

**PROSES COLLABORATIVE GOVERNANCE DALAM TRANSIT ORIENTED  
DEVELOPMENT PADA KAWASAN BLOK M**

Truly Bryan Teofilus Hutagalung<sup>1</sup>, Retna Hanani<sup>2</sup>

**Program Studi S1 Administrasi Publik**  
**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro**  
Jalan Prof. Soedarto, S. H., Tembalang, Kota Semarang, Kotak Pos 1269  
Telepon (024) 7465407, Faksimile (024) 7465405  
Laman: [www.fisip.undip.ac.id](http://www.fisip.undip.ac.id) Email: [fisip@undip.ac.id](mailto:fisip@undip.ac.id)

---

**ABSTRACT**

*Jakarta faces mobility challenges due to worsening congestion, triggered by population growth and the expansion of the Greater Jakarta area. Transit Oriented Development (TOD) is a solution by integrating public transportation and pedestrian-based spatial planning. Blok M area as a mobility hub is the focus of this research to analyze the application of Collaborative Governance in TOD development. This approach emphasizes the involvement of stakeholders in the decision-making process to create inclusive and sustainable policies. The research used qualitative methods through in-depth interviews, field observations, and document studies. The results show that the success of collaboration in TOD in Blok M is influenced by four main indicators: face-to-face dialog, trust, commitment to the process, and shared understanding. Face-to-face dialog helps build understanding and resolve conflicts. Trust is the foundation of collaboration, but is often hampered by sectoral ego and lack of transparency. Commitment is important to maintain active participation of all parties, while the common understanding of TOD is still limited due to the lack of socialization. The effectiveness of Collaborative Governance relies on good coordination, information disclosure, and participation of the community and private sector, which is already well-established despite some obstacles. This research recommends increased face-to-face dialog, regular discussions, and public engagement for TOD to improve mobility, create better public spaces, and promote sustainability of Blok M and Jakarta at large.*

**Keywords: Collaborative Governance, Transit Oriented Development, Blok M Area**

## ABSTRAK

Jakarta menghadapi tantangan mobilitas akibat kemacetan yang semakin parah, dipicu oleh pertumbuhan populasi dan perluasan wilayah Jabodetabek. *Transit Oriented Development* (TOD) menjadi solusi dengan mengintegrasikan transportasi publik dan tata ruang berbasis pejalan kaki. Kawasan Blok M sebagai pusat mobilitas menjadi fokus penelitian ini untuk menganalisis penerapan *Collaborative Governance* dalam pengembangan TOD. Pendekatan ini menekankan keterlibatan para pemangku kepentingan dalam proses pengambilan keputusan guna menciptakan kebijakan yang inklusif dan berkelanjutan. Penelitian menggunakan metode kualitatif melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dan studi dokumen. Hasil menunjukkan keberhasilan kolaborasi dalam TOD di Blok M dipengaruhi oleh empat indikator utama: dialog tatap muka, kepercayaan, komitmen terhadap proses, dan pemahaman bersama. Dialog langsung membantu membangun kesepahaman dan menyelesaikan konflik. Kepercayaan menjadi fondasi kerja sama, namun sering terhambat ego sektoral dan kurangnya transparansi. Komitmen penting untuk menjaga partisipasi aktif semua pihak, sedangkan kesamaan pemahaman tentang TOD masih terbatas karena minimnya sosialisasi. Efektivitas *Collaborative Governance* bergantung pada koordinasi yang baik, keterbukaan informasi, serta partisipasi masyarakat dan sektor swasta yang sudah cukup berjalan meski masih ada kendala. Penelitian ini merekomendasikan peningkatan dialog tatap muka, diskusi rutin, dan keterlibatan publik agar TOD dapat memperbaiki mobilitas, menciptakan ruang publik yang lebih baik, dan mendorong keberlanjutan Blok M dan Jakarta secara luas.

**Kata Kunci:** *Collaborative Governance, Transit Oriented Development, Kawasan Blok M*

## PENDAHULUAN

Jakarta, sebagai pusat ekonomi dan pemerintahan Indonesia, mengalami krisis mobilitas yang akut akibat pertumbuhan populasi yang masif di wilayah Jabodetabek. Dengan lebih dari 47,5 juta pergerakan manusia per hari dan 1,4 juta pelaju masuk ke Jakarta setiap harinya (Kementerian Perhubungan, 2016), tekanan terhadap infrastruktur kota menjadi sangat besar. Perluasan kota yang cenderung horizontal, bergantung pada kendaraan pribadi, menyebabkan konsumsi ruang yang tidak efisien, meningkatnya biaya transportasi, serta memperburuk kualitas hidup dan ketimpangan sosial (Firman, 2009).

Solusi atas tantangan ini adalah pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD), yakni strategi tata ruang yang mengintegrasikan kawasan hunian, komersial, dan perkantoran dalam radius berjalan kaki dari simpul transportasi publik seperti MRT, LRT, dan BRT. Tujuannya adalah mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi serta meningkatkan efisiensi dan keberlanjutan transportasi perkotaan (Cervero et al., 2004). TOD mendorong kepadatan tinggi dan mixed-use development dalam radius 400-800 meter dari stasiun, menciptakan kawasan yang ramah pejalan kaki dan berorientasi lingkungan (Dittmar & Ohland, 2012).

TOD memberi manfaat ekonomi dengan meningkatkan nilai lahan, mendorong pertumbuhan komersial, dan menciptakan akses yang lebih baik ke layanan perkotaan (Suzuki et al., 2013). Kawasan dengan TOD memungkinkan warga untuk hidup lebih sehat dan efisien karena akses terhadap pekerjaan, layanan kesehatan, pendidikan, dan pusat belanja menjadi lebih dekat. Hal ini juga berdampak pada pengurangan emisi karbon karena penggunaan kendaraan pribadi menurun secara signifikan.

Sejumlah kota dunia telah berhasil menerapkan TOD. Singapura secara konsisten mengintegrasikan sistem MRT dengan pengembangan wilayah, menciptakan efisiensi tinggi dan ketergantungan rendah terhadap mobil. Di Jepang, kota seperti Tokyo dan Osaka membangun kawasan bisnis dan komersial di sekitar stasiun, mengubahnya menjadi pusat pertumbuhan ekonomi (Cervero et al., 2004). Sementara itu, di AS, kota seperti Portland menunjukkan hasil positif dalam mengurangi kemacetan melalui pendekatan TOD (Dittmar & Ohland, 2012).

Jakarta pun mulai mengadopsi pendekatan TOD sebagai respons terhadap kemacetan dan fragmentasi moda transportasi. Sistem transportasi massal yang tidak terintegrasi menyebabkan waktu tempuh panjang dan minim

kenyamanan, mendorong penggunaan kendaraan pribadi (Kemenhub, 2021). TOD diharapkan dapat memperbaiki masalah tersebut dengan mendesain kawasan yang terhubung secara multimoda, serta menyediakan fasilitas publik yang mudah dijangkau tanpa kendaraan pribadi (Husna, 2022; Sari, 2023).

Pelaksanaan TOD di Jakarta melibatkan berbagai pemangku kepentingan. Pemerintah DKI Jakarta menetapkan regulasi dan tata ruang, sementara PT MRT Jakarta berperan sebagai operator dan pengembang kawasan seperti Blok M. Pengembang swasta bertugas membangun hunian dan fasilitas komersial, sedangkan masyarakat berperan dalam memberikan umpan balik atas proyek (Asmaaysi, 2023). Akademisi dan peneliti turut menyumbangkan pengetahuan dan analisis untuk memastikan implementasi berjalan sesuai prinsip TOD.

Kolaborasi antar aktor masih menghadapi berbagai hambatan. Perbedaan kepentingan antara pemerintah, pengembang, dan masyarakat kerap menimbulkan ketidaksinkronan dalam perencanaan dan implementasi. Pemerintah berfokus pada keberlanjutan dan layanan publik, sementara pihak swasta lebih menekankan keuntungan komersial. Akibatnya, pengembangan

kawasan seperti Blok M sering kali tidak mencapai integrasi yang optimal antara transportasi dan fungsi ruang kota (Asmaaysi, 2023).

Keterlibatan masyarakat juga masih terbatas. Banyak warga merasa proyek tidak mencerminkan kebutuhan mereka karena tidak dilibatkan secara penuh dalam proses perencanaan. Keterbatasan partisipasi publik ini berpotensi memunculkan resistensi dan memperlambat pelaksanaan proyek TOD. Di sisi lain, lembaga non-pemerintah (NGO) berperan sebagai penghubung antara masyarakat, pemerintah, dan swasta dalam mendorong perumusan kebijakan yang berpihak pada aksesibilitas dan keberlanjutan.

Di samping masalah koordinasi aktor dan partisipasi publik, kendala besar lainnya adalah lemahnya kebijakan pendukung. Banyak regulasi yang belum terintegrasi dan saling tumpang tindih, khususnya dalam hal zonasi, pengelolaan lahan, dan pendanaan infrastruktur publik (Prasetyo & Wirawan, 2021; Ihsan, 2023). Ketidakjelasan ini menciptakan kebingungan dalam pelaksanaan TOD dan menghambat terciptanya kawasan kota yang terintegrasi secara transportasi dan tata ruang.

Rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini berfokus pada bagaimana proses *Collaborative*

*Governance* diterapkan dalam pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M. Mengingat kompleksitas proyek TOD yang melibatkan berbagai aktor dengan kepentingan berbeda, mulai dari pemerintah, PT MRT Jakarta, pengembang swasta, hingga masyarakat, penting untuk memahami sejauh mana kolaborasi antarpihak tersebut berlangsung secara efektif. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji proses kolaboratif yang meliputi dialog tatap muka, pembangunan kepercayaan, komitmen terhadap proses, dan pemahaman bersama, guna mengetahui apakah pelaksanaan TOD di Blok M telah mencerminkan prinsip-prinsip *Collaborative Governance* yang ideal, serta untuk mengidentifikasi tantangan yang menghambat keberhasilan integrasi moda transportasi dan tata ruang di kawasan tersebut.

Untuk menjawab tantangan-tantangan ini, pendekatan *Collaborative Governance* menjadi sangat relevan. Teori yang dikembangkan Ansell dan Gash (2007) menekankan pentingnya dialog tatap muka, pembangunan kepercayaan, komitmen jangka panjang, dan pemahaman bersama antara para aktor. Evaluasi atas praktik kolaborasi di Blok M dapat mengungkap apakah hambatan seperti minimnya partisipasi, fragmentasi kepentingan, dan kebijakan yang lemah

memang bersumber dari kegagalan kolaborasi atau karena faktor eksternal lainnya. Dengan demikian, pembelajaran dari studi ini dapat digunakan untuk menyusun strategi kolaboratif yang lebih inklusif dan efektif dalam pengembangan TOD di masa depan.

## **KAJIAN TEORI**

### **Administrasi Publik**

Administrasi publik merupakan proses yang melibatkan pengorganisasian dan koordinasi sumber daya serta personel untuk merumuskan, melaksanakan, dan mengawasi kebijakan publik (Keban, 2014). Disiplin ini memadukan aspek seni dan ilmu dalam pengelolaan urusan publik, sekaligus menjalankan tugas-tugas pemerintahan yang telah ditetapkan. McCurdy (1986) menekankan bahwa administrasi publik tidak dapat dilepaskan dari konteks politik, karena merupakan instrumen yang digunakan negara untuk mengelola fungsi-fungsi pemerintahan. George J. Gordon (dalam Inu Kencana, 2006) juga menyatakan bahwa administrasi publik mencakup seluruh aktivitas organisasi dan individu dalam pemerintahan, termasuk implementasi hukum dan peraturan yang dibuat oleh lembaga legislatif, eksekutif, dan yudikatif.

Ilmu administrasi publik memiliki ruang lingkup yang luas dan kompleks. Robert Presthus bahkan menyebutnya

sebagai bidang yang lebih komprehensif dibandingkan ilmu sosial lainnya. Terdapat dua pendekatan utama dalam memahami administrasi publik. Pendekatan pertama memfokuskan pada peran eksekutif sebagai pelaksana hukum yang disahkan legislatif dan ditafsirkan yudikatif, sebagaimana dijelaskan oleh W. F. Willoughby dalam pemikiran Dimock. Di sisi lain, pendekatan kedua memandang administrasi publik secara lebih menyeluruh, mencakup semua kegiatan tiga cabang pemerintahan dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Dalam pandangan ini, J. M. Pfiffner menekankan bahwa administrasi publik adalah bentuk koordinasi upaya kolektif untuk melaksanakan kebijakan publik secara efektif (Dimock, 1964).

### **Paradigma Administrasi Publik**

Perkembangan administrasi publik ditandai oleh enam paradigma utama yang mencerminkan perubahan cara pandang terhadap peran pemerintah, hubungan dengan masyarakat, dan pendekatan dalam penyediaan layanan publik.

1. Paradigma pertama (1900–1926), yakni dikotomi politik-administrasi, memisahkan peran politik dalam pembuatan kebijakan dari administrasi sebagai pelaksana kebijakan.
2. Paradigma kedua (1927–1937) memperkenalkan prinsip-prinsip

universal administrasi, seperti PODSCORB, dan lebih menekankan pada pendekatan teknokratik.

3. Paradigma ketiga (1950–1970) melihat administrasi publik sebagai cabang ilmu politik.
4. Paradigma keempat (1956–1970) mengarah pada pendekatan manajerial dan perilaku organisasi dengan dukungan teknologi dan metode ilmiah.
5. Paradigma kelima, yang berlangsung sejak 1970, menegaskan administrasi publik sebagai disiplin ilmu tersendiri dengan fokus pada teori organisasi, manajemen, dan kebijakan publik.
6. Paradigma terakhir, yaitu paradigma *governance*, memandang administrasi publik sebagai proses pengelolaan urusan publik yang melibatkan kolaborasi antara pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta dalam struktur kelembagaan yang terbuka dan partisipatif.

### ***Collaborative Governance***

Teori *Collaborative Governance* yang dikemukakan oleh Ansell dan Gash (2007) menjadi pendekatan yang relevan dalam pengelolaan kebijakan publik yang kompleks dan melibatkan berbagai aktor dari sektor publik maupun non-publik. Pendekatan ini menekankan pentingnya proses pengambilan keputusan secara kolektif untuk mencapai tujuan bersama, di

mana keberhasilannya sangat dipengaruhi oleh beberapa elemen kunci. Elemen tersebut mencakup dialog tatap muka yang terbuka untuk membangun komunikasi yang konstruktif dan mengurangi konflik, membentuk kepercayaan di antara pemangku kepentingan sejak awal proses kolaborasi, serta komitmen kuat dari setiap pihak untuk terus terlibat dalam proses secara berkelanjutan. Keberadaan pemimpin yang mampu memfasilitasi hubungan antarpihak juga menjadi faktor penting dalam menciptakan kolaborasi yang efektif.

Selain itu, kesuksesan kolaborasi juga ditentukan oleh adanya pemahaman bersama antar aktor terkait tujuan dan nilai-nilai yang ingin dicapai. Visi, misi, dan objektif yang disepakati bersama menjadi dasar dalam membangun interpretasi yang selaras terhadap isu yang dihadapi. Kolaborasi yang kuat memerlukan kesamaan pandangan agar semua pihak merasa memiliki tanggung jawab terhadap proses dan hasilnya. Dalam konteks penelitian ini, teori *Collaborative Governance* digunakan sebagai kerangka untuk menganalisis bagaimana dialog, kepercayaan, komitmen, dan kesamaan pemahaman memengaruhi dinamika kolaborasi antara pemerintah, swasta, dan masyarakat dalam pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M (Tilano & Suwitri, 2019).

### ***Transit Oriented Development (TOD)***

*Transit Oriented Development* (TOD) merupakan pendekatan perencanaan kota yang menekankan pengembangan kawasan di sekitar pusat transportasi massal, seperti stasiun kereta dan terminal bus, untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan mendorong penggunaan transportasi umum. Menurut Calthorpe, Ditmarr, dan Ohland (2004), TOD adalah pembangunan dengan kepadatan sedang hingga tinggi dalam jangkauan mudah dari pusat transit utama, yang menggabungkan fungsi residensial, komersial, dan lainnya. Konsep ini bertujuan menciptakan kawasan kota yang lebih efisien, sehat, dan berkelanjutan dengan mendorong gaya hidup aktif melalui fasilitas yang mendukung berjalan kaki dan bersepeda.

Prinsip utama TOD mencakup kepadatan tinggi, aksesibilitas yang baik, dan penggunaan lahan campuran. Kepadatan yang tinggi diperlukan untuk mendukung efisiensi transportasi umum (Cervero, 2004), sedangkan aksesibilitas yang mudah ke pusat transportasi meningkatkan kenyamanan dan mendorong masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi (Calthorpe et al, 2004). Penggunaan lahan campuran yang mengintegrasikan hunian, kegiatan ekonomi, dan fasilitas publik menciptakan

lingkungan hidup yang lebih dinamis dan berinteraksi tinggi. Ruang publik yang berkualitas juga menjadi elemen penting, karena dapat meningkatkan kualitas hidup dan memperkuat hubungan sosial antar warga (Gehl, 2010).

Selain itu, integrasi moda transportasi dan partisipasi masyarakat dalam perencanaan menjadi faktor pendukung keberhasilan TOD. Konektivitas antar moda seperti bus, kereta, dan sepeda memudahkan mobilitas dan meningkatkan efisiensi sistem transportasi secara keseluruhan (Litman, 2013). Keterlibatan warga dalam proses perencanaan dapat memastikan bahwa pembangunan sesuai dengan kebutuhan lokal (Arnstein, 1969). TOD juga berkontribusi pada keberlanjutan lingkungan dengan menurunkan emisi karbon dan dampak urbanisasi (Newman & Kenworthy, 1999). Dalam konteks ini, Cervero (2004) menyoroti tiga aspek penting dalam pengembangan kawasan TOD, yaitu *density* (kepadatan), *diversity* (keberagaman fungsi), dan *design* (rancangan yang ramah pejalan kaki dan pesepeda), terutama dalam radius hingga 800 meter dari titik transit.

## **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian merupakan elemen penting dalam menentukan langkah dan strategi untuk mencapai tujuan

penelitian. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang bertujuan untuk memahami secara mendalam proses *Collaborative Governance* dalam pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Blok M, Jakarta. Pendekatan ini digunakan agar peneliti dapat menggambarkan realitas di lapangan melalui pengamatan langsung dan wawancara dengan para pihak yang terlibat, seperti pemerintah, operator transportasi, pengembang, dan masyarakat.

Lokasi penelitian dipilih di kawasan TOD Blok M, Jakarta, karena merupakan titik strategis integrasi berbagai moda transportasi dan termasuk dalam rencana pengembangan TOD di ibu kota. Blok M dipandang representatif karena menunjukkan dinamika kolaboratif yang kompleks antara berbagai aktor. Selain itu, kawasan ini merupakan pusat mobilitas perkotaan yang tinggi sehingga cocok untuk mengkaji pelaksanaan konsep TOD melalui *Collaborative Governance*.

Subjek penelitian terdiri dari aktor-aktor utama yang terlibat langsung dalam proses pengembangan TOD di Blok M. Informan berasal dari unsur pemerintah daerah, BUMD, operator transportasi seperti PT MRT Jakarta, pengembang kawasan, serta masyarakat lokal. Para informan ini dipilih karena dinilai memiliki pengetahuan dan pengalaman yang relevan

terkait dinamika kolaborasi dalam pengembangan kawasan berbasis transit tersebut.

Jenis data yang digunakan mencakup data primer dari wawancara mendalam dan observasi lapangan, serta data sekunder yang diperoleh melalui studi dokumentasi dan kajian literatur. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung di kawasan TOD Blok M, wawancara dengan informan kunci, dokumentasi kegiatan, serta studi kepustakaan untuk memperkuat konteks teoritis dan mendukung temuan di lapangan. Pendekatan ini diharapkan mampu memberikan gambaran menyeluruh mengenai praktik kolaboratif dalam pengembangan TOD di Jakarta.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### ***Proses Collaborative Governance***

Proses pembuatan kesepakatan merupakan tahap awal dalam pelaksanaan kolaborasi pada penerapan *Transit Oriented Development* (TOD). Tahap ini dimulai dengan kajian mendalam mengenai konsep TOD, identifikasi operator utama yang akan bertanggung jawab dalam pelaksanaannya, serta penentuan aktor-aktor yang akan dilibatkan dalam proses tersebut. Selanjutnya, dilakukan sosialisasi kepada masyarakat dan pihak swasta terkait tujuan dan manfaat TOD. Setelah seluruh kajian

dan persiapan dilakukan, barulah konsep TOD diterapkan di kawasan yang telah ditetapkan, seperti Blok M yang menjadi salah satu area prioritas dalam pengembangan TOD berdasarkan hasil kajian sebelumnya.

### 1) Dialog Tatap Muka dalam Proses *Collaborative Governance* dalam *Transit Oriented Development* Pada Kawasan Blok M

Proses kolaborasi dalam penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Blok M diawali dengan dialog tatap muka yang difasilitasi oleh PT MRT Jakarta. Dialog ini mencerminkan tahap awal pembuatan kesepakatan yang berlangsung secara sistematis, merujuk pada regulasi seperti PP No. 54 Tahun 2017 dan Pergub No. 67 Tahun 2019. Peraturan ini mengatur bahwa analisis awal, identifikasi masalah, serta kajian kawasan menjadi landasan utama sebelum suatu wilayah ditetapkan sebagai kawasan TOD.

Kegiatan kolaboratif yang dilakukan mencakup rapat lintas instansi yang melibatkan seluruh SKPD terkait. Tujuannya adalah untuk memastikan partisipasi yang menyeluruh dan menyatukan berbagai sudut pandang dari pemerintah daerah, operator, swasta, hingga masyarakat. Karena TOD adalah pendekatan yang kompleks, partisipasi

berbagai pihak sangat diperlukan agar implementasinya berjalan efektif dan inklusif.

Salah satu forum penting dalam proses ini adalah *Focus Group Discussion* (FGD). PT MRT mengadakan beberapa FGD, baik dengan SKPD maupun dengan pengembang dan perwakilan masyarakat lokal. FGD ini digunakan sebagai wadah terbuka untuk memberikan masukan, kritik, dan klarifikasi terhadap rencana yang dipaparkan. Proses ini menciptakan ruang dialog yang transparan dan memungkinkan terbentuknya kesepakatan bersama secara demokratis.

Landasan hukum lainnya seperti Pergub No. 55 Tahun 2020 juga memperkuat keterlibatan masyarakat dalam perencanaan kawasan TOD. Aturan ini mewajibkan SKPD untuk menyertakan stakeholder dalam seluruh tahapan perencanaan, agar keputusan yang diambil tidak hanya berdasarkan kajian teknis, tetapi juga mempertimbangkan kepentingan publik dan pelaku usaha lokal.

Dalam konteks teori *Collaborative Governance* oleh Ansell & Gash (2007), PT MRT dan SKPD telah menerapkan prinsip kolaborasi melalui komunikasi langsung yang intensif antar pemangku kepentingan. Kolaborasi tidak hanya dilihat sebagai negosiasi teknis, melainkan sebagai proses membangun kepercayaan, pemahaman bersama, dan komitmen

terhadap tujuan bersama, yang sangat penting dalam pengembangan kawasan TOD.

Tidak hanya bertindak sebagai operator, PT MRT memiliki peran strategis dalam mendorong kerja sama pemanfaatan aset daerah, sesuai dengan Pergub No. 55 Tahun 2020 dan Pergub No. 31 Tahun 2022. Aturan ini menegaskan bahwa TOD merupakan kawasan terpadu yang berfungsi sebagai simpul aktivitas kota dan penghubung antarwilayah, sehingga kolaborasi menjadi bagian integral dari perencanaan ruang kota yang berkelanjutan.

Secara keseluruhan, pendekatan kolaboratif yang diterapkan oleh PT MRT dan SKPD telah membentuk kesepakatan yang tidak hanya sesuai dengan aturan formal, tetapi juga responsif terhadap kebutuhan dan aspirasi masyarakat. Keterlibatan berbagai pihak sejak tahap awal diyakini dapat memperkuat dukungan terhadap implementasi TOD di Blok M dan memastikan bahwa pengembangan kawasan berjalan selaras dengan prinsip keberlanjutan serta kebutuhan lokal.

## 2) Membangun Kepercayaan dalam Proses *Collaborative Governance* dalam *Transit Oriented Development* Pada Kawasan Blok M

Dalam kolaborasi pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) di

kawasan Blok M menunjukkan bahwa kepercayaan merupakan landasan utama bagi keberhasilan kolaborasi antarpihak. Dua aspek penting yang muncul adalah komitmen jangka panjang serta persepsi antar aktor terkait keterbukaan dan kemauan untuk bekerja sama. Dalam konteks ini, kepercayaan menjadi krusial terutama bagi aktor di luar pemerintahan, seperti pihak swasta dan masyarakat. Pemerintah daerah melalui Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) juga dituntut untuk saling membangun kepercayaan agar proses kolaboratif dapat berjalan efektif dan efisien.

Komitmen jangka panjang terlihat dalam bentuk kebijakan resmi seperti Peraturan Gubernur yang mengatur peran dan kewajiban SKPD dalam pengembangan TOD. Ini menjadi jaminan bahwa setiap instansi memiliki tanggung jawab yang sama dalam mendorong proyek ini ke arah yang berkelanjutan. Namun, komitmen dari pihak swasta belum sepenuhnya terealisasi. Kendala muncul ketika calon investor belum terlibat secara aktif, meskipun sudah dilakukan forum *market sounding*. Masih terbatasnya pemahaman pihak swasta terhadap konsep TOD menjadi penghalang utama, sekalipun mereka telah memberikan kritik dan masukan dalam forum-forum diskusi yang diadakan sebelumnya.

Persepsi keterbukaan dan kemitraan menjadi indikator penting dalam membangun kepercayaan. PT MRT Jakarta menunjukkan transparansi melalui rapat koordinasi rutin dan pelaporan terbuka kepada instansi pemerintah terkait. Hal ini diperkuat oleh pernyataan dari BPBUMD dan Dinas Cipta Karya, yang menyatakan kepercayaan terhadap manajemen MRT selama proses berjalan sesuai regulasi. Meskipun demikian, masih ditemukan tantangan dari pihak pengembang swasta, yang kerap mengajukan permintaan yang dapat memperlambat proses. Ini menunjukkan bahwa ego sektoral masih menjadi hambatan dalam menjalin sinergi yang optimal di lapangan (Ansell & Gash, 2007).

Proyek TOD Blok M yang dikembangkan PT MRT juga mencerminkan bentuk nyata dari kepercayaan yang berhasil dibangun, dengan konsep *mixed use* yang terintegrasi antar moda transportasi dan ruang kota. Kawasan ini dirancang sebagai simpul transportasi yang menggabungkan stasiun, terminal, serta area komersial dan publik, sesuai dengan tujuan TOD untuk mewujudkan mobilitas berkelanjutan. Pengelolaan lahan di sekitar kawasan transportasi dilakukan secara terintegrasi guna menunjang sistem transportasi publik yang efisien dan ramah lingkungan (Newman & Kenworthy, 1999).

Sebagai bentuk respons terhadap dinamika di lapangan, PT MRT dan SKPD menyelenggarakan forum khusus untuk masyarakat dan pengembang yang masih keberatan terhadap penerapan TOD. Forum ini bertujuan menjaga transparansi serta akuntabilitas dalam pengambilan keputusan, serta menjadi ruang komunikasi yang terbuka. Namun, kendala tetap muncul ketika pengembang swasta tidak melanjutkan kesepakatan awal menjadi aksi nyata dalam pengembangan kawasan. Hal ini mencerminkan perlunya pendekatan yang lebih persuasif untuk menggali kepercayaan dalam jangka panjang.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini memperkuat pandangan Ansell & Gash (2007) bahwa kolaborasi yang sukses membutuhkan proses pembangunan kepercayaan yang konsisten, terutama dalam konteks kebijakan publik yang melibatkan banyak aktor. Dalam kasus TOD Blok M, meskipun fondasi kolaborasi telah dibentuk melalui kebijakan, forum diskusi, dan komitmen pemerintah, tantangan terbesar terletak pada ketidakhadiran keterlibatan investor swasta secara konkret. Oleh karena itu, dibutuhkan strategi yang lebih adaptif dan inklusif agar TOD dapat berjalan optimal dan memberikan manfaat nyata bagi masyarakat urban Jakarta.

### 3) Komitmen Terhadap Proses Kolaborasi dalam *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Blok M

Analisis terhadap komitmen dalam proses kolaborasi pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M mengungkap dua aspek utama yang saling terkait, yaitu ketergantungan antar aktor dan rasa tanggung jawab terhadap proses. Ketergantungan ini tercermin dari pembagian tugas yang telah diatur melalui program indikatif, termasuk jadwal pelaksanaan, penanggung jawab, dan alokasi investasi. Program ini menjadi dasar bagi SKPD dan aktor lain untuk bergerak secara terkoordinasi. Namun, masalah muncul saat salah satu pihak mengalami keterlambatan, yang berpotensi memicu efek domino dan menghambat seluruh proses kolaboratif.

Keterlambatan dalam implementasi proyek, khususnya di Blok M, sering kali terkait dengan hambatan biaya dan koordinasi. Ketika satu pihak tidak memenuhi perannya tepat waktu, aktor lain pun kesulitan menjalankan fungsinya, yang mengganggu kelangsungan proyek. Ini menunjukkan bahwa keberhasilan kolaborasi tidak hanya bergantung pada perencanaan formal, tetapi juga pada pelaksanaan yang disiplin dan konsisten antar semua pihak.

Rasa tanggung jawab terhadap proses kolaborasi juga menunjukkan ketimpangan. Beberapa aktor pemerintah cenderung pasif, terutama dalam hal perizinan, di mana keterlambatan dari pemerintah daerah mengindikasikan lemahnya komitmen birokrasi. Sementara itu, aktor swasta cenderung fokus pada keuntungan ekonomi, mengabaikan aspek kolaboratif dan kepentingan publik. Kurangnya pemahaman terhadap visi bersama membuat kolaborasi rawan mengalami ketegangan dan miskomunikasi.

Jakarta dengan berbagai titik transit seperti MRT, TransJakarta, dan stasiun kereta memiliki potensi besar dalam mendukung TOD. Peningkatan kualitas desain kawasan dan keragaman penggunaan lahan juga terus diupayakan pemerintah. Namun, hal ini tetap membutuhkan dukungan dari semua pihak, terutama dalam hal komitmen bersama untuk menuntaskan pengembangan TOD sesuai dengan perencanaan.

Dalam praktiknya, motivasi profit dari pihak swasta masih mendominasi, yang kadang menjadi hambatan tersendiri. Meski begitu, hal ini juga dapat menjadi tekanan positif yang mendorong pemerintah dan operator seperti PT MRT untuk menjaga jadwal dan disiplin pelaksanaan proyek. Komitmen kedua belah pihak, baik dari sektor publik

maupun swasta, harus diarahkan pada tanggung jawab kolektif agar TOD benar-benar mencerminkan kepentingan masyarakat luas.

Sebagaimana dikemukakan oleh Ansell & Gash (2007), keberhasilan kolaborasi sangat dipengaruhi oleh tingkat komitmen para aktor. Partisipasi aktor sering kali didorong oleh kepentingan pribadi, baik untuk menjaga posisi, menghindari konflik, atau mematuhi hukum, namun dalam kolaborasi sejati, seluruh pemangku kepentingan harus melihat negosiasi sebagai cara terbaik mencapai kebijakan bersama. Tanpa rasa tanggung jawab yang seimbang, proses kolaborasi akan cenderung stagnan, saling menyalahkan, dan gagal mencapai tujuan TOD secara menyeluruh dan berkelanjutan. Maka dari itu, penguatan komitmen melalui dialog dan aksi nyata menjadi kunci keberhasilan implementasi TOD di Blok M.

#### 4) Pemahaman Bersama dalam Proses Kolaborasi

Hasil penelitian terkait pemahaman bersama dalam proses kolaborasi pada penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M menggarisbawahi dua dimensi utama: kesepakatan mengenai tujuan serta keselarasan pandangan dalam langkah implementasi. Dalam teori kolaborasi

Ansell dan Gash (2007), pemahaman bersama (*shared understanding*) menjadi fondasi krusial bagi keberhasilan kolaborasi lintas aktor. Dalam konteks ini, keberadaan kesepakatan formal yang dituangkan dalam sejumlah regulasi, seperti Peraturan Gubernur (Pergub) No. 55 Tahun 2020, mencerminkan adanya persamaan persepsi di antara Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) terkait tujuan pengembangan TOD di kawasan Blok M.

Pergub berfungsi tidak hanya sebagai alat legalitas, tetapi juga menjadi pedoman pelaksanaan yang mengikat bagi semua instansi pemerintah yang terlibat. Namun demikian, PT MRT Jakarta sebagai operator utama mencatat adanya hambatan dalam menyelaraskan pemahaman dengan pihak eksternal seperti pengembang swasta dan masyarakat lokal. Keterbatasan pengetahuan mengenai konsep TOD menjadi tantangan utama yang kemudian direspons melalui pelaksanaan diskusi kelompok terfokus (*Focus Group Discussion/FGD*) untuk memperluas pemahaman.

Di sisi lain, meskipun terdapat kesepakatan tujuan pada level pemerintah, pandangan mengenai langkah konkret implementasi belum sepenuhnya selaras dengan pihak luar. Hasil wawancara menunjukkan bahwa masyarakat dan pelaku usaha di sekitar kawasan masih memiliki kekhawatiran terhadap dampak

proyek, seperti potensi gangguan terhadap lingkungan dan aktivitas ekonomi lokal. PT MRT mencatat bahwa penolakan terhadap inisiatif seperti pembangunan taman literasi menjadi indikator belum optimalnya edukasi terhadap warga, yang memperlihatkan kurangnya *sense of ownership* dari masyarakat terhadap TOD.

Keselarasan dalam pemahaman antarpihak menjadi semakin penting mengingat kawasan Blok M adalah salah satu simpul transit utama yang telah terintegrasi dengan berbagai moda seperti MRT, TransJakarta, dan angkutan umum lainnya. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menetapkan kawasan ini sebagai bagian dari Barang Milik Daerah (BMD) strategis yang akan dikembangkan secara berkelanjutan untuk mewujudkan visi Jakarta sebagai Kota Global. Dalam kerangka inilah TOD tidak hanya dianggap sebagai proyek transportasi, tetapi juga bagian dari strategi pembangunan kota yang holistik dan berorientasi masa depan.

Landasan hukum yang mengatur tujuan TOD di Blok M, seperti Pergub No. 67 Tahun 2019 dan No. 31 Tahun 2021, menjadi bukti konkret bahwa terdapat konsensus formal di tingkat pemerintah. Namun, seperti yang dikemukakan Ansell dan Gash (2007), kolaborasi tidak hanya membutuhkan dokumen legal, melainkan juga kesepahaman ideologis, visi, dan nilai antara aktor-aktor yang terlibat. Oleh

karena itu, forum-forum dialog seperti FGD yang dilaksanakan oleh PT MRT menjadi penting sebagai sarana untuk mengatasi kesenjangan pemahaman dan membangun visi bersama.

Masih adanya hambatan dalam penyampaian informasi dan edukasi menjadi salah satu faktor yang memperlambat proses implementasi TOD. Komunikasi yang tidak merata membuat pengembang swasta dan masyarakat sering merasa tidak dilibatkan secara substansial, yang berdampak pada munculnya resistensi terhadap sebagian agenda pembangunan. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan komunikasi yang lebih strategis dan adaptif agar semua pihak dapat memahami serta berkontribusi secara aktif dalam proses kolaborasi ini.

Secara umum, pemahaman bersama dalam pengembangan TOD Blok M telah mulai terbentuk melalui regulasi dan forum diskusi, namun masih membutuhkan penguatan dari sisi komunikasi, transparansi, dan partisipasi publik. Kolaborasi yang kuat tidak hanya dibangun dari kesepakatan administratif, tetapi juga dari kesamaan pandangan yang dibentuk melalui dialog berkelanjutan dan saling pengertian. Dengan meningkatkan kapasitas literasi publik dan mengedepankan pendekatan partisipatif, maka pengembangan TOD di kawasan ini diharapkan dapat berjalan lebih inklusif

dan efektif dalam jangka panjang (Ansell & Gash, 2007).

## KESIMPULAN

Penelitian ini menganalisis penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di Blok M, Jakarta, dengan menyoroti peran *Collaborative Governance* sebagai kerangka kerja utama. Salah satu indikator penting yang ditemukan adalah pentingnya dialog tatap muka sebagai media pertukaran informasi dan klarifikasi antaraktor. Melalui forum seperti *Focus Group Discussion (FGD)*, berbagai pihak, mulai dari pemerintah, pengembang swasta, hingga masyarakat dapat membahas perbedaan pandangan, memperjelas tujuan bersama, serta mengantisipasi potensi konflik. Namun, kurangnya pemahaman terhadap konsep TOD dari aktor non-pemerintah menjadi tantangan utama, sehingga perlu adanya pendekatan komunikasi yang lebih partisipatif dan edukatif agar kolaborasi berjalan efektif.

Indikator berikutnya adalah membangun kepercayaan, yang sangat krusial dalam proses kolaboratif. Kepercayaan tumbuh dari keterbukaan, akuntabilitas, dan komitmen jangka panjang antar pihak. Meski sejumlah aktor pemerintah telah menunjukkan komitmen melalui regulasi dan perencanaan, keterlibatan swasta masih terbatas,

khususnya dalam realisasi investasi. Ego sektoral dan kepentingan ekonomi sesekali menjadi penghambat, meskipun secara umum, aktor seperti PT MRT dan SKPD telah berusaha mendorong lingkungan kolaboratif yang transparan. Dalam hal ini, komitmen sebagaimana indikator ketiga untuk menjaga hubungan kerja sama lintas sektor harus terus diperkuat agar tidak hanya bersifat administratif, tetapi benar-benar mencerminkan tanggung jawab bersama.

Indikator terakhir adalah pemahaman bersama mengenai arah dan langkah pengembangan TOD. Adanya kesepakatan melalui regulasi seperti Pergub No. 55 Tahun 2020 dan No. 67 Tahun 2019 menunjukkan bahwa visi antara instansi pemerintah telah relatif selaras. Namun, kesenjangan masih terlihat dari pihak pengembang dan masyarakat yang belum sepenuhnya memahami manfaat jangka panjang TOD. Untuk itu, strategi komunikasi dan sosialisasi yang lebih inklusif dibutuhkan guna membangun persepsi kolektif yang positif. Dengan memperkuat tiga indikator ini—dialog, kepercayaan, dan pemahaman bersama—penerapan TOD di Blok M berpotensi memberikan dampak positif terhadap mobilitas, kualitas ruang kota, dan keberlanjutan lingkungan.

## **SARAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan dinamika kolaborasi yang telah dijalankan, berikut beberapa saran yang dapat dipertimbangkan oleh PT MRT Jakarta dan SKPD terkait untuk mendukung pengembangan TOD di Blok M:

1. Disarankan untuk membentuk forum komunikasi terbuka dan rutin yang melibatkan pemerintah, PT MRT, masyarakat, dan swasta guna memperjelas visi serta membahas isu-isu terkait TOD. Penyuluhan dan pelatihan tentang konsep TOD juga perlu dilakukan untuk memperkuat pemahaman bersama.
2. Seluruh pihak harus meningkatkan transparansi dalam pengambilan keputusan dan distribusi informasi proyek kepada publik guna menciptakan hubungan yang saling percaya dan mendukung kolaborasi jangka panjang.
3. PT MRT dan SKPD perlu mendorong partisipasi aktif semua aktor melalui pelatihan komunikasi dan evaluasi rutin. Monitoring berkala juga penting untuk mendeteksi kendala sejak dini dan menyesuaikan strategi pelaksanaan TOD.
4. Perlu peningkatan sosialisasi dan edukasi, baik secara daring maupun luring, untuk masyarakat dan swasta agar mereka memahami manfaat TOD

dan merasa memiliki peran dalam keberhasilan proyek.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ansell, C., & Gash, A. (2007). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 534–571.
- Arnstein, S. R. (1969). A ladder of citizen participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216–224.
- Asmaaysi, A. (2023, May 23). Round up: BI catat permintaan kredit menurun, terutama dari sektor manufaktur hingga pertanian. *Bisnis.com*. <https://finansial.bisnis.com/read/20230523/11/1658193/round-up-bi-catat-permintaan-kredit-menurun-terutama-dari-sektor-manufaktur-hingga-pertanian>
- Calthorpe, P., Dittmar, H., & Ohland, G. (2004). *The new transit town: Best practices in transit-oriented development*. Island Press.
- Cervero, R. (2004). *Transit-oriented development in the United States: Experiences, challenges, and prospects*. Transportation Research Board.
- Dittmar, H., & Ohland, G. (Eds.). (2012). *The new transit town: Best practices in transit-oriented development*. Island Press.
- Firman, T. (2009, July). Decentralization reform and local-government proliferation in Indonesia: Towards a fragmentation of regional development. *Review of Urban & Regional Development Studies*, 21(2-3), 143–157. <https://doi.org/10.1111/j.1467-940X.2010.00164.x>
- Gehl, J. (2013). *Cities for people*. Island Press.
- Husna, M., Azis, D., & Furqan, M. H. (2023). Persepsi pengguna jasa bus Trans Koetaradja terhadap kualitas pelayanan angkutan umum di Banda Aceh. *Jurnal Samudra Geografi*, 6(2), 120–130.
- Ihsan, M. I. (2023). *Implementasi kebijakan Transit Oriented Development (TOD) melalui integrasi transportasi di kawasan Dukuh Atas* [Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Jakarta].
- Keban, Yermias T. 2014. *Enam Dimensi Startegis Administrasi Publik, Konsep, Teori dan Isu*. Yogyakarta: Gavamedia
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2016, September). *Kepala BPTJ: Total perjalanan Jabodetabek 47,5 juta perjalanan per hari, mayoritas dari luar Jakarta*. <https://dephub.go.id/post/read/kepala-bptj--total-perjalanan-jabodetabek-47,5-juta-perjalanan-per-hari,-mayoritas-dari-luar-jakarta>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021, Juni). *Menuju transportasi perkotaan yang ramah dan nyaman* (Biro Komunikasi dan Informasi Publik). <https://dephub.go.id/post/read/menuju-transportasi-perkotaan-yang-ramah-dan-nyaman>
- Kencana, I. (2006). *Ilmu administrasi publik* (Edisi revisi, Cet. ke-2). PT Asdi Mahasatya.
- Litman, T. (2013). The new transportation planning paradigm. *ITE Journal*, 83(6), 20–28.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). Costs of automobile dependence: Global survey of cities. *Transportation Research Record*, 1670(1), 17–26. <https://doi.org/10.3141/1670-03>

- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2019). *Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 67 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit*. Berita Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2019 Nomor 67. *development. World Bank Publications.*
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2020). *Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 55 Tahun 2020 tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Blok M dan Sisingamangaraja*. Berita Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2020 Nomor 55.
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2022). *Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta*. Berita Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2022 Nomor 31.
- Prasetyo, F. N., & Wirawan, A. (2021). Analisis peningkatan regulasi aspek transportasi pada penyelenggaraan kawasan Transit Oriented Development di Jabodetabek. *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, 2(2), 127–134.
- Sari, C., Ismiyat, I., Handayani, M., & Basuki, Y. (2023). Science mapping of Transit Oriented Development (TOD), typology and travel demand research. In *E3S Web of Conferences*, 429, 03007. EDP Sciences. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202342903007>
- Suzuki, H., Cervero, R., & Iuchi, K. (2013). *Transforming cities with transit: Transit and land-use integration for sustainable urban*