

Transit Oriented Development (TOD) sebagai Salah Satu Solusi Perumahan di Jabodetabek (Studi Literatur pada Kawasan Stasiun Rawabuntu dan Stasiun Pondok Cina)

Ferdian Bhaskoro

Universitas Indonesia, Indonesia

Email : ferdian.bhaskoro@ui.ac.id

Keywords:

*Transit-Oriented Development;
Housing; Greater Jakarta;
Urbanization; Public Policy*

Abstract

The housing backlog in the Jabodetabek metropolitan area is a structural issue linked to urbanization, land scarcity, and poor integration between transportation and land-use planning systems. In recent decades, the expansion of residential areas into suburban regions—without being accompanied by an adequate public transportation system—has led to various problems such as urban sprawl, traffic congestion, and unequal access to decent housing. In this context, the Transit-Oriented Development (TOD) approach has emerged as a strategic solution that integrates area development with mass public transportation systems. This study aims to analyze how TOD can serve as a solution for housing provision in the Jabodetabek region, focusing on the Rawabuntu Station and Pondok Cina Station areas as representative examples of suburban areas with high mobility intensity. The method used is a systematic literature review of scientific journals indexed in Scopus and Sinta from 2022 to 2025, which were analyzed thematically to identify patterns, challenges, and opportunities for implementing TOD in the context of housing. Research findings indicate that TOD has significant potential to improve land-use efficiency, promote vertical housing development, and enhance public access to public transportation. However, the implementation of TOD in the Greater Jakarta area still faces various challenges, including suboptimal institutional coordination, regulatory inconsistencies, limited financing schemes, and social resistance. Therefore, a strong policy orchestration approach is needed to ensure cross-sectoral policy integration in support of TOD's success as a sustainable housing solution.

Kata Kunci:

*Transit Oriented Development;
Perumahan; Jabodetabek;
Urbanisasi; Kebijakan Public*

Abstrak

Permasalahan *backlog* perumahan di wilayah metropolitan Jabodetabek merupakan isu struktural yang berkaitan dengan pertumbuhan urbanisasi, keterbatasan lahan, serta lemahnya integrasi antara sistem transportasi dan tata ruang. Dalam beberapa dekade terakhir, ekspansi kawasan permukiman ke wilayah suburban tanpa diimbangi dengan sistem transportasi publik yang memadai telah menimbulkan berbagai permasalahan seperti urban sprawl, kemacetan, serta ketimpangan akses terhadap hunian layak. Dalam konteks tersebut, pendekatan *Transit Oriented Development (TOD)* muncul sebagai solusi strategis yang mengintegrasikan pembangunan kawasan dengan sistem transportasi publik massal. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana TOD dapat menjadi solusi dalam penyediaan perumahan di wilayah Jabodetabek, dengan fokus pada kawasan Stasiun Rawabuntu dan Stasiun Pondok Cina sebagai representasi kawasan suburban dengan

intensitas mobilitas tinggi. Metode yang digunakan adalah *systematic literature review* terhadap jurnal ilmiah terindeks Scopus dan Sinta dalam rentang waktu 2022–2025, yang dianalisis secara tematik untuk mengidentifikasi pola, tantangan, serta peluang implementasi TOD dalam konteks perumahan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa TOD memiliki potensi signifikan dalam meningkatkan efisiensi penggunaan lahan, mendorong pembangunan hunian vertikal, serta meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap transportasi publik. Namun demikian, implementasi TOD di Jabodetabek masih menghadapi berbagai tantangan, antara lain koordinasi kelembagaan yang belum optimal, ketidaksinkronan regulasi, keterbatasan skema pembiayaan, serta resistensi sosial. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan *policy orchestration* yang kuat untuk memastikan integrasi kebijakan lintas sektor dalam mendukung keberhasilan TOD sebagai solusi perumahan berkelanjutan.

PENDAHULUAN

Pertumbuhan urbanisasi di Indonesia, khususnya di kawasan metropolitan Jabodetabek, merupakan fenomena struktural yang tidak hanya mencerminkan dinamika demografis, tetapi juga perubahan pola ekonomi dan spasial dalam pembangunan nasional. Urbanisasi terjadi seiring dengan meningkatnya daya tarik kota sebagai pusat kegiatan ekonomi, pendidikan, dan layanan publik. Dalam beberapa dekade terakhir, kota-kota besar seperti Jakarta dan wilayah penyangganya berkembang menjadi magnet bagi penduduk dari berbagai daerah. Perpindahan penduduk ini didorong oleh harapan memperoleh pekerjaan yang lebih baik, akses pendidikan yang lebih tinggi, serta fasilitas kehidupan yang lebih lengkap dibandingkan wilayah perdesaan. Namun, percepatan urbanisasi tersebut tidak diimbangi dengan kesiapan sistem perencanaan kota, khususnya dalam penyediaan hunian yang layak dan terjangkau. Akibatnya, terjadi ketimpangan antara permintaan dan ketersediaan perumahan di kawasan perkotaan (BPS, 2023; UN-Habitat, 2022).

Dalam konteks Jabodetabek sebagai kawasan metropolitan terbesar di Indonesia, tekanan terhadap sektor perumahan menjadi semakin kompleks. Ketersediaan lahan di wilayah inti seperti Jakarta cenderung semakin terbatas akibat tingginya tingkat pembangunan dan konversi lahan yang masif. Selain itu, harga tanah yang terus meningkat menyebabkan akses masyarakat berpenghasilan rendah hingga menengah terhadap hunian di pusat kota menjadi semakin sulit. Fenomena ini mengakibatkan terjadinya apa yang dalam literatur disebut sebagai *housing affordability crisis*, yaitu kondisi di mana harga rumah tumbuh lebih cepat dibandingkan kemampuan daya beli masyarakat (World Bank, 2022). Dengan kata lain, meskipun permintaan terhadap hunian meningkat, kemampuan masyarakat untuk mengakses hunian tersebut tidak mengalami peningkatan yang sebanding.

Keterbatasan lahan dan tingginya harga properti di pusat kota kemudian mendorong terjadinya ekspansi pembangunan ke wilayah suburban seperti Tangerang Selatan, Depok, dan Bekasi. Wilayah-wilayah ini berkembang pesat sebagai kawasan hunian alternatif bagi masyarakat yang bekerja di Jakarta namun tidak mampu membeli atau menyewa rumah di pusat kota. Proses ini dikenal sebagai suburbanisasi, yaitu pergeseran lokasi permukiman dari pusat kota ke wilayah pinggiran. Menurut penelitian oleh Cervero (2022) dan Loo (2023), suburbanisasi merupakan konsekuensi logis dari tekanan harga lahan di pusat kota serta

meningkatnya mobilitas penduduk yang didukung oleh perkembangan infrastruktur transportasi. Namun, di Indonesia, proses suburbanisasi sering kali berlangsung tanpa perencanaan yang terintegrasi, sehingga memunculkan berbagai persoalan baru, seperti ketergantungan terhadap kendaraan pribadi dan meningkatnya waktu tempuh perjalanan (*commuting time*).

Lebih lanjut, fenomena suburbanisasi di Jabodetabek tidak hanya berkaitan dengan aspek spasial, tetapi juga memiliki implikasi sosial dan ekonomi yang signifikan. Masyarakat yang tinggal di wilayah pinggiran umumnya harus melakukan perjalanan harian menuju pusat kota untuk bekerja, yang dikenal sebagai fenomena komuter. Hal ini menyebabkan meningkatnya beban transportasi, baik dari sisi biaya maupun waktu. Studi oleh World Bank (2023) menunjukkan bahwa rata-rata waktu perjalanan komuter di Jabodetabek termasuk yang tertinggi di kawasan Asia Tenggara, yang berdampak pada penurunan produktivitas dan kualitas hidup masyarakat. Selain itu, ketergantungan terhadap kendaraan pribadi juga berkontribusi terhadap meningkatnya kemacetan lalu lintas dan polusi udara di kawasan metropolitan. Disisi lain, perkembangan kawasan suburban juga sering kali tidak diiringi dengan penyediaan infrastruktur dan fasilitas publik yang memadai. Banyak kawasan perumahan baru dibangun tanpa akses yang optimal terhadap transportasi publik, fasilitas pendidikan, layanan kesehatan, maupun ruang terbuka hijau. Hal ini mencerminkan lemahnya integrasi antara perencanaan perumahan dan perencanaan transportasi. Dalam literatur perencanaan kota, kondisi ini sering disebut sebagai *urban sprawl*, yaitu pola pembangunan yang menyebar secara tidak terkendali dan tidak efisien dalam penggunaan lahan (UN-Habitat, 2022). *Urban sprawl* tidak hanya meningkatkan biaya penyediaan infrastruktur, tetapi juga memperburuk ketimpangan akses terhadap layanan dasar bagi masyarakat.

Permasalahan tersebut semakin diperparah oleh fragmentasi kelembagaan dalam pengelolaan wilayah metropolitan Jabodetabek. Kawasan ini terdiri dari beberapa pemerintah daerah yang memiliki kewenangan masing-masing dalam perencanaan tata ruang dan pembangunan perumahan. Ketidaksinkronan kebijakan antar daerah sering kali menghambat upaya integrasi pembangunan, sehingga menghasilkan pola pembangunan yang tidak terkoordinasi. Menurut penelitian oleh (Hasibuan et al., 2024), lemahnya koordinasi antar pemerintah daerah menjadi salah satu faktor utama yang menghambat pengembangan kawasan perkotaan yang berkelanjutan di Jabodetabek. Dalam konteks ini, diperlukan pendekatan yang lebih terintegrasi dan kolaboratif dalam perencanaan dan pengelolaan kawasan metropolitan.

Selain faktor kelembagaan, aspek regulasi juga menjadi tantangan dalam penyediaan perumahan di kawasan perkotaan. Kebijakan yang belum sepenuhnya mendukung pengembangan hunian terjangkau di pusat kota menyebabkan pengembang lebih memilih membangun perumahan di wilayah pinggiran yang memiliki biaya lahan lebih rendah. Di sisi lain, regulasi terkait zonasi dan tata ruang sering kali belum memberikan insentif yang cukup untuk mendorong pembangunan hunian vertikal di kawasan perkotaan. Akibatnya, potensi optimalisasi lahan di pusat kota belum dimanfaatkan secara maksimal untuk memenuhi kebutuhan perumahan.

Dalam menghadapi kompleksitas permasalahan tersebut, diperlukan pendekatan inovatif yang mampu mengintegrasikan berbagai aspek pembangunan perkotaan, khususnya antara perumahan dan transportasi. Salah satu pendekatan yang semakin banyak dikaji dalam literatur adalah konsep *Transit Oriented Development* (TOD), yang menekankan integrasi antara

pembangunan kawasan dengan sistem transportasi publik. TOD menawarkan solusi untuk mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, meningkatkan efisiensi penggunaan lahan, serta menyediakan hunian yang lebih terjangkau dan aksesibel bagi masyarakat (Suzuki et al., 2023). Dalam konteks Jabodetabek, penerapan TOD di kawasan suburban seperti Tangerang Selatan, Depok, dan Bekasi memiliki potensi besar untuk mengatasi permasalahan perumahan sekaligus meningkatkan kualitas sistem transportasi perkotaan.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan urbanisasi di Jabodetabek telah menciptakan tekanan yang signifikan terhadap sektor perumahan, yang tercermin dalam ketimpangan antara permintaan dan ketersediaan hunian di kawasan perkotaan. Keterbatasan lahan dan tingginya harga properti di pusat kota mendorong terjadinya suburbanisasi yang tidak terintegrasi, sehingga memunculkan berbagai permasalahan baru, seperti kemacetan, urban sprawl, dan ketimpangan akses terhadap layanan publik. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan pembangunan yang lebih terintegrasi dan berkelanjutan untuk mengatasi permasalahan tersebut, salah satunya melalui pengembangan konsep TOD sebagai solusi perumahan di kawasan metropolitan. Oleh karena hal tersebut penulis mengambil penelitian di 2 lokasi pengembangan Kawasan berorientasi Transit (TOD) yaitu di Stasiun Pondok Cina dan Stasiun Rawabuntu. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis konsep TOD sebagai solusi perumahan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode *Systematic Literature Review* (SLR). Pendekatan ini dipilih untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai konsep TOD dan implementasinya dalam konteks perumahan. Penelitian ini mengikuti tahapan SLR Identifikasi literatur Screening dan seleksi, Analisis tematik, Sintesis hasil. Sumber data berasal dari Jurnal Scopus (≥ 10), Jurnal Sinta (≥ 5), Artikel kebijakan dan laporan resmi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

TOD sebagai Solusi Perumahan

Berdasarkan hasil *systematic literature review* yang dilakukan, konsep *Transit Oriented Development* (TOD) menunjukkan kontribusi yang signifikan sebagai solusi penyediaan perumahan di kawasan metropolitan. Temuan ini sejalan dengan kerangka teoritis yang telah dibahas pada tinjauan pustaka, khususnya terkait integrasi antara tata guna lahan dan sistem transportasi sebagai strategi untuk meningkatkan efisiensi pembangunan perkotaan.

Pertama, TOD terbukti mampu meningkatkan efisiensi penggunaan lahan melalui pengembangan hunian vertikal dengan kepadatan tinggi. Dalam konteks wilayah dengan tekanan lahan seperti Jabodetabek, pendekatan ini menjadi sangat relevan karena mampu mengoptimalkan pemanfaatan ruang tanpa perlu melakukan ekspansi horizontal yang berlebihan. Studi menunjukkan bahwa pembangunan berbasis kepadatan (*compact development*) tidak hanya mengurangi fenomena *urban sprawl*, tetapi juga menekan biaya penyediaan infrastruktur perkotaan (Knowles, 2022; Suzuki et al., 2023). Dengan demikian, TOD dapat dipandang sebagai strategi spasial yang efektif dalam mengatasi keterbatasan lahan sekaligus memenuhi kebutuhan hunian.

Kedua, TOD meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap transportasi publik, yang pada gilirannya mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Hal ini sesuai dengan karakteristik utama TOD yang menempatkan simpul transportasi sebagai pusat aktivitas. Literatur menunjukkan bahwa kedekatan antara hunian dan transportasi publik dapat menurunkan biaya perjalanan serta meningkatkan efisiensi mobilitas perkotaan (Cervero, 2022). Dalam jangka panjang, kondisi ini tidak hanya meningkatkan kualitas hidup masyarakat, tetapi juga berkontribusi terhadap pengurangan kemacetan dan konsumsi energi.

Ketiga, TOD mendorong pembangunan kawasan yang lebih berkelanjutan melalui pengurangan emisi karbon dan peningkatan kualitas lingkungan. Integrasi antara kepadatan, fungsi campuran, dan orientasi pejalan kaki menciptakan lingkungan yang lebih ramah lingkungan dan inklusif. Temuan ini sejalan dengan pandangan bahwa TOD merupakan pendekatan pembangunan perkotaan yang tidak hanya berorientasi pada efisiensi ekonomi, tetapi juga pada keberlanjutan sosial dan lingkungan (Loo et al., 2023; Hasibuan et al., 2024).

Dengan demikian, hasil kajian ini menegaskan bahwa TOD memiliki keunggulan multidimensional sebagai solusi perumahan, baik dari aspek spasial, ekonomi, maupun lingkungan, sehingga relevan untuk diimplementasikan di kawasan metropolitan seperti Jabodetabek.

Analisis Kawasan Stasiun Rawabuntu

Kawasan Stasiun Rawabuntu merupakan salah satu contoh konkret implementasi *Transit Oriented Development* (TOD) di wilayah suburban Jabodetabek yang dikembangkan melalui kolaborasi antara Perum Perumnas dan PT KAI. Pengembangan ini diwujudkan dalam proyek hunian vertikal *Samesta Mahata Serpong*, yang dirancang terintegrasi langsung dengan stasiun KRL sebagai simpul mobilitas utama. Secara konseptual, proyek ini mencerminkan prinsip TOD yang mengedepankan integrasi antara fungsi hunian, transportasi, dan aktivitas komersial dalam satu kawasan berbasis transit.

Berdasarkan studi literatur, kawasan Rawabuntu memiliki keunggulan strategis dari sisi lokasi dan fungsi. Secara spasial, stasiun ini berada di kawasan berkembang seperti BSD City dan memiliki konektivitas tinggi terhadap jaringan transportasi regional, termasuk akses tol dan jalur KRL Commuter Line. Kondisi ini sejalan dengan teori TOD yang menekankan pentingnya kedekatan dengan pusat aktivitas dan jaringan transportasi massal sebagai prasyarat utama keberhasilan pengembangan kawasan berbasis transit (Cervero, 2022; Suzuki et al., 2023). Selain itu, ketersediaan lahan hasil alih fungsi area parkir dan kawasan eksisting memungkinkan pembangunan hunian vertikal dengan konsep kepadatan tinggi, yang menjadi karakteristik utama TOD dalam meningkatkan efisiensi penggunaan lahan.

Namun demikian, hasil kajian juga menunjukkan bahwa implementasi TOD di Rawabuntu masih menghadapi sejumlah tantangan struktural. Salah satu isu utama adalah keterbatasan integrasi antarmoda transportasi, di mana konektivitas antara transportasi pengumpan (*feeder*) dengan stasiun belum optimal. Hal ini mengindikasikan adanya kesenjangan antara konsep perencanaan dan implementasi di lapangan, sebagaimana diungkapkan dalam studi sebelumnya bahwa aksesibilitas kawasan belum sepenuhnya mendukung perpindahan pengguna secara seamless. Selain itu, fragmentasi lahan dan keterbatasan fungsi pendukung di sekitar kawasan menyebabkan aktivitas masih didominasi oleh fungsi transit, sehingga belum sepenuhnya menciptakan ekosistem *mixed-use* yang ideal dalam konsep TOD.

Dari perspektif kebijakan publik, pengembangan TOD Rawabuntu mencerminkan praktik *policy orchestration*, di mana pemerintah melalui BUMN seperti Perumnas berperan sebagai penggerak utama dalam mengoordinasikan aktor lintas sektor. Namun, efektivitas orkestrasi ini masih bergantung pada sinkronisasi regulasi, dukungan infrastruktur, serta keterlibatan pemerintah daerah dalam memastikan integrasi kawasan. Hal ini sejalan dengan temuan literatur bahwa keberhasilan TOD sangat ditentukan oleh kapasitas koordinasi kelembagaan dan konsistensi kebijakan lintas sektor (Howlett, 2019; Abbott et al., 2015).

Dengan demikian, kawasan Rawabuntu menunjukkan potensi kuat sebagai model pengembangan TOD di wilayah suburban, namun memerlukan penguatan integrasi transportasi, pengembangan fungsi kawasan, serta orkestrasi kebijakan yang lebih efektif untuk mencapai keberhasilan yang optimal.

Analisis Kawasan Stasiun Pondok Cina

Kawasan Stasiun Pondok Cina memiliki karakteristik urban yang berbeda dibandingkan kawasan Rawabuntu, terutama ditinjau dari tingkat kepadatan, fungsi kawasan, dan dinamika sosial-ekonomi. Secara spasial, kawasan ini berada di jantung Kota Depok dan berdekatan langsung dengan Universitas Indonesia, yang menjadikannya sebagai pusat aktivitas pendidikan, hunian mahasiswa, serta kegiatan ekonomi skala lokal hingga menengah. Tingginya intensitas aktivitas tersebut mencerminkan karakter *high-density urban area* yang secara teoritis sangat potensial untuk pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD), khususnya dalam menciptakan kawasan kompak dan berbasis transit (Cervero, 2022).

Dari perspektif literatur, kawasan dengan kepadatan tinggi dan keberagaman fungsi lahan seperti Pondok Cina memiliki keunggulan dalam implementasi TOD karena telah memenuhi sebagian prinsip dasar, yaitu *mixed-use development* dan kedekatan dengan pusat aktivitas. Penelitian oleh Loo et al. (2023) menunjukkan bahwa kawasan dengan aktivitas ekonomi dan sosial yang intensif cenderung lebih adaptif terhadap pengembangan berbasis transit karena adanya permintaan mobilitas yang tinggi. Selain itu, keberadaan populasi mahasiswa dalam jumlah besar juga menciptakan kebutuhan hunian yang fleksibel dan terjangkau, yang dapat diakomodasi melalui pembangunan hunian vertikal berbasis TOD.

Namun demikian, hasil kajian juga menunjukkan bahwa pengembangan TOD di kawasan Pondok Cina menghadapi tantangan yang cukup kompleks. Salah satu isu utama adalah keterbatasan ruang akibat tingginya kepadatan permukiman eksisting. Kondisi ini menyulitkan proses konsolidasi lahan yang menjadi prasyarat penting dalam pengembangan kawasan TOD skala besar. Selain itu, konflik penggunaan lahan antara fungsi hunian, komersial, dan fasilitas publik juga menjadi hambatan dalam menciptakan integrasi kawasan yang optimal. Dalam konteks ini, fenomena tersebut mencerminkan tantangan klasik dalam pengembangan perkotaan padat, di mana keterbatasan ruang sering kali berbenturan dengan kebutuhan pengembangan yang lebih terstruktur (Suzuki et al., 2023).

Dari sudut pandang kebijakan publik, kondisi ini menuntut adanya pendekatan *policy orchestration* yang mampu mengharmonisasikan berbagai kepentingan aktor, termasuk pemerintah daerah, pengembang, dan masyarakat lokal. Tanpa adanya koordinasi yang efektif, pengembangan TOD di kawasan padat seperti Pondok Cina berisiko menimbulkan konflik sosial dan ketidakefisienan tata ruang. Oleh karena itu, meskipun memiliki potensi besar, keberhasilan TOD di kawasan ini sangat bergantung pada kemampuan pemerintah dalam

mengelola keterbatasan ruang dan menyinergikan kebijakan lintas sektor secara adaptif dan inklusif (Howlett, 2019; Abbott et al., 2015).

Tantangan Implementasi TOD

Berdasarkan hasil kajian literatur serta didukung oleh data dan laporan kebijakan, implementasi *Transit Oriented Development* (TOD) di Indonesia menghadapi sejumlah tantangan struktural yang bersifat multidimensional. Tantangan pertama berkaitan dengan **koordinasi kelembagaan**, yang menjadi isu krusial dalam konteks tata kelola metropolitan seperti Jabodetabek. Sistem desentralisasi di Indonesia menyebabkan kewenangan pembangunan tersebar antara pemerintah pusat dan daerah, yang dalam praktiknya sering menimbulkan perbedaan interpretasi kebijakan dan tumpang tindih program. Kondisi ini berdampak pada rendahnya efektivitas integrasi kebijakan lintas sektor, terutama antara sektor transportasi, perumahan, dan tata ruang. Dalam implementasi TOD, banyak aktor terlibat, seperti pemerintah daerah, BUMN, dan swasta, yang memiliki kepentingan berbeda sehingga membutuhkan mekanisme koordinasi yang kuat dan terstruktur.

Tantangan kedua adalah **ketidaksinkronan regulasi**. Studi menunjukkan bahwa regulasi terkait tata ruang, zonasi, serta pengembangan kawasan berbasis transit di Indonesia masih belum sepenuhnya terintegrasi. Banyak kebijakan yang berjalan secara sektoral, sehingga menciptakan inkonsistensi dalam implementasi di lapangan. Misalnya, kebijakan zonasi yang tidak selaras dengan perencanaan transportasi dapat menghambat pengembangan kawasan berorientasi transit. Selain itu, belum adanya regulasi turunan yang spesifik terkait TOD menyebabkan implementasi sering kali bersifat parsial dan tidak optimal.

Selanjutnya, **keterbatasan pembiayaan** juga menjadi hambatan signifikan. Pengembangan TOD memerlukan investasi besar, tidak hanya untuk pembangunan infrastruktur transportasi, tetapi juga untuk pengembangan kawasan hunian dan fasilitas pendukung. Namun, skema pembiayaan yang ada masih terbatas dan belum sepenuhnya mendukung integrasi antara sektor publik dan swasta. Studi kebijakan menunjukkan bahwa keberhasilan pengembangan transportasi dan kawasan perkotaan sangat bergantung pada inovasi pembiayaan, seperti kemitraan publik-swasta (*public-private partnership*) dan insentif fiskal yang tepat. Tanpa dukungan pembiayaan yang memadai, implementasi TOD berisiko terhambat atau tidak berkelanjutan.

Terakhir, **resistensi sosial** menjadi tantangan yang tidak kalah penting. Kurangnya partisipasi masyarakat dalam proses perencanaan TOD sering kali menimbulkan penolakan atau ketidakpercayaan terhadap proyek yang dikembangkan. Hal ini disebabkan oleh kekhawatiran masyarakat terhadap dampak sosial, seperti relokasi, perubahan lingkungan, maupun kenaikan harga properti. Penelitian menunjukkan bahwa keterbatasan keterlibatan publik dapat memperlambat implementasi proyek TOD dan mengurangi efektivitas kebijakan yang dirancang. Oleh karena itu, pendekatan partisipatif menjadi penting untuk memastikan bahwa pengembangan TOD tidak hanya berorientasi pada aspek fisik, tetapi juga memperhatikan dimensi sosial.

Secara keseluruhan, tantangan implementasi TOD menunjukkan bahwa keberhasilan konsep ini tidak hanya ditentukan oleh aspek teknis perencanaan, tetapi juga oleh kapasitas kelembagaan, sinkronisasi regulasi, inovasi pembiayaan, serta penerimaan sosial. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan kebijakan yang terintegrasi dan adaptif untuk memastikan implementasi TOD dapat berjalan secara efektif dan berkelanjutan.

Implikasi Kebijakan

Pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) memiliki implikasi kebijakan yang strategis dalam mendukung Program 3 Juta Rumah, khususnya dalam menjawab permasalahan backlog perumahan yang masih tinggi di Indonesia. Data dari Kementerian Perumahan dan Kawasan Permukiman menunjukkan bahwa backlog kepemilikan rumah masih berada pada kisaran 9,9 juta unit pada tahun 2023, meskipun telah mengalami penurunan dari sekitar 10,51 juta unit pada tahun 2022. Bahkan, dalam kajian akademik terbaru, backlog pada tahun 2024 masih berada di sekitar 9,8 juta unit, yang menunjukkan bahwa kesenjangan antara kebutuhan dan penyediaan hunian masih belum teratasi secara signifikan. Kondisi ini menegaskan urgensi pendekatan inovatif seperti TOD dalam mempercepat penyediaan perumahan yang terintegrasi dan berkelanjutan.

Tabel 1. Backlog Perumahan Indonesia (2022–2025)

Tahun	Backlog Kepemilikan (Juta Unit)	Sumber
2022	10,51 juta	BPS (Susenas)
2023	9,9 juta	BPS & Kementerian PUPR
2024	±9,8 juta	Kementerian PUPR / Studi Akademik
2025*	±9–10 juta (estimasi tren)	Proyeksi kebijakan

*Catatan: 2025 merupakan estimasi berbasis tren penurunan backlog.

Integrasi Transportasi dan Perumahan

Implikasi pertama dari TOD adalah mendorong integrasi antara sistem transportasi dan penyediaan perumahan. Dalam konteks kebijakan publik, integrasi ini memungkinkan pembangunan hunian di lokasi yang memiliki akses langsung terhadap transportasi massal, sehingga mengurangi biaya mobilitas masyarakat. Hal ini sejalan dengan temuan bahwa biaya transportasi merupakan salah satu komponen terbesar dalam pengeluaran rumah tangga perkotaan. Pemerintah juga menekankan bahwa koordinasi lintas sektor menjadi kunci keberhasilan program perumahan nasional, karena melibatkan berbagai aktor mulai dari pemerintah pusat, daerah, hingga swasta. Dengan demikian, TOD dapat menjadi instrumen kebijakan untuk menyatukan sektor perumahan dan transportasi dalam satu kerangka pembangunan terpadu.

Pengembangan Hunian Terjangkau

TOD juga memiliki implikasi dalam meningkatkan penyediaan hunian terjangkau, khususnya bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR). Permasalahan backlog di Indonesia sebagian besar disebabkan oleh ketidakseimbangan antara harga rumah dan daya beli masyarakat. Studi menunjukkan bahwa sekitar 93% backlog berasal dari kelompok MBR. Dalam konteks ini, TOD dapat mendorong pembangunan hunian vertikal bersubsidi di kawasan strategis, sehingga masyarakat dapat tinggal dekat dengan pusat aktivitas ekonomi tanpa harus menanggung biaya transportasi yang tinggi. Program pemerintah seperti FLPP dan rumah subsidi juga dapat diintegrasikan dengan pengembangan TOD untuk meningkatkan efektivitas intervensi kebijakan.

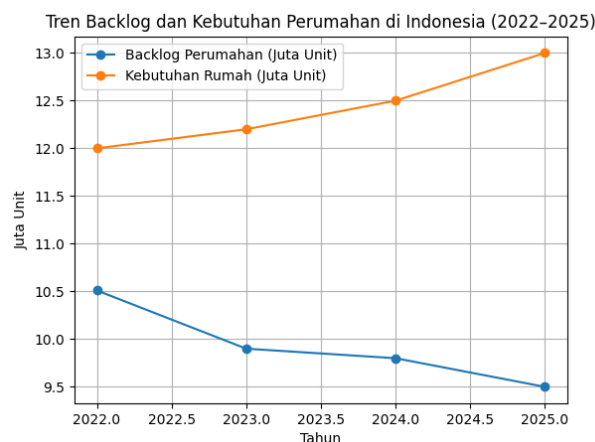
Optimalisasi Pemanfaatan Lahan

Implikasi ketiga adalah optimalisasi pemanfaatan lahan melalui pembangunan berbasis kepadatan tinggi (*high-density development*). TOD memungkinkan pembangunan hunian

vertikal di kawasan perkotaan dan suburban yang memiliki akses transportasi, sehingga mengurangi tekanan terhadap ekspansi lahan (*urban sprawl*). Hal ini penting mengingat keterbatasan lahan di kawasan metropolitan seperti Jabodetabek. Selain itu, optimalisasi lahan juga dapat menekan biaya pembangunan infrastruktur karena memanfaatkan kawasan yang sudah memiliki jaringan transportasi.

Kinerja Program Perumahan Nasional

Dari sisi capaian pembangunan, pemerintah Indonesia telah menunjukkan progres dalam penyediaan perumahan melalui berbagai program. Salah satunya adalah Program Sejuta Rumah yang pada tahun 2023 berhasil membangun sekitar 1,21 juta unit rumah di seluruh Indonesia. Meskipun demikian, capaian tersebut masih belum mampu menutup kebutuhan backlog secara keseluruhan. Oleh karena itu, integrasi pendekatan TOD menjadi penting untuk meningkatkan efektivitas program pembangunan perumahan, terutama dalam skala besar seperti Program 3 Juta Rumah. Secara keseluruhan, TOD memiliki implikasi kebijakan yang kuat dalam mendukung Program 3 Juta Rumah melalui tiga aspek utama, yaitu integrasi transportasi dan perumahan, peningkatan penyediaan hunian terjangkau, serta optimalisasi penggunaan lahan. Namun, keberhasilan implementasi TOD sangat bergantung pada kemampuan pemerintah dalam mengoordinasikan kebijakan lintas sektor, menyediakan skema pembiayaan yang inovatif, serta memastikan keterlibatan berbagai pemangku kepentingan. Dengan pendekatan yang terintegrasi, TOD berpotensi menjadi solusi strategis dalam mengurangi backlog perumahan dan mewujudkan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan.



Gambar 1. Tren Backlog dan Kebutuhan di Indonesia

Sumber: Kementerian Perumahan dan Kawasan Permukiman.

KESIMPULAN

Berdasarkan keseluruhan hasil kajian literatur yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan pendekatan pembangunan perkotaan yang memiliki relevansi tinggi dalam menjawab permasalahan perumahan di kawasan metropolitan Jabodetabek. Tingginya tingkat urbanisasi yang tidak diimbangi dengan ketersediaan lahan di pusat kota telah mendorong terjadinya ekspansi permukiman ke wilayah suburban, yang pada akhirnya memunculkan berbagai persoalan seperti *urban sprawl*, meningkatnya biaya transportasi, serta ketimpangan akses terhadap hunian layak. Dalam konteks tersebut, TOD hadir sebagai solusi yang mengintegrasikan pengembangan perumahan

dengan sistem transportasi publik, sehingga mampu meningkatkan efisiensi tata ruang dan aksesibilitas masyarakat secara simultan. Dari sisi konseptual, TOD memiliki keunggulan multidimensional, yang mencakup efisiensi penggunaan lahan melalui pembangunan hunian vertikal, peningkatan akses terhadap transportasi publik, serta kontribusi terhadap pembangunan kawasan yang lebih berkelanjutan. Temuan ini sejalan dengan teori yang menekankan bahwa integrasi antara tata guna lahan dan transportasi merupakan kunci dalam menciptakan kota yang kompak, efisien, dan inklusif. Selain itu, TOD juga memiliki potensi dalam mendukung penyediaan hunian terjangkau, terutama bagi masyarakat berpenghasilan rendah, melalui pengurangan biaya transportasi dan optimalisasi lokasi hunian yang strategis. Analisis pada dua lokus penelitian, yaitu kawasan Stasiun Rawa Buntu dan kawasan Stasiun Pondok Cina, menunjukkan bahwa implementasi TOD di wilayah suburban Jabodetabek memiliki karakteristik dan tantangan yang berbeda. Kawasan Rawabuntu menunjukkan potensi yang besar dari sisi ketersediaan lahan dan dukungan pengembangan berbasis proyek oleh BUMN seperti Perumnas, namun masih menghadapi kendala dalam integrasi transportasi dan penguatan fungsi kawasan. Sementara itu, kawasan Pondok Cina memiliki keunggulan dari sisi kepadatan dan intensitas aktivitas ekonomi, tetapi dihadapkan pada keterbatasan ruang dan konflik penggunaan lahan yang kompleks. Perbedaan karakteristik ini menunjukkan bahwa pendekatan TOD tidak dapat diterapkan secara seragam, melainkan harus disesuaikan dengan konteks lokal masing-masing kawasan. Namun demikian, implementasi TOD di Indonesia secara umum masih menghadapi berbagai tantangan struktural. Tantangan tersebut meliputi lemahnya koordinasi kelembagaan lintas sektor, ketidaksinkronan regulasi antara tata ruang dan transportasi, keterbatasan skema pembiayaan, serta resistensi sosial dari masyarakat terdampak. Kondisi ini menunjukkan bahwa keberhasilan TOD tidak hanya bergantung pada aspek teknis perencanaan, tetapi juga pada kapasitas institusional pemerintah dalam mengelola interaksi antar aktor melalui pendekatan kebijakan yang terintegrasi. Dalam hal ini, teori *policy orchestration* memberikan kerangka analitis yang relevan untuk memahami pentingnya peran pemerintah sebagai koordinator dalam menyinergikan berbagai kepentingan aktor yang terlibat.

Dengan demikian, dapat ditegaskan bahwa TOD memiliki potensi strategis sebagai solusi dalam mendukung penyediaan perumahan di Jabodetabek, khususnya dalam kerangka Program 3 Juta Rumah. Namun, untuk mencapai hasil yang optimal, diperlukan penguatan kebijakan yang mampu mengatasi berbagai tantangan implementasi secara komprehensif dan berkelanjutan..

REFERENSI

- Abbott, K. W., & Snidal, D. (2009). The governance triangle: Regulatory standards institutions and the shadow of the state. *The Politics of Global Regulation*, 44(1), 44–88.
- Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 543–571. <https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>
- Badan Pusat Statistik. (2023). Statistik perumahan dan permukiman Indonesia 2023. BPS RI.
- Badan Pusat Statistik. (2024). Survei Sosial Ekonomi Nasional (Susenas) 2024. BPS RI.
- Cervero, R. (2022). Transit-oriented development and sustainable urban form: Evidence from global cities. *Transport Policy*, 116, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.12.007>
- Cervero, R., & Murakami, J. (2022). Rail and property development in Hong Kong: Experiences and extensions. *Urban Studies*, 59(3), 485–502.

- Hasibuan, H. S., & Mulyani, M. (2022). Transit-oriented development towards achieving sustainable transport and urban development in Jakarta metropolitan area. *Sustainability*, 14(9), 5286. <https://doi.org/10.3390/su14095286>
- Hasibuan, H. S., et al. (2024). The progression of transport infrastructures and transit-oriented development areas in Jakarta metropolitan region. *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 8(9), 1–15.
- Howlett, M. (2019). *Designing public policies: Principles and instruments*. Routledge.
- Howlett, M., & Rayner, J. (2020). Policy design and policy mixes: Navigating complexity in public policy. *Policy and Society*, 39(2), 153–170. <https://doi.org/10.1080/14494035.2020.1744482>
- Knowles, R. (2022). Transit-oriented development and urban sustainability. *Journal of Transport Geography*, 102, 103377. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103377>
- Loo, B. P. Y., Chen, C., & Chan, E. T. H. (2023). Rail-based transit-oriented development: Lessons from Asian cities. *Urban Studies*, 60(5), 987–1005. <https://doi.org/10.1177/00420980221112345>
- Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat Universitas Indonesia (LPEM UI). (2024). Special report: Housing finance and backlog in Indonesia. LPEM UI.
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas. (2023). Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2025–2029.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ).
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2023). Capaian Program Sejuta Rumah Tahun 2023.
- Kementerian Perumahan dan Kawasan Permukiman. (2024). Data backlog perumahan nasional.
- Novenia, C. C. (2022). Analisis penerapan konsep transit oriented development di kawasan Stasiun Rawa Buntu (Skripsi). Universitas Multimedia Nusantara.
- Simbolon, Y. S., et al. (2024). Determinan backlog perumahan di Indonesia. *Prosiding Seminar Nasional Official Statistics*, 2024(1), 1–12.
- Suzuki, H., Murakami, J., Hong, Y. H., & Tamayose, B. (2023). Transit-oriented development implementation: Resources and tools for urban planning. World Bank Publications.
- UN-Habitat. (2022). *World cities report 2022: Envisaging the future of cities*. United Nations Human Settlements Programme.
- World Bank. (2022). *Indonesia housing sector review: Toward affordable and sustainable housing*. World Bank Group.
- World Bank. (2023). *Connecting Greater Jakarta: Urban transport challenges and solutions*. World Bank Group.