan MICE di Kota Tasikmalaya mengusung pendekatan Sistem Transit Oriented Development (TOD) yang memaksimalkan penggunaan angkutan massal serta mengintegrasikannya dengan simpul-simpul transportasi dan blok kota sekitar sebagai suatu solusi atraksi, amenitas, dan aksesibilitas (dalam faktor jarak dan waktu tempuh). Penggunaan angkutan massal khususnya diperuntukkan bagi para wisatawan dalam pengalamannya berwisata di Kota Tasikmalaya sebagai destinasi unggulan yang sesuai dalam rancangan Rencana Strategi (RENSTRA) Kota Tasikmalaya Bidang Pariwisata tahun 2013-2018 dan PERMEN RI Nomor 5 Tahun 2017 tentang Pedoman Destinasi Penyelenggaraan Pertemuan, Perjalanan Insentif, Konvensi, dan Pameran. Perancangan MICE berbasis TOD di Kota Tasikmalaya menggunakan metode elaborasi yang menekankan pendekatan secara umum ke khusus yang ditunjang dengan studi preseden untuk dapat menarik kesimpulan setelah tahap eksplorasi. Dalam perancangannya, MICE berbasis TOD di Kota Tasikmalaya dibekali dengan strategi desain sirkulasi yang mengalir dan terintegrasi langsung dengan fungsi Exhibition, Information Center, Meeting, dan Convention untuk menciptakan pengalaman ruang yang berbeda sebagai alur integrasi dan konektivitas dalam pergerakan tanpa batas dari berbagai blok-blok kota sekitarnya yang terfragmentasi.

Kata kunci: MICE, Transit Oriented Development, Kota Tasikmalaya

1. PENDAHULUAN

Berdasar data Rencana Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi Jawa Barat dan Kota Tasikmalaya Bidang Pariwisata tahun 2013-2018 dan *Association of The Indonesian Tours And Travel Agencies (ASITA)* tahun 2016, seiring dengan kemajuan penyelenggaraan kegiatan industri wisata MICE, Indonesia masih menghadapi beberapa kendala salah satunya adalah masih terbatasnya infrastruktur atau kemudahan dan fasilitas pendukung kegiatan MICE seperti *convention center* dengan skala internasional.

Kota Tasikmalaya dengan *tittle* sebagai pusat parahyangan atau priangan timur di Jawa Barat memiliki berbagai macam kegiatan di dalamnya seperti; perekonomian, olahraga, seni dan budaya, sosial, rekreasi, dan edukasi yang mampu menawarkan potensi tinggi, sehingga akan sangat di sayangkan apabila tidak dikembangkannya kegiatan dan aktivitas industri wisata dalam bentuk *meetings, incentive travels, conventions/conferences, and exhibition*, yang berbasis *leisure* dan *business* sesuai dengan arah kebijakan dan strategi pengembangan destinasi industri wisata yang unggul berdasar rancangan Rencana Strategis (RENSTRA) Kota Tasikmalaya Bidang Pariwisata tahun 2013-2018.

Aksesibilitas atau akses dalam pengembangan pariwisata merupakan hal yang harus diperhatikan untuk menunjang kebutuhan MICE sebagai *attraction*. Sebagai mana diketahui aktivitas kepariwisataan sangat tergantung dalam seberapa cepat transportasi dan komunikasi dapat diakses, faktor seperti jarak dan waktu adalah hal utama yang mempengaruhi seseorang dalam melakukan perjalanan wisata.

Pembangunan infrastruktur menjadi poin utama dalam isu strategis Kota Tasikmalaya yaitu dengan membuat kebijakan agar dapat mengintegrasikan, memadukan, dan mensinergikan baik antar daerah, antar ruang, antar waktu, dan antar fungsi pemerintah, maupun antara pusat dengan daerah. Terlebih Kota Tasikmalaya yang strategis dikelilingi oleh berbagai fungsi sarana, prasarana, dan infrastruktur kota seperti; pusat pertokoan dan perbelanjaan, pendidikan, serta simpul transportasi seperti; Stasiun Kota Tasikmalaya, Terminal Kota Tasikmalaya, dan Bandara Wiriadinata Kota Tasikmalaya yang sedang dalam tahap pengembangan mampu menciptakan daya tarik sekaligus mendukung fungsi kegiatan dan pencitraan MICE.

Dalam peancangannya, desain MICE di Kota Tasikmalaya akan terintegrasi dengan sistem *Transit Oriented Development* (TOD) yang memaksimalkan penggunaan angkutan massal serta mengintegrasikannya dengan simpul-simpul transportasi, pusat kota, pertokoan atau pusat perbelanjaan, pusat pendidikan maupun pusat pemerintahan sebagai solusi aksesibilitas bagi para wisatawan dalam pengalamannya berwisata di Kota Tasikmalaya untuk mendukung kegiatannya sebagai destinasi pariwisata unggulan yang sesuai dalam rancangan Rencana Strategis (RENSTRA) Kota Tasikmalaya Bidang Pariwisata tahun 2013-2018 dan TOD Standar 3.0.

Secara komprehensif, konsep *Transit Oriented Development* (TOD) didefinisikan sebagai pola pembangunan yang memaksimalkan manfaat dari sistem angkutan umum, juga secara tegas mengembalikan fokus pembangunan kepada penggunaannya yaitu manusia. *Transit Oriented Development* (TOD) menyiratkan proses perencanaan dan perancangan berkualitas tinggi dari pola tata ruang dan wilayah untuk mendukung, memfasilitasi, dan memprioritaskan tidak hanya penggunaan angkutan umum, tapi juga moda transportasi yang paling mendasar yaitu berjalan kaki dan bersepeda (*Institute of Transportation and Development Policy Standar 3.0*, diakses 2018).

Fungsi dan tujuan dari *Transit Oriented Development* (TOD) secara keseluruhan adalah untuk meningkatkan aksesibilitas dan menghidupkan beragam fungsi tata guna lahan dalam suatu kawasan yang terpadu dengan mendorong penggunaan transit dan mengurangi penggunaan pribadi dengan menempatkan fungsi komersial sebagai daya tarik (*Institute of Transportation and Development Policy Standar 3.0*, diakses 2018).

Menurut Widayanti, Susanto (2019) mengungkapkan bahwa TOD dapat dibangun di sebuah kawasan yang dianggap mengalami penurunan baik fungsi dan kualitas fisiknya dan harus mengalami proses *redevelopment* (pengembangan kembali), pada kawasan *infill sites* (lahan yang sudah berkembang), maupun pada *new growth areas* (area pengembangan baru). Konsep atau strategi TOD biasanya memberikan atau menciptakan fungsi-fungsi baru dan perbaikan jaringan sistem transit yang berada dalam kawasan ataupun menciptakan jaringan sistem transit baru. Namun dalam pelaksanaannya, Jati, Nurhadi, dan Rini (2017) mengungkapkan bahwa perencanaan konsep atau strategi TOD tidak dapat dicapai dengan hanya melihat peran titik transit sebagai tempat naik dan turun penumpang atau tidak hanya dengan menyediakan transportasi umum massal yang cepat dan menarik bagi masyarakat. Pengembangan kawasan berkonsep TOD memerlukan kajian yang mendalam mengenai titik transit beserta kawasan sekitar titik transit yang menunjang aktivitasnya. Hal tersebut sejalan dengan pemikiran Oregon Reviser Statues (dalam TCRP 2002) yang mengatakan bahwa salah satu kunci dalam menerapkan konsep atau strategi TOD adalah pemanfaatan tata guna lahan pada kawasan campuran (*mixed-use*).

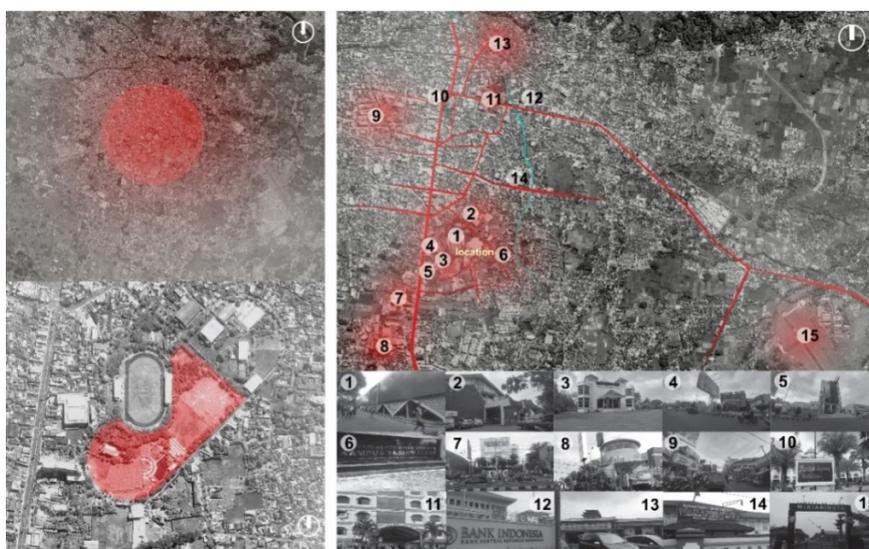
Adapun hasil penelitian dan pembahasan dalam perancangan MICE di Kota Tasikmalaya adalah mengacu pada strategi atau prinsip-prinsip dalam *Transit Oriented Development (TOD)* Standar 3.0. Seperti yang diungkapkan Wirasmoyo, Ratriningsih, dan Rahman (2019), prinsip dan kunci penerapan sasaran kinerja standar TOD adalah sebagai berikut:

1. **Walk atau berjalan kaki**, membangun lingkungan yang mendukung kegiatan berjalan kaki menjadi mudah dan menarik dengan tiga kunci sasaran yaitu; infrastruktur pejalan kaki aman, lengkap, dan dapat diakses oleh semua kalangan termasuk orang dengan disabilitas, infrastruktur pejalan kaki yang aktif dan hidup dengan memberikan ruang publik yang aktif, dan infrastruktur pejalan kaki yang memiliki fasilitas seperti penerangan, pepohonan pelindung dan peneduh, arah jalan, dan lain sebagainya.
2. **Cycle atau bersepeda**, memberikan prioritas kepada jaringan transportasi tidak bermotor yang terjangkau menuju tujuan jarak pendek. Bersepeda menjadi lebih aman dan menarik dengan dua kunci sasaran yaitu; jaringan infrastruktur bersepeda tersedia lengkap, aman, terlindungi dan terpisah dari lajur kendaraan bermotor, dan memiliki fasilitas penyimpanan serta teknologi pengunci keamanan.
3. **Connect atau menghubungkan**, menciptakan jaringan jalan dan jalur pejalan kaki yang padat dan terhubung satu sama lain dengan blok-blok perkotaan, dengan dua kunci sasaran yaitu; rute berjalan kaki dan bersepeda pendek, langsung, dan bervariasi, dan rute berjalan kaki dan bersepeda lebih pendek daripada rute kendaraan bermotor untuk memprioritaskan konektivitas.
4. **Transit atau angkutan umum**, menempatkan pembangunan di dekat jaringan umum angkutan massal yang berkualitas tinggi yang merupakan akses menuju layanan angkutan umum cepat dan berkala dengan simpul transportasi publik berkualitas tinggi untuk menghubungkan dan mengintegrasikan pejalan kaki dengan kota yang melebihi jarak pejalan kaki dan bersepeda oleh semua orang.
5. **Mix atau pembauran**, merencanakan pembangunan dengan tata guna lahan, pendapatan dan demografi lahan bercampur untuk menghasilkan perjalanan jarak dekat yang dapat ditempuh dengan hanya berjalan kaki, bersepeda, dan memaksimalkan angkutan umum. Terdapat dua kunci sasaran yaitu; kesempatan dan jasa berada pada jarak berjalan kaki yang pendek dari tempat dimana orang tinggal dan bekerja, dan ruang publik yang aktif untuk waktu yang lama menuju pelayanan lokal, serta demografi dan tingkat pendapatan yang beragam di kalangan penduduk setempat.
6. **Densify atau memadatkan**, mengoptimalkan kepadatan ruang dan menyesuaikan kapasitas angkutan umum yang berkualitas tinggi, pelayanan lokal, dan aktivitas ruang publik seperti penerangan, sirkulasi udara segar, serta akses menuju taman, tempat rekreasi, preservasi alam, dan perlindungan **terhadap lingkungan bersejarah dan budaya**.
7. **Compact** atau merapatkan, membangun wilayah-wilayah dengan jarak kebutuhan pelayanan yang pendek dari satu aktivitas ke aktivitas lainnya yang terintegrasi dengan sistem transportasi publik dengan dua kunci sasaran yaitu; pembangunan terjadi di dalam atau di sebelah area perkotaan yang sudah ada pembangunan sebelumnya, dan tersedianya berbagai pilihan angkutan umum termasuk sistem *bike share public*.
8. **Shift atau beralih**, meningkatkan mobilitas melalui penataan parkir dan kebijakan penggunaan lahan untuk mengurangi ketergantungan penggunaan kendaraan pribadi dengan meningkatkan mobilitas angkutan umum dan regulasi mengenai parkir dan penggunaan jalan.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian dalam perancangan MICE di Kota Tasikmalaya ini menggunakan metode elaborasi yaitu mencari dan mengambil informasi secara umum yang kemudian di eksplorasi menjadi informasi secara khusus dimulai dari proses pengolahan data awal sampai akhir secara bertahap dan terperinci untuk menghasilkan ide dan desain yang tepat sasaran.

Lokasi penelitian dan perancangan berada di Kawasan Terpadu Dadahayang merupakan bagian dari pusat KotaTasikmalaya yang memiliki zona atau blok-blok kota terfragmentasi.



Gambar 1
Lokasi Tapak dan *Urban Neighborhood Context*

Tahapan Penelitian

1. Tahap Pertama: Persiapan

Merupakan tahapan mengidentifikasi masalah, batasan studi, dan studi literatur yang dilakukan dengan meninjau isu atau latar belakang permasalahan dan potensi yang di wacanakan oleh pemerintah maupun pihak swasta terkait, serta dengan membaca penelitian terdahulu, artikel, dan buku yang berkaitan dengan penelitian ini.

2. Tahap Kedua: Pelaksanaan

Merupakan tahapan pencarian dan pengumpulan data-data primer dan sekunder. Data primer didapat melalui survey lapangan dan wawancara. Data sekunder didapat dari studi literatur, dan studi banding.

3. Tahap Ketiga: Pengolahan Data

Merupakan tahapan pengolahan data yang sudah dikumpulkan untuk menanggapi isu atau latar belakang permasalahan dan potensi perkembangan kota terhadap aksesibilitas, intergrasi dan konektivitas blok perkotaan dalam memaksimalkan strategi *Transit Oriented Development (TOD)* terhadap fungsi bangunan dan kawasan sekitar.

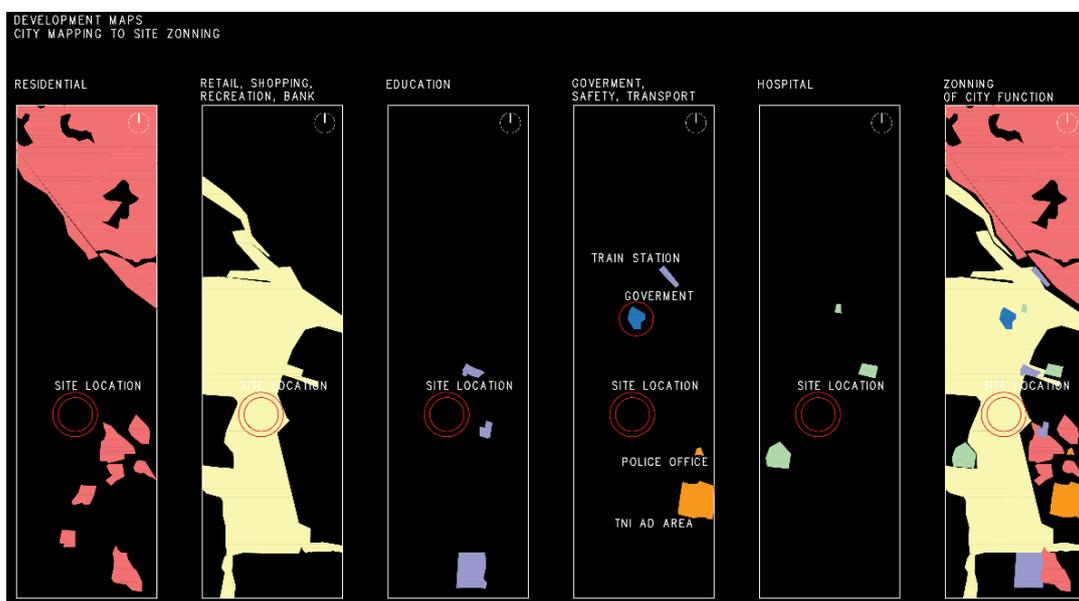
4. Tahap Keempat: Analisis Data dan Konsep

Merupakan tahapan sintesis dari alternatif dan pemecahan masalah yang telah dikaji dan diterjemahkan sebelumnya melalui metode elaborasi ke dalam skematik ide desain dengan mempertimbangkan kelayakan fungsi bangunan dan kebutuhan ruang, hingga mendapatkan hasil

yang kemudian dapat ditarik kesimpulan dan saran terhadap penerapan strategi *Transit Oriented Development* (TOD).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Sebagai salah satu kota tujuan dan pariwisata di Jawa Barat, status Kota Tasikmalaya sebagai kawasan pusat di Parahyangan atau Priangan Timur tidak hanya ditandai dengan tingkat pertumbuhan aktivitas ekonomi yang tinggi. Keberadaan infrastruktur transportasi penunjang seperti Landasan Udara Wiriadinata yang akan dikomersilkan serta rencana pembangunan Tol Cileunyi-Garut-Tasikmalaya menjadi unsur lain yang mengkokohkan status sebagai kawasan pusat.



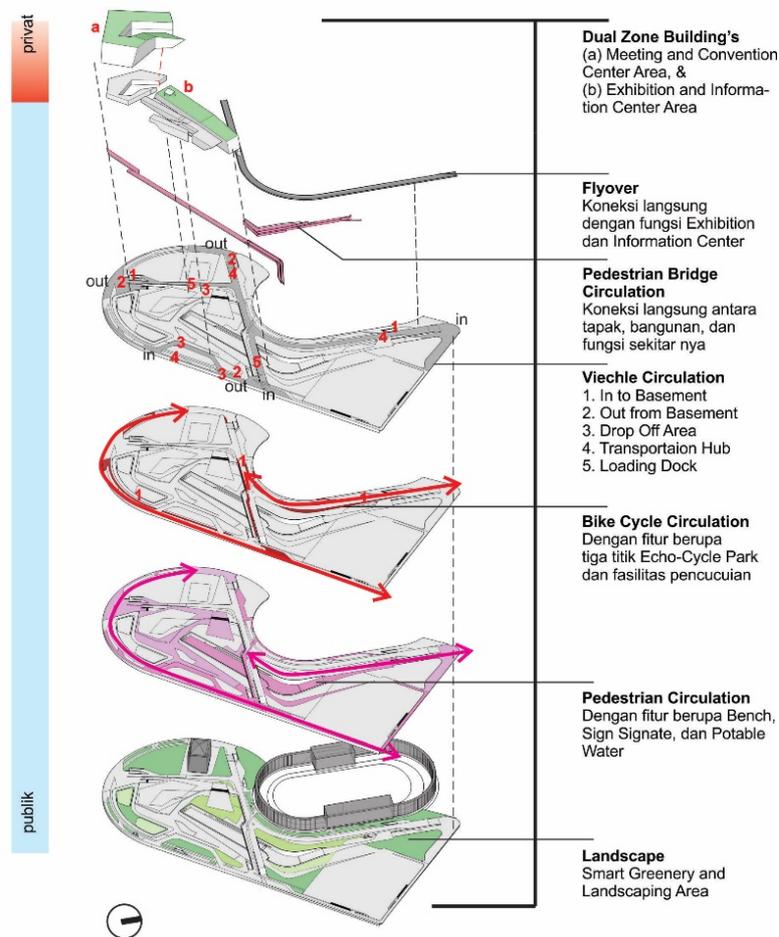
Gambar 2
Zonasi Fungsi Kawasan Sekitar Kota Tasikmalaya

Ada pun Kota Tasikmalaya memiliki berbagai kegiatan ekonomi, olahraga, seni dan budaya, sosial, dan rekreasi didalamnya dengan menawarkan potensi tinggi bagi perkembangan di sekitarnya. Hal ini dibuktikan dengan menjamurnya bangunan-bangunan komersial seperti hotel, pertokoan, area kuliner dan bangunan komersil lainnya serta perkembangan sistem transportasi disekitaran pusat Kota Tasikmalaya. Adanya sarana dan prasarana tersebut mampu mendukung aktivitas untuk mempermudah kegiatan dan pelaksanaan kegiatan industri wisata yang mendukung konektivitas dan integrasi ruang dalam penerapan strategi *Transit Oriented Development* (TOD).

Analisis Potensi Penerapan Strategi *Transit Oriented Development* (TOD) Terhadap Perancangan MICE di Kota Tasikmalaya

Berlokasi di kawasan terpadu Dadaha, Kota Tasikmalaya, yang dikelilingi oleh berbagai fungsi dan kegiatan seperti perekonomian, olahraga, seni dan budaya, sosial, serta rekreasi dan edukasi, yang berarti secara keseluruhan dikelilingi oleh aktivitas ruang publik. Didalam zonasi tapak kawasan, peletakkan fungsi MICE di dasarkan mengikuti alur dari ruang publik atau ruang terbuka menuju ruang privat sesuai dengan fungsinya. Zona dan peletakkan massa *Convention/Conference Hall and Meeting*, dan *Exhibition Hall* juga merespon dari hasil analisis aksesibilitas dan sirkulasi, dan zonasi meso dan mikro Kota Tasikmalaya serta pemenuhan strategi *mix* atau pembauran, *densify* atau

memadatkan, dan *compact* atau merapatkan pada TOD Standar 3.0, hal ini bertujuan agar dapat membuat sistem aliran pegerakan yang sesuai konteks dengan mobilitas *urban* kawasan sekitar.

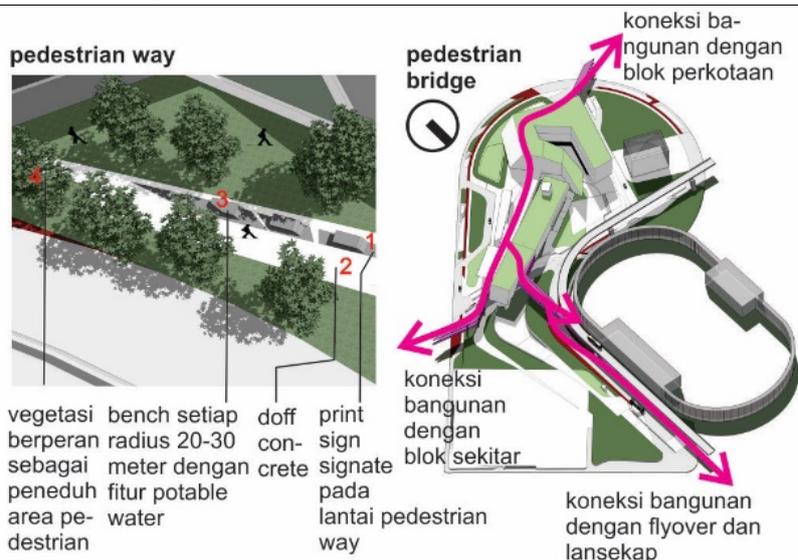


Gambar 3
Skenario Pergerakan Internal Di Dalam Tapak Kawasan

Penerapan Strategi *Transit Oriented Development* (TOD) Terhadap Perancangan MICE di Kota Tasikmalaya

1. *Walk*: Lajur Pedestrian, Jembatan, dan Fasilitas Pejalan Kaki Yang Aktif

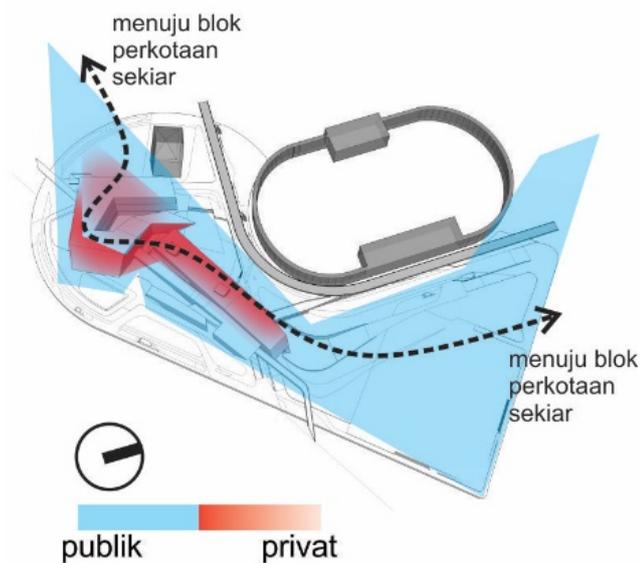
Dalam perancangannya, bangunan, lansekap, dan kawasan ditujukan untuk saling terintegrasi, opsi ini dicapai dengan strategi berupa lajur pedestrian serta penyebrangan atas yang menghubungkan zona-zona terfragmentasi di dalam dan menuju keluar kawasan maupun menuju pertukaran moda transportasi lain disekitarnya, dengan fitur *bench*, *potable water*, *sign-signate*, serta fasad bangunan yang aktif dan ruang publik yang aktif untuk dapat menarik perhatian dan membuat pergerakan orang-orang yang mengalir secara alami. Selain itu, menurut Ratriingsih (2017) konsep ruang publik yang aktif harus memiliki fitur *safety* atau amandari segala macam hal yang mengganggu selama dalam kegiatan pada ruang jalan, *comfort* atau hal kelaluaan gerak, dari material jalan yang dipijak, kejelasan rambu atau penanda jalan hingga perindang yang sangat dibutuhkan bagi pengguna.



Gambar 4
Implementasi Konsep Walk

2. Mix dan Densify: Mengkolaborasikan dan Memadatkan Pergerakan Yang Konteks Dengan Sekitarnya

Strategi berupa skenario untuk dapat mengalirkan pergerakan secara terkontinyu dari blok perkotaan menuju zona publik dan zona privat di dalam tapak kawasan dan bangunan sesuai fungsinya, di harapkan dapat membuka ruang kolaborasi untuk akses dan konektivitas yang sudah dalam mengakomodir pergerakan yang lebih baik di masa kini dan di masa yang akan datang.



Gambar 5
Implementasi Konsep Mix dan Densify

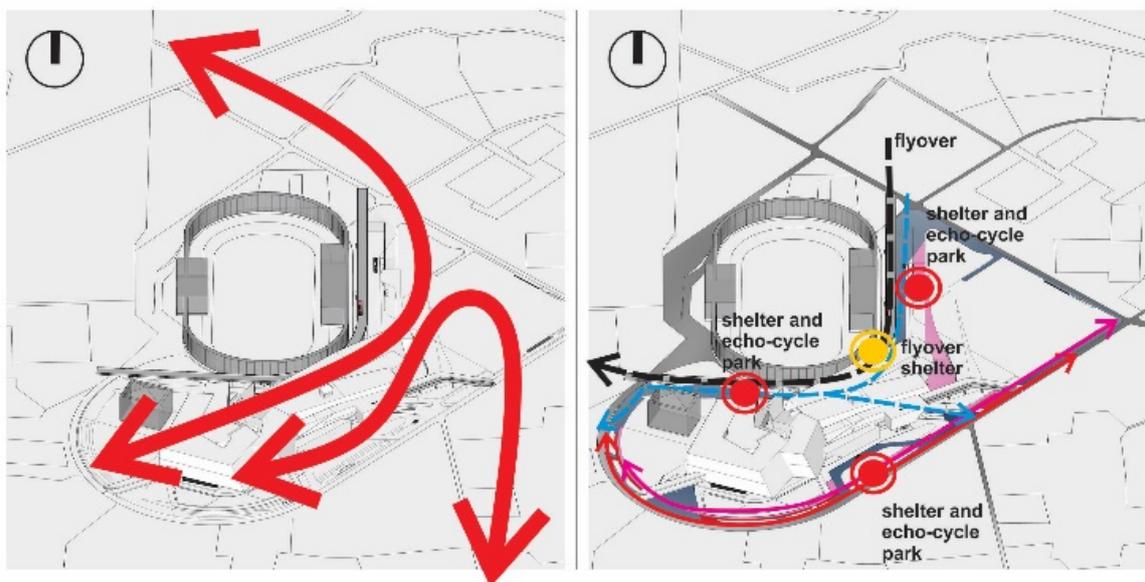
3. Connect: Menghubungkan Kawasan Sekitar Dengan Fungsi MICE dan Sebaliknya

Fungsi kawasan sekitar merupakan blok perkotaan seperti area komersial, pendidikan, permukiman, simpul transportasi, dll yang terfragmentasi. Strategi yang di rencanakan adalah mengintegrasikan dan meng-konektivitaskan antar fungsi bangunan sesuai dengan zonasi tapak kawasan dari zona publik menuju zona privat, bangunan dengan ruang publik, dan bangunan

dengan blok perkotaan serta simpul transportasi di sekitarnya melalui prinsip *walk, cycle, transit, dan shift*.

4. Transit: Mengintegrasikan Dengan Opsi Trek Transportasi Massal

Strategi berupa opsi trek dari fungsi MICE menuju blok perkotaan sekitar atau sebaliknya dengan pergantian moda transportasi yang mencakup *shelter (bus, online transportation)* dengan fitur area tunggu dan informasi yang kemudian dialirkan kembali menuju tapak kawasan maupun menuju blok-blok perkotaan disekitarnya.



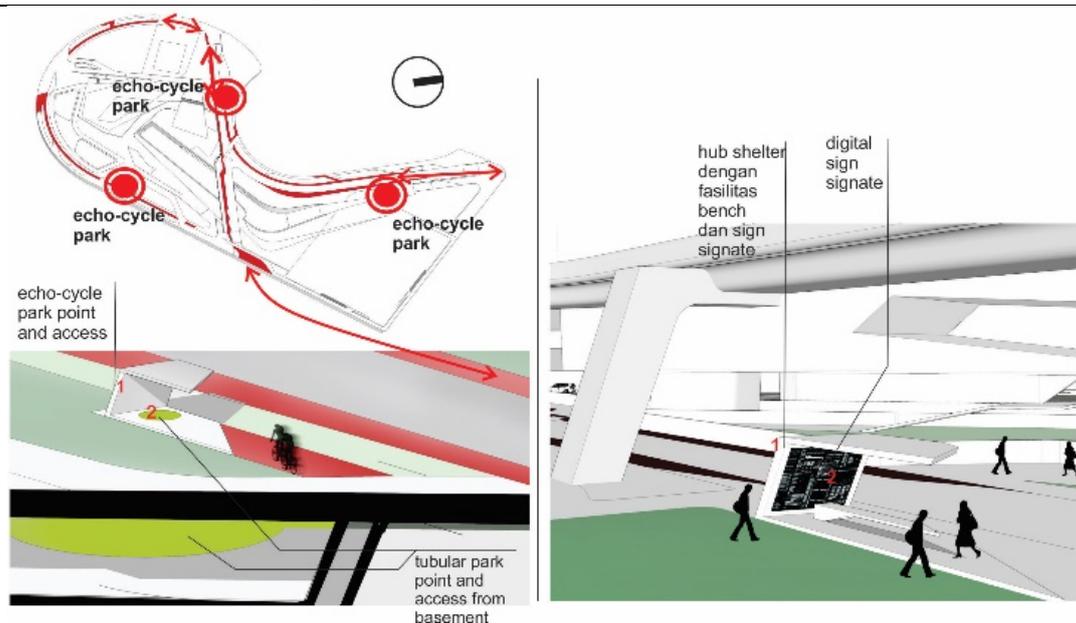
Gambar 6
Implementasi Konsep Connect dan Transit

5. Cycle: Lajur Pesepeda Dengan Fitur Parkir, Keamanan, dan Pencucian

Untuk meningkatkan mobilitas pengguna, dalam perancangannya, tapak kawasan dirancang untuk memiliki lansekap dan ruang publik aktif yang ter-integrasi dengan lajur sepeda dengan fitur pencucian, keamanan, dan penyimpanan sepeda *Eco-Cycle Park*.

6. Compact dan Shift: Merapatkan Fungsi MICE Dengan Blok Perkotaan Sekitar atau Sebaliknya Dengan Beralih Menggunakan Sistem Transportasi Massal

Berupaya untuk mengurangi jumlah penggunaan kendaraan pribadi, kemacetan, dan polusi, dalam perancangannya disediakan lajur *flyover* baru yang terkoneksi dengan fungsi MICE serta ruang parkir yang dapat menampung kendaraan pribadi untuk kemudian di alihkan menuju fasilitas pergantian moda transportasi massal seperti *shelter, pedestrian way* dan *pedestrian bridge*, serta *eco-cycle park* dengan fitur ruang publik yang aktif dalam tapak kawasan untuk dapat merapatkan fungsi MICE dengan blok perkotaan.



Gambar 7
Implementasi Konsep Cycle dan Konsep Compact dan Shift

4. KESIMPULAN DAN SARAN

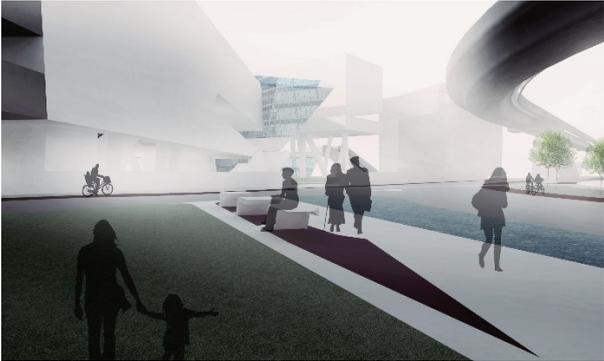
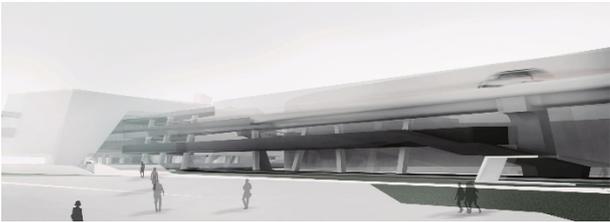
Berdasarkan hasil penelitian dalam perancangan MICE di Kota Tasikmalaya yang telah dilakukan menunjukkan bahwa penerapan strategi *Transit Oriented Development* (TOD) mampu mengintegrasikan dan mengkonektivitaskan simpul-simpul transportasi dan blok-blok perkotaan yang terfragmentasi. Selain itu sekaligus menjadi sebuah wadah dan konektor pergerakan tanpa batas dalam serangkaian ruang campuran berbeda yang mengalir dalam satu destinasi dan interaksi terhadap kota, bangunan, alam, dan komunitas.

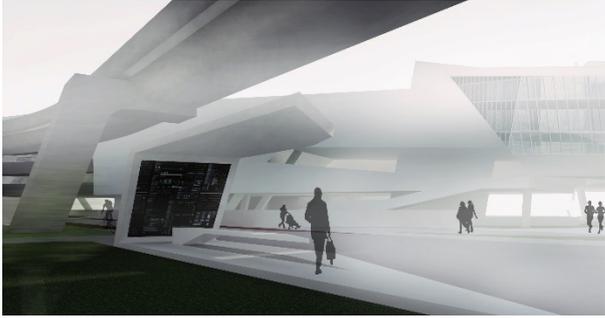


Gambar 8
Aerial View, Hasil Perancangan Yang Menunjukkan Integrasi dan Konektivitas Pada Fungsi MICE Terhadap Simpul-simpul Transportasi dan Blok-blok Perkotaan Sekitar

Adapun kesimpulan penerapan strategi *Transit Oriented Development* (TOD) yang diperoleh dalam penelitian ini sebagai berikut :

TABEL 1
PENERAPAN STRATEGI *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD) TERHADAP PERANCANGAN MICE DI KOTA TASIKMALAYA JAWA BARAT

Strategi/Prinsip TOD	Penerapan Strategi	Target
<p>Walk atau Berjalan Kaki</p>	<p>Mendesain lajur pedestrian yang ramah dengan fasilitas ruang publik yang aktif dengan fitur-fitur didalamnya seperti <i>bench</i>, <i>potable water</i>, <i>sign-signate</i>, dll agar dapat mengalirkan yang mengalir secara alami dan terintegrasi dengan fungsi MICE dan blok kota sekitarnya.</p>  <p>Gambar 9 Lajur Pedestrian, Hasil Perancangan Pada Prinsip <i>Walk</i></p>	<p>Membuat kualitas lingkungan dan membangun koneksi antar blok perkotaan yang terfragmentasi dengan fungsi MICE dan sebaliknya.</p>
<p>Mix, Densify, dan Compact atau Pembauran, Memadatkan, dan Merapatkan</p>	<p>Mengintegrasikan dan mengkonektivitaskan antar fungsi bangunan, bangunan dengan ruang publik, bangunan dengan area komersial atau blok perkotaan sekitarnya, dan bangunan dengan simpul transportasi.</p>  <p>Gambar 10 <i>Human Perspective View</i> Yang Menunjukkan Sirkulasi Pergerakan Pada <i>Ground Floor</i> dan <i>Flyover</i> Untuk Membaurkan, Memadatkan, Merapatkan, dan Menghubungkan Bangunan dengan Blok Kota Sekitar, Hasil Perancangan Pada Prinsip <i>Mix, Densify, Compact, dan Connect</i></p>	<p>Menghubungkan zona-zona multifungsi seperti blok-blok perkotaan dengan fungsi MICE.</p>

<p>Connect, Transit, dan Shift atau Menghubungkan, Angkutan Umum, dan Beralih</p>	<p>Mendesain fasilitas seperti <i>shelter/bus hub</i> dan <i>drop-off</i> secara <i>indoor</i> dan <i>outdoor</i> pada <i>ground floor</i> dan sirkulasi <i>fly over</i> yang terkoneksi langsung dengan fungsi MICE dan blok perkotaan sekitar.</p>  <p>Gambar 11 Outdoor Shelter, Hasil Perancangan Pada Prinsip Transit dan Shift</p>	<p>Membuat dan menghubungkan zona multifungsi yang terfragmentasi dengan simpul-simpul transportasi untuk mendukung penggunaan transportasi massal dan mengurangi penggunaan transportasi pribadi.</p>
<p>Cycle</p>	<p>Mendesain lajur sepeda yang aktif untuk meningkatkan mobilitas pengguna dengan fitur parkir berupa <i>echo-cycle park</i>, keamanan, dan pencuciannya yang terintegrasi dengan simpul transportasi dan lajur pedestrian di dalam maupun di luar tapak kawasan.</p>  <p>Gambar 12 Lajur Sepeda dan Pedestrian Khusus Pada Area Meeting dan Convention, Hasil Perancangan Pada Prinsip Cycle</p>	<p>Membuat dan mengembangkan alternatif penggunaan transportasi publik.</p>

Melalui penerapan strategi *Transit Oriented Development* (TOD) pada perancangan MICE di Kota Tasikmalaya diharapkan mampu menjadi solusi bagi permasalahan arsitektural yang terkait dengan daya tarik, sirkulasi, pengaturan tata ruang, infrastruktur, maupun fasilitas daerah untuk meningkatkan kualitas pengembangan dan penataan kawasan kota. Salah satu caranya adalah dengan mengintegrasikan dan mengkonektivitasikan antar ruang guna memenuhi kebutuhan di masa kini dan di masa yang akan datang agar dapat menjadi destinasi pariwisata yang unggul sesuai dengan rancangan Rencana Strategi (RENSTRA) Kota Tasikmalaya Bidang Pariwisata tahun 2013-2018 dan prinsip Standar TOD 3.0.

REFERENSI

- ITDP. (2017). *Transit Oriented Development (TOD) Standar 3.0. Institute for Transportation and Development Policy: New York.*
- Ratriningsih, Desrina.(2017). Arahan Penataan Kampung Tradisional Wisata Batik Kauman Surakarta. *INERSIA, Vol. XIII No. 2, Desember 2017*
- Jati, Dwiki K., Nurhadi, K., Rini, Erma F., (2017). Kesesuaian Kawasan Transit di Kota Surakarta Berdasarkan Konsep *Transit Oriented Development*.
- PERMEN Pariwisata. (2017). *Peraturan Menteri Pariwisata RI Nomor 5 Tahun 2017 Tentang Pedoman Destinasi Penyelenggaraan Pertemuan, Perjalanan Insentif, Konvensi, dan Pameran.*
- RENSTRA. (2017). *Rencana Strategi (RENSTRA) Kota Tasikmalaya: Pengembangan Destinasi dan Industri Pariwisata. Tahun 2017.*
- RENSTRA. (2015). *Rencana Strategi (RENSTRA): Pengembangan Destinasi dan Industri Pariwisata Kementerian Pariwisata Tahun 2015-2019.*
- RPJMD Jawa Barat dan Kota Tasikmalaya. (2013). *Rencana Jangka Menengah Panjang (RPJMD) Jawa Barat dan Kota Tasikmalaya Tahun 2013-2018.*
- Statistical Report on Visitor Arrivals to Indonesia 2012 and 2016.* September 18, 2018. Center of Data and Information: Ministry of Tourism and Creative Economy Database.
- Widayanti, R., Susanto, Hari R. Kajian Sistem *Transit Oriented Development* di Daerah *Mixed Use* dan Kepadatan Tinggi. Studi Kasus: Kota Depok.
- Wirasmoyo, W., Ratriningsih, D., Rahman, M.A., (2019). Ruang Transit Bus Trans Jogja Berbasis Kesesuaian dengan Standar *Transit Oriented Development (TOD)*. Studi Kasus: Halte Bus Trans Jogja Malioboro 1 dan Parkir Ngabean. *SENTHONG, 2(1), 213-224.*