



Jurnal Administrasi dan Kebijakan Publik

ISSN (online): 2657-0092 | ISSN (print): 2301-4342 |

Website: <http://jarp.fisip.unand.ac.id> | Lisensi:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/> |

Email: jarpfisipunand@soc.unand.ac.id |

Evaluasi Model CIPP Implementasi Kebijakan Transit Oriented Development di Kawasan Blok M – Sisingamangaraja

Claudie Kezia Manurung*, Maulana Yusuf

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Serang, Indonesia.

*Corresponding Author: claudiek23@gmail.com

Article Information

Submitted : 07 Maret 2025
Review : 20 Maret 2025
Accepted : 21 April 2025
Published : 30 April 2025

Keywords

Evaluasi Kebijakan TOD,
Inklusivitas Perkotaan,
Integrasi Antarmoda,
Transit Oriented
Development

Abstract-

Rapid urban sprawl in Jakarta has restricted access to public spaces and intensified reliance on private vehicles, prompting the city government to adopt a Transit Oriented Development (TOD) policy as a strategic response to promote integrated and sustainable urban mobility. This study specifically investigates the effectiveness of TOD implementation in the Blok M – Sisingamangaraja area, focusing on how well it enhances multimodal connectivity, optimizes land use integration, and supports inclusive access to urban infrastructure. This study aims to evaluate the implementation of the TOD policy in this area using a descriptive qualitative approach. Data were collected through field observations, interviews with relevant stakeholders, and document analysis. The data were analyzed using the Miles and Huberman model, and the evaluation framework applied was the CIPP model (Context, Input, Process, Product) developed by Stufflebeam. The findings indicate that the implementation of TOD in the Blok M – Sisingamangaraja area has not been fully effective. Key issues include non-inclusive pedestrian access around Blok M Terminal and Blok M Square, the lack of direct connectivity between Blok M Terminal and the MRT Station, the persistence of on-street parking that contradicts TOD principles, and the absence of affordable housing for lower-middle-income groups. Based on these findings, the study recommends that PT MRT Jakarta prioritizes the development of affordable housing and enhance inclusive public facilities such as pelican crossings, guiding blocks, pedestrian-friendly access, dedicated and protected bicycle lanes, and integrated bike-sharing systems to support safety, accessibility, and long-term sustainability in the TOD area.

DOI : <https://doi.org/10.25077/jarp.10.1.199-220.2025>

PENDAHULUAN

Urbanisasi yang semakin pesat di Indonesia mendorong pergeseran pola hidup masyarakat dari pedesaan ke perkotaan, yang pada akhirnya menciptakan tekanan besar terhadap infrastruktur dan fasilitas perkotaan (Ayuningtias & Karmilah, 2019). Ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi di tengah pertumbuhan urbanisasi memperburuk kemacetan dan polusi, terutama di kota-kota besar seperti Jakarta. Kondisi ini mendorong perlunya intervensi kebijakan seperti *Transit Oriented Development* (TOD) untuk mengurangi tekanan tersebut dan meningkatkan efisiensi mobilitas.

Sebagai pusat perekonomian Indonesia, Jakarta telah menjadi magnet bagi berbagai kepentingan masyarakat. Kota ini tidak hanya menarik penduduk dari dalam wilayahnya sendiri, tetapi juga dari berbagai daerah di luar kota. Kondisi ini menyebabkan peningkatan signifikan dalam volume kendaraan yang melintasi jalan-jalan di Jakarta setiap harinya. Akibatnya, kemacetan lalu lintas menjadi salah satu tantangan utama yang harus dihadapi oleh pemerintah dan masyarakat.

Jumlah penduduk yang tak terkendali ini membuat Jakarta mengalami perluasan kota secara horizontal yang tidak terkendali, dengan pola pembangunan yang tersebar dan kurang terencana (*urban sprawl*). Fenomena *urban sprawl* dapat menimbulkan beberapa masalah seperti kesehatan masyarakat, lingkungan, ekonomi dan transportasi (Shao et al., 2021). Hal ini memunculkan tantangan serius terkait aksesibilitas masyarakat ke ruang publik yang tersebar jauh dari pusat kota dan meningkatkan ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi. Menurut Sekretaris Komisi B DPRD DKI Jakarta, Wa Ode Herlina juga menyatakan bahwa dari 88 juta per jalanan per hari, pengguna sepeda motor masih mendominasi di angka 68,3 persen dan kendaraan umum masih sekitar 18,45 persen (DPRD Provinsi DKI Jakarta, 2024). Karena itu dapat memperburuk kemacetan, konsumsi energi, serta polusi udara, yang semuanya berdampak negatif terhadap kualitas hidup warga Jakarta.

Salah satu solusi yang ditawarkan oleh Pemprov Jakarta yakni penggunaan transportasi publik yang terintegrasi untuk mengatasi masalah kemacetan yang semakin parah di Ibu Kota. Opsi moda transportasi yang ditawarkan mencakup layanan TransJakarta, Jaklingko, MRT Jakarta, LRT Jakarta (Nurachman et al., 2025). Integrasi antara layanan MRT, LRT, dan TransJakarta perlu meliputi setidaknya integrasi fisik, sistem pembayaran dan tarif, serta integrasi sistem operasi (Institute for Transportation and

Development Policy, 2019). Dalam rangka mewujudkan transportasi publik yang terintegrasi dan efisien, Pemerintah Provinsi (Pemprov) DKI Jakarta telah mengambil langkah strategis dengan mengembangkan sistem transportasi berbasis TOD (Asfarinal et al., 2022). Pengembangan ini bertujuan untuk menciptakan jaringan transportasi yang ramah lingkungan, mudah diakses, dan terhubung secara *seamless* antar moda.

Dalam pelaksanaannya, proyek integrasi antar moda ini melibatkan kerjasama antara Pemprov DKI Jakarta dengan lembaga terkait yang memfokuskan pada peningkatan konektivitas antar sarana transportasi seperti MRT, kereta api, bus, dan angkutan umum lainnya, guna mempermudah mobilitas masyarakat dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi (Handayani et al., 2021). Harapannya, melalui integrasi antar moda ini dapat meningkatkan jumlah pengguna transportasi umum dan menurunkan tingkat kemacetan (Rosyid et al., 2021).

Transit Oriented Development atau TOD pertama kali diinisiasi oleh Peter Calthorpe (1993), secara konsep merupakan perencanaan kota yang berfokus pada pengembangan kawasan berorientasi transit, dengan ciri utama kepadatan yang tinggi (densitas), konektivitas antar transportasi publik dengan ruang publik yang ada, penggunaan lahan campuran (*mixed-use*), integrasi moda transportasi publik, serta inklusivitas akses bagi seluruh lapisan masyarakat, sehingga memungkinkan jarak tempuh yang lebih pendek dan efisien, yang pada akhirnya membuat mobilitas sehari-hari lebih cepat dan praktis (Zafira & Puspitasari, 2022). Menurut (Cervero et al., 2004) konsep TOD mencakup dua elemen utama: “*transit*” yang merujuk pada sistem transportasi publik yang memadai, dan “*development*” yaitu kawasan terbangun yang kompak dan terkoneksi. Jika salah satu atau kedua elemen ini tidak terpenuhi, maka kawasan tersebut dikategorikan sebagai *Transit Adjacent Development* (TAD) (Dirgahayani et al., 2020).

Konsep TOD ini diadopsi oleh Mantan Gubernur DKI Jakarta periode 2017-2022 yakni Anies Baswedan, dengan mengeluarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 67 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit. Kebijakan ini berfokus pada pengembangan kawasan di sekitar titik transit yang berorientasi pada kemudahan pergerakan dan perpindahan orang, peningkatan aksesibilitas dan konektivitas Kawasan, pembauran kegiatan, pemanfaatan lahan yang padat dalam rangka peremajaan kota dan peningkatan penggunaan Angkutan Umum Massal dengan fokus di radius 350 meter – 700 meter, dengan menunjuk PT. MRT

Jakarta sebagai operator pengelola kawasan utama melalui Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 65 Tahun 2021 di lima titik kawasan yakni Lebak Bulus, Fatmawati, Blok M - Sisingamangaraja, Istora - Senayan, dan Dukuh Atas.

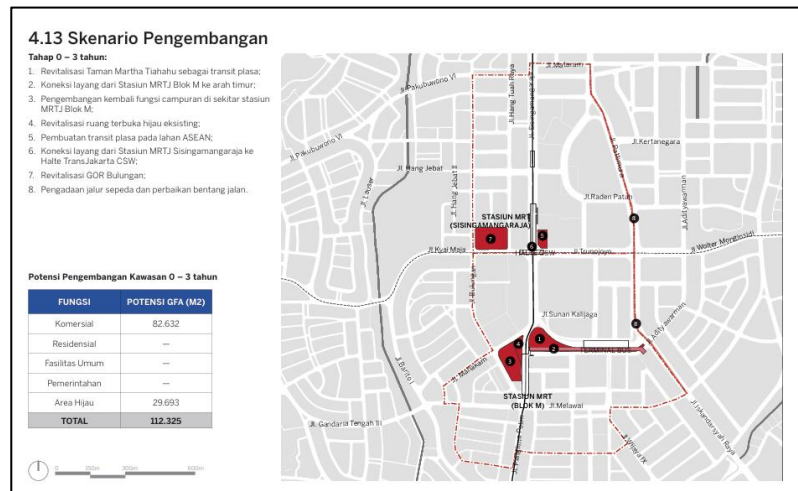
Blok M merupakan simpul penting mobilitas dan ekonomi Jakarta Selatan dengan sejarah panjang sebagai pusat aktivitas perdagangan, sosial, dan budaya. Namun, kawasan ini mengalami transformasi spasial dan sosial yang ditandai dengan penurunan fungsi Terminal Blok M, dampak pandemi, serta minimnya integrasi transportasi publik, sehingga menuntut perencanaan ulang yang lebih adaptif. Pengembangan ulang TOD oleh Pemprov DKI Jakarta melalui Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 55 Tahun 2020 tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Blok M-Sisingamangaraja (Gifarry et al., 2022), kawasan ini mulai bangkit kembali dengan pengembangan terintegrasi seperti Halte CSW, Stasiun MRT Blok M dan ASEAN, revitalisasi ruang publik, serta konsep *Green Creative Hub* yang menggabungkan fungsi campuran dan nilai keberlanjutan (Nurbaiti, 2024).-

Pada pengimplementasian kebijakan TOD yang diterapkan pada kawasan TOD Blok M - Sisingamangaraja ini masih terdapat masalah yang terjadi, melihat realita di lapangan yang belum sesuai dengan capaian kebijakan yang ada. Peneliti menemukan bahwa akses pejalan kaki yang belum inklusif khususnya di area Terminal Blok M dan Blok M Square. Saat ini, kawasan Terminal Blok M cenderung hanya berfungsi sebagai titik *drop off* penumpang dan lokasi akhir (*split off*) bagi armada bus yang memiliki rute berakhir di Blok M. Kemudian di area Blok M Square juga masih banyak area yang belum dilengkapi fasilitas pedestrian yang memadai. Ketidaktersediaannya jalur pedestrian yang memadai dan ramah bagi semua pengguna, terutama bagi kaum disabilitas untuk berpindah moda di area terminal Blok M dan Blok M Square.

Tidak hanya itu, belum terhubungnya Terminal Bus Blok M dengan Stasiun MRT secara langsung. Kondisi ini menunjukkan bahwa kurangnya integrasi fisik antar moda transportasi di kawasan TOD Blok M – Sisingamangaraja. Ketidakhadiran konektivitas langsung antara Stasiun MRT dengan Terminal Blok M membuat perpindahan antar moda menjadi kurang praktis, terutama bagi pejalan kaki, lansia, atau penyandang disabilitas sehingga perlu jalan sedikit jauh untuk mengaksesnya, yang dapat menyebabkan terhambatnya terciptanya konektivitas antarmoda yang *seamless*. Integrasi antara Terminal Bus Blok M dan Stasiun MRT masuk ke dalam indikasi program untuk jangka pendek (0-3 tahun) namun belum bisa direalisasikan padahal

kebijakan ini sudah masuk ke realisasi program untuk jangka menengah (4-6 tahun).

Gambar 1. Indikasi Program PRK TOD Blok M – Sisingamangaraja Jangka Pendek



Sumber: DCKTRP Provinsi DKI Jakarta, 2019

Lalu *parkir on-street* di sekitar area Blok M yang tidak sejalan dengan konsep TOD yang memfokuskan peralihan penggunaan dari kendaraan pribadi ke transportasi publik. Namun, keberadaan *parkir on-street* yang cukup banyak terutama di kawasan Blok M Square dan Plaza Blok M yang mengakibatkan kondisi jalan di sekitar area tersebut menjadi semrawut, memicu kemacetan, dan mengganggu akses pejalan kaki.

Kemudian belum tersedianya fungsi hunian yang terjangkau, khususnya bagi kelompok masyarakat berpenghasilan menengah ke bawah (*middle to low income*). Saat ini, kawasan TOD Blok M – Sisingamangaraja cenderung didominasi oleh hunian komersial dengan harga yang relatif tinggi, yang hanya dapat diakses oleh kalangan masyarakat berpenghasilan menengah ke atas (*middle to up income*). Belum hadinya fungsi hunian terjangkau di kawasan ini berpotensi mendorong terjadinya *urban sprawl*, karena kelompok masyarakat berpenghasilan rendah terpaksa tinggal di luar kawasan inti TOD dan harus melakukan perjalanan jauh untuk bekerja atau beraktivitas di pusat kota. Hal ini juga merepresentasikan bahwa salah satu capaian dalam kebijakan TOD yakni kawasan campuran itu belum dapat terealisasi sepenuhnya.

Berdasarkan penjelasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa diperlukan evaluasi yang menyeluruh terhadap implementasi kebijakan *Transit Oriented Development* (TOD) pada Kawasan Blok M – Sisingamangaraja. Evaluasi ini penting dikarenakan kawasan ini merupakan salah satu simpul transportasi utama di Jakarta Selatan dengan kepadatan aktivitas ekonomi, sosial, dan mobilitas harian. Hadirnya evaluasi kebijakan TOD ini nantinya dapat membantu stakeholder yang terlibat terutama pengelola kawasan

utama untuk mengidentifikasi sudah sejauh mana kesesuaian realisasi kebijakan dengan capaian kebijakan TOD. Hasil evaluasi ini diharapkan dapat menjadi dasar bagi para pemangku kebijakan agar lebih adaptif dan responsif terhadap dinamika kawasan, sekaligus mendorong terciptanya sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan dan berkeadilan.

METODE

Dalam penelitian ini, metode yang digunakan untuk memecahkan permasalahan terkait evaluasi kebijakan *Transit Oriented Development* (TOD) di Kawasan Blok M - Sisingamangaraja, Jakarta Selatan, adalah metode kualitatif deskriptif, pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk menggali makna dan memahami secara mendalam mengenai proses, konteks, dan dinamika implementasi kebijakan TOD dari informan yang terlibat. Teknik pengumpulan data yang digunakan meliputi wawancara dengan informan kunci yakni PT. MRT Jakarta, DCKTRP Provinsi DKI Jakarta, Dishub Provinsi DKI Jakarta, dan Biro PLH Setda DKI Jakarta dan juga informan non-kunci yakni DPMPSTSP Provinsi DKI Jakarta, Dinas Bina Marga Provinsi DKI Jakarta, BPTJ, ITDP, akademisi, pramusapa Transjakarta di Kawasan TOD Blok M – Sisingamangaraja, dan masyarakat, lalu observasi langsung di lapangan, studi literatur untuk mengumpulkan informasi dari berbagai sumber, serta dokumentasi untuk mendapatkan data visual yang mendukung penelitian. Analisis data dilakukan yakni dengan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan berdasarkan data yang telah dikumpulkan untuk memudahkan peneliti dalam menyesuaikan data yang ditemukan dengan fokus penelitian. Kemudian untuk memastikan keabsahan data, peneliti juga menerapkan triangulasi teknik dan sumber dan *member check* dengan melakukan pengecekan ulang ke informan, yang bertujuan untuk mengonfirmasi data dari berbagai sumber dan memastikan konsistensi informasi yang diperoleh.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Evaluasi kebijakan merupakan proses menilai manfaat, efektivitas, dan pencapaian kebijakan publik yang telah diimplementasikan. Tujuan utama evaluasi adalah untuk mengetahui sejauh mana kebijakan tersebut telah mencapai tujuannya dan memberikan dampak bagi masyarakat (Tresiana & Duadji, 2021). Daniel L. Stufflebeam mengembangkan sebuah model evaluasi berbasis – Akuntabilitas (CIPP untuk Evaluasi Kebijakan), model ini berorientasi pada pengambilan keputusan (*a decision oriented*

evaluation approach structured) yang memberikan bantuan pada para pengambil keputusan (Agustino, 2023) dengan empat aspek yakni *Context, Input, Process, dan Product*. Pada topik kali ini berikut adalah hasil dan pembahasan terkait mengenai evaluasi kebijakan *Transit Oriented Development* yang diterapkan di kawasan Blok M – Sisingamangaraja yakni sebagai berikut:

Tabel 1. Kesesuaian Implementasi Kebijakan dengan Capaian Kebijakan TOD

Aspek Kebijakan	Capaian & Program	Temuan Lapangan
Area Pejalan Kaki & Jalur Sepeda	Pengadaan jalur sepeda dan fasilitas penyeberangan	Jalur sepeda sudah tersedia tetapi tidak menyambung dan sering dilalui kendaraan bermotor; fasilitas penyeberangan belum ramah pejalan kaki
Transportasi Publik	Penggunaan transportasi massal	Sudah tinggi, terutama MRT dan Transjakarta
Pembatasan Kendaraan Bermotor	Zona 350–700 m dari simpul transportasi	Lalu lintas kendaraan bermotor masih padat
Transit Plaza	Revitalisasi Taman Martha Tiahahu dan plaza ASEAN	Transit plaza berfungsi baik di Taman Literasi dan Mahakam-CSW
Ruang Publik & RTH	Revitalisasi GOR Bulungan dan taman eksisting	GOR Bulungan sudah diperbaiki; RTH diperbarui berkala
Simpul Transit	Koneksi antarmoda (MRT – Transjakarta)	Koneksi Sisingamangaraja-CSW sudah ada; koneksi Blok M-Terminal belum tersedia; bus pengumpan belum optimal
Kawasan Campuran	Perumahan rakyat, fungsi campuran di lahan pemerintah/BUMN	Perumahan terjangkau belum terealisasi; rencana taman kota di lahan Peruri masih tahap perencanaan
UMKM & PKL	Dukungan usaha kecil	Ada ruang untuk UMKM, tetapi PKL masih berjualan di trotoar
Land Value Capture	Kenaikan nilai kawasan pasca-TOD	Kawasan hidup kembali dan lebih ramai

Sumber: Peneliti, 2025

1. Evaluasi Masukan (*Input*)

Menurut Stufflebeam 2017 dalam (Agustino, 2023) evaluasi konteks merupakan evaluasi yang berorientasi pada pengenalan nilai-nilai normatif, kebutuhan strategis, dan tujuan utama yang menjadi dasar dalam perumusan suatu kebijakan atau program. Tujuannya adalah untuk memahami secara mendalam kondisi awal, konteks permasalahan, serta alasan mendesak yang melatarbelakangi munculnya kebijakan tersebut. Tujuannya adalah untuk memahami secara mendalam kondisi awal, konteks permasalahan, serta alasan mendesak yang melatarbelakangi munculnya kebijakan tersebut.

Dalam konteks kebijakan *Transit Oriented Development* yang diterapkan di kawasan Blok M – Sisingamangaraja, peneliti membagi ke dalam tiga aspek untuk mengetahui latar belakang serta tujuan dari kebijakan TOD itu sendiri yakni capaian kebijakan, potensi kawasan, dan urgensi kebijakan. Pertama yakni adalah capaian kebijakan yang

ada dalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 67 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit. Dalam capaian kebijakan TOD tersebut berdasarkan deskripsi data yang peneliti dapatkan bahwa capaian kebijakan TOD sendiri memang sudah sesuai dengan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan dan pembangunan perkotaan berkelanjutan ini mengedepankan pada kebutuhan masyarakat dan berfokus pada perubahan iklim. Hal ini dapat diwujudkan dengan mengintegrasikan ruang publik yang ada, aktivitas, bangunan, dan memasifkan penggunaan transportasi publik. Jika melihat dari capaian kebijakan yang ada dalam kebijakan TOD sudah sesuai dengan pembangunan perkotaan yang berkelanjutan dan juga melihat akan kondisi kebutuhan masyarakat.

Kemudian yang kedua yakni potensi kawasan. Potensi kawasan mengacu pada kawasan Blok M – Sisingamangaraja yang ditetapkan menjadi salah satu kawasan TOD di Provinsi DKI Jakarta. Hal yang melatarbelakangi dipilihnya Blok M – Sisingamangaraja adalah dikarenakan kawasan ini dilalui oleh transportasi umum berbasis rel, jika kita lihat di lapangan di kawasan Blok M dan juga kawasan Sisingamangaraja (ASEAN) terdapat moda transportasi MRT (*Mass Rapid Transit*).

Berdasarkan secara konsep TOD sendiri, sebuah kawasan dinyatakan sebagai kawasan TOD utamanya harus memenuhi aspek 3D + 1T yakni *density* (kepadatan), *diversity* (keragaman), *design* (desain), dan *transportation* (transportasi). *Density* sendiri diartikan bahwa sebuah kawasan TOD harus memiliki tingkatan kepadatan mulai dari masyarakatnya dan penggunaan lahannya, untuk di kawasan Blok M – Sisingamangaraja sendiri secara keseluruhan sudah memenuhi aspek *density*. Hal ini dapat terlihat padatnya pengunjung yang mengunjungi kawasan Blok M dan pemanfaatan lahan yang ada mulai dari Taman Martha, M Bloc, Blok M Plaza, halte CSW, Pasaraya, kantor Sekretariat ASEAN dan lainnya. Lalu ada *diversity* yang berarti bahwa sebuah kawasan TOD harus memiliki variasi artinya semua dari kalangan strata apapun membaur dalam kawasan tersebut. Jika melihat di kawasan Blok M - Sisingamangaraja sendiri dalam penggunaan lahan seperti komersil dan ruang publiknya sudah dapat diakses oleh kalangan manapun. Namun untuk huniannya sendiri di sana masih didominasi oleh hunian untuk kalangan *middle to up income*. Terkait hunian yang terjangkau bisa dimiliki oleh masyarakat *middle to low income* belum bisa terealisasi di kawasan ini. Kemudian *design* disini berkaitan dengan perencanaan tata ruang yang ada di kawasan tersebut, untuk di kawasan Blok M – Sisingamangaraja sendiri secara garis

besar konsep tata ruang yang diimplementasikan masih terdapat isu seperti aksesibilitas dan keamanan dari pemanfaatan ruang yang harus diperhatikan. Terakhir di aspek transportasi artinya dalam kawasan tersebut harus terintegrasi oleh dua moda transportasi publik atau lebih. Kawasan Blok M – Sisingamangaraja sendiri untuk saat ini sudah dilalui oleh banyak moda transportasi mulai dari MRT, Bus Transjakarta (BRT dan Non-BRT), Jaklingko, Bus RoyalTrans, Transjabodetabek (*motorized transportation*), selain itu juga tersedia akses bagi pejalan kaki dan pesepeda (*non-motorized transport*). Kemudian untuk urgensi kebijakan TOD yang diterapkan di kawasan Blok M – Sisingamangaraja adalah dikarenakan dulunya Blok M merupakan jantung pusat komersil di Jakarta, bahkan masyarakat dari berbagai wilayah manapun beramai-ramai datang ke Blok M untuk membeli beragam kebutuhan apapun. Namun hal ini berubah ketika penggunaan teknologi semakin maju sehingga terjadi peralihan perilaku masyarakat yang lebih memilih untuk berbelanja secara online di *platform e-commerce*. Blok M yang tadinya ramai menjadi sepi pengunjung dan membuat pedagang yang disana gulung tikar. Kemudian hadirnya MRTJ yang ditetapkan sebagai pengelola utama kawasan TOD di Blok M – Sisingamangaraja, menjadi tonggak awal di mana kawasan Blok M menjadi hidup kembali dengan membangun stasiun MRT yang terintegrasi dengan Plaza Blok M dan juga di kawasan ASEAN, MRTJ juga merevitalisasi ruang-ruang publik yang ada di sana. Secara garis besar pengimplementasian kebijakan TOD di kawasan Blok M – Sisingamangaraja sudah melihat dari urgensi kebutuhan pengembangan wilayah tersebut.

Lalu kemudian terkait urgensi diterapkannya kebijakan TOD di Kawasan Blok M – Sisingamangaraja ini memang sudah menjawab permasalahan keterbatasan ruang publik yang ada, namun tidak untuk permasalahan kemacetan. Tujuan kebijakan TOD sendiri secara umum memang untuk mengurangi kemacetan, membatasi penggunaan kendaraan bermotor dengan memasifkan penggunaan transportasi publik yang ada, kemudian diikuti dengan pemanfaatan ruang publik yang menjadikan kawasan campuran dalam area tersebut. Akan tetapi permasalahan kemacetan tidak bisa hanya diatasi dengan kebijakan TOD saja, perlu adanya *push and pull policy* yang mendukung kebijakan TOD. *Push policy* artinya perlu adanya kebijakan yang menekan masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi umum, misalnya penerapan kebijakan LEZ (*Low Emission Zone*) di sebuah kawasan, kebijakan ganjil genap, parkir maksimal. Kemudian didukung juga dengan *pull policy* artinya kebijakan untuk menarik

masyarakat agar mau beralih menggunakan transportasi publik seperti penyediaan moda transportasi publik yang beragam mulai dari busway, MRT, LRT, lalu perbaikan aksesibilitas pejalan kaki dan pengadaan jalur sepeda.

Evaluasi konteks menurut Stufflebeam dari kebijakan TOD yang diterapkan di kawasan Blok M – Sisingamangaraja secara garis besar sudah melihat dari kebutuhan strategis dan tujuan utama yang sesuai dengan kondisi kebutuhan. Hal ini sudah diidentifikasi sebelumnya mulai dari capaian kebijakan yang ada, potensi kawasan, dan juga urgensi diterapkan kebijakan tersebut.

2. Evaluasi Masukan (*Input*)

Evaluasi masukan (*input*) merupakan evaluasi yang berfokus untuk menilai terhadap masukan kebijakan itu sendiri atau sumber daya yang digunakan. Dalam evaluasi masukan ini peneliti membagi ke dalam lima aspek yakni regulasi pendukung, perencanaan, sumber daya manusia, sarana prasarana, dan anggaran.

Kebijakan TOD yang diterapkan di kawasan Blok M – Sisingamangaraja sendiri tentunya terdapat regulasi pendukung yang turut mendukung pengimplementasiannya. Khusus di kawasan Blok M – Sisingamanagraja sendiri tentunya memiliki Panduan Rancang Kota (PRK) khusus untuk mendukung Pergub Provinsi DKI Jakarta Nomor 67 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit yang mengatur tata kota kawasan TOD Blok M – Sisingamangaraja yakni Pergub Provinsi DKI Jakarta Nomor 55 Tahun 2020, lalu Pergub Provinsi DKI Jakarta Nomor 50 Tahun 2021 untuk mengatur perhitungan KLB (Koefisien Lantai Bangunan) di kawasan TOD, Kepgub Provinsi DKI Jakarta Nomor 1409 Tahun 2021 yang mengatur tarif kontribusi pembangunan berdasarkan pelampauan intensitas lahan, lalu juga ada Pergub Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2021 tentang Penataan Ruang Kawasan Kebayoran Baru, Pergub Provinsi DKI Jakarta Nomor 31 Tahun 2022 tentang RDTR (Rencana Detail Tata Ruang) Kota Jakarta, Pergub Provinsi DKI Jakarta Nomor 7 Tahun 2024 Tentang RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Kota Jakarta, Perpres Nomor 55 Tahun 2018 tentang RITJ (Rencana Induk Transportasi Jabodetabek).

Kebijakan tersebut sebenarnya sudah diimplementasikan dengan baik dan tetap akan membutuhkan kebijakan-kebijakan pendukung sesuai dengan dinamika seperti kebijakan mengenai kawasan *mixed used* yang hingga saat ini belum diatur secara spesifik dalam regulasi yang ada. Hal ini penting agar pengembangan kawasan TOD di Blok M – Sisingamangaraja dapat berjalan lebih optimal dan berkelanjutan, dengan

melihat integrasi fungsi hunian, komersial yang jelas dan sesuai dengan indikator di kebijakan khusus mengatur kawasan *mixed used* dan integrasi transportasi publik yang lebih baik.

Kemudian terkait proses perencanaan dalam mengimplementasikan kebijakan TOD di kawasan Blok M – Sisingamangaraja tentunya pihak pengelola kawasan utama yakni PT. MRTJ melakukan kajian-kajian sesuai dengan Pergub Provinsi DKI Jakarta Nomor 147 Tahun 2017 tentang Pedoman Penyusunan Panduan Rancang Kota, dari tim PT. MRTJ akan merekrut pakar dan analis untuk mulai mengkaji kawasan Blok M – Sisingamangaraja dari aspek transportasi, lahan, tata ruang, ekonomi sosial, dan lain sebagainya dalam membuat panduan rancang kota di kawasan Blok M – Sisingamangaraja, lalu dari situ akan dibuatlah indikasi program yang akan dicapai perodesasi waktu jangka pendek (0-4 tahun), jangka menengah (4-6 tahun), jangka panjang (7-10 tahun, 10 tahun dan seterusnya).

Jika nanti sudah ada indikasi program yang ingin dicapai di tiap periode waktu, PT. MRTJ akan berkoordinasi dengan SKPD dan stakeholder terkait untuk mulai mengembangkan dan mencapai indikasi program tadi. Setiap SKPD maupun stakeholder yang terlibat menyiapkan strateginya masing-masing sesuai dengan tupoksi yang mereka jalankan, misalnya dari Dinas Bina Marga yang menata ruang jalan dan area trotoar menyiapkan strategi seperti mengganti *paving block* menjadi *block* beton supaya tidak mudah rusak dan lebih tahan lama, dan lain sebagainya. Selanjutnya yakni sumber daya manusia yang terlibat dalam pengimplementasian kebijakan TOD di kawasan Blok M – Sisingamangaraja sejauh ini sudah kapabel dan sudah menjalankan sesuai tupoksinya masing. Seluruh stakeholder terkait sering melakukan pelatihan dan pembelajaran mengenai TOD, kemudian beberapa juga ada yang melakukan studi banding ke negara lain untuk melihat pengimplementasian kebijakan TOD di negara lain nantinya dapat dijadikan contoh penerapannya di Indonesia, khususnya TOD yang ada di Jakarta.

Lalu mengenai sarana prasana yang mendukung implementasi kebijakan TOD di kawasan Blok M – Sisingamangaraja sejauh ini sudah dimanfaatkan secara baik namun perlu adanya pemaksimalan pemanfaatan sarana prasarana yang ada dan juga pengawasan yang lebih agar tetap berfungsi dengan baik. Contohnya seperti guiding block untuk akses pejalan kaki bagi kaum difabel, fasilitas penyebrangan, terminal bus Blok M yang belum memiliki halte yang memadai dan petunjuk rute dan kedatangan

bus yang jelas, dan lain sebagainya. Terakhir ada anggaran yang menjadi kunci penting dalam mendanai implementasi kebijakan TOD di kawasan Blok M – Sisingamangaraja sudah dialokasikan secara optimal mulai APBD yang digunakan, juga pendanaan alternatif lainnya seperti pendanaan KLB (Koefisien Lantai Bangunan), investasi, PMD, pendapatan *non-farebox* sekitar 60% (iklan, telekomunikasi, penamaan stasiun, *payment gateway*, dan retail), dan lain sebagainya. Selain itu dana yang digunakan juga dapat dipertanggungjawabkan kepada publik dengan transparansi yang dilakukan oleh setiap stakeholder terkait dan dapat diakses oleh publik.

Berdasarkan pembahasan di atas dapat disimpulkan untuk evaluasi masukan terkait pengimplementasian kebijakan TOD sudah cukup memadai dan dialokasikan dengan baik.

3. Evaluasi Proses (*Process*)

Menurut Stufflebeam (Stufflebeam & Coryn, 2014) evaluasi proses bertujuan untuk mendokumentasikan kegiatan pelaksanaan program dan informasi untuk penyesuaian pelaksanaan sebagai umpan balik. Dalam konteks kebijakan TOD yang diimplementasikan di kawasan Blok M Sisingamangaraja peneliti membagi ke dalam tiga aspek yakni koordinasi antar pemangku kepentingan, pelaksanaan, dan monitoring evaluasi. Dalam aspek koordinasi antar pemangku kepentingan sejauh ini antar stakeholder dapat berkoordinasi baik secara formal melalui joint working group, rapat antar SKPD dan stakeholder terkait, kemudian bisa juga dilakukan secara informal. Namun tetap ada beberapa isu yang menjadi poin penting yakni seperti proses birokrasi yang lama seperti perizinan yang berbelit dan lama untuk mengelola BMD, lalu rapat koordinasi membutuhkan waktu yang lama dikarenakan tidak bisa langsung mengambil keputusan dalam satu waktu.

Lalu untuk pelaksanaannya melihat dari indikasi program yang disesuaikan dengan capaian kebijakan sebelumnya masih terdapat beberapa indikasi program yang belum tercapai, meskipun untuk tahun ini kebijakan TOD yang diimplementasikan di kawasan Blok M – Sisingamangaraja sudah memasuki jangka menengah (4-6 tahun), namun untuk indikasi program jangka pendek (0-3 tahun) masih ada yang belum terealisasi seperti koneksi layang stasiun MRTJ ke arah timur yakni ke arah Terminal Blok M. Hal ini disebabkan pandemi covid-19 yang melanda sekitar tahun 2020 – 2022 yang menghambat proses capaian indikasi program yang ada dan juga perlu penyesuaian PRK terhadap RDTR dan RTRW Kota Jakarta yang mengalami perubahan per-lima

tahunnya. Terlepas dari hal tersebut, juga masih banyak hambatan yang dialami seperti sirkulasi antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, ketersediaan anggaran yang terbatas, jalur sepeda yang belum menerus, berikut dengan akses pejalan kaki yang ditutupi pedagang kaki lima khususnya bagi kaum disabilitas yang membutuhkan *guiding block* dalam bermobilitas, birokrasi yang lama dan berbelit, masih tinggi kebutuhan akan parkir di area tersebut. Maka dari itu pelaksanaan kebijakan TOD di kawasan Blok M – Sisingamangaraja belum sepenuhnya sesuai dengan tujuan dan capaian kebijakan yang telah ditetapkan, masih berprogres dalam jangka waktu menengah (4-6 tahun) hingga jangka panjang (7-10 tahun, 10 tahun dan seterusnya) untuk mencapai capaian dan tujuan kebijakan tersebut.

Terakhir yakni ada monitoring evaluasi yang digunakan untuk mengontrol dan mengawasi pelaksanaan kebijakan agar konsisten untuk mencapai capaian dan tujuan kebijakan TOD di kawasan Blok M – Sisingamangaraja. Sejauh ini para stakeholder sudah melakukan *self-monitoring* sesuai dengan tupoksi yang sudah dijalankan di kawasan TOD Blok M – Sisingamangaraja. Pengelola kawasan sendiri nantinya akan melaporkan hasil evaluasi evaluasi monitoringnya ke Biro PLH Setda Jakarta.

Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan kebijakan TOD di kawasan Blok M – Sisingamangaraja belum sesuai dengan capaian dan tujuan kebijakan yang saat ini. Meskipun terdapat beberapa kemajuan yang telah dicapai, seperti pembangunan infrastruktur dasar dan revitalisasi ruang publik, masih banyak aspek yang perlu diperbaiki dan ditingkatkan. Indikasi program yang seharusnya sudah terealisasi dalam jangka waktu yang ditentukan, terutama untuk konektivitas antar moda transportasi, masih mengalami keterlambatan.

4. Evaluasi Produk (*Product*)

Evaluasi produk menurut (Stufflebeam, 2000) bertujuan untuk memberikan informasi sumatif untuk menilai dan manfaat dan dampak program, memberikan informasi formatif untuk peningkatan program lain atau program di masa yang akan datang, dan memberikan keberlanjutan dan fleksibilitas program. Dalam konteks kebijakan TOD yang diimplementasikan di kawasan Blok M – Sisingamangaraja, peneliti membagi ke dalam empat aspek yakni kawasan campuran (*mixed use*), integrasi ruang publik, integrasi moda transportasi publik, dan dampak ekonomi. Berdasarkan data yang peneliti dapatkan terkait aspek kawasan campuran dalam evaluasi produk menunjukkan bahwa kebijakan TOD di Blok M – Sisingamangaraja telah berhasil

menciptakan lingkungan yang mengintegrasikan berbagai fungsi, mulai hunian, komersial, dan ruang publik, perkantoran, dan lain sebagainya. Hal ini terlihat dari eksisting berbagai fasilitas yang dapat diakses oleh masyarakat, seperti pusat perbelanjaan, restoran, dan ruang terbuka hijau. Namun hal yang saat ini masih menjadi isu yakni kawasan TOD Blok – Sisingamangaraja belum dapat menyediakan hunian yang terjangkau bagi masyarakat *middle to low income*, kawasan ini cenderung didominasi oleh hunian untuk kalangan menengah ke atas.

Kemudian selanjutnya dari aspek integrasi ruang publik secara keseluruhan kebijakan TOD sudah menciptakan ruang publik yang ramah bagi masyarakat dan meningkatkan interaksi sosial, sebagaimana bisa terlihat dari revitalisasi Taman Martha Tiahahu dengan segala aktivitasnya mulai dari konser musik, komunitas membaca, perpustakaan, dan lain sebagainya.

Selanjutnya yakni aspek integrasi moda transportasi publik, kebijakan TOD sudah berhasil mengintegrasikan antarmoda transportasi publik seperti MRT, Bus Transjakarta (BRT dan Non-BRT), Transjabodetabek, Mikrotrans dan juga mengangkut mobilitas masyarakat di kawasan Blok M – Sisingamangaraja. Transportasi publik yang tersedia sudah terintegrasi secara fisik seperti halte CSW dengan stasiun MRT ASEAN, kemudian integrasi tarif menggunakan KUE (Kartu Uang Elektronik) dan Jaklingko. Namun masih terdapat isu seperti stasiun MRTJ yang belum terintegrasi dengan terminal Blok M, kemudian kerap kali ada kejadian pemotongan ganda dari moda MRT ke bus Transjakarta.

Terakhir yakni aspek dampak ekonomi sejauh ini dengan hadirnya kebijakan TOD telah membuat kawasan peningkatan kawasan dan membangun aktivitas ekonomi lokal seperti UMKM, *tenant-tenant* yang ada di sana menunjukkan bahwa kawasan Blok M – Sisingamangaraja telah berkembang pesat. Berdasarkan penjelasan yang sudah diberikan di atas dapat disimpulkan bahwa kebijakan TOD yang diimplementasikan di kawasan Blok M – Sisingamangaraja belum sesuai dengan capaian kebijakan yang ada meskipun sudah mulai memberikan dampak bagi perkembangan kawasan tersebut. Kemudian untuk isu-isu yang masih menjadi perhatian bisa dijadikan oleh pengelola utama kawasan supaya ditingkatkan lagi kedepannya.

Berdasarkan temuan lapangan yang telah diuraikan pada bagian pembahasan sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M–Sisingamangaraja belum sepenuhnya

terlaksana secara optimal. Kondisi tersebut ditunjukkan oleh masih adanya ketidaksesuaian antara pelaksanaan kebijakan di lapangan dengan capaian serta tujuan yang telah ditetapkan dalam kebijakan TOD.

Beberapa permasalahan yang teridentifikasi mencakup belum optimalnya regulasi pendukung, keterbatasan sarana dan prasarana, keterbatasan anggaran, kurangnya koordinasi dalam proses pelaksanaan, belum maksimalnya penerapan kawasan campuran (*mixed use*), serta belum terwujudnya integrasi transportasi publik secara menyeluruh.

Hadirnya TOD yang diimplementasikan di kawasan Blok M – Sisingamangaraja memberikan dampak signifikan terhadap dinamika pengembangan kawasan tersebut. Secara fisik, kehadiran ruang publik seperti Taman Literasi tidak hanya menjadi ruang hijau kota, tetapi juga berfungsi sebagai ruang interaksi sosial dan ekspresi budaya masyarakat urban. Keberadaan taman ini mencerminkan upaya untuk menciptakan lingkungan inklusif yang mendorong partisipasi warga dalam kehidupan kota. Selain itu, peningkatan konektivitas antarmoda yang menghubungkan transportasi massal seperti MRT, TransJakarta dengan ruang-ruang publik menjadikan kawasan ini lebih mudah diakses oleh berbagai lapisan masyarakat, selain itu juga berdampak pada peningkatan UMKM yang ada di kawasan tersebut.

Jika melihat dengan TOD yang ada di Jepang seperti di kawasan Otemachi, Minato Mirai 21, Umekita yang sudah *seamless* dan bagus dari segi integrasi transportasi dan juga pemanfaatan ruangnya masih sangat jauh dibandingkan dengan pembangunan TOD yang ada di kawasan Blok M – Sisingamangaraja. Jika kita melihat dari pemanfaatan ruangnya, untuk TOD di Jepang memanfaatkan hingga 370 hektare sedangkan di Indonesia sendiri hanya 13 hektare dengan fokus di radius 700 meter. Kemudian dari segi regulasi sudah matang dan juga terdapat konsolidasi lahan yang matang dan melibatkan banyak peran pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan swasta, terlebih di Jepang ada lembaga semi pemerintah dibawah Kementerian Pertanahan, Infrastruktur, Transportasi, dan Pariwisata Jepang yakni seperti *Urban Renaissance Agency* (UR) yang mengurus terkait pemanfaatan lahannya. Sedangkan untuk di Kawasan Blok M – Sisingamangaraja untuk menangani terkait pengelolaan dan pemanfaatan lahan, PT. MRT Jakarta hanya bekerja sama dengan DCKTRP Provinsi DKI Jakarta, belum ada konsolidasi lahan yang matang.

Dengan demikian, keberhasilan kebijakan TOD tidak hanya ditentukan oleh kebijakan

saja, tetapi juga sangat bergantung pada konsistensi implementasi antar sektor, penguatan regulasi pelaksana, serta komitmen kolaboratif antara pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat untuk mewujudkan kawasan yang benar-benar berorientasi pada transportasi publik.

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dipaparkan sebelumnya, evaluasi kebijakan *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan Blok M – Sisingamangaraja yang dianalisis menggunakan model CIPP (*Context, Input, Process, Product*) dari Stufflebeam, menunjukkan bahwa implementasinya secara umum belum mencapai tingkat optimal. Meskipun terdapat beberapa dimensi yang memperlihatkan pelaksanaan yang masih banyak permasalahan yang ditemukan pada sejumlah aspek krusial, seperti regulasi pendukung yang belum memadai, keterbatasan dan kondisi sarana prasarana yang belum maksimal, kendala anggaran yang signifikan, serta tantangan dalam proses pelaksanaan di lapangan.

Tujuan utama dari kebijakan TOD, yaitu untuk mendorong kemudahan pergerakan dan perpindahan orang, meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas kawasan, membaurkan kegiatan, mengoptimalkan pemanfaatan lahan padat dalam rangka peremajaan kota, dan meningkatkan penggunaan Angkutan Umum Massal, belum sepenuhnya tercapai. Sebagai contoh, kemudahan pergerakan dan konektivitas kawasan masih terhambat oleh belum terhubungnya Stasiun MRT dengan Terminal Blok M, sementara aspek pembauran kegiatan juga terkendala oleh ketiadaan hunian terjangkau bagi masyarakat berpenghasilan menengah ke bawah. Pelaksanaan kebijakan TOD di lapangan juga belum berjalan sesuai dengan capaian kebijakan yang ada, mulai dari banyak sarana dan prasarana yang belum dimaksimalkan, dari segi kondisi eksisting maupun pemanfaatannya, serta adanya keterbatasan anggaran mengingat kebutuhan pendanaan yang besar untuk pengembangan TOD. Selain itu, integrasi fisik, seperti koneksi antara Stasiun MRT dan Terminal Blok M, masih menjadi masalah, ditambah dengan isu pemotongan ganda tarif transportasi yang masih kerap terjadi.

Oleh karena itu, penelitian ini merekomendasikan beberapa saran strategis agar kebijakan TOD yang di kawasan Blok M – Sisingamangaraja dapat berjalan lebih optimal dan sesuai dengan capaian kebijakan yang ada yakni dari sisi regulasi dan tata Kelola,

dapat melakukan penyusunan kebijakan pendukung khusus untuk kawasan *mixed-use* di Blok M – Sisingamangaraja, serta penyederhanaan alur perizinan dan birokrasi seperti jangka waktu disposisi pengelolaan Barang Milik Daerah (BMD) oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta agar PT. MRT Jakarta dapat mengelola BMD secara maksimal. Kemudian dari sisi sosial, PT. MRT Jakarta selaku pengelola kawasan utama dapat melakukan relokasi pedagang kaki lima liar ke area yang terintegrasi seperti Blok M Mall atau revitalisasi Plaza 2 Blok M. Lalu dari sisi keuangan, PT. MRT Jakarta dapat melakukan pencarian dana alternatif melalui kerja sama dengan perusahaan swasta dengan menjadikan TOD Blok M – Sisingamangaraja sebagai salah satu program CSR mereka atau kerjasama skema *Public Private Partnership* (PPP) untuk mengurangi ketergantungan pada APBD. Lalu dari sisi infrastruktur, PT. MRT Jakarta dapat Peningkatan sarana prasarana yang lebih inklusif seperti pemasangan *pelican crossing* di area penyeberangan, perbaikan akses pejalan kaki di sekitar Blok M Square dan Terminal Blok M, perbaikan *guiding block* yang rusak, pengadaan sistem bike sharing, dan sterilisasi jalur, dan pengadaan hunian terjangkau untuk masyarakat *middle to low income* guna menciptakan aspek *diversity* dalam pemanfaatan ruang hunian. Terakhir juga diperlukan peran masyarakat dalam mendukung keberhasilan kebijakan ini seperti menjaga kebersihan di ruang publik dan tidak merusak fasilitas publik di kawasan Blok M – Sisingamangaraja, serta beralih menggunakan transportasi publik untuk mengurangi kemacetan yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, L. (2023). *Memahami evaluasi kebijakan perspektif teoretis dan praktis*. Empatdua Media Kelompok Intrans Publishing.
- Asfarinal, N., Barus, L. S., & Djaja, B. M. (2022). Strategi pengembangan sistem transportasi dengan pendekatan Transit Oriented Development (TOD) pada Kawasan Kota Tua. *Jurnal Riset Jakarta*, 15, No 2, 97–106. <https://doi.org/10.37439/jurnaldrd.v15i2.72>
- Ayuningtias, S. H., & Karmilah, M. (2019). Penerapan Transit Oriented Development (Tod) sebagai upaya mewujudkan transportasi yang berkelanjutan. *Pondasi*, 24(1), 45. <https://doi.org/10.30659/pondasi.v24i1.4996>
- Cervero, R., Murphy, S., Ferrell, C., Goguts, N., Tsai, Y.-H., Arrington, G. B., Boroski, J., Smith-Heimer, J., Golem, R., Peninger, P., Nakajima, E., Chui, E., Dunphy, R., Myers, M., Mckay, S., & Nicole, W. (2004). Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, challenges, and prospects. In *Transit-Oriented Development in*

- the United States: Experiences, Challenges, and Prospects.*
<https://doi.org/10.17226/23360>
- Dinas Pemuda dan Olahraga Provinsi DKI Jakarta. (2023). *Gelanggang remaja Jakarta Selatan*. Dkijakarta Instagram. <https://www.instagram.com/p/CvjrBH5xQVJ/>
- Dirgahayani, P., Yesuari, A. P., Wulansari, T. R., & Sutanto, H. (2020). The formation of network governance in accelerating the implementation of TOD: The case of Jakarta MRT Phase 1, Indonesia. *Case Studies on Transport Policy*, 8(4), 1412–1425. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.10.006>
- DPRD Provinsi DKI Jakarta. (2024). *Dongrak minat warga naik angkutan umum*. DPRD Provinsi DKI Jakarta. <https://dprd-dkijakartaprov.go.id/dongrak-minat-warga-naik-angkutan-umum/>
- Gifarry, P., Ari, I. R. D., & Firdausiyah, N. (2022). Penerapan Kawasan Berorientasi Transit Di Kawasan Transit Blok M, Jakarta Selatan. *Tata Kota Dan Daerah*, 14(2), 63–74. <https://doi.org/10.21776/ub.takoda.2022.014.02.3>
- Handayani, S., Afrianti, D. A., & Suryandari, M. (2021). Implementasi kebijakan angkutan umum di DKI Jakarta. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 2(1), 19–28. <https://jurnal.poltradabali.ac.id/jttl/article/view/30>
- Institute for Transportation and Development Policy. (2019). *Rekomendasi Desain Integrasi Stasiun Transjakarta, MRT & LRT*. Institute for Transportation and Development Policy. <https://itdp-indonesia.org/2019/01/usulan-desain-integrasi-stasiun-transjakarta-mrt-lrt/>
- Nasrullah. (2021). *Jembatan layang stasiun ASEAN dibuka*. Jakartamrt.Co.Id. <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/jembatan-layang-stasiun-asean-dibuka>
- Nurachman, M. F., Lydia, Y. M., Salemba, U. I., Pusat, J., & Integrasi, T. (2025). *Sinergi moda transportasi publik di Jakarta : Dampak kebijakan tarif integrasi Jaklingko pada MRT Jakarta*. 15(2), 244–257. <https://doi.org/10.35968/m-pu>
- Nurbaiti, A. (2024). *Yang tersayang, Blok M*. Detik X. <https://news.detik.com/x/detail/intermeso/20241117/-Yang-Tersayang-Blok-M/>
- Rosyid, A., Setiawan, M. I., Nasihien, R. D., Razi, M. A. M., Isradi, M., Muchayan, A., Damayanti, E., Purworusmiardi, T., Harmanto, D., & Sukoco, A. (2021). Jakarta, role model integrasi transportasi publik di Indonesia. *EMobility | Sustainable Mobility, Public Transportation, And GIS Technology To Support Regional Development In Indonesia, December*, 57–81.
- Shao, Z., Sumari, N. S., Portnov, A., Ujoh, F., Musakwa, W., & Mandela, P. J. (2021). Urban sprawl and its impact on sustainable urban development: a combination of remote sensing and social media data. *Geo-Spatial Information Science*, 24(2), 241–255. <https://doi.org/10.1080/10095020.2020.1787800>
- Stufflebeam, D. L. (2000). *The CIPP model for evaluation. In evaluation models: Viewpoints on educational and human services evaluation (pp. 279-317)*. Dordrecht:

Springer Netherlands.

Stufflebeam, D. L., & Coryn, C. L. S. (2014). *Evaluation theory, models, & applications second edition* (Second). Jossey-Bass.

Tamanliterasi.jkt. (2025). *Progres revitalisasi Taman Literasi Martha C. Tiahahu Januari - Maret 2025*. Tamanliterasi.Jkt IntegrasiTransit.Jkt. https://www.instagram.com/p/DHVHD7uysGy/?img_index=2

Tresiana, N., & Duadji, N. (2021). *Implementasi kebijakan (Pentingnya kapital sosial dan koproduksi)*. [http://repository.lppm.unila.ac.id/38253/1/Implementasi Kebijakan Publik %28Pentingnya Kapital Sosial dan Koproduksi%29.pdf](http://repository.lppm.unila.ac.id/38253/1/Implementasi%20Kebijakan%20Publik%20Pentingnya%20Kapital%20Sosial%20dan%20Koproduksi%29.pdf)

Uly, Y. A., & Ika, A. (2023). *Kala Mal Blok M Plaza bangkit dari "Mati Suri", usai terkoneksi MRT*. Kompas Money. <https://money.kompas.com/read/2023/07/23/194500126/kala-mal-blok-m-plaza-bangkit-dari-mati-suri-usai-terkoneksi-mrt-?page=all>

Zafira, W. S., & Puspitasari, A. Y. (2022). Penerapan prinsip Transit-Oriented Development (TOD) untuk mewujudkan transportasi yang berkelanjutan. *Jurnal Kajian Ruang*, 2(1), 110. <https://doi.org/10.30659/jkr.v2i1.20440>