|  |
| --- |
| **IMPLEMENTASI *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT*** **DI KOTA ISTANBUL TURKIYE** |
| **Yulia Pratiwi**Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesiayulia.pratiwi@uii.ac.id | **ABSTRAK***Transit Oriented Development* (TOD) adalah salah satu solusi di bidang transportasi, penataan dan pengembangan kota untuk mengurangi kemacetan lalu lintas dan mengoptimalkan penggunaan lahan kota. Istanbul merupakan salah satu kota yang berada di Turkiye yang berhasil menerapkan konsep TOD untuk mengurangi kemacetan lalu lintas dan meningkatkan promosi Kota Istanbul khususnya wisata sejarah dan perdagangan. Tujuan dari penelitian ini adalah mengkaji penerapan TOD dan faktor yang mempengaruhi keberhasilan TOD di Istanbul. Metode yang digunakan adalah metode studi kasus yaitu mengambil kasus di Kota Istanbul dengan teknik analisis deskriptif eksploratif. Hasil penelitian ini yaitu terdapat keberagaman moda transportasi yang berupa bus (otobus, metrobus, havaist), kereta (tramvay, marmaray, dan metro), angkutan kota (dolmuş) dan kapal (vapur). Manajemen waktu keberangkatan moda transportasi yaitu berkisar 1-10 menit waktu tunggu. Terdapat banyak lahan atraktif di Istanbul seperti kawasan wisata Sultan Ahmet (Masjid Aya Sophia, Masjid Biru, dan Hippodrome), kawasan residensial (misalnya kawasan Fatih dan Şirinevler), kawasan perdagangan dan jasa (misalnya kawasan Eminönü dan kawasan Fatih). Pemerintah Turkiye memiliki kebijakan dalam penerapan pajak yang tinggi dari pajak pertambahan nilai sebesar 18% dan pajak konsumsi khusus kendaraan bermotor berkisar 45%-220%*.* Kesimpulan yang didapatkan yaitu TOD di Kota Istanbul berhasil karena adanya tiga faktor yaitu kualitas transportasi khususnya dari keberagaman moda transportasi dan manajemen waktu, eksistensi lahan atraktif di Kota Istanbul khususnya bangunan dan situs cagar budaya peninggalan kekaisaran Bizantium dan Ottoman, dan adanya kebijakan pajak bermotor dari Pemerintah Turkiye yang relatif tinggi.**KATA KUNCI : tod, penataan ruang, metropolitan, istanbul** |

**1. PENDAHULUAN**

Kota Istanbul pada era kekaisaran Romawi Timur atau Bizantium disebut sebagai Kota Konstantinopel. Pada era itu, Kota Konstantinopel menjadi pusat kekaisaran (ibukota) Romawi Timur. Lalu Kota Konstantinopel ditaklukkan oleh seorang pemimpin dari pasukan Utsmaniyah atau Ottoman yang bernama Muhammad Al-Fatih (Fatih Sultan Mehmet) pada tahun 1453. Kemudian pada tahun 1922 Kekaisaran Ottoman dihapus dan tahun 1923 pasca perang kemerdekaan Turki dibentuklah Negara Republik Turki yang beribukota di Kota Ankara. Pada tahun 1930 Kota Konstantinopel diganti menjadi Kota Istanbul (Priyambodo, 2021).

Meskipun mulai tahun 1923 Kota Istanbul bukan menjadi ibukota Negara Turkiye, tetapi Kota Istanbul masih menjadi kota terbesar yang ada di Turkiye. Kota Istanbul menjadi pusat perdagangan dan pusat wisata sejarah karena banyaknya bangunan-bangunan dan situs cagar budaya dari peninggalan Kekaisaran Bizantium maupun Kekaisaran Ottoman. Hal tersebut berakibat tingginya urbanisasi penduduk dari kota sekitar Istanbul dan bahkan dari negara lain khususnya negara Timur tengah seperti Afganistan, Syriah, dan Mesir. Di tahun 2011, urbanisasi di Kota Istanbul cukup terlihat. Pada tahun 2023, jumlah penduduk di Turkiye sebesar 85 juta jiwa (Worldbank, 2023) dan perkiraan jumlah penduduk Istanbul tahun 2023 sebesar 15 juta jiwa (Worldpopulationreview, 2023) atau jumlah penduduk Istanbul sebesar 17,6% dari total jumlah penduduk di Negara Turkiye. Urbanisasi di Kota Istanbul dapat dilihat pada peta citra satelit (Gambar 1) dimana pada 2011 terjadi peningkatan jumlah lahan terbangun yang ditunjukkan pada warna abu-abu di Gambar 1. Di bawah ini merupakan peta citra satelit yang menunjukkan terjadinya urbanisasi yang ada di Kota Istanbul dari tahun 1975 hingga tahun 2011.

 

**Tahun 1975**

**Tahun 2011**

**Gambar 1.** Urbanisasi Kota Istanbul pada Tahun 1975 (kiri) dan Tahun 2011 (kanan)

 (sumber: Jentoft-Nilsen, 2012)

Besarnya jumlah penduduk dan tingginya kepadatan penduduk di Kota Istanbul menimbulkan isu dan masalah perkotaan yang cukup klasik seperti adanya kemacetan lalu lintas karena semakin tingginya kepemilikan mobil pribadi, kekacauan pusat kota (*Collapse of city center*), dan kurangnya sarana dan prasarana kota (Aydemir K.P & et.al, 2018). Oleh karena itu, Pemerintah Turkiye khususnya Pemerintah Kota Istanbul menggunakan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) atau konsep pengembangan kawasan berorientasi transit. Berikut Gambar 2 yang menunjukkan contoh kemacetan lalu lintas yang terjadi di Istanbul.



**Gambar 2.** Kemacetan Kota Istanbul

(sumber: Gökmen Emrah & et.al, 2022)

Konsep *Transit Oriented Development* merupakan konsep pengembangan kawasan transit yang bersinergi dengan lingkungan, dimana lebih mengedepankan konsep ramah lingkungan dengan memaksimalkan pedestrian dan mengurangi penggunaan kendaraan (Calthorpe, 1993). Pengertian TOD lainnya adalah suatu konsep pembangunan, penataan dan pengembangan kota dengan upaya memaksimalkan suatu penggunaan lahan dengan konsep mix-used (satu lahan dengan beragam fungsi) dan terintegrasi antar fungsi lahan. Selain itu TOD juga berfungsi untuk meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menggunakan transportasi publik dan mewujudkan masyarakat yang menerapkan gaya hidup sehat melalui berjalan kaki dan bersepeda (Ayuningtyas, S. H. dan Karmilah, 2019). Indikator persyaratan penerapan TOD yaitu ketersediaan angkutan umum atau transportasi publik dan angkutan pemadu moda, berada di kawasan yang padat permukiman atau kegiatan, dan memiliki kawasan mix used atau kawasan dengan fungsi yang beragam (Stojanovski, 2020). Konsep TOD bertujuan untuk mewujudkan keadilan dalam bertransportasi bagi seluruh pengguna jalan umum, dan mewujudkan tata ruang yang tertata (Cytron, 2010).

Prinsip utama *Transit Oriented Development* menurut (Ewing, R., & Cervero, 2010) yaitu: Kepadatan (*Density*) adalah memenuhi kapasitas angkutan cepat; Keragaman (*Diversity*) adalah keberagaman pemanfaatan lahan dan tingkatannya per luas wilayah, luas lantai atau lapangan pekerjaan; Desain (*Design*) adalah desain kawasan terpadu dan terintegerasi satu sama lain; Aksesibilitas tujuan (*Destination Accessibility*) adalah kemudahan mencapai tujuan lokal hingga regional; Jarak ke sistem angkutan transportasi umum (*Distance to Transit*) adalah kedekatan antara lokasi ke simpul angkutan transportasi umum.

Faktor-faktor utama yang mempengaruhi keberhasilan TOD antara lain: pelayanan transportasi atau angkutan umum dengan kualitas tinggi yaitu memiliki faktor kemudahan, atau aksesibilitas baik dengan kecepatan tempuh dan sebaran jaringan angkutan massal yang ekstensif; ketersediaan dari lahan-lahan yang atraktif dan dapat dikembangkan; dukungan lingkungan & masyarakat; manajemen perparkiran; kelembagaan yang kuat dan lebih pro-aktif; *political champion* atau kepemimpinan individual yang kuat sering merupakan elemen dasar terhadap keberhasilan proyek TOD dan pembangunan; kebijakan pemerintah lokal yang terdiri dari penyediaan sistem zonasi, panduan rancangan kawasan dan redevelopment agencies serta kebijakan yang mendukung keberhasilan TOD lainnya (Widyakusuma, 2019).

Adanya isu masalah perkotaan yang sedikit demi sedikit terselesaikan dengan konsep TOD di Kota Istanbul, maka sangat penting untuk diteliti. Oleh karena itu penelitian ini memiliki beberapa pertanyaan penelitian. Pertanyaan penelitian ini yaitu (1) bagaimana penerapan konsep TOD di Kota Istanbul sehingga isu masalah perkotaan khususnya aspek kemacetan lalu lintas sedikit demi sedikit dapat teratasi? (2) apa faktor-faktor penentu keberhasilan penerapan TOD di Kota Istanbul?

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penerapan konsep TOD di Kota Istanbul dan faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan penerapan TOD di Kota Istanbul. Dari permasalahan kemacetan lalu lintas hingga isu keberhasilan pemecahan masalah lalu lintas di Kota Istanbul, maka sangat penting untuk dilakukan penelitian mengenai implementasi TOD di Kota Istanbul ini sebagai *best practice* pengembangan TOD di kota-kota di Indonesia.

**2. ISI PENELITIAN**

2.1 ***Metode Penelitian***

Pendekatan penelitian ini adalah penelitian kualitatif deskriptif yang menjelaskan penerapan TOD di Kota Istanbul dan pendekatan kualitatif analitis yang menjelaskan faktor-faktor keberhasilan dalam menerapkan TOD di Kota Istanbul dalam menyelesaikan masalah transportasi dan penataan kota di Istanbul. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian studi kasus. Kasus yang diambil adalah penerapan TOD di Kota Istanbul.

Peneltian ini memiliki beberapa variabel peneltian. Untuk mengidentifikasi faktor-faktor keberhasilan penerapan TOD di Kota Istanbul, maka berdasarkan teori dari (Widyakusuma, 2019) dapat dijabarkan ke dalam tabel variabel penelitian berikut ini:

**Tabel 1**. Variabel Penelitian

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Variabel****Penelitian** | **Indikator****Penelitian** | **Parameter****Penelitian** |
| Penerapan TOD | Fasilitas transportasi umum | Ragam moda transportasi umum (kereta, bus, kapal, dll) |
| Faktor Keberhasilan TOD | 1. Kualitas pelayanan dan aksesibilitas transportasi umum
 | 1. Keberagaman transportasi umum
2. Manajemen waktu: waktu keberangkatan transportasi umum
 |
|  | 1. Ketersediaan lahan atraktif
 | Integrasi dan interkoneksi transportasi umum dengan kawasan (kawasan wisata, perdagangan dan jasa, hunian, perkantoran, pendidikan) |
|  | 1. Dukungan dan Kebijakan
 | Dukungan masyarakat dan kebijakan pemerintah lokal |

2.2 ***Penerapan Transit Oriented Development di Kota Istanbul***

Penerapan TOD di Kota Istanbul tidak dapat terlepas dari ragam moda transportasi umum yang disediakan bagi penduduk Kota Istanbul. Dari hasil observasi di Kota Istanbul, terdapat ragam transportasi umum yaitu sebagai berikut:

1. Bus

Jenis bus di Kota Istanbul terdiri dari 3 jenis yaitu Metrobus, otobus, dan Havaist. Metrobus merupakan bus yang memiliki jalur tersendiri. Di Indonesia, Metrobus ini seperti bus Transjakarta. Otobus merupakan bus yang jalurnya sama dengan kendaraan publik lain dan kendaraan privat. Otobus di Istanbul dibagi berdasarkan dua kepemilikan. Otobus dimiliki oleh pemerintah Kota Istanbul yang dikelola oleh perusahaan Pengoperasian Trem dan Terowongan Listrik İstanbul atau Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (IETT) dan Otobus yang dikelola oleh swasta yaitu İstanbul Özel Halk Ulaşım. Kemudian jenis bus lainnya adalah Havaist yang melayani kebutuhan transportasi penduduk Istanbul dan wisatawan dari dan ke bandara Istanbul.

  

**Gambar 3.** Metrobus (Kiri), Otobus (Tengah) dan Havaist (Kanan)

(sumber: Dokumentasi Penulis, 2022)

1. Kereta

Jenis kereta yang ada di Kota Istanbul adalah kereta cepat (metro), kereta bawah laut (Marmaray) dan kereta trem (tramvay). Metro adalah kereta listrik cepat yang ada di Kota Istanbul.Marmaray adalah kereta cepat yang berada di bawah Selat Bosphorus yang menghubungkan antara Istanbul bagian Asia dengan Istanbul bagian Eropa. Tramvay merupakan salah satu jenis kereta yang ada di pusat Kota Istanbul yang jalurnya sama dengan jalur kendaraan umum atau kendaraan privat.

  

**Gambar 4** Metro (Kiri), Marmaray (Tengah) dan Tramvay (Kanan)

(sumber: Dokumentasi Penulis, 2022)

1. Angkutan Umum Perkotaan

Angkutan umum perkotaan di Turkiye disebut dengan Dolmuş yang melayani hingga ke kawasan residensial di Kota Istanbul. Dolmuş melewati jalan-jalan kecil yang tidak dilewati oleh kendaraan umum lain seperti bus dan kereta.

**

**Gambar 5.** Dolmuş

(sumber: Kadikoytarihicarsi, 2019)

1. Kapal

Terdapat kapal yang menghubungkan Istanbul bagian Asia dengan Istanbul bagian Eropa yang disebut Kapal Vapur.

**

**Gambar 6.** Kapal di Selat Bosphorus menghubungkan Istanbul bagian Asia dan Eropa

(sumber: Dokumentasi Penulis, 2022)

2.3 ***Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keberhasilan TOD di Istanbul***

Penerapan TOD di Kota Istanbul dinilai berhasil dalam mengatasi permasalahan kepadatan atau kemacetan lalu lintas di Kota Istanbul. Hal tersebut sejalan dengan pernyataan dari Wakil Direktur Lalu Lintas Departemen Transportasi Kota Metropolitan Istanbul pada tahun 2018 bahwa kepadatan lalu lintas di Istanbul telah menurun karena mega proyek yang dilaksanakan oleh pemerintah pusat dan sistem transportasi pintar yang diterapkan oleh pemerintah kota salah satunya dengan TOD dan sistem pendukungnya. Kepadatan lalu lintas di Istanbul pada tahun 2013 sebesar 62% dan menurun menjadi 49% pada tahun 2016. Pada tahun 2016, Kota Istanbul menduduki peringkat ke-17 (pemeringkatan pada 360 kota di 38 negara) dalam kemacetan lalu lintas dan turun menjadi peringkat ke-20 pada tahun 2017 (Demir, 2018).

Faktor-faktor yang mempengaruhi terwujudnya keberhasilan TOD di Istanbul yaitu sebagai berikut:

1. Kualitas pelayanan transportasi umum dan aksesibilitas transportasi umum

Pelayanan transportasi umum di Kota Istanbul cukup baik dari segi keberagaman moda transportasi umum. Ragam moda transportasi dari mulai angkutan umum (dolmuş) yang dioperasikan oleh pihak swasta, bus cepat (metrobus) yang dioperasikan oleh pemerintah dan bus biasa (otobus) yang dioperasikan oleh pemerintah maupun swasta, kereta (metro, Marmaray, tramvay) yang dioperasikan oleh pemerintah, serta kapal (vapur) yang dioperasikan baik oleh pemerintah dan swasta. Seluruh bus, kereta, dan kapal juga melayani dari Istanbul sisi Asia hingga Istanbul sisi Eropa. Berikut peta yang menunjukkan area layanan bus dan kereta. (Widyakusuma, 2019) menyatakan bahwa salah satu faktor yang berkontribusi mewujudkan keberhasilan TOD adalah adanya kualitas transportasi dan aksesibilitas transportasi umum yang baik. Hal ini sesuai dengan kondisi transportasi umum di Kota Istanbul yang memiliki faktor kemudahan dan aksesibilitas baik dengan kecepatan tempuh dan sebaran jaringan dari semua ragam moda transportasi di Kota Istanbul yang cukup ekstensif.

**

**Gambar 7**. Peta Integrasi Antar Moda Transportasi Umum Istanbul

(sumber: İBB, 2023)

1. Manajemen Waktu

Dari hasil observasi penggunaan transportasi umum di Kota Istanbul, manajemen waktu atau penjadwalan keberangkatan transportasi umum cukup baik dikarenakan setiap 1 menit hingga 10 menit terdapat keberangkatan untuk bus khususnya metro dan kereta khususnya metrobus, marmaray dan tramvay. Manajemen waktu keberangkatan transportasi umum ini masih cukup nyaman bagi penumpang karena penumpang tidak menunggu waktu yang lama untuk dapat naik ke dalam transportasi umum.

**

**Gambar 8**. Petunjuk Waktu Keberangkatan terdapat pada Layar Display di Metro

(sumber: Dokumentasi Penulis, 2022)

(Widyakusuma, 2019) menyatakan bahwa salah satu faktor yang berkontribusi mewujudkan keberhasilan TOD adalah adanya kualitas transportasi. Kualitas transportasi tidak hanya dilihat dari kondisi fisik transportasi umum, atau ragam moda transportasi umumnya, atau keberadaaan sarana dan prasarana transportasi umum tetapi juga terkait dengan manajemen waktu keberangkatan. Keberangkatan moda transportasi umum di Istanbul yang berkisar 1 menit hingga 10 menit masih sangat terjangkau bagi penumpang. Hal tersebut berarti waktu tunggu penumpang berkisar 1 menit hingga 10 menit. Penumpang tidak perlu menunggu kedatangan transportasi umum dengan waktu yang lama.

1. Ketersediaan Lahan Atraktif

Keberhasilan TOD di Kota Istanbul tidak dapat terlepas dari faktor sejarah masa lampau dimana Kota Istanbul yang pada masa Kekaisaran Bizantium merupakan Kota Konstantinopel dan menjadi pusat kota. Banyaknya bangunan dan situs cagar budaya peninggalan Kekaisaran Bizantium dan Kekaisaran Ottoman menjadi point of interest atau daya tarik tersendiri bagi penduduk lokal dan wisatawan khususnya fungsi wisata sejarah. Selain itu, posisi Kota Istanbul yang berada di Selat Bosphorus menjadi pintu gerbang pertama menggunakan jalur laut menuju negara-negara di benua Eropa. Oleh karena itu, Kota Istanbul sangat maju di bidang perdagangan sebagai jalur sutera perdagangan dari Asia menuju Eropa dan sebaliknya. Dari banyaknya potensi wisata sejarah dan potensi perdagangan maka konsep TOD Kota Istanbul mengintegrasikan sistem transportasi umum terhadap fungsi wisata, fungsi perdagangan, fungsi perkantoran, dan juga fungsi residensial hingga fungsi pendidikan. Contoh penerapan integrasi transportasi umum Kota Istanbul terhadap fungsi perdagangan dan jasa ada pada stasiun bus yang berada di Kawasan Eminönü. Stasiun bus yang berada di Kawasan Eminönü tidak hanya berdekatan dengan kawasan perdagangan Eminönü, kawasan perdagangan Spice Bazar/Mısır Çarşışı, dan kawasan perdagangan tepian Selat Bosphorus, tetapi juga berdekatan dengan kawasan wisata sejarah karena dekat dengan kawasan wisata sejarah Sultan Ahmet (terdapat Masjid Hagia Sophia, Masjid Blue Mosque, Masjid Yeni Camii, Galata Tower dll).

** **

**Gambar 9**. Terminal Otobus (Kiri) dan Pelabuhan Üsküdar (Kanan) yang Terintegrasi dengan Kawasan Perdagangan, Wisata, dan Residensial di Kawasan Eminönü dan Üsküdar.

(sumber: Dokumentasi Penulis, 2022)

** **

**Gambar 10**. Kawasan Perdagangan, Perkantoran, dan Pendidikan di Pazartekke Fatih (Kiri) dan Kawasan Wisata Masjid Fatih (Kanan) yang Terintegrasi dengan Transportasi Umum

(sumber: Dokumentasi Penulis, 2022)

** 

**Gambar 11**. Akses menuju Transportasi Umum di Kawasan Residensial Distrik Şirinevler (Kiri) dan Kawasan Residensial Distrik Şirinevler (Kanan)

(sumber: Dokumentasi Penulis, 2022)

(Widyakusuma, 2019) juga menyatakan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi keberhasilan TOD adalah ketersediaan dari lahan-lahan yang atraktif dan dapat dikembangkan. Hal ini sesuai dengan kondisi yang ada di Kota Istanbul. Kota Istanbul yang merupakan ibukota Kekaisaran Romawi Timur atau Bizantium dan Kekaisaran Ottoman, menjadikan Kota Istanbul memiliki lahan-lahan yang sangat atraktif khususnya lahan dengan fungsi wisata sejarah dan perdagangan. Banyak lahan yang atraktif di Kota Istanbul seperti kawasan perdagangan dan wisata di Eminönü seperti pertokoan Eminönü, Spice Bazar, Yeni Camii; kawasan wisata sejarah di sekitar Galata Tower, kawasan Sultan Ahmet yang terdapat Masjid Aya Sophia, Masjid Biru (*Blue Mosque*), dan kawasan hippodrome kekaisaran Romawi Timur; serta kawasan pendidikan, perkantoran dan perdagangan dan wisata di distrik Fatih misalnya terdapat Universitas Istanbul, Masjid Fatih dan Makam Muhammad Al-Fatih. Selain itu, menurut (Stojanovski, 2020) TOD juga diterapkan untuk mengefisiensikan lahan karena menjadi lahan mix-used atau lahan campuran. Begitu juga sesuai kondisi di Kota Istanbul dimana TOD diintegrasikan dengan kawasan mix-used. Banyaknya lahan atraktif dan integrasi dengan lahan mix-used di Kota Istanbul menjadi salah satu faktor pendukung keberhasilan penerapan TOD di Kota Istanbul.

1. Dukungan Masyarakat dan Kebijakan Kelembagaan

Salah satu faktor yang mempengaruhi keberhasilan penerapan TOD di Istanbul adalah dukungan dari masyarat Istanbul secara khusus dan masyarakat Turkiye secara umum. Salah satu bentuk dukungan masyarakat dalam mewujudkan keberhasilan penerapan TOD di Kota Istanbul adalah mayoritas masyarakat Istanbul adalah berjalan kaki dan menggunakan transportasi umum untuk aktivitas ke kantor/ tempat bekerja, ke sekolah, kegiatan rekreasi dan aktivitas keluar rumah lainnya. Selain itu, salah satu faktor penyumbang keberhasilan penerapan TOD di Istanbul adalah adanya kebijakan pemerintah Turkiye dalam pajak kendaraan bermotor. Kebijakan Pemerintah Turkiye dalam memberikan pajak yang tinggi pada kendaraan bermotor pribadi (baik mobil dan motor) berupa Pajak Pertambahan Nilai (PPN) atau *Katma Değer Vergisi* dan Pajak Konsumsi Khusus atau *Özel Tüketim Vergisi*. Pajak Pertambahan Nilai (PPN) kendaraan bermotor khususnya mobil sebesar 18% dan Pajak Konsumsi Khusus yang tinggi yaitu berkisar 45%-220% tergantung dari kapasitas mesin atau cc (*cubicle centimeter*) mobil, juga turut berkontribusi mewujudkan keberhasilan penerapan TOD di Kota Istanbul. Dengan harga kendaraan bermotor kondisi baru yang cukup mahal, maka masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi umum. Berikut ini adalah nilai PPN dan Pajak Konsumsi Khusus mobil di Turkiye.

**

**Gambar 12.** Besaran PPN dan Pajak Konsumsi Khusus untuk Mobil Baru

(sumber: Generali, 2023)

(Widyakusuma, 2019) menyatakan bahwa dukungan masyarakat dan kebijakan pemerintah lokal menjadi faktor penting dalam mewujudkan keberhasilan TOD. Masyarakat Turkiye secara umum dan masyarakat Istanbul secara khusus sudah memiliki budaya berjalan kaki dan menggunakan transportasi umum. Selain itu, terdapat kebijakan dari Pemerintah Turkiye tentang pajak yang tinggi dalam pembelian kendaraan bermotor dengan kondisi baru dalam bentuk tingginya PPN dan Pajak Konsumsi Khusus, sehingga menyebabkan masyarakat Turkiye lebih memilih menggunakan transportasi umum.

**3. KESIMPULAN**

Kesimpulan yang didapatkan yaitu penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di Kota Istanbul dinilai berhasil karena terdapat tiga faktor utama yang mempengaruhi keberhasilan penerapan TOD. Faktor yang mempengaruhi keberhasilan TOD di Kota Istanbul yang pertama adalah kualitas transportasi umum Kota Istanbul yang baik dari aspek keberagaman moda transportasi (terdapat bus, kereta, angkutan umum, dan kapal), kemudahan aksesibilitas (keterjangkauan dengan berbagai kawasan baik kawasan wisata, kawasan perdagangan, kawasan residensial, kawasan perkantoran, kawasan Pendidikan dll), dan manajemen waktu (masa tunggu kedatangan transportasi umum berkisar 1 menit hingga 10 menit dengan pemberian monitor display waktu disetiap terminal/stasiun/atau halte pemberhentian). Faktor kedua yang mempengaruhi keberhasilan TOD di Kota Istanbul adalah banyak lahan atraktif di Kota Istanbul baik kawasan wisata sejarah, kawasan perdagangan dan jasa di Kota Istanbul. Faktor ketiga yang mempengaruhi keberhasilan TOD di Kota Istanbul adalah adanya kebijakan Pemerintah Turkiye terkait harga kendaraan pribadi yang mahal karena pajak pembelian kendaraan pribadi yang tinggi (pajak pertambahan nilai dan pajak konsumsi khusus), sehingga penduduk Istanbul lebih memilih menggunakan transportasi umum dibandingkan membeli kendaraan pribadi dengan harga yang sangat mahal. Keberhasilan penerapan TOD di Kota Istanbul dapat digunakan sebagai preseden untuk pengembangan TOD di kota-kota di Indonesia khususnya dalam menyiapkan 3 faktor penentu keberhasilan penerapan TOD. Saran pengembangan untuk penelitian selanjutnya adalah melakukan penelitian seberapa efektif penggunaan TOD bagi masyarakat dan wisatawan Kota Istanbul sebagai pengguna transportasi umum menggunakan teknik kuesioner dan diteliti secara kuantitatif.

**DAFTAR PUSTAKA**

1. Aydemir K.P & et.al. (2018). Kentsel Ulaşımda Yaya Öncelikli Planlama/Tasarım ve Transit Odaklı Gelişimin Metropol Kentlerdeki Deneyimi, İstanbul Örneği. Kent Akademisi, 11(4), 523–544.
2. Ayuningtyas, S. H. dan Karmilah, M. (2019). Penerapan Transit Oriented Development (TOD) sebagai Upaya Mewujudkan Transportasi yang Berkelanjutan. Jurnal Pondasi Unissula, 24(1), 45–66.
3. Calthorpe, P. (1993). The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dreams. New York: Architectural Press.
4. Cytron, N. (2010). The Role of Transportation Planning and in Shaping Communities. Community Investmests, 2(2), 2–6.
5. Demir, A. (2018). İstanbul’da trafik yoğunluğu yüzde 17 azaldı. Ankara: Anadolu Ajansı.
6. Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the Built Environment: A Meta-Analysis. Journal of the American Planning Association, 76, 265–294. doi.10.1080/01944361003766766
7. Generali. (2023). Araç ÖTV Hesaplama ve KDV Hesaplama 2023. Istanbul: Generali Sigorta. (diakses 01 Mei 2023)
8. Gökmen Emrah & et.al. (2022). İstanbul’da sabah başlayan trafik yoğunluğu devam ediyor. Ankara. https://www.aa.com.tr/tr/gundem/istanbulda-sabah-baslayan-trafik-yogunlugu-devam-ediyor/2566236. (diakses 01 Mei 2023)
9. İBB. (2023). İstanbul Raylı Sistem Haritası. https://www.metro.istanbul/YolcuHizmetleri/AgHaritalari#maps-14 (diakses 01 Mei 2023)
10. Jentoft-Nilsen, M. (2012). Istanbul Turkey. https://earthobservatory.nasa.gov/images/77042/istanbul-turkey (diakses 01 Mei 2023)
11. Kadikoytarihicarsi. (2019). İstanbul’a Yeni Taksi Dolmuş Hatları Geldi. http://kadikoytarihicarsi.com/2019/04/istanbula-yeni-taksi-dolmus-hatlari-geldi/ (diakses 01 Mei 2023)
12. Priyambodo, U. (2021). Konstantinopel Berubah Jadi Istanbul Bukan Saat Direbut Sultan Ottoman. https://nationalgeographic.grid.id/read/132960349/konstantinopel-berubah-jadi-istanbul-bukan-saat-direbut-sultan-ottoman?page=all (diakses 01 Mei 2023)
13. Stojanovski, T. (2020). Urban Design and Public Transportation-Public Spaces, Visual Proximity and Transit Oriented Development (TOD). Journal of Urban Design. Routledge, 25(1), 134–154. https://doi.org/10.1080/13574809.2019.1592665.
14. Widyakusuma, A. (2019). Inovasi Manajemen TOD (Transit Oriented Development) untuk Bandara dengan Mengambil Studi Kasus : Terminal 3 Ultimate Bandara Soekarno Hatta. (Transit Oriented Development Management Innovation for Airport Case Study : Terminal 3 Ultimate Bandara Soekarno. Jurnal KaLIBRASI Fakultas Teknik Universitas Borobudur, 2(2), 32–55.
15. Worldbank. (2023). The World Bank in Turkiye. Ankara. https://www.worldbank.org/en/country/turkey/overview (diakses 01 Mei 2023)
16. Worldpopulationreview. (2023). Istanbul Population 2023. Walnut USA: World Population Review.