

TIPOLOGI TOD



BAB
2.0

2.0 TIPOLOGI TOD

2.1 DEFINISI

Amnya, terdapat banyak takrifan yang dikeluarkan di peringkat tempatan mahupun antarabangsa mengikut kajian-kajian terperinci yang telah dijalankan. Takrifan yang dikeluarkan adalah berdasarkan kepada struktur kawasan setempat. Pemakaian terma-terma lain bersama dengan TOD juga mengikut kesesuaian kawasan yang dikaji.

“TOD merupakan satu konsep pemajuan yang berpusatkan stesen pengangkutan awam rel atau bas. Pemajuan ini menggalakkan persekitaran yang tinggi, mesra pengangkutan awam, pejalan kaki dan sikal untuk mengurangkan kebergantungan kepada kenderaan bermotor.”

Garis Panduan Perancangan Pembangunan Berorientasikan Transit, 2018

“Kawasan TOD boleh dikenalpasti sebagai kawasan bandar dengan Kawasan lingkungan 400m hingga 800m dan berpusat sekitar stesen transit.”

Pelan Induk Perancangan Bersepadu Guna Tanah dan Pengangkutan Awam Laluan MRT Selangor Kuala Lumpur, 2017

“TOD didefinisikan sebagai pembangunan bercampur yang menggabungkan kediaman berkepadatan tinggi, nisbah plot perdagangan tinggi serta kemudahan komuniti yang dapat mengurangkan kebergantungan kepada kenderaan persendirian.”

Supportive Guideline, 2012

“Pembangunan bercampur yang tertumpu dalam radius 600m dari kawasan transit.”

TOD Policy Guideline, 2005



Berdasarkan kepada pentakrifan yang dilakukan di peringkat tempatan dan antarabangsa, sesebuah konsep pembangunan TOD adalah memperinci kepada ideologi yang sama terutamanya **pemajuan atau pembangunan yang berpusat dan di dalam lingkungan radius 400m sehingga 800m yang berintensiti tinggi di dalam jarak lingkungan pejalan kaki dengan pembangunan bercampur dan berkepadatan tinggi yang mesra pejalan kaki, ketersambungan dan lengkap dengan kemudahan awam.**

Dalam pada itu, TOD turut mengambilkira pembangunan secara integrasi sama ada di dalam konteks bangunan bercampur atau guna tanah bercampur. Integrasi ini turut memastikan pembangunan yang berkualiti termasuklah dari segi penyediaan kemudahan awam yang lebih inklusif, yang dapat diakses dan digunakan oleh semua pihak. Ianya termasuklah pengguna bas, basikal atau berjalan kaki.

Malahan, TOD memupuk aktiviti setempat yang lebih proaktif yang mana turut meningkatkan “*sense of familiarity*” dan turut mewujudkan sesebuah komuniti yang berdaya maju untuk jangka masa panjang. Secara terperinci, kajian pelan induk ini mengambilkira lima (5) aspek utama di dalam pentakrifan TOD termasuklah **konsep pemajuan yang berpusatkan kepada stesen pengangkutan awam, jarak pembangunan di antara lingkungan 400 meter sehingga 800 meter dan 1.5 kilometer, pembangunan bercampur yang mempunyai bangunan pelbagai guna serta lengkap dengan kemudahan awam dan kawasan hijau, pembangunan berintensiti tinggi terutama di dalam lingkungan 400 meter, tahap ketersambungan pejalan kaki dan laluan basikal yang selesa dan selamat.** Kesimpulannya, pentakrifan TOD di dalam kajian pelan induk ini akan menggunakan beberapa komponen utama seperti berikut:-



1. Penyediaan akses laluan pejalan kaki (400m) dan Basikal (1500m) ke Kawasan Transit

Penyediaan akses laluan pejalan kaki dan basikal bagi ketersambungan, kesalinghubungan dan mobility ke stesen transit serta meningkatkan jumlah pengguna MRT



4. Persekitaran Yang Selesa, Selamat & Mengambilkira Kawasan Tempat Letak Kenderaan (TLK)

Kawasan sekitar yang selesa dan selamat serta mengambilkira kemudahan TLK mewujudkan suasana yang mesra penduduk, pengguna dan pekerja



2. Pembangunan Padat Berintensiti Tinggi Mengikut Lokasi yang Berkaitan

Pembangunan padat berintensiti tinggi bagi mengoptimumpkan penggunaan tanah dan meningkatkan nilai tanah terutamanya di sekitar kawasan bergantung kepada lokasi stesen transit



5. Reka Bentuk Bandar yang Baik dan Ketersambungan

Reka bentuk bandar yang baik dan ketersambungan mewujudkan kawasan pembangunan yang menarik di kawasan transit dan menggalakkan penggunaan ruang secara optimum



3. Pembangunan Inklusif

Pembangunan inklusif dengan penyediaan pelbagai kemudahan untuk semua golongan di kawasan transit



6. Pembangunan Bercampur

Pembangunan bercampur di sekitar kawasan transit mewujudkan aktiviti setempat yang proaktif dan berdaya huni (*Live, Work and Play*)



2.2 PRINSIP TOD

Kajian ini mengambilkira prinsip TOD yang telah diadaptasi di dalam kajian GPP TOD peringkat nasional. Penambahan yang dilakukan adalah berkait rapat dengan penyediaan kemudahan awam yang bersesuaian dan mencukupi serta persekitaran yang mesra pejalan kaki, OKU dan basikal. Berikut merupakan sebelas (11) Prinsip Perancangan TOD yang dikenalpasti di dalam kajian ini;

- 01 **KEPELBAGAIAN**
- 02 **PEMBANGUNAN KEGUNAAN BERCAMPUR**
- 03 **KETERSAMBUNGAN**
- 04 **PEMBANGUNAN INKLUSIF**
- 05 **BERDAYA HUNI**
- 06 **BERDAYA TAHAN**
- 07 **PEMBANGUNAN PADAT, BESTARI & BERDENSITI TINGGI**
- 08 **PEMELIHARAAN ALAM SEKITAR & PENERAPAN GAYA HIDUP HIJAU**
- 09 **REKA BENTUK BANDAR MENARIK & SELAMAT**
- 10 **PENYEDIAAN KEMUDAHAN AWAM YANG BERSESUAIAN & MENCUKUPI**
- 11 **PERSEKITARAN YANG MESRA PEJALAN KAKI, OKU & BASIKAL**



Jadual 2.1 memperincikan prinsip dan kriteria bagi setiap Prinsip Perancangan TOD.

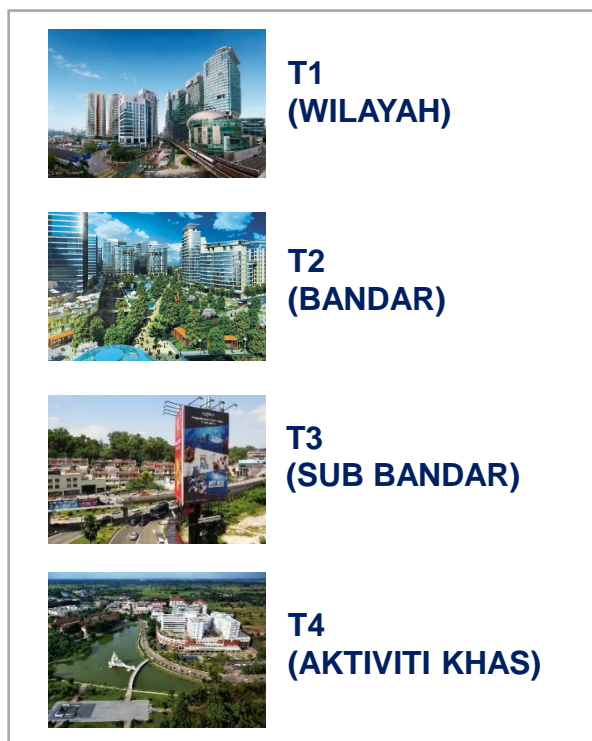
Jadual 2.1: Prinsip Dan Kriteria TOD

PRINSIP	KRITERIA
Kepelbagaian	Mewujudkan pelbagai kegunaan tanah dan aktiviti yang saling menyokong, mesra komuniti dan aktif 24 jam.
Pembangunan Kegunaan Bercampur	<ul style="list-style-type: none"> i. Percampuran kegunaan (kediaman, pejabat, perkhidmatan serta kemudahan masyarakat) ii. Percampuran kegunaan sama ada di dalam sesebuah bangunan atau antara aktiviti guna tanah bagi menggalakkan penggunaan transit iii. Kepelbagaian aktiviti di sekitar stesen dan kawasan berhampiran
Ketersambungan	<ul style="list-style-type: none"> i. Penyediaan pilihan mod pengangkutan yang efektif untuk bergerak di dalam dan sekitar kawasan TOD (<i>feeder bus</i>, pejalan kaki, pengguna sikal, pengangkutan awam). ii. Peningkatan rangkaian kepelbagaian mod pengangkutan.
Pembangunan Inklusif	<ul style="list-style-type: none"> i. Penyediaan kediaman dan peluang ekonomi serta persekitaran yang bebas halangan untuk semua. ii. Penyediaan unit mampu milik & ruang niaga mampu milik iii. Pembangunan bersifat bebas halangan. (<i>Barrier free development</i>)
Berdaya Huni	Mewujudkan persekitaran kehidupan yang berdaya huni di TOD dengan menyediakan kemudahan masyarakat dan kawasan lapang yang mencukupi, mewujudkan imej dan identiti yang tersendiri serta mengekalkan sumber warisan yang unik.
Berdaya Tahan	Mewujudkan persekitaran, reka bentuk bangunan dan infrastruktur pengangkutan awam yang boleh diubahsuai (<i>adaptable</i>) untuk memenuhi keperluan dan perubahan masa hadapan serta berdaya tahan terhadap ancaman bencana alam dan buatan manusia.
Pembangunan Padat, Bestari dan Berdensiti Tinggi	<ul style="list-style-type: none"> i. Pemulihan kawasan (<i>rejuvenation</i>) dan <i>infill</i> ii. Pembangunan semula kawasan <i>brownfield</i> / <i>greyfield</i> iii. Peningkatan intensiti pembangunan (densiti dan nisbah plot) di sekitar kawasan stesen mengikut garis panduan
Pemeliharaan Alam Sekitar dan Penerapan Gaya hidup Hijau	<ul style="list-style-type: none"> i. Kawalan kualiti udara, bunyi bising / hingar ii. Pemeliharaan kualiti visual, KSAS dan habitat (jika ada) iii. Bangunan hijau dan rendah karbon iv. Sumber tenaga efisien dan boleh diperbaharui
Reka Bentuk Bandar Menarik dan Selamat	<ul style="list-style-type: none"> i. Bersesuaian mengikut stesen (fungsi, peranan dan identiti) ii. Menerapkan ciri-ciri prinsip CPTED, reka bentuk sejagat <i>universal design</i> iii. Bersifat <i>human scale</i>
Penyediaan Kemudahan Awam Yang Bersesuaian dan Mencukupi	<ul style="list-style-type: none"> i. Kawasan hijau, kawasan lapang, institusi, sivik dan kebajikan serta keselamatan ii. Berkualiti, mudah akses dan mencukupi.
Persekitaran Yang Mesra Pejalan Kaki, OKU dan Basikal	<ul style="list-style-type: none"> i. Penyediaan laluan pejalan kaki, sikal dan OKU yang mudah akses ii. Pencahayaan yang baik (<i>visual</i>) dan selamat iii. Landskap yang baik menggalakkan aktiviti pengguna transit

2.3 TIPOLOGI TOD

TOD wujud pada skala, bentuk dan komposisi yang berbeza-beza, bergantung kepada persekitaran di mana ianya terletak. Bagi kajian ini, tipologi TOD adalah memfokuskan kepada pembangunan yang berasaskan laluan transit MRT iaitu di MRT Laluan SSP. Kawasan kajian ini adalah melibatkan kawasan pembangunan sedia ada dan cadangan pembangunan akan datang yang telah dinyatakan di dalam kajian RT di PBT yang terlibat. Pada masa yang sama, cadangan penambahbaikan akan disertakan di dalam kajian ini dengan mengambilkira hasil kajian yang dilakukan sepanjang kajian ini dilakukan.

Bagi penentuan tipologi TOD, kajian terperinci telah dilakukan di peringkat tempatan dan peringkat antarabangsa. Malahan, berdasarkan kepada dapatan kajian tersebut, kajian ini turut mengambilkira kesesuaian penggunaan tema bagi tipologi TOD selaras dengan keadaan pembangunan semasa. Dalam pada itu, penentuan tipologi TOD turut mengambilkira maklumbalas pihak-pihak berkepentingan bagi memastikan ianya seiring dengan dasar dan polisi yang berkaitan. **Rajah 2.1** menunjukkan 4 jenis tipologi TOD bagi jajaran MRT Laluan SSP.



Rajah 2.1: Tipologi TOD



Keperluan pelaksanaan jenis atau tipologi TOD ini adalah bagi membantu aspek pembangunan termasuklah mengawal pembangunan bagi kawasan sekitar stesen berkaitan agar ianya selaras dengan tujuan dan matlamat yang telah disasarkan bagi pembangunan berorientasikan transit di sesebuah kawasan tersebut. Dalam pada itu, setiap tipologi mempunyai ciri-ciri yang berbeza mengikut kesesuaian dan trend pembangunan akan datang. Oleh itu, dalam konteks pelaksanaan, ianya juga memerlukan Tindakan yang berbeza.

Empat (4) tipologi dicadangkan iaitu TOD Wilayah, TOD Bandar, TOD Sub Bandar dan TOD Aktiviti Khas seperti di dalam **rajah 2.1**. Berbeza dengan cadangan tipologi yang disyorkan di dalam Garis Panduan Pelaksanaan TOD, PLANMalaysia, keempat-empat cadangan tipologi ini adalah perlu dan ianya dilihat relevan untuk digunapakai di dalam kajian ini. Malahan, berdasarkan kepada tipologi ini, ia dapat memberikan gambaran dan sasaran yang akan diketengahkan di dalam pembangunan TOD terutamanya di sekitar kawasan stesen MRT.

Selain itu, tipologi TOD ini turut ditambahbaik berdasarkan analisis tipologi TOD yang dijalankan menggunakan kriteria khusus seperti penggunaan teknik analisis LUPTAI. Dapatan maklumat ini digunapakai bagi mengenalpasti isu dan kekurangan aspek di dalam sesebuah stesen mengikut tipologi masing-masing. Pengenalpastian isu dan kekurangan ini dapat membentuk cadangan penambahbaikan yang perlu dilakukan oleh sesebuah stesen MRT dan Kawasan sekitar.

Bagi tipologi TOD yang dikenalpasti, 3 aspek utama telah diambilkira iaitu fungsi sesebuah stesen di dalam tipologi, aktiviti guna tanah dan intensiti pembangunan yang dibenarkan serta perhubungan atau mod pengangkutan yang disediakan di stesen MRT tersebut dan Kawasan sekitar dalam radius pembangunan yang tertentu. Ketiga-tiga aspek ini adalah dicadangkan berdasarkan kepada tahap perbezaan tipologi bagi stesen MRT laluan SSP.

1. Fungsi Stesen

Sesebuah stesen memiliki kesan pembangunan yang berbeza terhadap kawasan pembangunan sekitar, termasuklah dalam konteks lokasi, aktiviti pembangunan serta tahap ketersambungan antara stesen dan kawasan sekitar. Oleh itu, aspek ini diambilkira sebagai komponen utama dalam menghuraikan tipologi TOD sesebuah stesen tersebut.

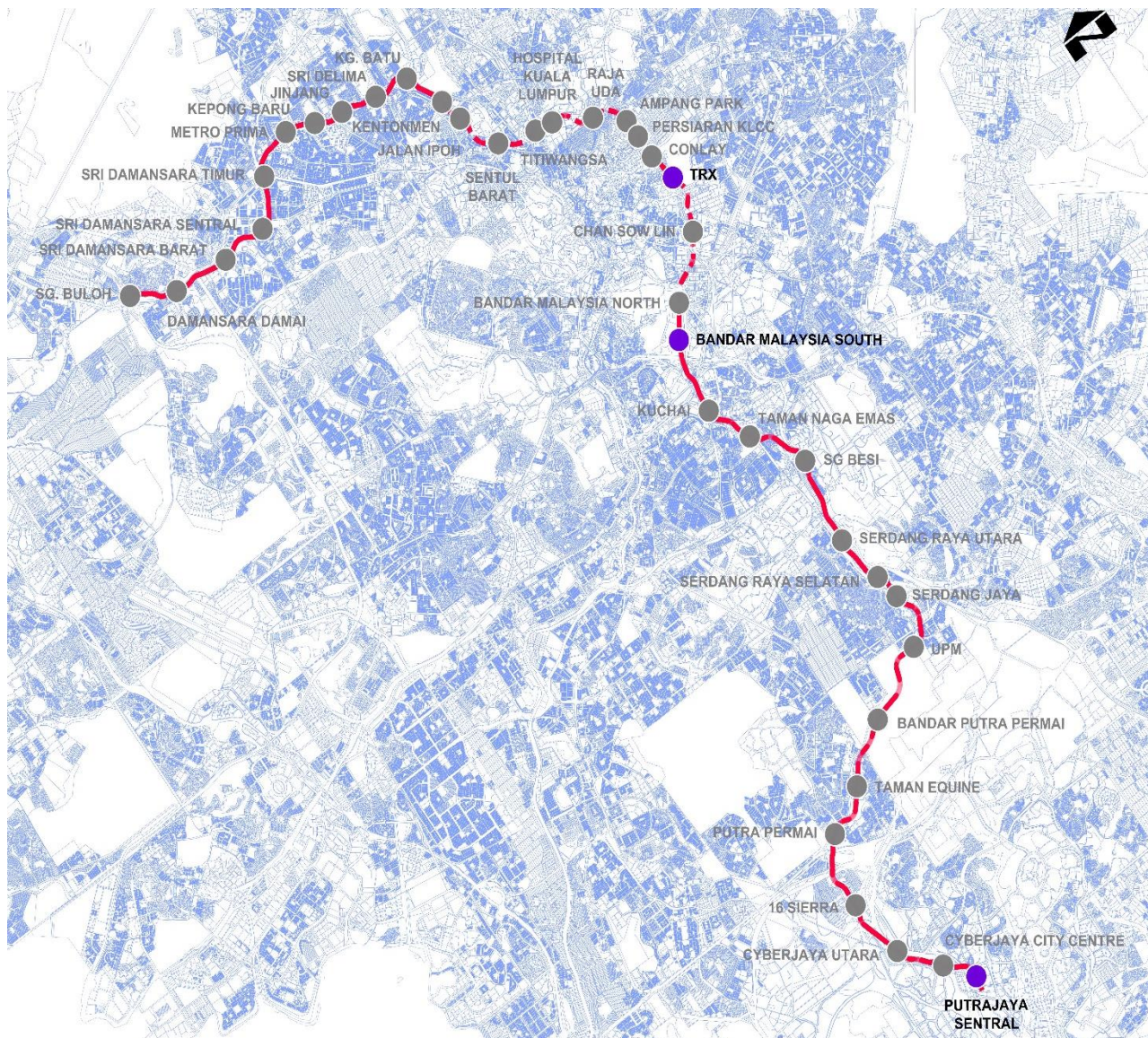
2. Aktiviti Guna Tanah dan Intensiti Pembangunan

Perbezaan pembangunan sesebuah stesen MRT dan Kawasan sekitar memberi kesan terhadap aktiviti guna tanah dan intensiti pembangunan. Sesebuah kawasan MRT yang pesat membangun akan memfokuskan kepada konsep pembangunan yang lebih bercampur berbanding kawasan MRT yang memfokuskan kepada satu atau dua aktiviti di dalam kawasan pembangunan dan Kawasan sekitar. Malahan, aspek ini juga menunjukkan tahap intensiti pembangunan yang relevan untuk diadaptasi bagi mengawal tahap pembangunan di kawasan MRT dan sekitar dalam jangka masa yang tertentu. Pada masa yang sama, kawalan intensiti pembangunan ini turut melihat kepada perbezaan zon pembangunan transit atau radius pembangunan dari kawasan MRT.

3. Perhubungan / Mod Pengangkutan

Aspek ini memfokuskan kepada tahap ketersediaan sesebuah pembangunan di dalam tipologi TOD bagi konteks jaringan sistem pengangkutan. Sesebuah stesen MRT akan dikategorikan di dalam tipologi TOD yang berbeza mengikut tahap jaringan pengangkutan yang sedia ada dan yang akan dicadangkan kelak. Pengenalpastian stesen MRT mengikut tahap jaringan pengangkutan adalah penting bagi mengenalpasti tahap pengguna pada satu masa yang tertentu.

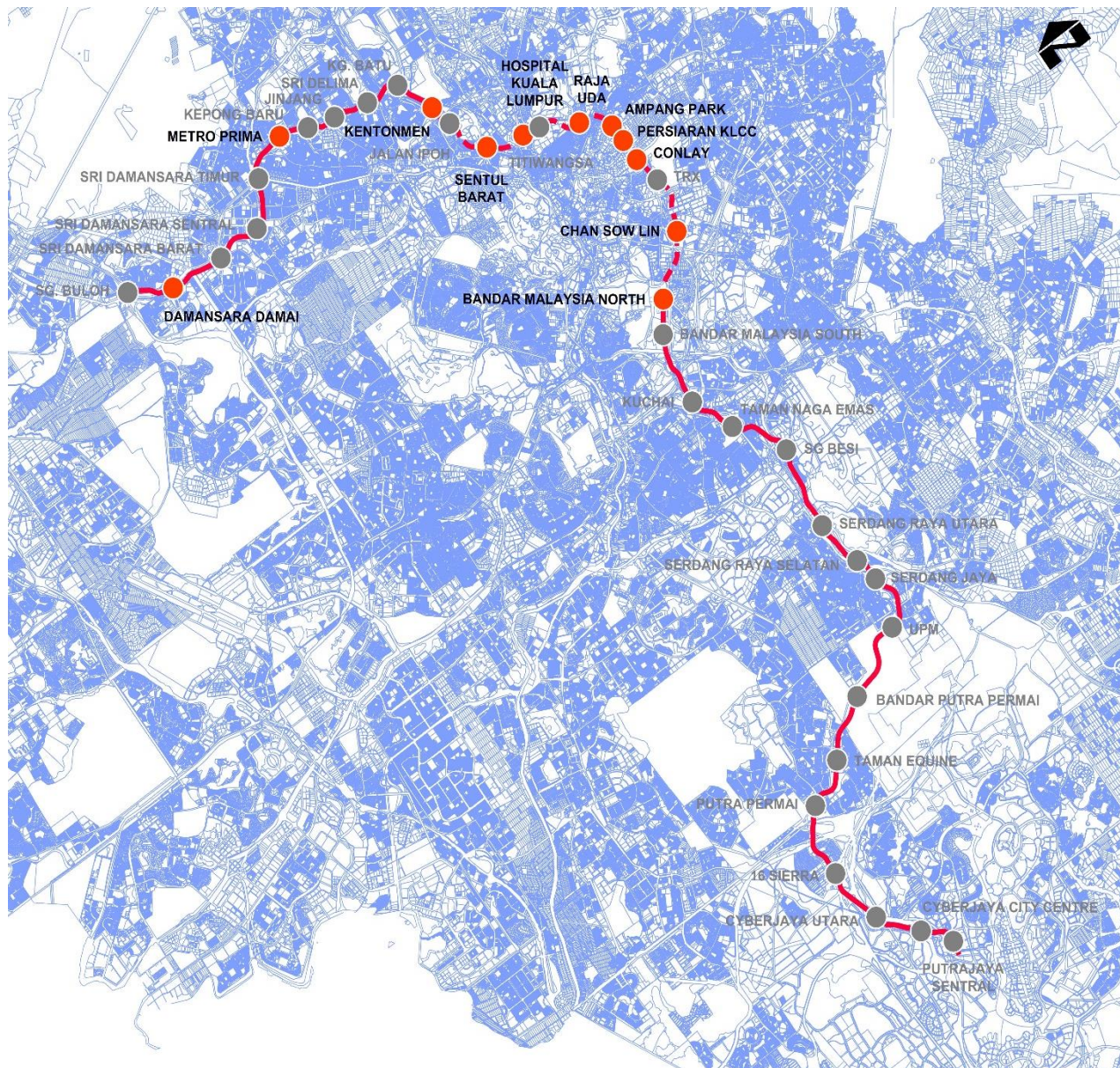
Perincian bagi ketiga-tiga aspek utama berserta lokasi stesen yang berkaitan adalah dinyatakan seperti di muka surat yang berikutnya;



Rajah 2.2: Lokasi stesen yang terlibat bagi T1 - Wilayah

T1 - WILAYAH

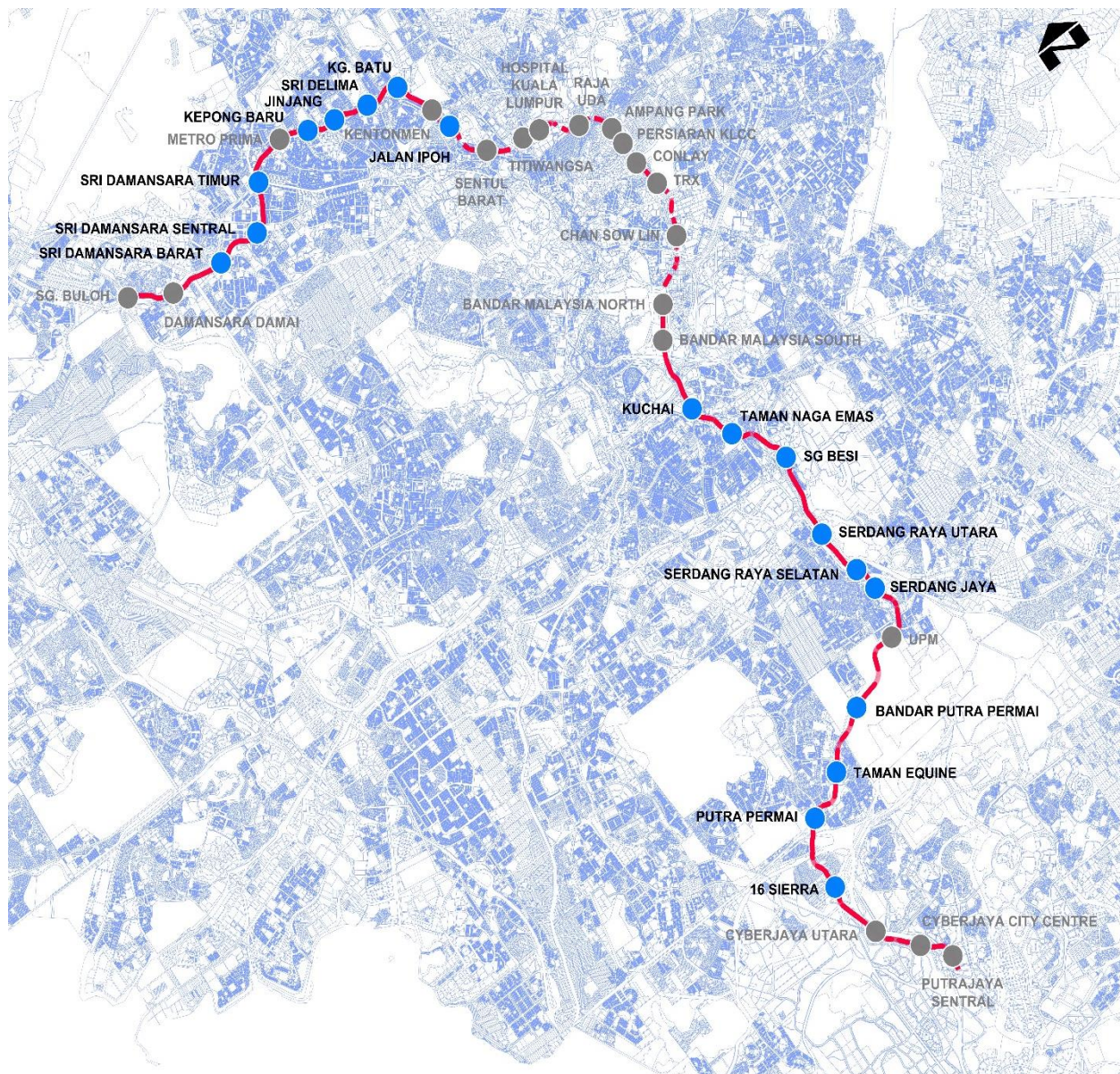
Fungsi / Deskripsi	Guna Tanah & Intensiti Pembangunan	Perhubungan / Mod Pengangkutan
<ul style="list-style-type: none"> i. Keutamaan kepada lokasi pembangunan yang utama (impak wilayah, negara & global) dan aktiviti guna tanah bercampur yang menggalakkan pembangunan berintensiti amat tinggi. ii. Pusat pentadbiran peringkat wilayah, pusat aktiviti pekerjaan, pusat ekonomi, pusat perdagangan dan hiburan, aktiviti sivik dan komuniti 	<ul style="list-style-type: none"> i. Pembangunan bercampur dan pelbagai. ii. Fokus kepada aktiviti guna tanah zoning perniagaan berbanding kediaman iii. Intensiti tertinggi iv. Nisbah plot yang dibenarkan sehingga 1:10 dan densiti dibenarkan sehingga 120 unit rumah per ekar bagi ZOI TOD intensiti (400m) v. Nisbah plot yang dibenarkan sehingga 1:8 dan densiti dibenarkan sehingga 100 unit rumah per ekar bagi ZOI TOD sederhana (800m) 	<ul style="list-style-type: none"> i. Jaringan sistem pengangkutan multimodal (HSR, MRT, LRT, KTM, Bas, Teksi, BRT dan Monorail) ii. Hub pengangkutan awam bersepadu dan kemudahan stesen pertukaran iii. Jaringan kemudahan pengangkutan awam yang baik dan mampu untuk menampung pembangunan berkepadatan / berintensiti tertinggi iv. Kemudahan <i>Park n Ride</i> (Mengambil kira kawalan ruang yang terkawal dan penggunaan yang amat terhad)



Rajah 2.3: Lokasi stesen yang terlibat bagi T2 - Bandar

T2 - BANDAR

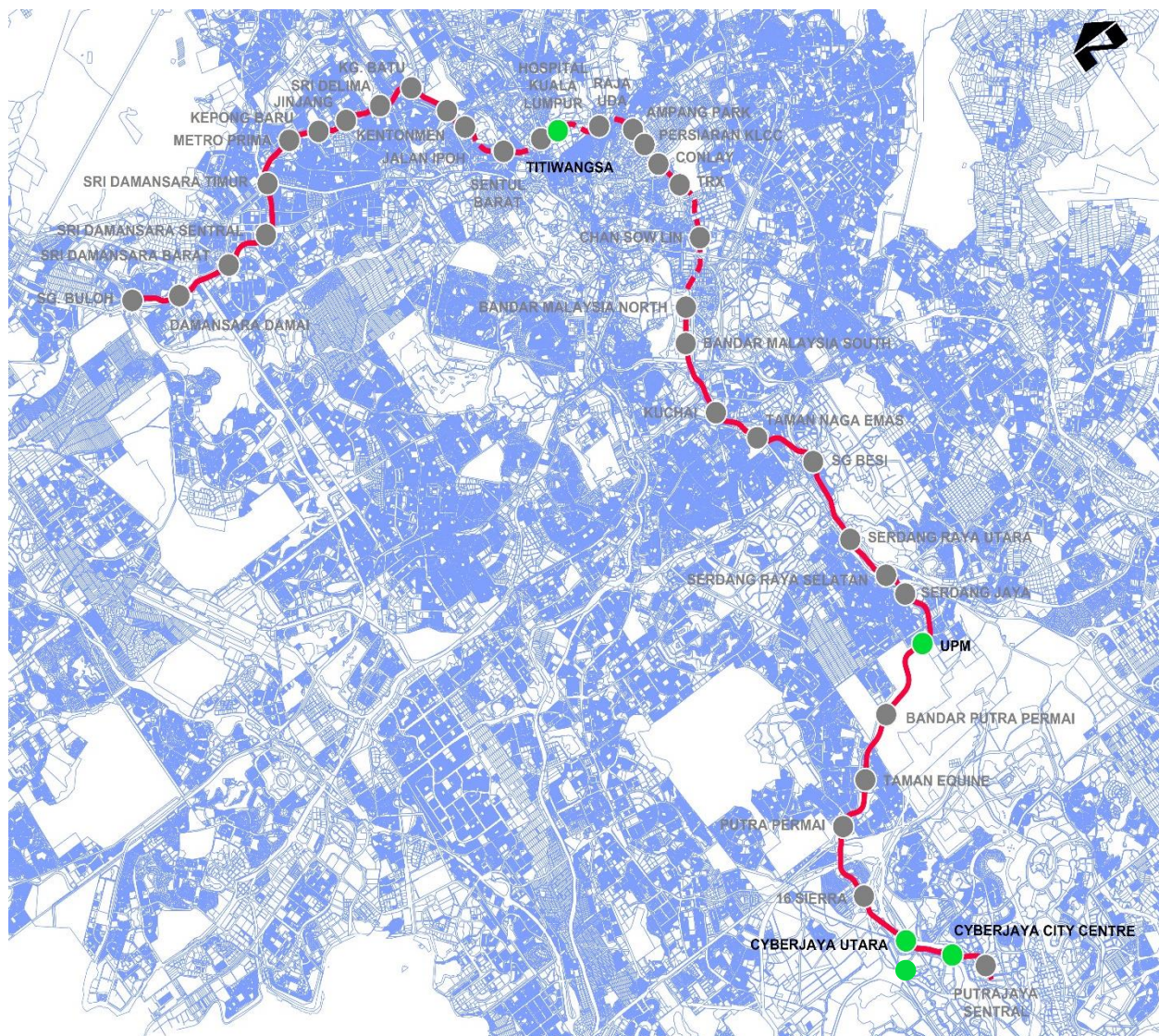
Fungsi / Deskripsi	Guna Tanah & Intensiti Pembangunan	Perhubungan / Mod Pengangkutan
<ul style="list-style-type: none"> i. Keutamaan kepada lokasi pembangunan (kawasan ekonomi, pentadbiran, pekerjaan, kediaman & sivik) dan aktiviti guna tanah bercampur yang menggalakkan pembangunan berintensiti tinggi. 	<ul style="list-style-type: none"> i. Pembangunan bercampur dan pelbagai. ii. Fokus kepada aktiviti guna tanah zoning perniagaan berbanding kediaman iii. Intensiti tinggi iv. Nisbah plot yang dibenarkan sehingga 1:8 dan densiti dibenarkan sehingga 100 unit rumah per ekar bagi ZOI TOD intensiti (400m) v. Nisbah plot yang dibenarkan sehingga 1:6 dan densiti dibenarkan sehingga 80 unit rumah per ekar bagi ZOI TOD sederhana (800m) 	<ul style="list-style-type: none"> i. Jaringan sistem pengangkutan multimodal (MRT, LRT, KTM, Bas, Teksi, BRT dan Monorail) ii. Kemudahan stesen pertukaran. iii. Jaringan kemudahan pengangkutan awam yang baik dan mampu untuk menampung pembangunan berkepadatan / berintensiti tinggi iv. Kemudahan <i>Park n Ride</i> (Mengambil kira kawalan ruang yang terkawal dan penggunaan yang terhad)



Rajah 2.4: Lokasi stesen yang terlibat bagi T3 – Sub Bandar

T3 – SUB BANDAR

Fungsi / Deskripsi	Guna Tanah & Intensiti Pembangunan	Perhubungan / Mod Pengangkutan
<ul style="list-style-type: none"> i. Keutamaan kepada lokasi pembangunan (kawasan pekerjaan, kejiranan, sivik & pinggir bandar) dan aktiviti guna tanah bercampur yang menghubungkan kawasan pembangunan bandar & utama. ii. Sebagai stesen asal (<i>origin</i>) untuk penumpang dan dihubungkan ke kawasan bandar. 	<ul style="list-style-type: none"> i. Pembangunan bercampur ii. Fokus keseimbangan aktiviti zoning guna tanah perniagaan dan kediaman. iii. Intensiti sederhana tinggi iv. Nisbah plot yang dibenarkan sehingga 1:6 dan densiti dibenarkan sehingga 80 unit rumah per ekar bagi ZOI TOD intensiti (400m) v. Nisbah plot yang dibenarkan sehingga 1:4 dan densiti dibenarkan sehingga 60 unit rumah per ekar bagi ZOI TOD sederhana (800m) 	<ul style="list-style-type: none"> i. Jaringan sistem pengangkutan multimodal (MRT, LRT, KTM, Bas, Teksi, BRT dan Monorail) ii. Jaringan kemudahan pengangkutan awam yang baik dan mampu untuk menampung pembangunan kawasan kejiranan dan pinggir bandar. iii. Menggalakkan kemudahan <i>Park n Ride</i>



Rajah 2.5: Lokasi stesen yang terlibat bagi T4 – Aktiviti Khas

T4 – AKTIVITI KHAS

Fungsi / Deskripsi	Guna Tanah & Intensiti Pembangunan	Perhubungan / Mod Pengangkutan
<p>i. Keutamaan kepada lokasi pembangunan (kawasan khas – pelancongan, pendidikan, warisan, pusat aktiviti) dan aktiviti guna tanah limited / bercampur yang terkawal.</p>	<p>i. Pembangunan bercampur yang terkawal ii. Aktiviti zoning guna tanah adalah tertakluk kepada lokasi pembangunan kawasan khas (institusi, perniagaan, kediaman, kawasan hijau) iii. Intensiti tinggi iv. Nisbah plot yang dibenarkan sehingga 1:8 dan densiti dibenarkan sehingga 100 unit rumah per ekar bagi ZOI TOD intensiti (400m) v. Nisbah plot yang dibenarkan sehingga 1:6 dan densiti dibenarkan sehingga 80 unit rumah per ekar bagi ZOI TOD sederhana (800m)</p>	<p>i. Jaringan sistem pengangkutan multimodal (MRT, LRT, KTM, Bas, Teksi, BRT dan Monorail) ii. Jaringan kemudahan pengangkutan awam yang baik dan aktiviti guna tanah bercampur yang terkawal iii. Kemudahan <i>Park n Ride</i> (Mengambil kira kawalan ruang yang terkawal dan penggunaan yang terhad)</p>

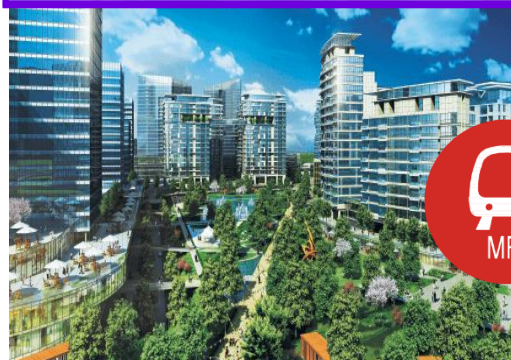
SENARAI STESEN MRT MENGIKUT TIPOLOGI TOD



TOD WILAYAH

3 STESEN MRT

- i. TRX
- ii. Bandar Malaysia Selatan
- iii. Putrajaya Sentral



TOD BANDAR

11 STESEN MRT

- i. Damansara Damai
- ii. Metro Prima
- iii. Kentomen
- iv. Sentul Barat
- v. Titiwangsa
- vi. Raja Uda
- vii. Ampang Park
- viii. Persiaran KLCC
- ix. Conlay
- x. Chan Sow Lin
- xi. Bandar Malaysia Utara



TOD SUB BANDAR

18 STESEN MRT

- i. Sri Damansara Barat
- ii. Sri Damansara Sentral
- iii. Sri Damansara Timur
- iv. Kepong Baru
- v. Jinjang
- vi. Sri Delima
- vii. Kg Batu
- viii. Jalan Ipoh
- ix. Kuchai
- x. Taman Naga Emas
- xi. Sg Besi
- xii. Serdang Raya Utara
- xiii. Serdang Raya Selatan
- xiv. Serdang Jaya
- xv. Bandar Putra Permai
- xvi. Taman Equine
- xvii. Putra Permai
- xviii. 16 Sierra



TOD AKTIVITI KHAS

4 STESEN MRT

- i. Hospital Kuala Lumpur
- ii. UPM
- iii. Cyberjaya Utara
- iv. Cyberjaya City Centre

2.4 PENENTUAN ZON PENGARUH TRANSIT (ZPT) TOD

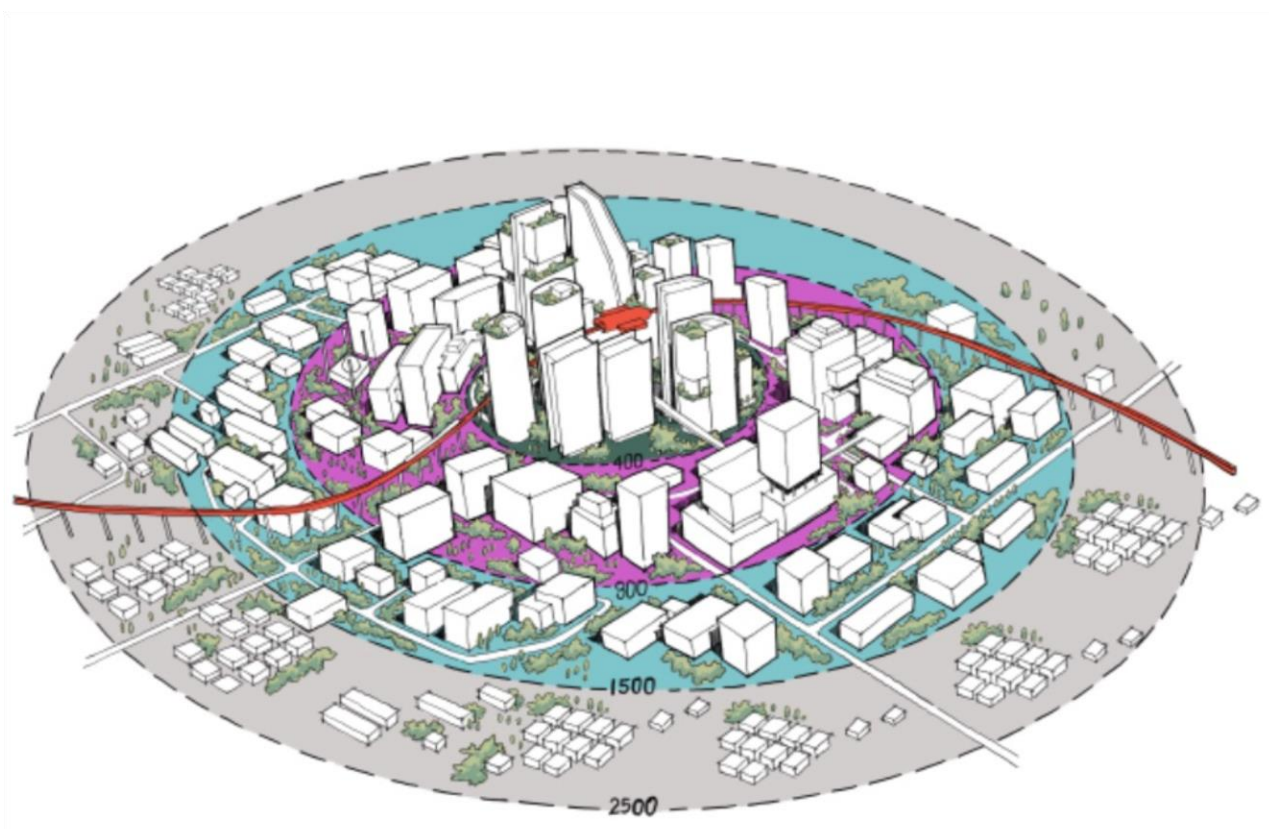
Bagi kajian ini, rujukan mengambilkira asas cadangan yang melibatkan kawasan yang berada dalam radius 2.5km daripada stesen MRT. Terdapat 4 jenis kawasan ZPT dengan fungsi berbeza dicadangkan di dalam kajian

<p>i. ZOI TOD Intensi 400m</p>	<p>Jarak berjalan kaki (5 minit) dan kawasan pembangunan TOD utama.</p>
<p>ii. ZOI TOD Sederhana 800m</p>	<p>Jarak berjalan kaki (10 minit) dan kawasan pembangunan TOD sekunder.</p>
<p>iii. ZOI TOD Sokongan 1.5km</p>	<p>Lingkungan kawasan “feeder bus” dan kawasan pembesaran kawasan TOD.</p>

iv. Zon Sokongan Tambahan TOD 2.5km

Lingkungan kawasan sokongan dan tampungan TOD disebabkan pembangunan berdensiti tinggi melibatkan kos sederhana dan tinggi kesan daripada kenaikan kos tanah. Bagi memaksimumkan potensi pembangunan TOD, maka dicadangkan Zon Sokongan Tambahan 2.5km yang berupaya memberi tambahan ruang yang lebih besar bagi memenuhi keperluan dan kepentingan pembangunan

Rajah 2.6 menunjukkan ZPT TOD yang digunakan di dalam kajian ini:-



Sumber: Kajian Pelan Induk Perancangan Bersepadu Guna Tanah MRT Laluan SSP

Rajah 2.6: Perancangan ZPT di Kawasan TOD