

DAFTAR ISI

Judul	i
Halaman Persetujuan	iii
Pernyataan	iv
Prakata	v
Daftar Isi	vii
Daftar Tabel	xi
Daftar Gambar	xiv
Daftar Istilah	xvii
Intisari	xix
<i>Abstract</i>	xx

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang	1
1.1.1. Peran Moda Transportasi Kereta Api dalam Mobilitas Perkotaan	1
1.1.2. Perkembangan Kawasan Stasiun Kereta Api dalam Konteks Perkotaan	3
1.1.3. Konsep <i>Transit-Oriented Development</i> dalam Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api (<i>Rail-transit Oriented Development</i>)	5
1.1.4. Kasus Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api di Indonesia	7
1.1.5. Celah Teoritik dan Pentingnya Pemodelan	13
1.2. Pertanyaan Penelitian	14
1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian	16
1.3.1. Tujuan Penelitian	16
1.3.2. Manfaat Penelitian	16
1.4. Hasil yang Diharapkan	17
1.5. Keaslian Penelitian	17
1.6. Sistematika Pembahasan	28

BAB II KAJIAN PUSTAKA

2.1. Kawasan Stasiun Kereta Api dan Perkembangannya	30
2.2. Perkembangan Kawasan Urban	31
2.3. Karakter Fisik Kawasan sebagai Pembentuk Karakter Kawasan Urban	37
2.4. Mobilitas Kawasan Urban	40
2.5. Pola Mobilitas Kawasan Transit	43
2.6. Dampak Integrasi Guna Lahan dan Transportasi terhadap Mobilitas	47
2.7. Konsep <i>Transit-Oriented Development</i> dalam Pengembangan Kawasan Urban	49
2.8. Pemodelan dalam Penelitian	72
2.8.1. Pemodelan Konseptual	72
2.8.2. Kedudukan Model dan Teori dalam Penelitian	73
2.8.3. Fungsi Model dalam Kaitannya dengan Teori	75
2.8.4. Perbedaan Pemodelan dengan Perencanaan dan Perancangan	77
2.9. Landasan Teori dalam Penelitian	79



BAB III METODE PENELITIAN

3.1. Paradigma	81
3.2. Rancangan Pelaksanaan Penelitian	82
3.3. Lokasi Penelitian	86

BAB IV *BEST PRACTICE* PENGEMBANGAN KAWASAN STASIUN KERETA API

4.1. <i>Best Practice</i> dalam Pengembangan Model Konseptual	93
4.1.1. Definisi dan Fungsi <i>Best Practice</i>	93
4.1.2. Kajian <i>Best Practices</i> dalam Pengembangan Model Konseptual	96
4.2. Kajian Kawasan Acuan <i>Best Practice</i> Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api di Negara Maju	98
4.2.1. Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api di Jepang	101
4.2.1.1. Kawasan Acuan Jepang: Kawasan Stasiun Namba – Inti Urban	103
4.2.1.2. Kawasan Acuan Jepang: Kawasan Stasiun Senriyama – Urban General	107
4.2.1.3. Kawasan Acuan Jepang: Kawasan Stasiun Kuzuha – Pusat Urban	110
4.2.1.4. Kawasan Acuan Jepang: Kawasan Stasiun Kadomashi – Urban General	113
4.2.1.5. Kawasan Acuan Jepang: Kawasan Stasiun Takarazuka – Pusat Urban	117
4.2.1.6. Kawasan Acuan Jepang: Kawasan Stasiun Hirakatakoen – Urban General ...	120
4.2.1.7. Kawasan Acuan Jepang: Kawasan Stasiun Fushimi-inari - Suburban	123
4.2.1.8. Kawasan Acuan Jepang: Kawasan Stasiun Mikunigaoka - Rural	127
4.2.2. Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api di Perancis	130
4.2.2.1. Kawasan Acuan Perancis: Kawasan Stasiun Le Mans – Pusat Urban	131
4.2.3. Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api di Singapura	134
4.2.3.1. Kawasan Acuan Singapore: Kawasan Stasiun Sengkang - Suburban	135
4.3. Adaptasi Prinsip-prinsip <i>Rail-transit Oriented Development</i> pada Kawasan Acuan	138
4.3.1. Karakter Fisik Kawasan: <i>Density</i>	138
4.3.2. Karakter Fisik Kawasan: <i>Diversity</i>	140
4.3.3. Karakter Fisik Kawasan: <i>Design for Walkability</i>	142
4.3.4. Karakter Fisik Kawasan: <i>Distance to Transit</i>	144
4.3.5. Karakter Fisik Kawasan: <i>Destination Accessibility</i>	145
4.3.6. Karakter Layanan Transportasi Publik: Seting, Moda dan Skala Layanan Transportasi Publik	147
4.3.7. Mobilitas Kawasan: <i>Transit Ridership</i> Harian Penumpang Kereta Api	147
4.3.8. Tipologi Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api pada Kawasan Acuan Berdasar Konsep <i>Rail-transit Oriented Development</i>	149
4.4. Kajian Kawasan Acuan Konteks Lokal Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api di Jabodetabek	155
4.4.1. Kawasan Acuan Jabodetabek: Kawasan Stasiun Bogor – Inti Urban	156
4.4.2. Kawasan Acuan Jabodetabek: Kawasan Stasiun Sudirman – Pusat Urban	158
4.4.3. Kawasan Acuan Jabodetabek: Kawasan Stasiun Duren Kalibata – Urban General	160
4.4.4. Kawasan Acuan Jabodetabek: Kawasan Stasiun Depok Baru – Urban General	162
4.4.5. Kawasan Acuan Jabodetabek: Kawasan Stasiun Universitas Indonesia – Suburban	164
4.4.6. Kawasan Acuan Jabodetabek: Kawasan Stasiun Cicayur - Rural	166



4.4.7. Konteks Lokal dalam Adaptasi Prinsip-prinsip <i>Rail-transit Oriented Development</i>	168
4.4.6.1. <i>Compactness</i>	168
4.4.6.2. <i>Walkability</i>	170
4.4.6.3. <i>Intermodality</i>	171

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN KAWASAN STASIUN KERETA API JALUR YOGYAKARTA - SOLO

5.1. Kawasan Stasiun Yogyakarta Tugu – Inti Urban	175
5.1.1. Delineasi Kawasan	175
5.1.2. <i>Density</i>	176
5.1.3. <i>Diversity</i>	176
5.1.4. <i>Design for Walkability</i>	177
5.1.5. <i>Distance to Transit</i>	177
5.1.6. <i>Destination Accessibility</i>	178
5.1.7. Pola Mobilitas Harian	179
5.1.7.1. Stasiun Tugu Yogyakarta	179
5.1.7.2. Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Yogyakarta Tugu	179
5.2. Kawasan Stasiun Lempuyangan	181
5.2.1. Delineasi Kawasan	181
5.2.2. <i>Density</i>	182
5.2.3. <i>Diversity</i>	182
5.2.4. <i>Design for Walkability</i>	183
5.2.5. <i>Distance to Transit</i>	183
5.2.6. <i>Destination Accessibility</i>	183
5.2.7. Pola Mobilitas Harian	185
5.2.7.1. Stasiun Lempuyangan	185
5.2.7.2. Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Lempuyangan	185
5.3. Kawasan Stasiun Solo Balapan – Pusat Urban	187
5.3.1. Delineasi Kawasan	187
5.3.2. <i>Density</i>	187
5.3.3. <i>Diversity</i>	188
5.3.4. <i>Design for Walkability</i>	188
5.3.5. <i>Distance to Transit</i>	189
5.3.6. <i>Destination Accessibility</i>	190
5.3.7. Pola Mobilitas Harian	191
5.3.7.1. Stasiun Solo Balapan	191
5.3.7.2. Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Solo Balapan	191
5.4. Kawasan Stasiun Purwosari – Urban General	193
5.4.1. Delineasi Kawasan	193
5.4.2. <i>Density</i>	193
5.4.3. <i>Diversity</i>	194
5.4.4. <i>Design for Walkability</i>	195
5.4.5. <i>Distance to Transit</i>	195
5.4.6. <i>Destination Accessibility</i>	195
5.4.7. Pola Mobilitas Harian	196
5.4.7.1. Stasiun Purwosari	196
5.4.7.2. Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Purwosari	197
5.5. Kawasan Stasiun Klaten - Suburban	199



5.5.1. Delineasi Kawasan	199
5.5.2. <i>Density</i>	199
5.5.3. <i>Diversity</i>	200
5.5.4. <i>Design for Walkability</i>	201
5.5.5. <i>Distance to Transit</i>	202
5.5.6. <i>Destination Accessibility</i>	202
5.5.7. Pola Mobilitas Harian	203
5.5.7.1. Stasiun Klaten	203
5.5.7.2. Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Klaten	204
5.6. Kawasan Stasiun Srowot - Rural	205
5.6.1. Delineasi Kawasan	205
5.6.2. <i>Density</i>	206
5.6.3. <i>Diversity</i>	207
5.6.4. <i>Design for Walkability</i>	208
5.6.5. <i>Distance to Transit</i>	208
5.6.6. <i>Destination Accessibility</i>	209
5.6.7. Pola Mobilitas Harian	210
5.6.7.1. Stasiun Srowot	210
5.6.7.2. Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Srowot	211
5.7. Karakter Kawasan Stasiun Target	212
5.7.1. <i>Compactness</i>	212
5.7.2. <i>Walkability</i>	217
5.7.3. <i>Intermodality</i>	221
5.7.4. Aksesibilitas Mobilitas Internal	223
5.7.5. Aksesibilitas Mobilitas Eksternal	225
5.7.6. <i>Rail-ridership</i>	227

BAB VI PENGEMBANGAN MODEL KONSEPTUAL RAIL-TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT PADA KAWASAN STASIUN KERETA API INDONESIA

6.1. Dasar Pengembangan Model	230
6.2. Konstruksi Model	232
6.2.1. Input Karakter Fisik Kawasan	234
6.2.2. Input Layanan Transportasi Publik Kawasan	245
6.3. Validasi Model	257
6.3.1. Validasi Model dengan Input Karakter Fisik Kawasan	259
6.3.2. Validasi Model dengan Input Karakter Layanan Transportasi Publik	280

BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN

7.1. Ringkasan Temuan	303
7.1.1. Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api berdasar Konsep <i>Rail-transit Oriented Development</i> dalam Konteks Indonesia	303
7.1.2. Model Konseptual Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api	305
7.2. Kontribusi Teoritik	311
7.3. Keterbatasan Penelitian	312
7.4. Implikasi Kebijakan dan Praktek Perancangan Kawasan	314
7.5. Saran untuk Penelitian Selanjutnya	315
Daftar Pustaka	316

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1.	Batasan Lingkup Penelitian	8
Tabel 1.2.	Rincian Penelitian yang Sudah Dilakukan	21
Tabel 2.1.	Prinsip-prinsip <i>Transit-Oriented Development</i>	55
Tabel 2.2.	Variabel dan Nilai <i>Density</i> dalam Konsep TOD	57
Tabel 2.3.	Variabel dan Nilai <i>Diversity</i> dalam Konsep TOD	61
Tabel 2.4.	Variabel dan Nilai <i>Design</i> dalam Konsep TOD	65
Tabel 2.5.	Variabel dan Nilai <i>Distance to Transit</i> dalam Konsep TOD	67
Tabel 2.6.	Variabel dan Nilai <i>Destination Accessibility</i> dalam Konsep TOD	69
Tabel 2.7.	Kedudukan Model dalam Ranah Abstraksi dan Empirik	78
Tabel 3.1.	Waktu Pelaksanaan Penelitian	86
Tabel 3.2.	Penentuan Lokasi Penelitian berdasar Karakter Fisik Kawasan dan Jarak terhadap Pusat Urban	88
Tabel 4.1.	Kawasan Target dan Kawasan Acuan	99
Tabel 4.2.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> pada Kawasan Stasiun Namba	105
Tabel 4.3.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> Kawasan Stasiun Senriyama	109
Tabel 4.4.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> pada Kawasan Stasiun Kuzuha	112
Tabel 4.5.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> Kawasan Stasiun Kadomashi	115
Tabel 4.6.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> Kawasan Stasiun Takarazuka	118
Tabel 4.7.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> Kawasan Stasiun Hirakataken	122
Tabel 4.8.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> Kawasan Stasiun Fushimi-inari	125
Tabel 4.9.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> Kawasan Stasiun Mikunigaoka	128
Tabel 4.10.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> pada Kawasan Stasiun Le Mans	133
Tabel 4.11.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> Kawasan Stasiun Sengkang	137
Tabel 4.12.	<i>Rail Ridership</i> Harian Kawasan Acuan <i>Best Practices</i>	148
Tabel 4.13.	Ukuran Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api pada Kawasan Acuan	153
Tabel 4.14.	Prinsip Pengembangan Kawasan <i>Rail-transit Oriented Development</i>	154
Tabel 4.15.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> pada Kawasan Stasiun Bogor	157
Tabel 4.16.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> pada Kawasan Stasiun Sudirman	159
Tabel 4.17.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> Kawasan Stasiun Duren Kalibata	161
Tabel 4.18.	Elaborasi <i>Compactness, Walkability, Intermodality</i> pada Kawasan Stasiun Depok Baru	163



Tabel 4.19. Elaborasi <i>Compactness</i> , <i>Walkability</i> , <i>Intermodality</i> Kawasan Stasiun Universitas Indonesia	165
Tabel 4.20. Elaborasi <i>Compactness</i> , <i>Walkability</i> , <i>Intermodality</i> pada Kawasan Cicayur	167
Tabel 4.21. <i>Compactness</i> pada Kasus Kawasan Stasiun Jabodetabek	169
Tabel 4.22. <i>Walkability</i> pada Kasus Kawasan Stasiun Jabodetabek	170
Tabel 4.23. <i>Intermodality</i> pada Kasus Kawasan Stasiun Jabodetabek	171
Tabel 4.24. <i>Rail Ridership</i> Harian Kawasan Jabodetabek	173
Tabel 5.1. Elaborasi <i>Compactness</i> , <i>Walkability</i> , <i>Intermodality</i> Kawasan Stasiun Yogyakarta Tugu	178
Tabel 5.2. Pola Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Yogyakarta Tugu	179
Tabel 5.3. Jarak Tempuh Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Yogyakarta Tugu	180
Tabel 5.4. Pilihan Moda Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Yogyakarta Tugu	180
Tabel 5.5. Elaborasi <i>Compactness</i> , <i>Walkability</i> , <i>Intermodality</i> Kawasan Stasiun Lempuyangan	184
Tabel 5.6. Pola Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Lempuyangan	185
Tabel 5.7. Jarak Tempuh Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Lempuyangan	186
Tabel 5.8. Pilihan Moda Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Lempuyangan	186
Tabel 5.9. Elaborasi <i>Compactness</i> , <i>Walkability</i> , <i>Intermodality</i> Kawasan Stasiun Solo Balapan	190
Tabel 5.10. Pola Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Solo Balapan	191
Tabel 5.11. Jarak Tempuh Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Solo Balapan	192
Tabel 5.12. Pilihan Moda Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Solo Balapan	192
Tabel 5.13. Elaborasi <i>Compactness</i> , <i>Walkability</i> , <i>Intermodality</i> pada Kawasan Stasiun Purwosari	196
Tabel 5.14. Pola Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Purwosari	197
Tabel 5.15. Jarak Tempuh Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Purwosari	198
Tabel 5.16. Pilihan Moda Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Purwosari	198
Tabel 5.17. Elaborasi <i>Compactness</i> , <i>Walkability</i> , <i>Intermodality</i> pada Kawasan Stasiun Klaten	203
Tabel 5.18. Pola Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Klaten	204
Tabel 5.19. Jarak Tempuh Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Klaten	204
Tabel 5.20. Pilihan Moda Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Klaten	205
Tabel 5.21. Elaborasi <i>Compactness</i> , <i>Walkability</i> , <i>Intermodality</i> pada Kawasan Stasiun Srowot	210
Tabel 5.22. Pola Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Srowot	211
Tabel 5.23. Jarak Tempuh Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Srowot	211
Tabel 5.24. Pilihan Moda Mobilitas Harian Penduduk Kawasan Stasiun Srowot	212
Tabel 5.25. Komparasi <i>Compactness</i> Kawasan Stasiun Acuan dan Target	213
Tabel 5.26. Analisis Korelasi <i>Compactness</i> dan Pilihan Moda Berjalan Kaki dalam Aksesibilitas Mobilitas Internal	215
Tabel 5.27. Analisis Korelasi <i>Compactness</i> dengan <i>Rail-ridership</i>	216
Tabel 5.28. Komparasi <i>Walkability</i> Kawasan Stasiun Acuan dan Target	218
Tabel 5.29. Analisis Korelasi <i>Walkability</i> dan Pilihan Moda Berjalan Kaki dalam Aksesibilitas Mobilitas Internal	219
Tabel 5.30. Analisis Korelasi <i>Walkability</i> dan Pilihan Moda Transportasi Publik dalam Aksesibilitas Mobilitas Eksternal	219



Tabel 5.31. Analisis Korelasi <i>Walkability</i> dengan <i>Rail-ridership</i>	220
Tabel 5.32. Komparasi <i>Intermodality</i> Kawasan Stasiun Acuan dan Target	221
Tabel 5.33. Analisis Korelasi <i>Intermodality</i> dan Pilihan Moda Transportasi Publik dalam Mobilitas Eksternal	222
Tabel 5.34. Analisis Korelasi <i>Intermodality</i> dengan <i>Rail-ridership</i>	223
Tabel 5.35. Analisis Korelasi <i>Compactness</i> dan <i>Walkability</i> dengan Pilihan Moda Berjalan Kaki dalam Aksesibilitas Mobilitas Internal	224
Tabel 5.36. Analisis Korelasi <i>Compactness</i> , <i>Walkability</i> , dan <i>Intermodality</i> dengan Pilihan Moda Transportasi Publik dalam Aksesibilitas Mobilitas Eksternal	226
Tabel 5.37. Analisis Korelasi <i>Compactness</i> , <i>Walkability</i> , dan <i>Intermodality</i> dengan <i>Rail-ridership</i>	228
Tabel 6.1. Karakter Fisik Kawasan Stasiun dan Target Pengembangan	259
Tabel 6.2. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Yogyakarta Tugu (Input 1)	261
Tabel 6.3. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Lempuyangan (Inp 1)	263
Tabel 6.4. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Solo Balapan (Inp 1)	265
Tabel 6.5. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Purwosari (Input 1)	268
Tabel 6.6. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Klaten (Input 1)	270
Tabel 6.7. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Srowot (Input 1) ...	272
Tabel 6.8. Target Pengembangan Kawasan dan Hasil Uji Simulasi Karakter Fisik Kawasan	275
Tabel 6.9. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Kalasan (Input 1) .	276
Tabel 6.10. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Ceper (Input 1)	278
Tabel 6.11. Perhitungan Jumlah dan Proporsi <i>Rail Ridership</i> Eksisting dan Target	281
Tabel 6.12. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Yogyakarta Tugu (Input 2)	282
Tabel 6.13. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Lempuyangan (Inp 2)	284
Tabel 6.14. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Solo Balapan (Inp 2)	286
Tabel 6.15. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Purwosari (Input 2)	288
Tabel 6.16. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Klaten (Input 2)	290
Tabel 6.17. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Srowot (Input 2) ...	292
Tabel 6.18. Target Pengembangan Kawasan dan Hasil Uji Simulasi Karakter Layanan Transportasi	294
Tabel 6.19. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Kalasan (Input 2)	295
Tabel 6.20. Simulasi Model Konseptual ROD Kawasan Stasiun Ceper (Input 2)	297
Tabel 6.20. Hasil Simulasi Model Konseptual ROD Berdasarkan Input Karakter Fisik Kawasan dan <i>Rail-ridership</i>	300
Tabel 6.21. Seting Kondisi Eksisting dan Target	301

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Dasar Pemilihan Kasus	10
Gambar 1.2.	Celah Teori	15
Gambar 1.3.	Keaslian Penelitian	28
Gambar 2.1.	<i>Smart Code Transect Zone</i>	34
Gambar 2.2.	Model Klasifikasi Urban-Rural	36
Gambar 2.3.	Dialog Teori Perkembangan Kawasan Urban	37
Gambar 2.4.	Dialog Teori Karakter Fisik Urban	39
Gambar 2.5.	Dialog Teori Mobilitas Urban	41
Gambar 2.6.	Dialog Teori Aksesibilitas dalam Mobilitas Urban	42
Gambar 2.7.	Dialog Teori Mobilitas Kawasan Transit	46
Gambar 2.8.	Dialog Teori Integrasi Guna Lahan dan Transportasi	48
Gambar 2.9.	Konsep <i>Transit-Oriented Development</i>	50
Gambar 2.10.	Jarak antar Kawasan ROD	51
Gambar 2.11.	Zonasi Kawasan ROD	53
Gambar 2.12.	Prinsip-prinsip ROD	54
Gambar 2.13.	Variabel dan Nilai <i>Density</i> dalam TOD	60
Gambar 2.14.	Variabel dan Nilai <i>Diversity</i> dalam TOD	63
Gambar 2.15.	Variabel dan Nilai <i>Design</i> dalam TOD	66
Gambar 2.16.	Variabel dan Nilai <i>Distance to Transit</i> dalam TOD	68
Gambar 2.17.	Variabel dan Nilai <i>Destination Accessibility</i> dalam TOD	70
Gambar 2.18.	Kedudukan Model dan Teori dalam Struktur Penelitian	74
Gambar 2.19.	Kedudukan Pemodelan dan Perancangan/Perencanaan	79
Gambar 2.20.	Keterkaitan <i>Form, Transport</i> dan <i>Mobility</i> dalam Kawasan <i>Rail-transit Oriented Development</i>	80
Gambar 3.1.	Tahap Penelitian	82
Gambar 3.2.	Kondisi Operasional Stasiun di Sepanjang Koridor Jalur Yogyakarta – Solo	87
Gambar 3.3.	Tipologi Kasus Kawasan Stasiun di Sepanjang Koridor Jalur Yogyakarta – Solo	91
Gambar 3.4.	Alur Pikir Penelitian	92
Gambar 4.1.	Kajian <i>Best Practice</i>	95
Gambar 4.2.	Kedudukan Kajian <i>Best Practice</i> dalam Pengembangan Model Konseptual	97
Gambar 4.3.	Kawasan Acuan sebagai Arahan Pengembangan Kawasan Target	100
Gambar 4.4.	Konsep Operasional Kereta Api dan Pengembangan Lahan di Jepang	101
Gambar 4.5.	Integrasi Pengembangan Jalur Kereta Api dan Kawasan Stasiun oleh Hankyu Line	103
Gambar 4.6.	Pola Pengembangan Kawasan Stasiun Namba	104
Gambar 4.7.	Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Namba	107
Gambar 4.8.	Pola Pengembangan Kawasan Stasiun Senriyama	108
Gambar 4.9.	Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Senriyama	110
Gambar 4.10.	Pola Pengembangan Kawasan Stasiun Kuzuha	111
Gambar 4.11.	Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Kuzuha	113
Gambar 4.12.	Pola Pengembangan Kawasan Stasiun Kadomashi	114
Gambar 4.13.	Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Kadomashi	116
Gambar 4.14.	Pola Pengembangan Kawasan Stasiun Takarazuka	117



Gambar 4.15. Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Takarazuka	120
Gambar 4.16. Pola Pengembangan Kawasan Stasiun Hirakatakoen	121
Gambar 4.17. Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Hirakata-koen	123
Gambar 4.18. Pola Pengembangan Kawasan Stasiun Fushimi-inari	124
Gambar 4.19. Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Fushimi-inari	126
Gambar 4.20. Pola Pengembangan Kawasan Stasiun Mikunigaoka	127
Gambar 4.21. Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Mikunigaoka	129
Gambar 4.22. Pola Pengembangan Kawasan Stasiun Le Mans	132
Gambar 4.23. Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Le Mans	134
Gambar 4.24. Pola Pengembangan Kawasan Stasiun Sengkang	136
Gambar 4.25. Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Sengkang	138
Gambar 4.26. Tipologi <i>Density</i> pada Kawasan Acuan	140
Gambar 4.27. Tipologi <i>Diversity</i> pada Kawasan Acuan	142
Gambar 4.28. Tipologi <i>Design</i> pada Kawasan Acuan	143
Gambar 4.29. Tipologi <i>Distance to Transit</i> pada Kawasan Acuan	144
Gambar 4.30. Tipologi <i>Destination Accessibility</i> pada Kawasan Acuan	146
Gambar 4.31. Konsep <i>Rail-transit Oriented Development</i> pada <i>Best Practices</i>	150
Gambar 4.32. Tipologi Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api pada Kawasan Acuan	151
Gambar 4.33. Kawasan Acuan Konteks Lokal Jabodetabek	155
Gambar 4.34. Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Bogor	158
Gambar 4.35. Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Sudirman	160
Gambar 4.36. Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Duren Kalibata	162
Gambar 4.37. Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Depok Baru	164
Gambar 4.38. Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Universitas Indonesia	166
Gambar 4.39. Pola Layanan Transportasi Publik Kawasan Stasiun Cicayur	168
Gambar 4.40. Adaptasi Prinsip-prinsip ROD dalam Konteks Lokal Indonesia sebagai Arahan dalam Pengembangan Kawasan Target	174
Gambar 5.1. Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta	175
Gambar 5.2. Kawasan Stasiun Lempuyangan	181
Gambar 5.3. Kawasan Stasiun Solo Balapan	187
Gambar 5.4. Kawasan Stasiun Purwosari	193
Gambar 5.5. Kawasan Stasiun Klaten	199
Gambar 5.6. Kawasan Stasiun Srowot	206
Gambar 5.7. Faktor-faktor Pembentuk Aksesibilitas Mobilitas Internal	225
Gambar 5.8. Faktor-faktor Pembentuk Aksesibilitas Mobilitas Eksternal	227
Gambar 5.9. Faktor-faktor Pembentuk <i>Rail-ridership</i>	229
Gambar 6.1. Model Pengembangan Kawasan ROD dengan Input Karakter Fisik Kawasan	233
Gambar 6.2. Model Pengembangan Kawasan ROD dengan Input Karakter Layanan Transportasi Publik Kawasan	234
Gambar 6.3. Tahap Konstruksi Model dengan Input Karakter Fisik Kawasan	234
Gambar 6.4. Keterkaitan antar Komponen dalam Menentukan Proporsi Jumlah Penduduk dan Pekerja dalam Kawasan Stasiun	235
Gambar 6.5. Keterkaitan antar Komponen dalam Menentukan Densitas Unit Hunian Zona Inti dan Periferi dalam Kawasan Stasiun	237
Gambar 6.6. Keterkaitan antar Komponen dalam Menentukan Aksesibilitas Mobilitas dalam Kawasan Stasiun	238



Gambar 6.7.	Keterkaitan antar Komponen dalam Menentukan Aksesibilitas Mobilitas ke Luar Kawasan Stasiun	240
Gambar 6.8.	Keterkaitan antar Komponen dalam Menentukan <i>Rail-ridership</i>	243
Gambar 6.9.	Tahap Konstruksi Model dengan Input Karakter Layanan Transportasi Publik	246
Gambar 6.10.	Keterkaitan antar Komponen dalam Menentukan Proporsi Ragam Penumpang	247
Gambar 6.11.	Keterkaitan antar Komponen dalam Menentukan Proporsi Jumlah Penduduk dan Pekerja Kawasan Stasiun	250
Gambar 6.12.	Keterkaitan antar Komponen dalam Menentukan Densitas Unit Hunian Zona Inti dan Periferi dalam Kawasan Stasiun	253
Gambar 6.13.	Keterkaitan antar Komponen dalam Menentukan Aksesibilitas Mobilitas dalam Kawasan Stasiun	254
Gambar 6.14.	Verifikasi, Validasi, dan Transferabilitas dalam Konstruksi Model	258
Gambar 6.15.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Yogyakarta Tugu (Input 1)	262
Gambar 6.16.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Lempuyangan (Input 1)	265
Gambar 6.17.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Solo Balapan (Input 1)	267
Gambar 6.18.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Purwosari (Input 1)	269
Gambar 6.19.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Klaten (Input 1)	271
Gambar 6.20.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Srowot (Input 1)	274
Gambar 6.21.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Kalasan (Input 1)	277
Gambar 6.22.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Ceper (Input 1)	279
Gambar 6.23.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Yogyakarta Tugu (Input 2)	283
Gambar 6.24.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Lempuyangan (Input 2)	285
Gambar 6.25.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Solo Balapan (Input 2)	287
Gambar 6.26.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Purwosari (Input 2)	289
Gambar 6.27.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Klaten (Input 2)	291
Gambar 6.28.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Srowot (Input 2)	293
Gambar 6.29.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Kalasan (Input 2)	296
Gambar 6.30.	Simulasi Seting Kawasan Stasiun Ceper (Input 2)	298
Gambar 7.1.	Model Konseptual Pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api Kasus Indonesia berdasar Konsep <i>Rail-transit Oriented Development</i>	306
Gambar 7.2.	Prinsip, Strategi, dan Tipologi Pengembangan Kawasan Stasiun ROD di Indonesia	310
Gambar 7.3.	Skema <i>Rail-transit Oriented Development</i> Kawasan Stasiun di Indonesia	311
Gambar 7.4.	Pengembangan Model Konseptual dan Kedudukannya	313

DAFTAR ISTILAH

Aksesibilitas	: Kemampuan atau kemudahan menjangkau aktivitas dan destinasi, satuan ukurannya adalah jarak, waktu, dan biaya..
Atraktor	: Objek atau tempat yang menjadi penarik pergerakan skala besar.
Destinasi	: Tempat atau lokasi tujuan pergerakan, titik akhir pergerakan.
Generator	: Tempat yang menjadi pembangkit pergerakan skala besar.
Headway	: Waktu antara dua sarana angkutan untuk melewati suatu titik/tempat perhentian bus/stasiun kereta api. Semakin kecil waktu antara semakin tinggi kapasitas dari prasarana.
High Speed Rail	: Kereta api cepat. Ragam transportasi publik kereta api dengan kecepatan tinggi di atas 200 km/jam.
Home based work	: Jenis perjalanan harian dari rumah ke tempat bekerja atau sebaliknya.
Home based other	: Jenis perjalanan harian dari rumah ke tempat tujuan harian selain bekerja (pasar, sekolah) atau sebaliknya.
Intermoda	: Pengangkutan barang atau penumpang dari tempat asal sampai ke tempat tujuan dengan menggunakan lebih dari satu moda transportasi.
Intersection density	: Jumlah persimpangan jalan (pejalan kaki) dalam satuan luas tertentu, memiliki keterkaitan dengan lebar blok kawasan (semakin kecil blok kawasan semakin tinggi jumlah persimpangan jalan), dan membentuk permeabilitas kawasan.
Kiss and ride	: Tempat penumpang turun dari kendaraan pengantar, kendaraan berhenti hanya untuk menurunkan penumpang.
Komuter	: Seseorang yang bepergian ke suatu kota untuk bekerja dan kembali ke kota tempat tinggalnya setiap hari, biasanya dari tempat tinggal yang cukup jauh dari tempat bekerjanya. Kereta komuter adalah sistem transportasi berbasis kereta api yang menghubungkan daerah bisnis pusat (<i>central business district</i>) di perkotaan dengan kawasan-kawasan pinggiran kota. Kereta komuter diselenggarakan untuk melayani para komuter.
Mobilitas	: Pergerakan dari satu tempat ke tempat lain.
Modal share	: Prosentase jumlah orang yang melakukan pergerakan dengan moda transportasi tertentu.
Origin	: Tempat asal atau titik awal pergerakan.
Paratransit	: Moda transportasi yang diperuntukkan bagi layanan publik (bermotor dan tidak bermotor) namun pada beberapa moda bukan merupakan angkutan massal (ojek, becak, taksi), tidak memiliki jalur dan jadwal tertentu.
Park and ride	: Kegiatan parkir kendaraan pribadi di tempat parkir dan kemudian melanjutkan perjalanan dengan menggunakan bus atau kereta api. Banyak ditemukan di stasiun kereta api di pinggir kota ataupun stasiun di pinggir kota.
Pedestrian	: Pejalan kaki. Orang yang melakukan pergerakan dengan berjalan kaki.



- Ridership* : Suatu sistem transportasi perkotaan yang mempunyai 3 kriteria utama, *mass* (daya angkut besar), *rapid* (waktu tempuh cepat dan frekuensi tinggi), dan transit (berhenti di banyak stasiun di titik utama perkotaan. Jenisnya meliputi BRT (*Bus Rapid Transit*) dan LRT (*Light Rail Transit*).
- Rural* : Jumlah penumpang yang menggunakan jumlah moda transportasi publik tertentu.
- Rural* : Kawasan perdesaan, wilayah yang mempunyai kegiatan utama pertanian, termasuk pengelolaan sumber daya alam dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perdesaan, pelayanan jasa, pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi.
- Suburban* : Kawasan dekat pusat kota atau inti kota dengan luas mencakup daerah penglaju dan komuter.
- Transit* : Perhentian sementara untuk berganti moda sebelum melanjutkan perjalanan ke tempat tujuan.
- Travel distance* : Jarak tempuh perjalanan dari titik awal menuju titik akhir perjalanan.
- Travel time* : Waktu tempuh perjalanan dari titik awal menuju titik akhir perjalanan.
- Urban* : Kawasan perkotaan, wilayah yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi.
- Vehicles Miles Traveled* : Ukuran jarak tempuh perjalanan dengan kendaraan pada lokasi tertentu dan periode waktu tertentu.