

PENERAPAN *TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT* KOTA SURABAYA MENUJU *GREEN DAN SUSTAINABLE CITY*

Fitriyana Eka Pratiwi

Universitas Islam Negeri Sunan Ampel
Jl. Ahmad Yani No.117, Jemur Wonosari,
Kota Surabaya, Jawa Timur
08020120041@student.uinsby.ac.id

Achmad Room Fitrianto

Universitas Islam Negeri Sunan Ampel
Jl. Ahmad Yani No.117, Jemur Wonosari,
Kota Surabaya, Jawa Timur
ar.fitrianto@uinsby.ac.id

Abstract

Sustainable urban development requires serious attention to the relationship between urban transportation and green open spaces. The concept of Transit Oriented Development (TOD) has emerged as a practical approach to integrating these aspects. Surabaya faces challenges in addressing transportation issues while maintaining the sustainability of green open spaces. This research uses the TOD concept to study the relationship between urban transportation and green open spaces in Surabaya. A qualitative research approach is employed, supported by available secondary data. The research analysis results indicate that the TOD concept can enhance the relationship between urban transportation and green open spaces. Reducing the use of private vehicles can help mitigate adverse environmental impacts and improve access to green open spaces through better integrating public transport with the local environment. Critical elements in ensuring the sustainability of green open spaces include community involvement. Stakeholder involvement is crucial in designing and implementing the TOD concept to achieve the goals of sustainable urban development in Surabaya.

Keywords: urban transportation, green open areas, transit-oriented development

Abstrak

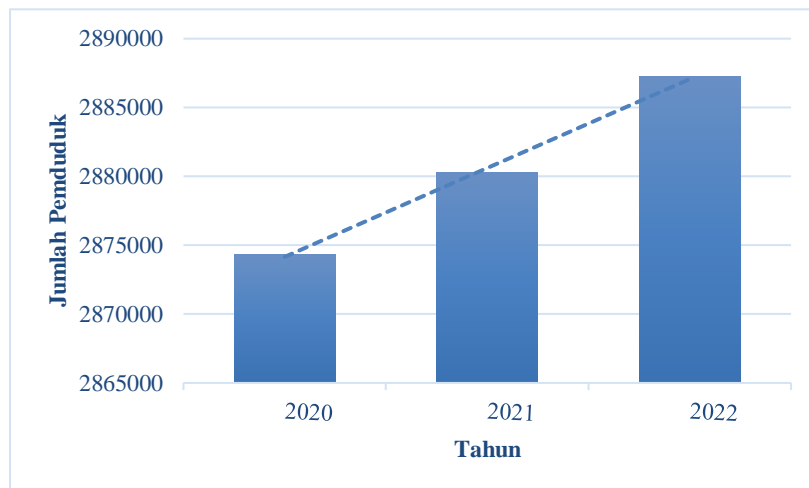
Pembangunan kota berkelanjutan memerlukan perhatian serius terhadap hubungan antara transportasi perkotaan dan ruang terbuka hijau. Konsep *Transit-Oriented Development* (TOD) telah muncul sebagai pendekatan yang efektif untuk mengintegrasikan hal tersebut. Kota Surabaya menghadapi tantangan dalam mengatasi masalah transportasi dan menjaga keberlanjutan ruang terbuka hijau. Penelitian ini dilakukan untuk melakukan kajian dengan menggunakan konsep TOD, hubungan antara transportasi perkotaan dan ruang terbuka hijau di Surabaya. Penelitian kualitatif dilakukan dengan ditunjang oleh data sekunder yang tersedia. Hasil analisis penelitian memperlihatkan bahwa gagasan TOD dapat meningkatkan hubungan antara transportasi perkotaan dan kawasan terbuka hijau. Pengurangan penggunaan kendaraan pribadi dapat membantu mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan dan meningkatkan aksesibilitas ke ruang terbuka hijau, melalui integrasi angkutan umum yang lebih baik dengan lingkungan setempat. Elemen kunci dalam memastikan kelangsungan kawasan terbuka hijau adalah keterlibatan masyarakat. Dalam upaya pemenuhan tujuan pembangunan kota berkelanjutan di Surabaya, dibutuhkan keterlibatan para pemangku kepentingan dalam perancangan dan implementasi konsep TOD.

Kata-kata kunci: transportasi kota, ruang terbuka hijau, *Transit-Oriented Development*

PENDAHULUAN

Merujuk analisis yang disampaikan melalui media Kompas, pada tahun 2035 diproyeksikan 66,6% penduduk Indonesia akan tinggal di perkotaan. Urbanisasi akan terus berjalan selama ada kesenjangan pembangunan antara wilayah perkotaan dan perdesaan, serta antara Indonesia Timur dan Barat. Urbanisasi akan memberikan dampak negatif jika perpindahan penduduk tidak dikelola secara efisien. Hal tersebut termasuk perubahan penggunaan lahan, kerusakan ekologi, pengurangan ruang hijau di perkotaan, dan kemacetan

(Rosa, 2022; Hidayati, 2021). Sementara itu, kemacetan di kota-kota besar yang sering terjadi salah satunya disebabkan oleh jumlah penduduk yang terus bertambah. Jumlah penduduk yang terus bertambah ini, diikuti oleh penambahan kendaraan pribadi yang digunakan. Kota Surabaya memiliki kemacetan lalu lintas terburuk di Indonesia, menurut sebuah laporan oleh perusahaan riset lalu lintas INRIX (INRIX, 2021; Tenggara et al., 2021). Kenyataan ini didukung dengan perkembangan jumlah penduduk di Surabaya yang mengalami peningkatan dari tahun 2020-2022 (BPS Provinsi Jawa Timur, 2023).



Gambar 1 Jumlah Penduduk Kota Surabaya (BPS Provinsi Jawa Timur, 2023)

Jumlah penduduk di tahun 2020 sebanyak 2.874.314 jiwa dan meningkat pada tahun 2021 sebesar 2.880.284 jiwa. Pada tahun 2022 juga mengalami peningkatan sebesar 2.887.223 jiwa. Pertumbuhan penduduk dari tahun ke tahun mengakibatkan penambahan kendaraan pribadi yang digunakan untuk aktivitas sehari-hari. Sehingga kepadatan jalan akan terjadi dengan pengguna kendaraan pribadi yang terus bertambah setiap harinya.

Bertambahnya kendaraan atau transportasi di suatu kota juga berdampak pada lingkungan sekitar, seperti meningkatnya polusi udara. Polusi udara yang terus meningkat akan berdampak negatif pada kualitas udara serta kesehatan masyarakat, risiko penyakit pernapasan yang terus meningkat, serta masalah kesehatan lainnya. Jika meningkatnya kendaraan tidak diimbangi dengan perencanaan maka kualitas lingkungan dan masyarakat juga akan menurun.

Negara Amerika merupakan salah satu negara yang dalam perencanaannya berhasil dalam menangani kemacetan, dengan menggunakan Konsep Transit-Oriented Development (TOD). Konsep ini dikenal sebagai pembangunan berorientasi transit. Awal penerapan gagasan ini adalah ketergantungan masyarakat pada transportasi pribadi dan penggunaan jalan (Nadya, 2018; Novrizaldy, 2018). Konsep TOD didefinisikan oleh Peter Calthrope sebagai pemanfaatan penggunaan lahan campuran di sekitar titik transit melalui pengembangan perencanaan komunitas untuk memudahkan masyarakat dalam menjalankan aktivitas di sekitar tempat tinggalnya (Fatimah, 2021; Rafi'i, 2019). Salah satu cara untuk melaksanakan perencanaan kawasan dengan pendekatan TOD adalah dengan memperkuat koneksi antara stasiun dan Kawasan sekitarnya sebagai pendorong perencanaan. Contohnya

pembangunan sistem transportasi massal yang terintegrasi di dalam Kawasan terpadu yang memiliki beragam fungsi atau dikenal dengan *mixed land use* (Arif, 2017; Handayani, 2014). Ide *Transit-Oriented Development* (TOD) ini adalah konsep pengembangan Kawasan transit yang harmonis dengan lingkungan sekitar. Konsep ini didasarkan pada prinsip-prinsip ramah lingkungan, seperti peningkatan aksesibilitas bagi pejalan kaki dan pengurangan penggunaan kendaraan.

Pada penerapan konsep TOD sudah mulai dilaksanakan di Indonesia, yaitu di Jabodetabek pada daerah stasiun lokomotif (Prasetyo, 2021). Pemerintah Kota Surabaya telah menjajaki kemungkinan implementasi konsep TOD melalui kajian-kajian sebagai pedoman dalam merancang tata ruang kota, meski belum secara resmi mengimplementasikannya, salah satu contohnya adalah di Kawasan Jembatan Merah Surabaya ide ini akan digunakan (Masyithah et al., 2021). Dengan menerapkan konsep TOD ini dapat menciptakan ruang terbuka hijau di sekitar stasiun transit tersebut. Implementasi konsep TOD dapat memperbesar andil moda transportasi massal dalam mobilitas perkotaan sehingga mengurangi jumlah kendaraan pribadi pada jalan raya. Hal ini nantinya akan berdampak positif pada lingkungan karena udara menjadi lebih bersih dan keberadaan ruang terbuka hijau semakin meningkat.

Mengingat TOD menawarkan strategi alternatif untuk menyelesaikan permasalahan lalu lintas, maka konsep TOD sangat ideal untuk diimplementasikan di Kota Surabaya. Penggunaan ide TOD juga memberikan manfaat bagi lingkungan, dengan kualitas udara yang lebih baik karena lebih sedikit kendaraan pribadi di jalan. Namun agar efektif, semua pihak harus berkomitmen dan menerapkannya secara konsisten (Isa, 2014). Tujuan dari penelitian ini didasarkan pada latar belakang yang telah dikemukakan yaitu untuk menganalisis terkait hubungan antara transportasi kota dengan ruang terbuka hijau di Surabaya dengan studi kasus konsep *Transit-Oriented Development* (TOD).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan melalui pendekatan kualitatif dengan tingkat konsentrasi pada analisis deskriptif. Melalui penciptaan citra yang menyeluruh dan kompleks, penelitian kualitatif berperan penting dalam mengungkap fenomena sosial yang masih belum diketahui. Ini juga memungkinkan peneliti untuk mendekati subjek penelitian mereka lebih dekat (Creswell, 2013). Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang dikumpulkan melalui pendekatan dari kajian literatur tentang transportasi perkotaan, ruang terbuka hijau, dan gagasan TOD. Dengan mengadopsi metode analisis deskriptif kualitatif, permasalahan yang ada akan dilakukan analisis lebih lanjut. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel TOD. Dengan mengacu pada ide Peter Calthrope (Calthrope, 1993) untuk menjelaskan variabel TOD, pembagian area dilakukan sebagai berikut: (Kementerian PUPR, 2020)

- 1) Area Komersial Pusat, yakni menempatkan tempat kerja, tempat tinggal, dan tempat-tempat umum dan sosial dalam jarak berjalan kaki dari terminal transportasi;

- 2) Area Hunian Campuran, yakni dengan menawarkan berbagai gaya perumahan, kepadatan, dan harga;
- 3) Fungsi Ruang Publik, yakni membangun prasarana dan sarana yang kondusif bagi pejalan kaki;
- 4) Area Sekunder, yakni mendukung pengembangan ruang publik yang mengutamakan orientasi bangunan dan aktivitas lingkungan sekitar jalur transportasi;
- 5) Fungsi Campuran, yaitu fungsi publik, pusat komersial dan hunian.

PEMBAHASAN

Public Transportation Station (Terminal Transportasi)

Transportasi di daerah perkotaan meningkat pesat karena pertumbuhan penduduk yang setiap tahun juga meningkat. Kondisi ini diikuti oleh meningkatnya jumlah transportasi atau kendaraan yang digunakan. Dampaknya adalah terjadi pertumbuhan transportasi publik di Kota Surabaya yang berkembang dengan pesat. Berkembang dengan pesat ini didukung dengan munculnya jenis transportasi publik yang baru, dengan biaya yang sangat terjangkau serta memiliki konsep ramah lingkungan. Transportasi publik yang memiliki sarana dan prasarana yang baik seperti tersedianya kondisi halte bus yang baik, pembayaran yang mudah dengan menggunakan non-tunai, biaya yang sangat terjangkau, transportasi yang ramah untuk penyandang difabel dan perempuan. Tidak hanya itu, transportasi publik di Kota Surabaya merupakan transportasi yang modern, dan juga trotoar yang tersedia untuk akses jalan kaki. Jika transportasi publik sudah terkonsep dengan baik dan juga memiliki sarana dan prasarana yang sudah tertata, hal ini dapat meminimalisir penggunaan transportasi pribadi. Berikut merupakan data jumlah kendaraan menurut jenis yang telah didaftarkan di Kota Surabaya (BPS Provinsi Jawa Timur, 2023).

Tabel 1 Jumlah Kendaraan Menurut Jenis

Tahun	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Sepeda Motor	Alat Berat	Jumlah
2020	503.066	3965	153.102	2.599.332	196	3.259.661
2021	459.190	2892	34.367	1.321.021	37.513	1.855.253
2022	369.173	2406	103.915	1.384.588	1	1.860.083

Sumber: BPS Provinsi Jawa Timur (2023)

Tabel 1 memperlihatkan jumlah kendaraan yang ada di Kota Surabaya mulai dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2022. Pada tahun 2020 terlihat total 3.259.661 unit kendaraan dari berbagai jenis. Sedangkan pada tahun 2021, kendaraan di Kota Surabaya menurun dengan total 1.855.253 unit dan terjadi peningkatan kembali pada tahun 2022 dengan jumlah 1.860.083 unit yang digunakan oleh penduduk Kota Surabaya. (BPS Provinsi Jawa Timur, 2023).

Ketersediaan *Bus Rapid Transit* (BRT) dan Transportasi berbasis Kereta Api Terpadu atau yang dikenal dengan *Light Rail Transit* atau LRT, warga Kota Surabaya kini memiliki akses transportasi yang lebih nyaman, hemat biaya, dan efisien untuk keperluan

sehari-hari. Untuk menciptakan transportasi dengan konsep modern, fasilitas yang layak dan baik, serta kapasitas yang cukup besar, konsep TOD mulai diimplementasikan di Surabaya. Sehingga dengan kondisi transportasi publik yang sudah disebutkan sebelumnya menjadikan masyarakat untuk lebih memilih menggunakan transportasi publik dan mengurangi penggunaan transportasi pribadi. Berkurangnya penggunaan transportasi pribadi, akan mengurangi terjadinya kemacetan di Kota Surabaya, serta secara tidak langsung juga akan mengurangi polusi. Hal ini berdampak pada membaiknya kualitas udara di Kota Surabaya.

Public Uses/Space (Ruang Publik)

Sekitar kawasan transit di Kota Surabaya memiliki fasilitas pejalan kaki yang aman dan nyaman jika dalam pengadaannya terlaksana dengan baik. Sudah terdapat trotoar dengan kondisi yang baik, *zebracross* yang dilengkapi dengan lampu penyeberangan, jembatan penyeberangan, serta jalur sepeda. Namun, fasilitas sarana dan prasarana publik tersebut belum terintegrasi secara keseluruhan. Diharapkan, dapat diperbaiki lebih baik lagi dalam pelaksanaannya, agar masyarakat dapat merasa nyaman dan aman saat menggunakan fasilitas publik, sehingga dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan lebih memilih untuk menggunakan fasilitas publik.

Core Commercial (Pusat area Komersil)

Seperti ketersediaan *Bus Rapid Transit (BRT)* dan Transportasi Berbasis Kereta Api Terpadu (LRT). Warga Kota Surabaya kini memiliki akses transportasi yang lebih nyaman, hemat biaya, dan efisien untuk keperluan sehari-hari. Untuk menciptakan transportasi dengan konsep modern, fasilitas yang layak dan baik, serta kapasitas yang cukup besar, konsep TOD mulai diimplementasikan di Surabaya.

Residential Area (Area Pemukiman)

Mengingat pentingnya pemerataan pembangunan antar daerah, kawasan Gerbangkertosusila menjadi sebuah contoh nyata. Oleh karena itu, konsep TOD menjadi langkah yang sangat relevan untuk diterapkan. Daerah pinggiran kota di Kota Surabaya memerlukan integrasi dengan pusat-pusat regional metropolitan. Penggunaan kendaraan pribadi dapat dikurangi dengan mengintegrasikan kawasan pemukiman dan pusat kegiatan.

Secondary Area (Area Sekunder)

Pengembangan konsep TOD juga diperlukan di kawasan sekunder Gerbangkertosusila. Dengan memastikan akses yang mudah ke area pelayanan, aktivitas perjalanan antar kota dengan kendaraan pribadi dapat dikurangi.

Analisis Dampak Penerapan Konsep TOD Terhadap Konsep Green & Sustainable City

Oleh karena analisis ini akan mengonsentrasikan operasi dan memungkinkan pemantauan dan pengembangan yang lebih sistematis, maka gagasan TOD yang berfokus pada pengelolaan lahan di zona transit, akan mengantarkan era baru perencanaan tata ruang

kota yang efektif. Peningkatan nilai tanah dan properti di sekitarnya akan dihasilkan dari orientasi penggunaan tanah di pusat transit. Besarnya alih fungsi lahan akan berpengaruh pada lalu lintas di sekitarnya (Sumanjouw, 2013).

Kecenderungan untuk menggunakan transportasi pribadi di jalan raya utama kota merupakan kontributor utama masalah kemacetan di Surabaya. Lalu lintas pada jam-jam sibuk di wilayah perkotaan sering kali dipicu oleh penduduk yang pergi antar atau dalam kota untuk pergi ke pusat-pusat kegiatan. Surabaya secara bertahap meningkatkan infrastruktur angkutan umum dalam upaya untuk mengurangi kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh kendaraan pribadi (Kibthiah et al., 2023). Implementasi konsep TOD di Surabaya akan berdampak signifikan terhadap perubahan upaya mobilisasi masyarakat. Gagasan untuk membangun kawasan di dekat pusat transit tentu akan memudahkan orang untuk melakukan perjalanan jarak jauh dengan transportasi komersial. Mengurangi kemacetan lalu lintas juga akan mendorong kegiatan ekonomi, khususnya distribusi komoditas yang efisien dan cepat (Fatmawati, 2022).

Alokasi wilayah akan memberikan solusi bagi permukiman kumuh dan kepadatan bangunan karena mereka memiliki akses terhadap transportasi mobilisasi dengan harga terjangkau, dan rancangan perkotaan yang lebih hemat biaya akan memberikan solusi terhadap kepadatan penduduk di wilayah perkotaan. Sistem transportasi berbasis transit dapat membantu mengoptimalkan pola pemukiman dengan memungkinkan penghuni untuk tinggal di pilihan perumahan yang lebih murah atau ramah lingkungan karena mahalnya harga tanah di daerah perkotaan. Penduduk pinggiran kota juga akan lebih mungkin menyukai angkutan umum karena dapat digunakan dan berjalan kaki untuk menuju pusat aktivitas kota sehingga menghemat biaya perjalanan. Kemacetan lalu lintas dan jarak yang jauh membuat perjalanan terasa membosankan dan menyita waktu (Fatmawati, 2022).

Wilayah metropolitan paling mendesak membutuhkan Ruang Terbuka Hijau (RTH). Ruang terbuka hijau adalah ruang yang dapat diakses oleh masyarakat dan swasta serta permukaannya ditumbuhi vegetasi (Rawung, 2015). Pengertian ruang terbuka hijau juga terdapat dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2008, yang menyatakan bahwa RTH di kawasan perkotaan adalah jenis ruang terbuka yang ditumbuhi vegetasi untuk kepentingan ekologi, sosial, budaya, ekonomi, dan tujuan estetika. RTH di daerah perkotaan dikatakan sangat penting karena sebagai penyedia oksigen di daerah perkotaan, serta menyerap karbon dioksida (CO₂). Tidak dipungkiri jika di kawasan perkotaan tidak tersedia RTH, maka kualitas udara yang ada di perkotaan akan semakin buruk.

Surabaya sebagai kota metropolitan yang berkembang di Indonesia, menghadapi tantangan untuk menjaga keberlanjutan ruang terbuka hijau. Tujuan ekologi dan lainnya, termasuk estetika, komersial, arsitektur, dan sosial budaya, dilayani oleh ruang terbuka hijau (RTH). Ruang terbuka hijau dengan tujuan sosial inilah yang biasa dimanfaatkan sebagai tempat peristirahatan, sarana olah raga, atau tempat bermain. Ruang terbuka hijau perlu dimanfaatkan sebagai tempat berkumpulnya masyarakat dan dapat diakses oleh semua orang, termasuk penyandang disabilitas. Menurut Pemerintah Kota Surabaya yang menganut gagasan pembangunan berkelanjutan, ketersediaan ruang terbuka hijau, khususnya ruang

terbuka hijau publik di perkotaan, sangat penting untuk memberikan keseimbangan kehidupan bagi penduduk kota secara fisik, ekologi, dan sosial. tingkat. Karena kota memerlukan ruang terbuka hijau, maka ruang terbuka hijau harus diciptakan dan dipelihara secara proporsional dengan perluasan infrastruktur fisik kota (Pemerintah Kota Surabaya, 2022).

Termasuk ruang terbuka hijau untuk kuburan, ruang terbuka hijau untuk ladang, ruang terbuka hijau untuk danau/waduk/boezem, ruang terbuka hijau dari penyerahan fasilitas umum dan dinas sosial, ruang terbuka hijau kawasan lindung, ruang terbuka hijau terbuka hutan kota, taman RTH, dan jalur hijau, ruang terbuka hijau publik Kota Surabaya mencapai 21,78% atau 7.286,74 hektar dari total luas kota pada tahun 2017. Pada tahun 2018 terjadi peningkatan jumlah ruang terbuka hijau publik yang dibangun, mencapai 21,79% atau 7.287,48 hektar dari total luas Kota Surabaya. Ruang terbuka hijau publik mencapai 7.345,82 Ha atau 21,96% dari total luas daratan Surabaya pada tahun 2019. Antara tahun 2017 hingga 2021, jumlah ruang terbuka hijau publik di Kota Surabaya meningkat setiap tahunnya. Tabel 2 akan menyajikan informasi spesifik tentang kawasan ruang terbuka publik Kota Surabaya (Pemerintah Kota Surabaya, 2022).

Tabel 2 Luasan Ruang Terbuka Hijau (RTH) Publik Tahun 2017-2021

No.	Jenis RTH Publik	2017	2018	2019	2020	2021
1	RTH makam	283,53	283,53	283,53	283,53	284,95
2	RTH lapangan dan stadion	355,35	355,86	359,86	360,58	361,08
3	RTH telaga/waduk/ boezem	191,86	192,08	196,29	198,23	198,23
4	RTH dari fasum dan fasos pemukiman	205,5	205,5	205,5	205,5	205,5
5	RTH kawasan lindung dan pesisir timur	4.548,59	4.548,59	4.570,33	4.570,33	4.570,33
6	RTH hutan	55,81	55,81	57,55	66,03	66,03
7	RTH taman dan jalur hijau (JH)	1.646,10	1.646,10	1.672,75	1.672,75	1.672,75
Jumlah Luasan RTH Publik total (Ha)		7.286,74	7.287,48	7.345,82	7.356,96	7.358,87
Luas Kota Surabaya		33.451	33.451	33.451	33.451	33.451
Persentase luas RTH terhadap luas kota (persen)		21,78	21,79	21,96	21,99	22,00

Sumber: Pemerintah Kota Surabaya (2022)

Surabaya telah mencapai standar minimum jumlah, proporsi, dan ukuran ruang terbuka hijau publik yang dibutuhkan di suatu kota, namun sebagian besar tempat tersebut masih perlu dimanfaatkan atau idealnya menjadi paru-paru kota. Untuk memaksimalkan kualitas, kuantitas, dan pemerataan ruang terbuka hijau publik secara merata di seluruh kota Surabaya, upaya penawaran, pengelolaan, dan peningkatan ruang terbuka hijau (RTH) biasanya melibatkan partisipasi publik dan swasta. melalui pembentukan aliansi yang luas dengan berbagai pemangku kepentingan (Pemerintah Kota Surabaya, 2022).

KESIMPULAN

Kajian ini menunjukkan bagaimana gagasan *Transit-Oriented Development* (TOD) dapat meningkatkan hubungan antara transportasi perkotaan dan kawasan terbuka hijau di

Surabaya. Pengurangan penggunaan kendaraan pribadi dapat membantu mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan dan meningkatkan aksesibilitas ke ruang terbuka hijau melalui integrasi angkutan umum yang lebih baik dengan lingkungan setempat. Elemen kunci dalam memastikan kelangsungan kawasan terbuka hijau adalah keterlibatan masyarakat. Untuk memenuhi tujuan pembangunan kota berkelanjutan di Surabaya, berbagai pemangku kepentingan harus dilibatkan dalam perancangan dan implementasi konsep TOD.

DAFTAR PUSTAKA

- Arif, F. N., dan Manullang, O. R. 2017. Kesesuaian Tata Guna Lahan Terhadap Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) di Kota Semarang. *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota*, 13 (3): 301–311.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Jawa Timur. 2023. *Provinsi Jawa Timur Dalam Angka 2023*. Surabaya.
- Calthrope, P. 1993. *The Next American Metropolis: Ecology, Community and the American Dreams*. Princeton Architectural Press. New York
- Creswell, J. W. 2013. *Qualitative Inquiry and Research Design*. 3rd Edition. Sage Publication. Thousand Oaks. California.
- Fatimah, S. (2021). Tipologi Potensi Transit - Oriented Development (TOD) di Sekitar Stasiun Light Rail Transit (LRT) Sumatera Selatan. *Jurnal Warta Penelitian Perhubungan*. 33 (1): 19–28.
- Fatmawati, Y. G. 2022. Pengembangan Transportasi Berkelanjutan untuk Mewujudkan Konsep TOD sebagai Pengentas Permasalahan Perkotaan di Kota Surabaya Sustainable Transportation. *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences*. 5 (2):958-965.
- Handayani, K. D. M. E., dan Ariastita, P. G. 2014. Keberlanjutan Transportasi di Kota Surabaya Melalui Pengembangan Kawasan Berbasis TOD (Transit Oriented Development). *Jurnal Tataloka*, 16 (2): 108-115.
- Hidayati, I. 2021. *Urbanisasi dan Dampak Sosial di Kota Besar: Sebuah Tinjauan*. *Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial*, 7 (2): 212-221.
- INRIX. 2021. *Global Traffic Scorecard*. In INRIX (online). (<https://inrix.com/scorecard>)
- Isa, M. H. 2014. *Transit Oriented Development (TOD) Sebagai Solusi Alternatif dalam Mengatasi Permasalahan Kemacetan di Kota Surabaya*. Thesis tidak dipublikasikan. Jurusan Arsitektur Bidang Magister Manajemen Pembangunan Kota. Institut Sepuluh Nopember-Surabaya.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2020. *Peran Terpadu TOD*. Jakarta
- Kibthiah, M., Chamida, R. N., dan Khotimah, K. 2023. *Suroboyo Bus Sebagai Sistem Transportasi*. *Jurnal Transportasi*. 23(1):11–18.
- Masyithah, A. J., Sardjito dan Handayani, K. D. M. E. 2021. Penerapan Konsep Transit Oriented Development dalam Pengembangan Kawasan Jembatan Merah Surabaya. *Desa-Kota*. 3 (2): 148-16.

- Nadyla, A. 2018. Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development (TOD) Terminal Joyoboyo, Surabaya Berbasis Konsep Node-Place Model. Skripsi tidak dipublikasikan. Program Studi Arsitektur. Institut Teknologi Sepuluh Nopember-Surabaya.
- Novrizaldy, M. F. 2018. *Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) Sebagai Solusi Masalah Transportasi di DKI Jakarta*. Makalah Tugas Mata Kuliah Topik Khusus Diploma Empat Program Studi Teknik Perawatan dan Perbaikan Gedung di Jurusan Teknik Sipil. Politeknik Negeri Bandung.
- Pemerintah Kota Surabaya. 2022. *Rencana Kerja Pemerintah Daerah Kota Surabaya Tahun 2023*. Surabaya
- Prasetyo, F. N., dan 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.
- Rosa, M. C. 2022. *Sebanyak 66 Persen Penduduk Indonesia Diprediksi Tinggal di Perkotaan Tahun 2035, Pedesaan Ditinggalkan?* Kompas.Com (online). (<https://www.kompas.com/wiken/read/2022/05/14/073000281/sebanyak-66-persen-penduduk-indonesia-diprediksi-tinggal-di-perkotaan>)
- Rafi'i, A., dan Prayogi, L. 2019. *Pendekatan Konsep TOD pada Penataan Massa di Kawasan Dukuh Atas*. Jurnal Arsitektur Purwarupa, 3 (2): 163–168.
- Rawung, F.C. 2015. *Efektivitas Ruang Terbuka Hijau (RTH) Dalam Mereduksi Emisi Gas Rumah Kaca (GRK)*. Jurnal Media Matrasain, 12 (2): 17–32.
- Sumanjouw, J., Sompie, B.F., dan Timboeleng, J., A. 2013. *Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) Kawasan Kampus Universitas Sam Ratulangi*. Jurnal Ilmiah Media Engineering, 3 (2):133–143.
- Tanggara, M. A. P., Agustin, I. W., dan Hariyani, S. 2021. *Kinerja Jalan Di Kota Surabaya Berdasarkan Tingkat Pelayanan Jalan*. Planning for Urban Region and Environment Journal. 10 (3):119–128.