

Tata Kelola Pembangunan Perkotaan Inklusif: Analisis Peran dan Kolaborasi ITDP Indonesia di Jakarta

Najwa Annisa Balqis¹, Aisyah Chairani², Edrea Rahma Nabilah³, Aniqotul Ummah⁴
Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta
Korespondensi Email : 2410413100@mahasiswa.upnvj.ac.id

Abstract

This study aims to analyze the role of the Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) as a non-state actor in the governance of transportation and urban development in Jakarta, as well as to examine how transportation policy interventions influence urban structure and community mobility. This research employs a descriptive qualitative method. Data were collected through semi-structured interviews with representatives of ITDP Indonesia and documentation studies from official reports, policy documents, books, and relevant scholarly articles. Informants were selected using purposive sampling, while data analysis was conducted using the interactive model of Miles and Huberman, which includes data reduction, data display, and conclusion drawing and verification. The findings indicate that ITDP Indonesia plays a strategic role in supporting transportation governance and urban development through policy advocacy, data-driven research and analysis, and collaboration with government institutions and communities. These contributions are reflected in the development of the Bus Rapid Transit (BRT) system, the promotion of the Transit-Oriented Development (TOD) concept, and support for sustainable transportation policies. From the perspective of Urban Morphology, the development of public transportation influences land-use patterns, enhances area connectivity, and encourages the formation of a more compact urban structure. This study concludes that ITDP Indonesia plays a significant role in fostering more inclusive transportation governance and urban development in Jakarta. The findings highlight the importance of collaboration between government institutions and non-state actors such as ITDP in creating transportation systems that improve community well-being and support urban spatial transformation.

keywords: ITDP Indonesia, Urban Governance, Sustainable Transportation.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran ITDP sebagai aktor non-negara dalam tata kelola transportasi dan pembangunan perkotaan Jakarta, serta mengkaji seluruh intervensi kebijakan transportasi terhadap tata kelola struktur perkotaan dan mobilitas masyarakat. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Data diperoleh melalui wawancara semi-struktur dengan pihak ITDP Indonesia serta studi dokumentasi dari laporan resmi, kebijakan, buku serta artikel ilmiah yang relevan. Pemilihan informan dilakukan dengan purposive sampling, sedangkan analisis data menggunakan model analisis interaktif Miles dan Huberman yang meliputi reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan dan verifikasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ITDP Indonesia berperan strategis dalam mendukung tata kelola transportasi dan pembangunan perkotaan melalui advokasi kebijakan, penyusunan kajian berbasis data, serta bekerja sama dengan pemerintah dan masyarakat. kontribusi tersebut tercermin

dalam pengembangan Bus Transit Rapid (BRT), konsep Transit Oriented Development (TOD), dan dukungan terhadap kebijakan transportasi berkelanjutan. Dalam perspektif Urban Morphology, pengembangan transportasi publik berpengaruh terhadap pola penggunaan lahan, meningkatkan konektivitas kawasan, dan mendorong terbentuknya struktur kota yang lebih kompak. Penelitian ini menyimpulkan bahwa ITDP Indonesia berperan penting dalam mewujudkan tata kelola transportasi dan perkotaan Jakarta yang lebih inklusif. Temuan ini menunjukkan pentingnya kolaborasi antar pemerintah dan aktor non-negara seperti ITDP dalam menciptakan sistem transportasi yang meningkatkan kualitas masyarakat dan mendukung transformasi tata ruang kota.

Kata kunci: ITDP Indonesia, Tata Kelola Perkotaan, Transportasi Berkelanjutan.

Pendahuluan

Jakarta sebagai salah satu kota megapolitan di Asia Tenggara menghadapi persoalan perkotaan yang kompleks, dimana banyaknya pertumbuhan penduduk yang tidak terkendali, fragmentasi tata guna lahan, serta krisis transportasi publik yang berkepanjangan. Kota bukan sekadar wadah fisik bagi manusia, melainkan ekspresi dari dinamika sosial, ekonomi, dan politik yang terus berevolusi (Usop, Tari Budayanti, dan Ikaputra, 2018). Keberlanjutan sebuah kota tercermin secara spasial dari pola pemanfaatan ruangnya (Mukaryanti dkk., 2006), dan salah satu elemen paling menentukan dalam pola tersebut adalah sistem transportasi publik. Di Jakarta, tekanan demografis akibat urbanisasi yang masif telah secara langsung melemahkan daya saing transportasi wilayah (Aminah, 2018). Kondisi tersebut menuntut adanya pendekatan perencanaan dan tata kelola perkotaan yang lebih integratif, adaptif, dan berpihak pada kebutuhan seluruh lapisan masyarakat.

Urbanisasi masif di Jakarta berdampak signifikan terhadap lonjakan jumlah kendaraan pribadi. Data BPS Provinsi DKI Jakarta dalam publikasi DKI Jakarta Province in Figures 2026 menunjukkan bahwa pada 2025, sepeda motor mencakup 76,4 persen (9.376.276 unit) dan mobil penumpang sebesar 19,0 persen (2.336.960 unit) dari total armada kendaraan (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2026). Dominasi kendaraan pribadi ini memperparah kemacetan kronis di Jakarta. Merujuk pada TomTom Traffic Index 2025 yang dirilis Januari 2026, Jakarta adalah kota termacet ke-24 dunia dengan tingkat kemacetan 59,8 persen (TomTom, 2025). Kondisi ini menunjukkan ketimpangan antara pesatnya pertumbuhan kendaraan pribadi dan kapasitas infrastruktur jalan.

Dominasi kendaraan bermotor pribadi di Jakarta tidak hanya memicu kemacetan, tetapi juga berdampak serius terhadap pencemaran udara. Data platform resmi Udara Jakarta menunjukkan kualitas udara di berbagai wilayah Jakarta berada pada kategori sedang hingga tidak sehat dengan konsentrasi PM2.5 yang masih tinggi (Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta, 2026). Konsentrasi PM2.5 yang tinggi ini menegaskan bahwa sektor transportasi merupakan salah satu sumber emisi terbesar di perkotaan. Kondisi ini menempatkan Jakarta sebagai kota dengan kualitas udara buruk yang berdampak langsung pada kesehatan masyarakat, terutama kelompok rentan. Oleh karena itu, transisi menuju sistem transportasi yang lebih ramah lingkungan menjadi sangat mendesak. Pendekatan transportasi berkelanjutan, melalui pengurangan emisi, efisiensi energi, dan integrasi moda transportasi publik diyakini sebagai solusi strategis untuk mengatasi masalah lingkungan akibat ketergantungan berlebih pada kendaraan bermotor pribadi (Envicount, 2026).

Menanggapi tantangan tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terus berupaya mengembangkan layanan transportasi publik. Data Januari 2026 menunjukkan peningkatan penumpang pada layanan Transjakarta (35.359.718 orang; tumbuh 5,61 persen), MRT Jakarta (4.096.854 orang; tumbuh 2,47 persen), dan LRT Jakarta (114.928 orang; tumbuh 3,76 persen) (BPS Provinsi DKI Jakarta, 2026). Tren ini mencerminkan keberhasilan investasi infrastruktur angkutan massal. Namun, pertumbuhan pengguna angkutan publik belum mengimbangi pesatnya kenaikan kendaraan pribadi, sehingga kemacetan tetap menjadi masalah krusial. Tantangan seperti aksesibilitas antarmoda yang terbatas, kualitas layanan yang belum merata, serta jarak tempuh ke simpul transportasi masih menghambat transisi masyarakat dari kendaraan pribadi (Kompas, 2024). Hal ini menegaskan perlunya perubahan sistemik dalam perencanaan tata ruang dan kebijakan pendukung, di luar sekadar pembangunan infrastruktur.

Kompleksitas transportasi perkotaan di Jakarta menunjukkan bahwa solusi teknis saja tidak memadai. Menurut WRI Indonesia (2024), tantangan urbanisasi dan pembangunan berkelanjutan memerlukan keterlibatan pemerintah, sektor swasta, akademisi, dan masyarakat sipil. Dalam konteks ini, urban governance menjadi kerangka yang relevan untuk memahami kolaborasi antaraktor dalam pengelolaan kota. Pendekatan collaborative governance menekankan pentingnya proses pengambilan keputusan yang inklusif dan partisipatif guna menghasilkan kebijakan yang lebih responsif dan berkelanjutan (Participedia, 2021).

Di tengah kompleksitas tersebut, Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia berperan signifikan dalam mentransformasi transportasi dan ruang publik. Sebagai bagian dari jaringan internasional, ITDP Indonesia berkomitmen mewujudkan sistem transportasi berkelanjutan, inklusif, dan berorientasi pada masyarakat (ITDP Indonesia, 2025). Melalui advokasi kebijakan, riset berbasis data, pendampingan teknis, dan keterlibatan komunitas, organisasi ini berkontribusi pada pengembangan infrastruktur pejalan kaki, manajemen lalu lintas, serta implementasi konsep Transit Oriented Development (TOD) (ITDP Indonesia, 2025). Dengan beroperasi di ranah kebijakan, perencanaan, dan advokasi, ITDP Indonesia berfungsi sebagai mitra strategis pemerintah sekaligus jembatan antara aspirasi publik dan proses formal dalam tata kelola pembangunan perkotaan.

Penelitian ini menerapkan kerangka urban morphology untuk menganalisis transformasi fisik kota yang dipengaruhi oleh dinamika sosial, ekonomi, dan politik (Oliveira, 2016). Melalui konsep Conzen (2004) mengenai interaksi dinamis antara town plan, building fabric, dan land use serta prinsip morphological persistence, jejak historis tata ruang dapat dipahami meski terdapat intervensi kebijakan. Diperkuat oleh pandangan Oliveira (2016) bahwa jaringan transportasi merupakan fondasi pola ruang, urban morphology menjadi kerangka interpretatif yang tepat untuk menganalisis dampak intervensi kebijakan transportasi oleh ITDP Indonesia terhadap perubahan struktur ruang kota Jakarta.

Berbagai studi terdahulu telah mengkaji tata kelola transportasi dan pembangunan perkotaan yang relevan dengan topik ini. Adji et al. (2023) menemukan bahwa efektivitas kolaborasi antarlembaga melalui penerapan collaborative governance menjadi kunci utama dalam meningkatkan kualitas layanan transportasi di DKI Jakarta. Devi et al. (2024) mengidentifikasi fragmentasi kelembagaan dan lemahnya koordinasi pemangku kepentingan sebagai hambatan utama dalam mewujudkan sistem transportasi terintegrasi di Yogyakarta. Athaya dan Sembiring (2025) menganalisis tata

kelola smart mobility melalui aplikasi JAKI, menyimpulkan bahwa teknologi digital memang meningkatkan efisiensi mobilitas, namun masih menghadapi kendala pada aspek inklusivitas dan pemerataan akses. Sementara itu, Frazila et al. (2021) menekankan bahwa keberlanjutan transportasi di Indonesia tidak hanya ditentukan oleh aspek teknis, melainkan juga oleh interkoneksi antara dimensi sosial, ekonomi, dan lingkungan. Secara umum, penelitian-penelitian tersebut menunjukkan bahwa tata kelola transportasi perkotaan memerlukan kolaborasi antar pemangku kepentingan, dukungan inovasi, serta orientasi keberlanjutan dalam penyusunan kebijakan.

Meskipun literatur yang ada telah memberikan kontribusi signifikan, terdapat celah penelitian yang perlu diisi. Kajian terdahulu umumnya berfokus pada collaborative governance transportasi secara umum, tata kelola mobilitas digital, atau indikator keberlanjutan, tanpa menempatkan aktor non-negara seperti ITDP Indonesia sebagai subjek analisis utama dalam tata kelola pembangunan perkotaan. Selain itu, belum ada penelitian yang secara eksplisit mengintegrasikan perspektif Urban Morphology untuk mengkaji dampak intervensi organisasi non-negara terhadap transformasi spasial kota. Penelitian ini mengisi celah tersebut dengan menempatkan ITDP Indonesia sebagai subjek kajian, tidak hanya dari sudut pandang tata kelola, tetapi juga pengaruhnya terhadap morfologi kota Jakarta. Kebaruan penelitian ini terletak pada integrasi perspektif urban governance dengan kerangka Urban Morphology dari Conzen dan Oliveira sebagai alat analisis untuk mengkaji transformasi spasial akibat peran strategis ITDP Indonesia.

Berdasarkan kerangka tersebut, penelitian ini merumuskan dua pertanyaan penelitian pokok. Pertama, bagaimana peran ITDP Indonesia dalam mendorong tata kelola pembangunan perkotaan yang inklusif dan terpadu di Jakarta, khususnya melalui intervensi kebijakan transportasi dan penyediaan fasilitas publik? Kedua, bagaimana bentuk kolaborasi, strategi, serta tantangan yang dihadapi ITDP Indonesia dalam mempengaruhi perencanaan kota, dan sejauh mana upaya tersebut berkontribusi terhadap transformasi morfologi kota dan perubahan perilaku mobilitas masyarakat? Selaras dengan pertanyaan tersebut, penelitian ini bertujuan menganalisis peran ITDP Indonesia sebagai aktor non-negara dalam tata kelola pembangunan perkotaan Jakarta serta kontribusinya terhadap transformasi sistem transportasi dan ruang kota.

Metode

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Menurut Sugiyono (2023), penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang digunakan untuk meneliti kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti bertindak sebagai instrumen kunci. Penelitian ini menggunakan kualitatif deskriptif untuk memahami peran Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) dalam mendorong pengembangan transportasi perkotaan serta kontribusinya dalam proses tata Kelola perkotaan, khususnya di Jakarta.

Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara. Menurut Moleong (1998), wawancara merupakan percakapan yang dilakukan dengan tujuan tertentu untuk memperoleh informasi secara mendalam dari narasumber. Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur dengan pihak ITDP Indonesia yang memiliki keterlibatan langsung dalam advokasi, maupun kegiatan perencanaan transportasi perkotaan. Wawancara dilakukan berdasarkan pertanyaan yang telah dirancang, tetapi tetap memberikan ruang

bagi narasumber untuk memberikan informasi lebih luas. Adapun topik yang digali dalam wawancara meliputi latar belakang ITDP, program dan intervensi, serta bentuk Kerjasama dengan pemerintah.

Sementara itu, data sekunder diperoleh melalui penelaahan berbagai dokumen yang relevan, seperti buku, jurnal, artikel ilmiah, laporan resmi ITDP, penelitian terdahulu yang berkaitan dengan struktur perkotaan, serta dokumen kebijakan pemerintah. Penggunaan berbagai sumber data tersebut bertujuan untuk memperkaya informasi sekaligus memperkuat terhadap data yang didapatkan dari wawancara.

Pemilihan informan dilakukan menggunakan Teknik purposive sampling. Sugiyono (2023) menjelaskan bahwa Teknik purposive sampling merupakan Teknik penentuan sampel sumber data dengan beberapa pertimbangan. Teknik ini dipilih karena informan yang diwawancarai harus memiliki pengetahuan dan keterlibatan langsung dengan program ITDP Indonesia.

Kemudian data yang telah terkumpul dianalisis menggunakan model analisis interaktif yang dikembangkan oleh Miles, Huberman (2014). Proses analisis dimulai dengan reduksi data melalui pemilahan dan pengelompokan informasi yang relevan dengan fokus penelitian. Selanjutnya data disajikan dalam bentuk naratif sehingga memudahkan peneliti dalam mengidentifikasi pola, hubungan, dan kecenderungan yang muncul dari hasil penelitian. Tahap terakhir yaitu penarikan Kesimpulan dan verifikasi untuk memastikan bahwa temuan yang diperoleh sesuai dengan data yang tersedia. Keabsahan data dilakukan dengan Teknik triangulasi sumber. Teknik ini dilakukan dengan membandingkan hasil wawancara dengan dokumen resmi ITDP Indonesia, dokumen kebijakan pemerintah serta literatur akademik. Teknik ini bertujuan untuk meningkatkan kredibilitas dan validitas temuan penelitian.

Hasil dan Diskusi

Peran ITDP Indonesia dalam Tata Kelola Transportasi dan Pembangunan Perkotaan Jakarta

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) merupakan organisasi non-pemerintah (NGO) internasional yang bermula dari gerakan aktivis anti-perang pada tahun 1985. Melalui kampanye awal "*Bike Not Bomb*" organisasi ini mempromosikan sepeda sebagai alat mobilitas yang paling fleksibel dan tangguh dalam menghadapi berbagai krisis perkotaan. ITDP sendiri beroperasi di Indonesia pada tahun 2001 untuk perubahan dalam sistem transportasi yang lebih berkelanjutan, setelah sebelumnya berkembang di tujuh negara lainnya. Kehadiran ITDP di Indonesia, untuk mengatasi permasalahan serius di kota besar salah satunya adalah Jakarta, yang mengalami kemacetan kronis, polusi udara, hingga ketimpangan akses dalam pelayanan publik khususnya di sektor transportasi akibat struktur kota yang tidak merata. Di Indonesia, ITDP hadir sebagai jembatan untuk mengadvokasi perubahan cara bermobilitas masyarakat di perkotaan yang selama ini masih sangat bergantung pada kendaraan pribadi. Sehingga, ITDP memposisikan diri sebagai mitra strategis pemerintah dalam merancang kebijakan transportasi yang lebih inklusif dan berkelanjutan (Rachmita, 2026).

Salah satu kontribusi paling signifikan ITDP dalam transformasi Jakarta adalah pendampingan bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam membangun dan mengelola TransJakarta. Selain itu, ITDP terlibat sejak awal pembangunan sistem *Bus Rapid Transit (BRT)* hingga berhasil mencapai 1,5 juta penumpang per hari. Keberhasilan TransJakarta

kini menjadi contoh bagi kota lainnya di Indonesia tentang standar layanan transportasi berbasis jalan seharusnya diimplementasikan, termasuk dalam hal komitmen penganggaran dan subsidi. selain fokus pada sistem bus, ITDP menekankan bahwa transportasi publik yang baik harus didukung oleh konektivitas yang memadai, terutama bagi para pejalan kaki dan pengguna sepeda melalui fasilitas *Non-Motorized Transport* (NMT). Bagi ITDP, penyediaan transportasi bukan hanya soal pengadaan saja, tetapi juga mencakup aspek keandalan, frekuensi yang tinggi serta tarif yang tetap terjangkau bagi seluruh lapisan warga (Rachmita, 2026).

Dalam upaya meminimalisir banyaknya kendaraan pribadi, ITDP secara konsisten mengadvokasi kebijakan Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (TDM). adapun beberapa kebijakan yang didorong antara lain penerapan *Electronic Road Pricing* (ERP), *Low Emission Zone* (LEZ) atau kawasan rendah emisi, serta manajemen parkir di pusat kota. ITDP menyoroti bahwa tarif parkir yang cenderung lebih murah dipusat kota sering kali membuat warga lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan beralih ke transportasi publik. ITDP juga mempromosikan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) sebagai solusi jangka panjang pembangunan kota yang berorientasi pada transportasi publik. Konsep ini bertujuan mengintegrasikan desain ruang kota dengan jaringan transportasi yang memadai sehingga masyarakat dapat mencapai tujuannya dengan berjalan kaki atau bersepeda. Kehadiran integrasi antara TransJakarta, MRT, dan LRT diharapkan dapat mengubah pola pikir warga Jakarta agar merasa tidak lagi wajib memiliki atau membeli kendaraan pribadi karena sudah tersedia opsi mobilitas yang mumpuni dengan tarif yang terjangkau (Rachmita, 2026).

Namun ITDP menghadapi tantangan besar terkait mindset pembangunan yang masih pro-kendaraan pribadi dan kebijakan hunian yang sering berlokasi jauh dari tempat aktivitas. Tantangan ini semakin parah karena belum meratanya komitmen anggaran di berbagai daerah meskipun Jakarta, Semarang, dan Pekanbaru sudah mulai menetapkan komitmen anggaran transportasi, masih banyak kota lain yang belum memiliki kebijakan serupa. ITDP menekankan pentingnya birokrasi yang multidimensional, di mana penyediaan transportasi publik menjadi tanggung jawab bersama yang kuat antara pemerintah pusat, daerah, hingga komunitas masyarakat. Peran ITDP sebagai aktor non-negara sangat krusial untuk menjembatani kesenjangan koordinasi antara lembaga pemerintah dalam tata kelola kota. Melalui kolaborasi yang rutin, ITDP tidak hanya mendorong perubahan kebijakan, tetapi juga membantu membentuk arah pembangunan kota yang lebih terstruktur dan berpihak pada kebutuhan publik. jadi, ITDP adalah memastikan bahwa transportasi bukan sekadar alat perpindahan fisik atau pun barang, melainkan instrumen untuk memberikan akses, kesempatan, dan kualitas hidup yang setara bagi setiap warga (Rachmita, 2026).

Hubungan sistem Mobilitas dan Struktur Perkotaan dari segi ITDP

Sistem mobilitas dan struktur kota merupakan dua dimensi yang saling berkaitan. Transportasi tidak hanya berfungsi sebagai sarana perpindahan, tetapi juga menjadi faktor utama dalam pembentukan struktur spasial kota. Dalam perspektif urban morphology, Conzen (2004) menekankan bahwa jaringan transportasi merupakan elemen penting dalam town plan yang memengaruhi perkembangan kawasan, fungsi lahan, dan konektivitas wilayah. Perubahan jaringan transportasi dapat mendorong munculnya pusat aktivitas baru maupun stagnasi kawasan tertentu. Pandangan ini diperkuat oleh Oliveira (2016), yang menyatakan bahwa jalan dan blok perkotaan

merupakan elemen struktural yang menentukan pertumbuhan kota, sehingga perubahan infrastruktur pergerakan turut memicu transformasi morfologi kawasan.

Pandangan ITDP Indonesia mengenai hubungan antara transportasi dan *urban morphology* sangat selaras dengan kerangka teoritis Conzen, di mana transportasi dan bentuk kota dianggap sebagai satu kesatuan yang tidak terpisahkan. Narasumber ITDP, Fani Rachmita, menekankan bahwa orientasi moda transportasi secara fundamental menentukan pola pergerakan dan struktur fisik kawasan. Pergeseran dari orientasi kendaraan pribadi menuju transportasi publik akan berdampak langsung pada elemen *land use* dan *building fabric*, sementara kendaraan pribadi cenderung menciptakan kawasan *sprawl* dengan fungsi yang terfragmentasi, transportasi publik justru mendorong terbentuknya kawasan yang lebih kompak, multifungsi, dan terhubung secara spasial (Conzen, 2004).

Hasil wawancara menunjukkan bahwa ITDP memandang transportasi sebagai instrumen perubahan perilaku masyarakat dan transformasi ruang kota. Narasumber menjelaskan bahwa sejak sebelum Transjakarta beroperasi, ITDP telah merekomendasikan pembangunan Bus Rapid Transit (BRT) kepada Gubernur Sutiyoso dan terus mendampingi pemerintah DKI Jakarta hingga Transjakarta mampu melayani 1,5 juta penumpang per hari. Dalam perspektif urban morphology, perkembangan jaringan BRT ini mencerminkan perubahan pada town plan Jakarta melalui penambahan koridor, halte, dan jalur khusus bus yang memengaruhi aksesibilitas serta fungsi ruang jalan (Oliveira, 2016). ITDP juga memperluas programnya ke kota lain seperti Semarang dan Medan sebagai bagian dari model transformasi kota berbasis transportasi yang dapat diterapkan secara nasional.

Dalam konteks pembangunan perkotaan, Transit-Oriented Development (TOD) merupakan konsep perencanaan yang menjembatani sistem mobilitas dengan struktur spasial kota. Dengan mengintegrasikan fungsi transit, hunian, aktivitas, dan ruang publik, TOD mengoptimalkan akses transportasi massal sekaligus menciptakan lingkungan yang ramah pejalan kaki (Jababeka Residence, 2024). Strategi ini bertujuan menekan ketergantungan pada kendaraan pribadi dan menurunkan emisi, serta meningkatkan kualitas hidup dan pertumbuhan ekonomi melalui aksesibilitas yang lebih baik (HAS Consulting, 2024).

Karakteristik utama TOD mencakup *mixed-use development*, kepadatan bangunan yang efisien, serta *walkability* yang tinggi. Implementasi kawasan TOD oleh PT MRT Jakarta di koridor Bundaran HI-Lebak Bulus menjadi contoh nyata dalam mendorong masyarakat beralih ke transportasi publik (Jababeka Residence, 2024). Melalui pendekatan ini, TOD mentransformasi struktur ruang kota yang semula tersebar dan bergantung pada kendaraan pribadi menjadi kawasan yang lebih kompak, terhubung, dan berorientasi pada transit.

Konsep Transit-Oriented Development (TOD) merupakan inti dari strategi ITDP dalam mengintegrasikan desain ruang kota dengan transportasi publik guna mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi melalui panduan *TOD Standard*. Implementasi ini beririsan dengan dimensi *land use* dan *building fabric* dalam kerangka morfologi kota Conzen, yang mendorong diversifikasi lahan, kepadatan hunian strategis, serta orientasi bangunan yang ramah pejalan kaki. Sejalan dengan argumen Oliveira (2016) mengenai peran kebijakan dalam transformasi fisik, standar TOD dari ITDP berfungsi sebagai instrumen kebijakan yang mengarahkan struktur kota menuju pola spasial yang lebih kompak, terkoneksi, dan berkelanjutan (HAS Consulting, 2024).

Penerapan mobilitas perkotaan terintegrasi di Indonesia masih menghadapi tantangan struktural dan institusional. Narasumber ITDP menilai persoalan ini membutuhkan koordinasi multidimensional antara pemerintah pusat dan daerah, sementara komitmen anggaran transportasi publik di banyak kota masih rendah. Hambatan utama lainnya adalah pola pembangunan kota yang masih bergantung pada kendaraan pribadi. Di Jakarta, meskipun telah tersedia BRT, MRT, LRT, dan KRL, kemacetan tetap terjadi akibat tata guna lahan dan kebijakan yang belum mendukung transportasi publik. Dalam perspektif urban morphology, kondisi ini menunjukkan ketidaksesuaian antara pembangunan infrastruktur dan logika spasial kota yang mendorong urban sprawl serta ketergantungan kendaraan pribadi (Conzen, 2004). Oleh karena itu, transformasi morfologi kota memerlukan sinergi kebijakan tata ruang, transportasi, dan perubahan pola pikir masyarakat secara konsisten.

Berdasarkan pembahasan tersebut, sistem transportasi memiliki pengaruh penting terhadap transformasi struktur perkotaan. Dalam perspektif urban morphology Conzen, perubahan jaringan transportasi memengaruhi town plan, building fabric, dan land use yang membentuk morfologi kota. ITDP Indonesia berperan dalam mendorong transportasi publik serta penyusunan standar seperti TOD Standard untuk menciptakan kota yang lebih terintegrasi melalui prinsip walkability, mixed-use, dan konektivitas kawasan (ITDP, 2017). Dengan demikian, teori urban morphology digunakan sebagai alat analisis untuk memahami bagaimana kebijakan pembangunan perkotaan memengaruhi perubahan bentuk dan struktur fisik kota dalam jangka panjang.

Kolaborasi, Tantangan, dan Dampak Sosial Transportasi Berkelanjutan terhadap Masyarakat Urban

Pengembangan transportasi berkelanjutan membutuhkan kolaborasi berbagai aktor karena permasalahan ini tidak dapat diselesaikan oleh pemerintah secara mandiri saja. Berdasarkan hasil wawancara, ITDP telah menjalankan perannya sebagai komunitas non pemerintah melalui pendekatan evidence based advocacy atau menghasilkan kajian atau rekomendasi berbasis data yang nantinya disampaikan kepada pemerintah pusat maupun daerah sebagai pertimbangan dalam penyusunan kebijakan transportasi. Selain itu ITDP juga melibatkan berbagai kelompok Masyarakat, seperti pengguna transportasi public, pejalan kaki, pesepeda untuk meminta pandangan mereka dalam proses penyusunan kebijakan. Kebijakan yang baik dihasilkan dari kolaborasi yang menempatkan aktor pemerintah dan non pemerintah sebagai mitra dalam penyelesaian masalah. Dari hasil wawancara, ITDP juga mendampingi pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam perumusan awal pembuatan sistem Bus Rapid Transit atau BRT, selain itu ITDP juga memberi rekomendasi sistem pengembangan transportasi di Kota Medan dan Semarang.

Ditengah Upaya mewujudkan transportasi yang berkelanjutan ITDP juga masih menghadapi berbagai tantangan. Salah satu tantangan utamanya Adalah belum adanya komitmen dari pemerintah untuk mendukung pengembangan transportasi public melalui kebijakan maupun penganggaran. Selain itu, berbagai target nasional dalam mengurangi emisi dan pengembangannya belum sepenuhnya diwujudkan dalam bentuk kebijakan yang implementatif di Tingkat daerah. Dominasi Pembangunan yang mengutamakan pada orientasi kendaraan pribadi juga menjadi tantangan utama. Kondisi ini dapat dilihat dari banyaknya kemudahan yang diberikan kepada pengguna kendaraan pribadi, akses parkir yang murah, Kawasan pemukiman yang jauh dari

aktivitas yang memaksa Masyarakat pergi ke tempat tujuan menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan transportasi umum. Sehingga meskipun moda transportasi umum sudah banyak seperti KRL, LRT, MRT, BRT namun Tingkat kemacetan masih sulit diatasi. Transportasi berkelanjutan tidak hanya ditentukan oleh kebijakan atau pengadaan moda transportasi saja, tetapi juga mencakup aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan yang saling berkesinambungan. (Frazila et al., 2021).

Dari perspektif sosial, kehadiran transportasi umum mengubah cara bepergian Masyarakat perkotaan. Masyarakat mulai menyadari bahwa perjalanan sehari-hari tidak harus selalu menggunakan kendaraan pribadi, tetapi menggunakan moda transportasi umum yang lebih efisien dari segi waktu dan harga. Namun, perubahan tersebut belum sepenuhnya berjalan secara optimal karena masih dipengaruhi oleh kualitas yang terjadi pada lapangan seperti kondisi fasilitas pejalan kaki, aksesibilitas bagi kelompok rentan, keterjangkauan tarif, dan kemudahan perpindahan antar moda transportasi. Karena adanya integrasi tarif dan memberikan efisiensi biaya perjalanan yang mendorong Masyarakat untuk beralih ke transportasi public dan meningkatkan jumlah pengguna transportasi umum. (Nurrochman, 2026).

Selain berdampak pada aspek mobilitas, kebijakan transportasi yang terintegrasi juga berdampak pada keadilan lingkungan, kohesi sosial, dan pemerataan akses transportasi bagi Masyarakat perkotaan. Integrasi transportasi menyebabkan seluruh lapisan Masyarakat mendapatkan akses yang sama terhadap pusat kegiatan ekonomi, Pendidikan, dan layanan publik. (Arifianto, 2024). Dalam konteks hubungan antara transportasi dan struktur kota, ITDP mendorong konsep Transit Oriented Development (TOD) sebagai pendekatan yang mengintegrasikan sistem transportasi public dengan tata ruang kota. Perkotaan yang berorientasi pada transportasi umum lebih efisien dibandingkan perkotaan yang berorientasi pada kendaraan pribadi. Penerapan Konsep TOD dapat mendorong perubahan perilaku Masyarakat kota metropolitan sekaligus mewujudkan sistem transportasi dan Pembangunan kota yang berkelanjutan.

Secara keseluruhan, ITDP berhasil berperan penting dalam berkolaborasi antara pemangku kepentingan, menghasilkan rekomendasi kebijakan berbasis data serta menciptakan reformasi transportasi ke arah yang lebih berkelanjutan. Meskipun dalam pelaksanaannya masih terdapat tantangan, namun kontribusi yang diberikan dapat memberikan yang berpengaruh dalam aspek sosial maupun mobilitas. Oleh karena itu masih terus dibutuhkan evaluasi dan Kerjasama yang lebih kuat antar seluruh aktor baik pemerintah maupun non pemerintah untuk menciptakan sistem transportasi dan struktur kota yang inklusif, terintegrasi, dan berkelanjutan.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa ITDP Indonesia memiliki peran strategis sebagai aktor non-negara dalam mendukung tata kelola transportasi dan pembangunan perkotaan di Jakarta. Melalui penyusunan kajian berbasis data, pemberian rekomendasi kebijakan, advokasi, serta pendampingan teknis kepada pemerintah, ITDP berkontribusi dalam mendorong pengembangan sistem transportasi yang lebih berkelanjutan, terintegrasi, dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat. Peran tersebut tercermin dalam keterlibatan ITDP pada pengembangan Transjakarta, promosi konsep *Transit Oriented Development* (TOD), serta berbagai upaya yang mendukung pengurangan ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi.

Dalam perspektif *Urban Morphology*, penelitian ini menunjukkan bahwa sistem transportasi memiliki hubungan yang erat dengan struktur dan bentuk kota. Pengembangan transportasi publik yang terintegrasi mampu memengaruhi pola penggunaan lahan, meningkatkan konektivitas kawasan, serta mendorong terbentuknya struktur kota yang lebih kompak dan mudah diakses. Temuan ini menunjukkan bahwa transportasi tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai instrumen yang berpengaruh terhadap arah perkembangan perkotaan.

Penelitian ini juga menemukan bahwa keberhasilan transportasi berkelanjutan sangat bergantung pada kolaborasi antara pemerintah, organisasi non-pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat. Meskipun berbagai kemajuan telah dicapai, masih terdapat tantangan berupa dominasi orientasi pembangunan yang berpusat pada kendaraan pribadi, belum optimalnya integrasi tata ruang dan transportasi, serta perbedaan tingkat komitmen kebijakan di berbagai daerah. Oleh karena itu, penguatan kolaborasi antar pemangku kepentingan menjadi faktor penting dalam mewujudkan sistem transportasi yang berkelanjutan sekaligus mendukung pembangunan perkotaan yang lebih inklusif dan berkualitas.

Berdasarkan hasil penelitian Pemerintah pusat maupun pemerintah daerah perlu memperkuat integrasi antara kebijakan transportasi dan perencanaan tata ruang melalui dukungan regulasi serta penganggaran yang berkelanjutan. Selain itu, penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) perlu diperluas untuk mendorong pembangunan kawasan yang lebih ramah bagi pejalan kaki, pesepeda, dan pengguna transportasi publik.

ITDP Indonesia diharapkan terus memperkuat kolaborasi dengan pemerintah daerah, akademisi, komunitas, dan sektor swasta guna memperluas implementasi transportasi berkelanjutan di berbagai kota di Indonesia. Upaya edukasi dan kampanye publik juga perlu ditingkatkan untuk mendorong perubahan perilaku masyarakat menuju penggunaan transportasi yang lebih ramah lingkungan.

Penelitian selanjutnya disarankan untuk mengkaji secara lebih mendalam dampak implementasi transportasi berkelanjutan terhadap perubahan morfologi kota, terutama yang berkaitan dengan penggunaan lahan, perkembangan kawasan berbasis transit, dan perubahan pola mobilitas masyarakat di berbagai wilayah perkotaan.

Referensi

- Adji, I., Sumaryadi, I. N., Djohan, D., & Rowa, H. (2023). Collaborative Governance in the Management of Transportation Modes in DKI Jakarta Province. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi Publik*, 13(2), 747. <https://doi.org/10.26858/jiap.v13i2.56440>
- Aminah, S. (2018). Transportasi publik dan aksesibilitas masyarakat perkotaan. *Jurnal Teknik Sipil*, 9(1), 1142-1155.
- Athaya, M. A., & Sembiring, R. A. (2025). Analisis Tata Kelola Smart Mobility di Jakarta Melalui Aplikasi Jakarta Kini (JAKI) oleh Jakarta Smart City Tahun 2024. *Journal of Governance and Policy*, 5(1), 134-145. <https://doi.org/10.21776/ub.jgp.2025.005.01.8>

- Badan Pusat Statistik DKI Jakarta. (2026). *Proyeksi Penduduk 2020-2035 Menurut Kelompok Umur di DKI Jakarta Hasil Sensus Penduduk 2020 (Laki-Laki+Perempuan) (Ribu Jiwa), 2035*. <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTMxNCMy/jumlah-penduduk-provinsi-dki-jakarta--2024.html>
- Badan Pusat Statistik DKI Jakarta. (2026). *Provinsi DKI Jakarta Dalam Angka 2026*. <https://jakarta.bps.go.id/id/publication/2026/02/27/6fbb5e306389718511827127/dki-jakarta-province-in-figures-2026.html>
- Badan Pusat Statistik DKI Jakarta. (2026). *Perkembangan Transportasi DKI Jakarta Januari 2026*. <https://jakarta.bps.go.id/id/pressrelease/2026/03/02/1267/perkembangan-transportasi-dki-jakarta-januari-2026.html>
- Conzen, M. R. . (n.d.). *Thinking about Urban Form: Papers on Urban Morphology* (M. P. Conzen (ed.)). peter lang. <https://books.google.co.id/books?id=ykYsc8Uy3LQC&lpg=PP1&pg=PP7#v=onepage&q&f=false>
- Devi, M. K., Miharja, M., & Furqan, A. (2024). Unraveling the Complexity of Public Transport Governance in Urbanized Area: Case Study of Yogyakarta Urbanized Area. *Built Environment Studies*, 5(2). <https://doi.org/10.22146/best.v5i2.18608>
- Envicount. (2026, February 19). *Transportasi Berkelanjutan: 4 Komponen, Manfaat & Contohnya*. envicount.com. <https://www.envicount.com/manfaat-dan-strategi-transportasi-berkelanjutan/>
- Frazila, R. B., Zukhruf, F., Nugroho, taufiq suryo, Karsaman, rudy hermawan, & Rahman, H. (2021). Pengembangan Metode Penilaian Indikator Transportasi Berkelanjutan di Indonesia. *Jurnal Teoretis Dan Terapan*, 28(1), 73–81. <https://doi.org/10.5614/jts.2020.28.1.8>
- HAS Consulting. (n.d.). *Perencanaan Transit Oriented Development (TOD): Menuju Kota Masa Depan yang Efisien dan Layak Huni*. <https://contemporaryplanning.org/tematik/transit-oriented-development/>
- Hasibuan, H. S., & Mulyani, M. (2022). Transit-Oriented Development: Towards Achieving Sustainable Transport and Urban Development in Jakarta Metropolitan, Indonesia. *Sustainability (Switzerland)*, 14(9). <https://doi.org/10.3390/su14095244>
- ITDP. (2017). *TOD Standard 3.0. Institute for Transportation and Development Policy*.
- ITDP Indonesia. (2025, Desember 23). *Kilas Balik 2025*. itdp-indonesia.org. <https://itdp-indonesia.org/2025/12/kilas-balik-2025/>
- Kompas. (2024, February 4). *Tantangan Membenahi Angkutan Umum Perkotaan*. kompas.com. <https://www.kompas.id/artikel/tantangan-membenahi-angkutan-umum-perkotaan>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook*. SAGE Publications.
- Mukaryanti, Zain, A. M., & Suwedi, N. (2006). Keberlanjutan fungsi Ekologis sebagai Basis Penataan ruang Kota Berkelanjutan. *Jurnal teknik Lingkungan*. 7 (1) 7-15.
- Moleong, L. J. (1989). *Metodologi penelitian kualitatif*. Remadja Karya.
- Nurachman, M. F., & Lydia, Y. M. (2025). SINERGI MODA TRANSPORTASI PUBLIK DI JAKARTA: DAMPAK KEBIJAKAN TARIF INTEGRASI JAKLINGKO PADA MRT JAKARTA. *JURNAL ILMIAH M-PROGRESS*, 15(2), 244–257. <https://doi.org/10.35968/m-pu>

- Oliviera, V. (2016). *Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities*. Springer.
- Participedia. (2021). *Collaborative Governance*. participedia.net. <https://participedia.net/method/collaborative-governance>
- Residence, J. (2024). *Apa Itu Kawasan TOD (Transit Oriented Development) pada Tata Kota*. <https://jababekaresidence.com/kawasan-tod/>
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R & D*. Bandung: Alfabeta. In *Bandung: Alfabeta*.
- TomTom Traffic Index. (2026, Februari 02). *Jakarta Menempati Peringkat Ke-24 Kota Termacet di Dunia*. <https://www.tempo.co/foto/arsip/jakarta-menempati-peringkat-ke-24-kota-termacet-di-dunia-2112073>
- Usop, Budayanti. T, & Ikaputra. (2018). Menelusuri Pembangunan Kota yang Berkelanjutan. *Jurnal Perspektif Arsitektur*. 13 (1) 313-329.
- Udara Jakarta. (2026). *Kualitas Udara di Wilayah Jakarta*. <https://udara.jakarta.go.id/>
- WRI Indonesia. (2024, Mei 22). *Mengurai Kompleksitas Urbanisasi dan Pembangunan Kota Berkelanjutan, Mendorong Solusi untuk Kota-Kota Indonesia Inklusif dan Tangguh*. [wri.indonesia.org. https://wri-indonesia.org/id/wawasan/mengurai-kompleksitas-urbanisasi-dan-pembangunan-kota-berkelanjutan-mendorong-solusi-untuk](https://wri-indonesia.org/id/wawasan/mengurai-kompleksitas-urbanisasi-dan-pembangunan-kota-berkelanjutan-mendorong-solusi-untuk)