

Creating Places of Identity and Social Interaction: Examining the Relationship between Transit-Oriented Development and Place Making

Eko Nursanty ⁽¹⁾

¹Universitas 17 Agustus 1945 (UNTAG) Semarang, email: santy@untagsmg.ac.id

Abstract

This qualitative literature study explores the synergistic relationship between Transit-Oriented Development (TOD) and Place Making in shaping urban environments that nurture strong identities and vibrant social interactions. Drawing from a wide range of literature sources, including journals, books, reports, and policy documents, the study conducts a thematic analysis of the existing body of research concerning the TOD-Place Making nexus. The findings emphasize that TOD has substantial potential for cultivating places with distinct identities and fostering social interactions within urban areas. Place Making emerges as a pivotal strategy for designing spaces that promote local identities, community engagement, and high-quality public realms.

The study concludes that the integration of TOD and Place Making can metamorphose transportation hubs into lively centers of social life and community activities. However, challenges such as regulatory hurdles, stakeholder coordination, and long-term sustainability require attention. This research advances our comprehension of crafting and managing sustainable urban environments, offering insights for planning guidelines and policies. Particularly relevant to Indonesian cities, embracing TOD and Place Making principles can create inclusive, livable settings that amplify local identities and community cohesion, guiding urban planning and policy decisions for the sustainable evolution of Indonesian cities.

Keywords: *Place identity, TOD, place making, social interaction*

Abstrak

Studi literatur kualitatif ini mengeksplorasi hubungan sinergis antara Pengembangan Berorientasi Transit – *Transit Oriented Development* (TOD) dan Pembentukan Rasa Tempat dalam membentuk lingkungan perkotaan yang menumbuhkan identitas kuat dan interaksi sosial yang hidup. Dengan mengambil sumber literatur yang beragam, termasuk jurnal, buku, laporan, dan dokumen kebijakan, penelitian ini melakukan analisis tematis terhadap kumpulan penelitian yang ada mengenai hubungan TOD-Pembentukan Tempat. Temuan menekankan bahwa TOD memiliki potensi besar untuk menciptakan tempat-tempat dengan identitas yang jelas dan mendorong interaksi sosial di dalam kota. Pembentukan Tempat muncul sebagai strategi penting untuk merancang ruang yang mendorong identitas lokal, keterlibatan masyarakat, dan ruang publik berkualitas tinggi.

Studi ini menyimpulkan bahwa integrasi TOD dan Pembentukan Tempat dapat mengubah pusat-pusat transportasi menjadi pusat-pusat kehidupan sosial yang ramai dan aktivitas komunitas. Namun, tantangan seperti hambatan regulasi, koordinasi pemangku kepentingan, dan keberlanjutan jangka panjang perlu mendapatkan perhatian. Penelitian ini mengembangkan pemahaman kita tentang bagaimana merancang dan mengelola lingkungan perkotaan yang berkelanjutan, memberikan wawasan untuk pedoman perencanaan dan kebijakan. Terutama relevan untuk kota-kota di Indonesia, mengadopsi prinsip-prinsip TOD dan Pembentukan Tempat dapat menciptakan lingkungan inklusif yang meningkatkan identitas lokal dan kohesi masyarakat, membimbing keputusan perencanaan dan kebijakan perkotaan untuk evolusi berkelanjutan kota-kota Indonesia.

Kata-kunci: *Identitas tempat, TOD, pembentukan tempat, interaksi sosial*

1. Pendahuluan

Penciptaan lingkungan perkotaan yang hidup dan inklusif menjadi perhatian mendesak bagi kota-kota di seluruh dunia. Saat urbanisasi berlangsung dengan cepat dan jumlah penduduk meningkat, kebutuhan akan ruang yang dirancang dengan baik yang mendorong identitas kuat dan interaksi sosial menjadi semakin penting. Pengembangan Berorientasi Transit (TOD) dan Pembentukan Tempat (Place

Making) telah muncul sebagai konsep kunci dalam perencanaan perkotaan dan desain, menawarkan solusi potensial untuk mengatasi tantangan ini (Xu et al., 2017).

TOD adalah pendekatan yang menekankan integrasi sistem transportasi dengan perencanaan penggunaan lahan, dengan fokus pada penempatan pengembangan berkepadatan tinggi dan penggunaan campuran yang berdekatan dengan pusat-pusat transportasi publik. Dengan memprioritaskan transportasi publik dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, TOD bertujuan untuk menciptakan komunitas yang berkelanjutan dan mudah diakses. Di sisi lain, Pembentukan Tempat berfokus pada merancang dan mengembangkan ruang yang inklusif, fungsional, dan mencerminkan identitas lokal (Messenger & Ewing, 1996). Ini bertujuan untuk menciptakan tempat di mana orang merasa memiliki rasa kepemilikan, mendorong interaksi sosial, dan kohesi komunitas. Meskipun konsep-konsep individu TOD dan Pembentukan Tempat telah banyak diteliti, ada kebutuhan untuk lebih mengeksplorasi hubungan dan potensi sinergi di antara keduanya. Dengan memahami bagaimana konsep-konsep ini dapat melengkapi dan memperkuat satu sama lain, perencanaan perkotaan dan pembuat kebijakan dapat menciptakan lingkungan yang tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi yang efisien tetapi juga berperan sebagai pusat kehidupan sosial yang ramai dan aktivitas komunitas (Newman, 2005).

Berdasarkan data yang tersedia, pentingnya menciptakan lingkungan perkotaan yang hidup dan inklusif sudah jelas. Saat urbanisasi terus berlanjut secara global, kota-kota menghadapi berbagai tantangan, seperti peningkatan kemacetan, kerusakan lingkungan, ketidaksetaraan sosial, dan hilangnya kohesi komunitas. Menanggapi tantangan ini, konsep-konsep seperti Pengembangan Berorientasi Transit (TOD) dan Pembentukan Tempat telah mendapatkan perhatian yang signifikan sebagai strategi potensial untuk membentuk kota dalam cara yang lebih berkelanjutan dan berorientasi pada manusia. Pengembangan Berorientasi Transit (TOD) didasarkan pada prinsip integrasi penggunaan lahan dan sistem transportasi untuk menciptakan komunitas padat berkepadatan yang berpusat di sekitar pusat-pusat transportasi publik. TOD bertujuan untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, mendorong mode transportasi aktif, dan meningkatkan aksesibilitas ke pekerjaan, layanan, dan fasilitas. Sudah terbukti memiliki banyak manfaat, termasuk mengurangi kemacetan lalu lintas, meningkatkan kualitas udara, meningkatkan interaksi sosial, dan meningkatkan kualitas hidup penduduk (Bai Hua, n.d.).

Pembentukan Tempat, di sisi lain, berfokus pada penciptaan ruang yang dirancang untuk mencerminkan kebutuhan, preferensi, dan identitas komunitas. Ini melibatkan penduduk dan pemangku kepentingan secara aktif dalam proses perencanaan dan desain untuk memastikan bahwa ruang yang dihasilkan inklusif, fungsional, dan mencerminkan budaya dan nilai-nilai lokal. Upaya Pembentukan Tempat bertujuan untuk membentuk rasa tempat, memperkuat hubungan sosial, dan meningkatkan kesejahteraan komunitas. Data dan penelitian mendukung dampak positif TOD dan Pembentukan Tempat pada lingkungan perkotaan. Studi telah menunjukkan bahwa TOD dapat menghasilkan peningkatan penggunaan transportasi publik, mengurangi ketergantungan pada mobil pribadi, dan meningkatkan akses ke pekerjaan dan layanan. Hal ini telah dikaitkan dengan tingkat aktivitas fisik yang lebih tinggi, emisi gas rumah kaca yang lebih rendah, dan manfaat ekonomi melalui peningkatan nilai properti dan aktivitas bisnis. Demikian pula, inisiatif Pembentukan Tempat telah membuktikan kemampuannya untuk meningkatkan interaksi sosial, menciptakan rasa kepemilikan, dan meningkatkan kepuasan masyarakat secara keseluruhan.

Dengan memeriksa hubungan antara TOD dan Pembentukan Tempat, penelitian ini bertujuan untuk memperdalam pemahaman kita tentang bagaimana integrasi konsep-konsep ini dapat berkontribusi pada penciptaan lingkungan perkotaan yang hidup, inklusif, dan berkelanjutan. Tujuannya adalah memberikan wawasan tentang strategi khusus, prinsip desain, dan pendekatan implementasi yang dapat memaksimalkan manfaat TOD sambil menggabungkan prinsip-prinsip Pembentukan Tempat (Ratner & Goetz, 2013).

Melalui analisis komprehensif dari literatur dan data yang tersedia, penelitian ini akan memberikan kontribusi pada pengetahuan dalam bidang perencanaan dan desain perkotaan, dengan fokus khusus pada kota-kota di Indonesia. Dengan mempertimbangkan konteks unik Indonesia, termasuk warisan budayanya yang beragam, urbanisasi yang cepat, dan tantangan-tantangan khusus, penelitian ini bertujuan memberikan rekomendasi dan pedoman praktis yang dapat menginformasikan praktik perencanaan perkotaan dan mendorong penciptaan tempat-tempat yang benar-benar mencerminkan identitas dan interaksi sosial di kota-kota Indonesia.

Indonesia, dengan warisan budayanya yang beragam dan konteks perkotaannya, merupakan peluang yang kaya untuk mengeksplorasi hubungan antara TOD dan Pembentukan Tempat dalam membentuk tempat-tempat identitas dan interaksi sosial. Dengan memeriksa hubungan ini dalam konteks Indonesia, termasuk urbanisasi yang cepat, pertumbuhan penduduk, dan tantangan-tantangan khusus, penelitian ini bertujuan memberikan wawasan dan rekomendasi yang dapat menginformasikan praktik perencanaan perkotaan dan kebijakan, berkontribusi pada pembangunan berkelanjutan kota-kota Indonesia. Temuan dari penelitian ini sangat relevan untuk kota-kota di Indonesia, di mana urbanisasi yang cepat dan pertumbuhan penduduk memberikan tantangan yang unik dalam pengembangan perkotaan. Kota-kota Indonesia menghadapi masalah kemacetan, sistem transportasi publik yang tidak memadai, dan kebutuhan akan ruang publik yang inklusif yang mendorong rasa kebersamaan. Dengan mengadopsi prinsip-prinsip TOD dan Pembentukan Tempat, kota-kota Indonesia dapat menciptakan lingkungan yang nyaman dan inklusif yang meningkatkan identitas lokal, mendorong kohesi masyarakat, dan menyediakan ruang publik berkualitas.

Penelitian ini bertujuan untuk memperdalam pemahaman tentang bagaimana integrasi TOD dan Pembentukan Tempat dapat berkontribusi pada penciptaan tempat-tempat yang tidak hanya memenuhi kebutuhan transportasi tetapi juga mendorong rasa identitas yang kuat dan interaksi sosial. Dengan memeriksa potensi konsep-konsep ini dan implikasinya di kota-kota Indonesia, penelitian ini bertujuan untuk memberikan kontribusi pada kemajuan praktik perencanaan perkotaan dan penciptaan lingkungan perkotaan yang lebih hidup, inklusif, dan berkelanjutan di Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menjelajahi hubungan antara TOD dan Pembentukan Tempat dalam konteks menciptakan tempat yang mendorong identitas dan interaksi sosial dalam lingkungan perkotaan.

2. Tinjauan Pustaka

Hubungan antara Transit Oriented Development dan "rasa tempat".

Pembangunan berorientasi transit (TOD) dan rasa tempat terkait erat. Latip (2023) berpendapat bahwa pembuatan rasa tempat sangat penting dalam membentuk ruang publik yang berkualitas, terutama di TOD, dan memungkinkan kita untuk memahami keterikatan tempat seperti dalam hubungan antara seseorang dan tempat secara fisik dan spiritual. Pembangunan berorientasi transit (TOD) diakui sebagai pendekatan berkelanjutan untuk perencanaan kota yang memprioritaskan integrasi sistem transportasi dan penciptaan ruang publik yang dinamis. Pembuatan rasa tempat memainkan peran penting dalam memastikan keberhasilan pengembangan ruang publik berkualitas tinggi (Abdul Latip et al., 2023). Pembuatan rasa tempat memfasilitasi pemahaman yang lebih dalam tentang keterikatan tempat, yang mencakup hubungan fisik dan spiritual yang dimiliki individu dengan suatu tempat. Pemahaman ini berkontribusi pada pembuatan tempat yang efektif dengan menciptakan rasa memiliki dan menumbuhkan pengalaman positif di ruang publik. Pembuatan tempat sangat penting untuk pengembangan ruang publik berkualitas tinggi, terutama dalam kerangka TOD (Zandiatashbar et al., 2019). Ini memungkinkan kita untuk memahami hubungan rumit antara individu dan lingkungan mereka, yang mengarah pada penciptaan tempat yang bermakna dan menarik. Dengan memasukkan prinsip place making dalam proyek TOD, kota dapat memastikan terciptanya lingkungan perkotaan yang berkelanjutan, inklusif, dan layak huni yang memenuhi kebutuhan dan aspirasi masyarakat.

Cervero (2004) menyoroti manfaat inisiatif TOD, termasuk peningkatan kualitas udara, pelestarian ruang terbuka, lingkungan ramah pejalan kaki, peningkatan penumpang dan pendapatan, pengurangan urban sprawl, dan reorientasi pola pembangunan perkotaan di sekitar fasilitas transit kereta api dan bus (Cervero & Duncan, 2002). McConville (2009) mengemukakan kekhawatiran bahwa rencana TOD mungkin memiliki konsekuensi tak terduga yang dapat merusak kesejahteraan kelompok berpenghasilan rendah dan pengurangan GRK (McConville et al., 2009). Akhirnya, Dittmar (2004) meneliti generasi pertama proyek TOD dan memperoleh pelajaran untuk generasi berikutnya, termasuk kerangka perencanaan, kebijakan dan peraturan proyek "sukses", hambatan untuk pembiayaan dan strategi untuk mengatasi hambatan tersebut, dan peran semua aktor yang terlibat dan sumber daya yang tersedia bagi mereka. Secara keseluruhan, makalah menunjukkan bahwa TOD dapat berkontribusi pada pembuatan tempat dan penciptaan ruang publik yang berkualitas, tetapi perencanaan yang cermat dan pertimbangan konsekuensi potensial diperlukan (H. Dittmar & S. Poticha, n.d.).

Tantangan pelaksanaan transit oriented development.

Makalah tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan pembangunan berorientasi transit (TOD) menghadapi beberapa tantangan. Thomas (2008) menemukan bahwa penggunaan lahan berorientasi otomatis yang berlebihan, aksesibilitas terbatas, dan penegakan parkir yang tidak konsisten

merupakan hambatan untuk menerapkan TOD di Jinan, China (Thomas & Deakin, 2008). Hale (2006) mengidentifikasi perlunya kebijakan perencanaan yang inovatif, desain perkotaan berkualitas tinggi, dan peningkatan koordinasi antara pemangku kepentingan untuk memanfaatkan peluang TOD (C. Hale & P. Charles, n.d.). Cervero (2004) menyoroti pentingnya faktor politik dan kelembagaan, perencanaan dan strategi penggunaan lahan, pertimbangan fiskal dan kemitraan, dan tantangan desain dan pertimbangan dalam menerapkan TOD (Cervero & Duncan, 2002). Curtis (2012) menemukan bahwa perubahan pembangunan lambat dan tidak konsisten dalam menerapkan TOD di Perth, Australia Barat, dan bahwa lembaga pembangunan publik lebih berhasil daripada pendekatan perencanaan konvensional (Curtis, 2012). Secara keseluruhan, makalah ini menunjukkan bahwa penerapan TOD membutuhkan mengatasi berbagai hambatan dan tantangan, termasuk pola penggunaan lahan, aksesibilitas, penegakan parkir, kebijakan perencanaan, koordinasi pemangku kepentingan, dan perencanaan pembangunan.

Manfaat ekonomi dari pembangunan berorientasi transit

Makalah menunjukkan bahwa pembangunan berorientasi transit (TOD) memiliki manfaat ekonomi. Noland (2014) menemukan bahwa TOD di New Jersey memiliki efek positif pada perilaku perjalanan, kesehatan, modal sosial, keselamatan lalu lintas, penilaian properti, dan dampak regional (R. Noland et al., 2014). Cervero (2004) menyoroti manfaat TOD, termasuk peningkatan kualitas udara, pelestarian ruang terbuka, peningkatan penumpang dan pendapatan, pengurangan urban sprawl, dan reorientasi pola pembangunan perkotaan (Cervero & Duncan, 2002). McConville (2009) mencatat bahwa rencana TOD dapat memenuhi tujuan masyarakat yang penting, seperti pembangunan ekonomi, mengurangi kemacetan, pilihan transportasi yang lebih besar, dan meningkatkan kesehatan masyarakat (McConville et al., 2009). Mudigonda (2014) menemukan bahwa TOD umumnya menghasilkan keuntungan finansial bagi pengguna dan sistem transportasi dengan mengurangi biaya transportasi dan mendorong pergeseran mode dari mengemudi ke transit (Mudigonda et al., 2014).

3. Metode

Metodologi penelitian untuk hubungan antara TOD dan pembuatan tempat merupakan suatu pendekatan yang penting dalam memahami bagaimana penerapan prinsip-prinsip TOD dan konsep pembuatan tempat dapat saling mempengaruhi. Metodologi ini dapat digambarkan sebagai berikut:

- Studi Literatur: Penelitian ini menggunakan pendekatan studi literatur sebagai metode utama untuk mengumpulkan informasi. Studi literatur melibatkan analisis dokumen-dokumen yang sudah ada, seperti artikel, jurnal, dan laporan terkait TOD dan pembuatan tempat. Studi literatur ini membantu dalam memahami teori dan kerangka konsep yang mendasari hubungan antara TOD dan pembuatan tempat (Taki et al., 2017).
- Review Terhadap Penelitian Terdahulu: Penelitian ini juga melibatkan review terhadap penelitian-penelitian terdahulu yang telah dilakukan dalam konteks TOD dan pembuatan tempat. Dalam proses ini, peneliti menganalisis temuan-temuan sebelumnya untuk mengidentifikasi pola-pola dan hubungan yang mungkin ada antara kedua konsep ini (Syala et al., 2023).
- Integrasi Penggunaan Lahan dan Transportasi: Selain itu, penelitian ini juga mencakup integrasi penggunaan lahan dan transportasi dalam konteks TOD. Ini melibatkan analisis bagaimana perencanaan penggunaan lahan dan transportasi berkontribusi terhadap pembuatan tempat yang berkelanjutan [6].

Metodologi penelitian ini bertujuan untuk mengungkap hubungan yang kompleks antara TOD dan pembuatan tempat, menggabungkan teori dan praktek dari berbagai sumber untuk memberikan pemahaman yang lebih dalam tentang bagaimana dua konsep ini saling berinteraksi dalam konteks pengembangan perkotaan.

4. Analisis dan Interpretasi

Transit-Oriented Development (TOD) adalah pendekatan perencanaan kota yang bertujuan untuk menciptakan komunitas yang berkelanjutan dan layak huni yang berpusat di sekitar transportasi umum. Prinsip-prinsip utama TOD meliputi:

1. Kedekatan dengan Transit: TOD menekankan lokasi kepadatan tinggi, pengembangan penggunaan campuran di dekat pusat transportasi umum seperti stasiun kereta api, terminal bus, atau halte kereta ringan. Prinsip ini mendorong warga mengandalkan

transportasi umum untuk kebutuhan komuter sehari-hari, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi.

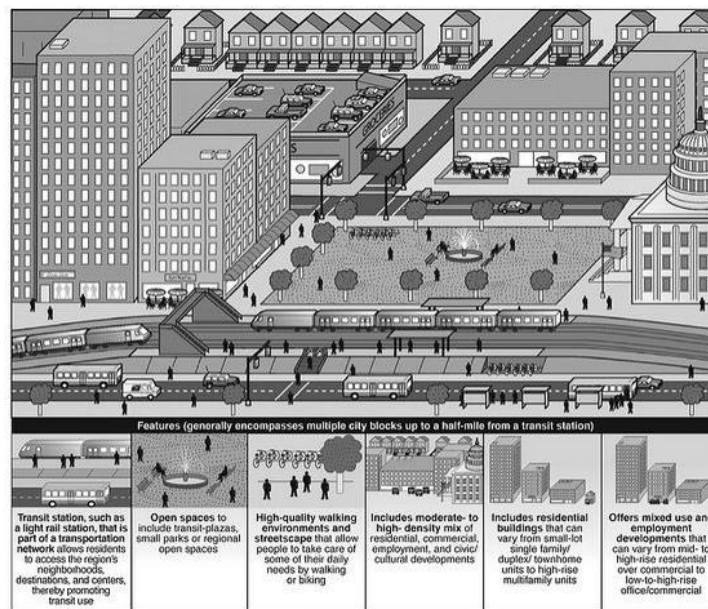
2. Compact and Mixed-Use Development: TOD mengedepankan pola pengembangan compact dan mixed-use, di mana beragam penggunaan lahan seperti hunian, komersial, perkantoran, dan ruang rekreasi terintegrasi dalam satu kawasan. Desain ini mendorong walkability, mengurangi jarak perjalanan, dan menciptakan lingkungan yang dinamis dan beragam.
3. Lingkungan Ramah Pejalan Kaki: TOD memprioritaskan penciptaan lingkungan yang ramah pejalan kaki dengan menggabungkan fitur-fitur seperti trotoar lebar, penyeberangan, plaza pejalan kaki, dan jaringan jalan yang terhubung dengan baik. Elemen-elemen ini mendorong berjalan kaki dan bersepeda sebagai moda transportasi utama dalam masyarakat.
4. Infrastruktur Pendukung Transit: TOD mencakup penyediaan infrastruktur yang mendukung dan meningkatkan penggunaan transportasi umum. Ini dapat melibatkan merancang stasiun transit dengan titik akses yang nyaman, halte bus yang dirancang dengan baik, fasilitas parkir sepeda, dan koneksi tanpa batas antara berbagai moda transit.
5. Perumahan yang Terjangkau dan Beragam: TOD bertujuan untuk menyediakan berbagai pilihan perumahan, termasuk perumahan yang terjangkau, dalam jarak dekat dengan transit. Prinsip ini mempromosikan keadilan sosial dengan memastikan bahwa orang-orang dari berbagai tingkat pendapatan dapat mengakses transportasi umum dengan mudah dan terjangkau.
6. Ruang dan Fasilitas Publik: TOD menekankan penciptaan ruang publik seperti taman, plaza, dan area hijau yang meningkatkan kualitas hidup penghuni. Ruang-ruang ini memberikan kesempatan untuk interaksi sosial, rekreasi, dan keterlibatan masyarakat.
7. Kebijakan Transit-Mendukung: TOD membutuhkan kebijakan yang mendukung di tingkat pemerintah daerah, termasuk peraturan zonasi, perencanaan penggunaan lahan, dan kebijakan transportasi yang mendorong dan memfasilitasi pengembangan masyarakat berorientasi transit. Kebijakan ini dapat mencakup insentif untuk pengembang, bonus kepadatan, dan proses persetujuan yang disederhanakan.
8. Keterlibatan Masyarakat: TOD mempromosikan keterlibatan dan keterlibatan masyarakat dalam proses perencanaan dan pengambilan keputusan. Keterlibatan yang bermakna dengan penduduk, bisnis, dan pemangku kepentingan lainnya membantu memastikan bahwa pembangunan memenuhi kebutuhan dan aspirasi masyarakat.

Dengan berpegang pada prinsip-prinsip ini, Pembangunan Berorientasi Transit bertujuan untuk menciptakan komunitas yang berkelanjutan, mudah diakses, dan bersemangat yang memprioritaskan transportasi umum dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Transit Oriented Development (TOD) adalah konsep pengembangan kota yang berfokus pada integrasi transportasi dan penggunaan lahan. Berikut adalah gambaran mengenai TOD dan beberapa kunci komponennya dalam konteks kota moderen:

- Stasiun Transit: Stasiun transit adalah pusat penting dalam konsep TOD. Ini mencakup stasiun kereta api, MRT, dan stasiun bus yang berfungsi sebagai titik akses utama untuk penduduk ke transportasi publik. Stasiun transit yang baik akan menjadi pusat aktivitas di sekitarnya, memudahkan orang untuk naik dan turun dari transportasi umum (Mudigonda et al., 2014).
- Ruang Terbuka: Ruang terbuka adalah area publik yang dirancang untuk meningkatkan kehidupan kota. Ini bisa termasuk taman, taman kota, atau tempat rekreasi. Ruang terbuka ini memberikan tempat untuk bersosialisasi, beraktivitas, dan memperkuat ikatan komunitas (Agustina & Nurzanah, 2019).
- Transit Plaza: Transit plaza adalah area yang berdekatan dengan stasiun transit yang dirancang untuk memfasilitasi peralihan antara berbagai moda transportasi. Ini mencakup terminal bus, area penjemputan, dan ruang tunggu yang nyaman untuk penumpang (Hess & Lombardi, 2004).
- Lingkungan Pejalan Kaki yang Berkualitas: TOD menempatkan pejalan kaki di pusat perhatian. Hal ini dicapai dengan membangun trotoar yang aman, penyeberangan pejalan kaki yang nyaman, dan fasilitas seperti trotoar berlandung di sekitar stasiun transit. Ini mendorong orang untuk berjalan kaki dan menggunakan transportasi publik (Ambarwati et al., 2018).

- Sedang dan Tingginya Kepadatan Campuran: TOD mengutamakan kepadatan pemukiman yang berarti memiliki lebih banyak penduduk dan aktivitas dalam area terbatas. Ini mencakup pemukiman, komersial, tempat kerja, dan pengembangan budaya masyarakat yang terintegrasi dengan baik. Pemukiman yang padat ini mengurangi kebutuhan akan mobil pribadi dan mendorong penggunaan transportasi umum (Nasir, 2017).

TOD bertujuan untuk menciptakan kota yang lebih berkelanjutan, ramah lingkungan, dan memudahkan mobilitas penduduk dengan mengintegrasikan transportasi publik yang efisien dengan penggunaan lahan yang cerdas. Ini merupakan pendekatan yang penting dalam perencanaan perkotaan modern untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas dan meningkatkan kualitas hidup penduduk, seperti yang terlihat pada gambar 1 dibawah.



Gambar 1. Komponen TOD pada perkembangan kota modern. Foto oleh Ractod sumber Flickr

Konfigurasi konsep kota yang terlihat pada Gambar 2 menggambarkan cara mengoptimalkan potensi Pengembangan Berorientasi Transit (TOD). Pada gambar tersebut, terdapat beberapa poin yang menunjukkan elemen-elemen penting: (i) Apartemen (Apartemen): Pada gambar terlihat adanya gedung-gedung apartemen yang mewakili pemukiman yang padat. Ini menunjukkan bahwa TOD mencakup pengembangan pemukiman yang tinggi dan padat di sekitar stasiun transit atau pusat transportasi; (ii) Jalur Transit: Garis-garis atau rute-rute transit, seperti kereta api atau bus, terlihat jelas. Ini menandakan bahwa TOD berfokus pada integrasi antara transportasi umum yang efisien dan lokasi perkotaan yang strategis, sehingga orang dapat dengan mudah mengakses stasiun transit; (iii) Penggabungan Fungsi Ekonomi: Terlihat adanya beragam bangunan dan fungsi ekonomi seperti toko, restoran, kantor, dan lainnya yang berdekatan dengan stasiun transit. Ini menunjukkan bahwa TOD merencanakan penggunaan lahan yang beragam di sekitar pusat transportasi untuk menciptakan pusat-pusat ekonomi yang hidup; (iv) Jalur Transportasi Sepeda: Terlihat adanya jalur khusus untuk bersepeda, yang dapat meningkatkan mobilitas bersepeda dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor; (v) Jalur Bersepeda dan Pejalan Kaki: Jalur khusus untuk bersepeda dan pejalan kaki terlihat jelas, yang memungkinkan penduduk kota untuk berjalan kaki atau bersepeda dengan aman dan nyaman di sekitar area TOD; (iv) Jalur Connecting yang Kompak: Terdapat jalur-jalur yang menghubungkan berbagai elemen ini secara kompak, memastikan aksesibilitas yang baik antara berbagai bagian kota yang berbeda.

Dengan demikian, konsep ini mencerminkan cara mendesain kota dengan menggabungkan elemen-elemen tersebut untuk menciptakan lingkungan perkotaan yang berkelanjutan, ramah lingkungan, dan memungkinkan mobilitas yang efisien bagi penduduknya. Ini juga membantu

mengurangi masalah kepadatan pemukiman dengan memanfaatkan lokasi strategis di sekitar stasiun transit untuk mengakomodasi kebutuhan perumahan dan aktivitas ekonomi, yang terlihat secara diagram pada gambar 2 dibawah.



Gambar 2. Konfigurasi konsep kota dengan potensi TOD. Foto oleh Lloyd Alter, 2020

Walkable, mixed-use neighborhood adalah suatu lingkungan perkotaan yang memudahkan warga berjalan kaki ke berbagai tempat seperti tempat kerja, pertokoan, dan stasiun pemberhentian kendaraan umum. Dalam lingkungan ini, berbagai jenis penduduk dan bisnis terintegrasi dengan baik dan dapat dijangkau dengan nyaman dalam jarak berjalan kaki dari tempat tinggal. Keuntungannya termasuk kemudahan akses, keanekaragaman, kurangnya ketergantungan pada mobil, ruang terbuka dan keamanan yang lebih baik, serta kualitas hidup yang lebih baik. Contoh nyata dapat ditemukan di banyak kota besar di seluruh dunia, di mana pusat-pusat perkotaan telah dirancang ulang untuk mempromosikan gaya hidup berjalan kaki dan mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, seperti yang terlihat pada gambar 3 dibawah.



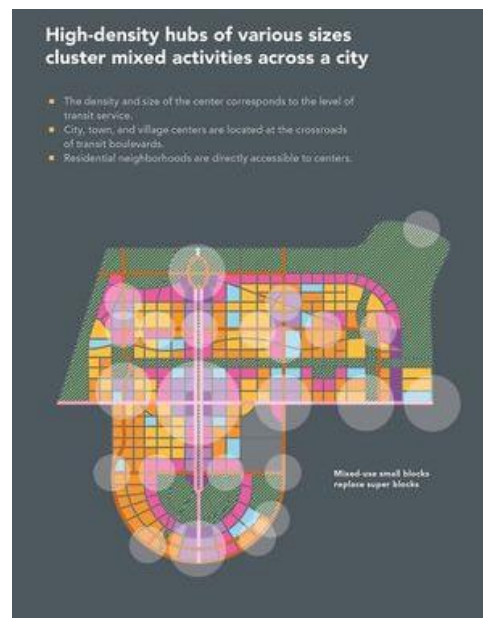
Gambar 3. Konsep penggabungan zona pemukiman yang nyaman untuk berkaln kaki. Sumber: Urban Planning Visual graphics.

Neighborhoods dengan konsep mixed-use, atau sering disebut sebagai "kawasan berpenggunaan campuran," memiliki sejumlah manfaat yang signifikan yang dapat membentuk pengalaman hidup yang lebih baik bagi penduduknya. Manfaat ini mencakup aspek sosial, ekonomi, lingkungan, dan kualitas hidup yang lebih luas. Salah satu manfaat utama dari kawasan berpenggunaan campuran adalah penciptaan komunitas yang lebih kuat. Dengan adanya campuran antara hunian, bisnis, dan area rekreasi dalam satu kawasan, penduduk memiliki akses yang lebih mudah untuk berinteraksi dengan tetangga mereka. Ini dapat menghasilkan ikatan sosial yang lebih kuat dan mempromosikan rasa keterlibatan dalam komunitas, yang pada gilirannya dapat meningkatkan kualitas hidup.

Dari segi ekonomi, kawasan berpenggunaan campuran dapat menciptakan peluang pekerjaan yang lebih besar. Kehadiran bisnis di dekat tempat tinggal berarti penduduk memiliki akses yang lebih mudah ke pekerjaan dan bisnis lokal, yang pada gilirannya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi lokal. Selain itu, ini dapat mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan mengurangi kemacetan lalu lintas.

Dalam hal lingkungan, mixed-use neighborhoods dapat berkontribusi pada pengurangan emisi karbon. Dengan mengurangi kebutuhan akan perjalanan jauh dan meningkatkan kemudahan berjalan kaki atau bersepeda, kawasan ini dapat membantu mengurangi polusi udara dan emisi gas rumah kaca. Selain itu, desain yang lebih padat secara spasial dapat mengurangi lahan yang dibutuhkan untuk pengembangan, menjaga lahan terbuka, dan mengurangi kerusakan lingkungan.

Manfaat lainnya adalah peningkatan aksesibilitas. Mixed-use neighborhoods sering kali didesain dengan pertimbangan aksesibilitas yang baik, termasuk infrastruktur pejalan kaki dan transportasi publik yang lebih baik. Ini dapat membuat penduduk lebih mandiri secara transportasi, terutama bagi mereka yang tidak memiliki akses kendaraan pribadi. Kawasan berpenggunaan campuran dapat meningkatkan kualitas hidup secara keseluruhan. Dengan memungkinkan penduduk untuk memiliki akses yang mudah ke berbagai fasilitas dan layanan, seperti toko, restoran, taman, dan fasilitas kesehatan, kawasan ini dapat menciptakan lingkungan yang nyaman dan memenuhi kebutuhan sehari-hari dengan lebih baik.

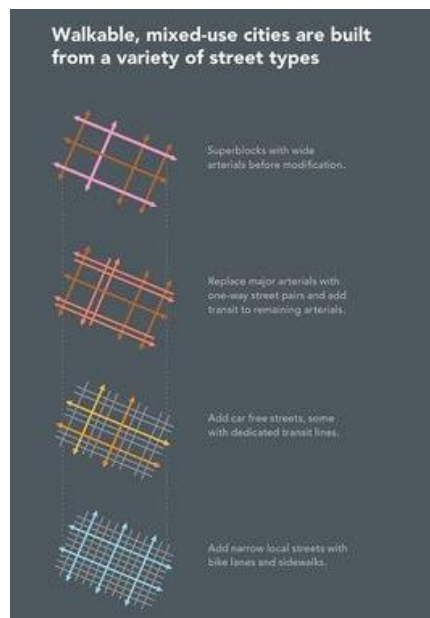


Gambar 4. Hub dengan kepadatan tinggi berbagai ukuran dan aktivitas campuran di seluruh kota. Sumber: Urban Planning Visual graphics.

Dalam rangka mencapai manfaat ini, perencanaan dan pengembangan yang bijaksana sangat penting. Hal ini mencakup desain yang mempromosikan keseimbangan yang baik antara fungsi-fungsi yang berbeda, serta pemikiran yang cermat terkait dengan infrastruktur, lalu lintas, dan keberlanjutan lingkungan. Dengan pendekatan yang tepat, kawasan berpenggunaan campuran dapat menjadi solusi yang bermanfaat bagi berbagai tantangan perkotaan dan meningkatkan kualitas hidup penduduknya, seperti terlihat pada gambar 4 diatas.

Memanfaatkan sebuah pusat atau hub dengan kepadatan tinggi yang mencakup berbagai ukuran dan jenis aktivitas campuran di seluruh kota memiliki sejumlah manfaat yang signifikan. Salah satunya adalah efisiensi transportasi, di mana berbagai aktivitas yang terkonsentrasi dalam satu area dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan jauh, mengurangi kemacetan lalu lintas, dan polusi udara. Selain itu, hub semacam itu juga meningkatkan aksesibilitas bagi masyarakat, memungkinkan mereka lebih mudah mengakses berbagai layanan dan fasilitas penting tanpa perlu perjalanan panjang. Ini juga menciptakan identitas kota yang kuat dan menarik wisatawan serta investasi ekonomi.

Kepadatan aktivitas ekonomi di hub kota dapat meningkatkan peluang bisnis, menciptakan lapangan pekerjaan, dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan. Selain itu, kehidupan penduduk kota juga menjadi lebih baik dengan akses mudah ke berbagai fasilitas dan aktivitas yang dapat meningkatkan kualitas hidup mereka. Hub dengan kepadatan tinggi juga mendukung upaya perlindungan lingkungan dengan mengurangi kebutuhan akan mobil pribadi dan mempromosikan penggunaan transportasi umum serta bersepeda. Ini berkontribusi pada pengurangan emisi gas rumah kaca. Tempat dengan kepadatan tinggi seringkali memfasilitasi interaksi sosial yang lebih aktif, memungkinkan penduduk untuk bertemu, berinteraksi, dan berpartisipasi dalam kehidupan komunitas, yang dapat memperkuat jaringan sosial dan meningkatkan kebersamaan. Dengan demikian, hub semacam ini menjadi landasan untuk menciptakan kota yang lebih hidup, berkelanjutan, dan berkualitas tinggi, yang menguntungkan bagi penduduknya dan lingkungan sekitarnya.



Gambar 5. Beberapa variasi tipe jalan yang menghubungkan bagian kota pada kota dengan pencampuran fungsi.
Sumber: Urban Planning Visual graphics.

Konsep kota yang ramah untuk pejalan kaki (walkable) dan beragam dalam penggunaannya (mixed-use) menggabungkan beberapa elemen perancangan perkotaan yang penting. Ini termasuk penggunaan berbagai jenis jalan dan transformasi jalan-jalan utama menjadi satu arah dengan penambahan area transit. Selain itu, konsep ini juga mencakup pengembangan area yang hanya dapat diakses oleh kendaraan transportasi umum, serta penambahan jalur bersepeda di lingkungan pemukiman, seperti terlihat pada gambar 5 diatas.

Dalam konsep ini, fokusnya adalah meningkatkan mobilitas pejalan kaki dengan menciptakan jalan-jalan yang lebih ramah bagi pejalan kaki, sehingga orang dapat dengan aman berjalan kaki dari satu tempat ke tempat lain. Ini membantu mempromosikan gaya hidup sehat dan mengurangi ketergantungan pada mobil pribadi. Selain itu, dengan mempertimbangkan berbagai jenis jalan seperti superblock, di mana lalu lintas kendaraan dibatasi, dan mengubah jalan-jalan utama menjadi satu arah dengan area transit tambahan, konsep ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi transportasi. Ini dapat mengurangi kemacetan dan meningkatkan penggunaan transportasi umum, sehingga mengurangi polusi udara dan lalu lintas.

Menambahkan area yang hanya dapat diakses oleh kendaraan transportasi umum adalah langkah progresif dalam mendukung transportasi berkelanjutan dan mengurangi kemacetan lalu lintas di pusat kota. Ini juga dapat meningkatkan kualitas udara di lingkungan perkotaan. Penambahan jalur bersepeda di pemukiman adalah langkah penting dalam mempromosikan bersepeda sebagai moda transportasi yang ramah lingkungan. Dengan menyediakan jalur bersepeda yang aman dan terpisah dari jalan-jalan kendaraan bermotor, konsep ini memfasilitasi mobilitas bersepeda dan mengurangi polusi serta kepadatan lalu lintas.

Secara keseluruhan, konsep "walkable, mixed-use cities" menggabungkan berbagai strategi perancangan perkotaan untuk menciptakan lingkungan yang lebih berkelanjutan, sehat, dan beragam dalam penggunaannya. Ini mempromosikan mobilitas yang ramah lingkungan, meningkatkan efisiensi transportasi, dan menciptakan lingkungan perkotaan yang lebih baik untuk penduduknya, dan telah dilakukan beberapa bagian dan elemen pada sejumlah kota di Indonesia, misalnya Kota Semarang dan Surakarta yang terlihat pada table 2 di bawah.

Tabel 2. Elemen TOD
Studi Kasus: Kota Semarang dan Kota Surakarta

No.	Elemen-elemen TOD	Studi Kasus: Semarang	Studi Kasus: Surakarta
1.	Stasiun transit	Stasiun Tawang, Stasiun Poncol	Stasiun Balapan, Stasiun Purwosari, Stasiun Jebres
2.	Pengembangan Kompak dan Mixed-Use	Kawasan Simpang Lima	Taman Sriwedari
3.	Pedestrian ramah lingkungan	Pedestrian Jalan Pahlawan	Pedestrian Jalan Slamet Riyadi
4.	Infrastruktur bersepeda	Jalur Pandanaran	Jalur Slemet Riyadi
5.	Ruang publik	Taman Indonesia Kaya	Taman Gladag Langen
6.	Komplek Perumahan yang Terjangkau	Bukit Semarang Baru	Solo Baru
7.	Infrastruktur Pendukung Transit Sistem	Bus Rapid Transit (BRT) System	Bus Rapid Transit (BRT) System

5. Kesimpulan dan Saran

Pentingnya hubungan yang sinergis antara Pengembangan Berorientasi Transit (TOD) dan Pembentukan Rasa Tempat dalam membentuk lingkungan perkotaan yang mempromosikan identitas yang kuat dan interaksi sosial yang kaya. Dalam mengkaji beragam sumber literatur, termasuk jurnal, buku, laporan, dan dokumen kebijakan, penelitian ini telah menyoroti bahwa TOD memiliki potensi besar untuk menciptakan lingkungan yang tidak hanya efisien secara transportasi, tetapi juga mengakomodasi kebutuhan identitas lokal dan interaksi sosial yang bermakna. Pembentukan Tempat muncul sebagai strategi kunci dalam merancang lingkungan perkotaan yang mendukung identitas kota, keterlibatan masyarakat, dan ruang publik yang berkualitas tinggi. Integrasi TOD dan Pembentukan Tempat dapat mengubah pusat-pusat transportasi menjadi pusat-pusat kehidupan sosial yang ramai, dengan aktivitas komunitas yang semakin meningkat. Ini menunjukkan potensi besar untuk mengubah wajah kota-kota Indonesia menjadi lingkungan yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

Beberapa tantangan yang perlu diatasi, seperti hambatan regulasi, koordinasi pemangku kepentingan, dan keberlanjutan jangka panjang. Perhatian dan komitmen yang kuat dari pemerintah dan semua pemangku kepentingan diperlukan untuk memastikan keberhasilan integrasi TOD dan Pembentukan Tempat dalam konteks perkotaan Indonesia. Kesimpulannya, penelitian ini memberikan wawasan penting bagi perencanaan dan kebijakan perkotaan di Indonesia. Dengan mengadopsi prinsip-prinsip TOD dan Pembentukan Tempat, kota-kota di Indonesia memiliki peluang besar untuk menciptakan lingkungan yang memperkuat identitas lokal, mempromosikan kohesi masyarakat, dan mencapai evolusi yang berkelanjutan. Dengan demikian, penting untuk terus mengembangkan dan menerapkan pendekatan ini sebagai bagian dari upaya menuju perkotaan yang lebih baik dan inklusif di Indonesia.

Daftar Pustaka

- Abdul Latip, N. S., Zulnaidi, N. Z., Redzuan, N., Mohamed Osman, M., & Harun, N. Z. (2023). PLACE MAKING OF PUBLIC SPACES WITHIN TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD): A REVIEW. *PLANNING MALAYSIA*, 21. <https://doi.org/10.21837/pm.v21i25.1254>
- Agustina, I. D., & Nurzanah, W. (2019). Studi Aksesibilitas Transportasi Berkelanjutan Untuk Penyandang Cacat (Disabilitas) Di Pusat Kota Medan. *Saintek ITM*, 31(2). <https://abdulkadir.blog.uma.ac.id/wp-content/uploads/sites/197/2019/11/35-80-1-SM.pdf>
- Ambarwati, L., Indriastuti, A. K., & Sari, N. (2018). *Pejalan Kaki: Riwayatmu Dulu dan Kini*. Universitas Brawijaya Press.
- Bai Hua. (n.d.). *Thinking on Application of Transit Oriented Development in Chinese Cities*.
- C. Hale & P. Charles. (n.d.). *Making the most of transit oriented development opportunities*.
- Cervero, R., & Duncan, M. (2002). Transit's Value-Added Effects: Light and Commuter Rail Services and Commercial Land Values. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1805(1), 8–15. <https://doi.org/10.3141/1805-02>
- Curtis, C. (2012). Delivering the "D" in transit-oriented development: Examining the town planning challenge. *Journal of Transport and Land Use*, 5(3). <https://doi.org/10.5198/jtlu.v5i3.292>
- H. Dittmar & S. Poticha. (n.d.). *DEFINING TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT: THE NEW REGIONAL BUILDING BLOCK. IN: THE NEW TRANSIT TOWN: BEST PRACTICES IN TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT*.
- Hess, D. B., & Lombardi, P. A. (2004). Policy Support for and Barriers to Transit-Oriented Development in the Inner City: Literature Review. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1887(1), 26–33. <https://doi.org/10.3141/1887-04>

- McConville, A., Kober, B., Lane, C., & Donham, J. (2009). *Transit-Oriented Development*. University of Iowa. <https://doi.org/10.17077/9w9h-klxb>
- Messenger, T., & Ewing, R. (1996). Transit-Oriented Development in the Sun Belt. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1552(1), 145–153. <https://doi.org/10.1177/0361198196155200120>
- Mudigonda, S., Ozbay, K., Ozturk, O., Iyer, S., & Noland, R. B. (2014). Quantifying Transportation Benefits of Transit-Oriented Development in New Jersey. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2417(1), 111–120. <https://doi.org/10.3141/2417-12>
- Nasir, A. A. (2017). Analisis Pemilihan Moda Angkutan Umum Dalam Menunjang Kegiatan Sosioekonomi Masyarakat di Kota Enrekang. *Universitas Islam Negeri. Makassar*. <https://core.ac.uk/download/pdf/198220779.pdf>
- Newman, P. (2005). Transit oriented development: An Australian overview. *Transit Oriented Development: Making It Happen, 2005, Perth, Western Australia, Australia*. <https://trid.trb.org/view/783724>
- P. Newman. (n.d.). *Transit oriented development: An Australian overview*.
- R. Noland, K. Ozbay, Stephanie DiPetrillo, & S. Iyer. (2014). *Measuring Benefits of Transit Oriented Development*.
- Ratner, K. A., & Goetz, A. R. (2013). The reshaping of land use and urban form in Denver through transit-oriented development. *Cities*, 30, 31–46. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.08.007>
- Syala, N., Zulnadi, N., Redzuan, N., Osman, M., & Harun, Z. (2023). *PLACE MAKING OF PUBLIC SPACES WITHIN TRANSIT- ORIENTED DEVELOPMENT (TOD): A REVIEW*. 21, 516–531. <https://doi.org/10.21837/pm.v21i25.1254>
- Taki, H. M., Maatouk, M. M. H., Qurnfulah, E., & Aljoufie, M. (2017). Planning TOD with land use and transport integration: A review. *Journal of Geoscience, Engineering, Environment, and Technology*, 2(1). <https://doi.org/10.24273/jgeet.2017.2.1.17>
- Thomas, A., & Deakin, E. (2008). Land Use Challenges to Implementing Transit-Oriented Development in China. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2077(1), 80–86. <https://doi.org/10.3141/2077-11>
- Xu, W. A., Guthrie, A., Fan, Y., & Li, Y. (2017). Transit-oriented development: Literature review and evaluation of TOD potential across 50 Chinese cities. *Journal of Transport and Land Use*, 10(1). <https://doi.org/10.5198/jtlu.2017.922>
- Zandiatashbar, A., Hamidi, S., Foster, N., & Park, K. (2019). The Missing Link between Place and Productivity? The Impact of Transit-Oriented Development on the Knowledge and Creative Economy. *Journal of Planning Education and Research*, 39(4), 429–441. <https://doi.org/10.1177/0739456x19826271>