

PENERAPAN PRINSIP *TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT* PADA PERENCANAAN STASIUN KERETA API DI KOTA MAGELANG

Narotama, Kahar Sunoko, Leny Pramesti

Prodi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta
narotama@student.uns.ac.id

Abstrak

Kota Magelang memiliki lokasi yang strategis karena terletak diantara Kota Semarang dan Kota Yogyakarta, sehingga dapat mendukung perkembangan dan meningkatkan potensi-potensi Kota Magelang. Namun perkembangan Kota Magelang terhambat karena terbatasnya mobilitas transportasi darat. Maka pemerintah berencana untuk menambah moda transportasi yaitu kereta api dengan konsep Transit Oriented Development (TOD). Penelitian ini bertujuan untuk menerapkan prinsip-prinsip Transit-Oriented Development sebagai strategi pada pendekatan dalam perancangan Stasiun Kereta Api Magelang. Prinsip-prinsip pada Transit-Oriented Development antara lain visi, penataan parkir, membangun sebuah tempat, retail, mix-uses, bus, ekonomi sekitar. Dengan prinsip TOD dapat menjembatani dan mengintegrasikan fungsi-fungsi pada kawasan. Setiap bagian fungsi diintegrasikan dengan sebuah jaringan penghubung seperti jalur pejalan kaki atau ruang publik. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian terapan, metode yang menggali ide dan pengumpulan data yang kemudian dikembangkan menjadi pedoman dalam analisis perancangan. Dari hasil analisis perancangan dihasilkan penerapan prinsip Transit-Oriented Development pada desain yang diwujudkan dalam akses dan sirkulasi yang memudahkan dalam mengakses kawasan, penataan massa dan bentuk yang mengikuti kondisi lingkungan tapak, tampilan bangunan yang kontekstual serta pengorganisasian ruang yang mengutamakan efisiensi dan kemudahan.

Kata kunci: Stasiun, Kereta Api, Kota Magelang, Transit-Oriented Development, Integrasi

1. PENDAHULUAN

Transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan adanya transportasi dapat memudahkan manusia untuk melakukan kegiatan sehari-hari sehingga transportasi menjadi penting dalam kehidupan manusia saat ini. Transportasi menjadi sangat penting dalam kehidupan manusia tetapi bukan merupakan kebutuhan utama, oleh karena itu permintaan akan transportasi disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang muncul karena adanya permintaan atau komoditas jasa lainnya (Morlok, 1988).

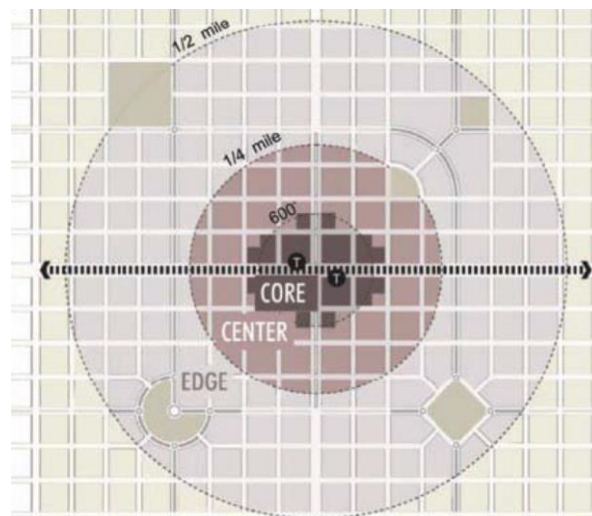
Pada suatu kota transportasi menjadi sangat krusial, karena transportasi menghubungkan kegiatan dan kebutuhan yang ada di kota. Transportasi juga menghubungkan kegiatan antara kota dengan kota lainnya. Setiap kota membutuhkan transportasi untuk bisa hidup, tidak terkecuali kota Magelang.

Kota Magelang secara geografis terletak diantara Kota Semarang dan Kota Jogja sehingga aktivitas antara kedua kota tersebut akan melewati Kota Magelang. Lokasi yang strategis tersebut memberikan dampak positif berupa stimulus bagi perkembangan Kota Magelang. Akan tetapi, karena transportasi yang tersedia cukup terbatas dan hanya bergantung pada jalan raya, pengaruh yang dirasakan kurang maksimal. Akses menuju moda transportasi lain seperti kereta api dan pesawat yang cukup jauh juga menghambat mobilitas. Untuk kereta api terdekat di Stasiun Tawang, Kota Semarang dan Stasiun Tugu, Yogyakarta sedangkan untuk pesawat yaitu Bandara Adisutjipto Yogyakarta, Bandara New Yogyakarta Kulon Progo, Bandara Adi Sumarmo Solo dan Bandara Ahmad Yani Semarang yang rata-rata membutuhkan waktu 1-3 jam dari Kota Magelang.

Berdasarkan permasalahan akses dan jenis moda yang terbatas pemerintah merencanakan penambahan dan pengaktifkan kembali jalur kereta api antara Yogyakarta-Magelang-Semarang dengan tujuan efisiensi mobilitas. Dinas Perhubungan Jawa Tengah merencanakan jalur KA Semarang-Jogjakarta akan memiliki rute Semarang-Kedungjati-Tuntang-Ambarawa-Bedono-Secang-Magelang-Muntilan-Jogjakarta. Dari total sepanjang 121 kilometer, 35 persen diantaranya memakai trase lama yang berhenti di Ambarawa dan sisanya merupakan jalur rel baru. Dengan adanya jalur rel nantinya juga akan dibangun stasiun kereta api, salah satunya yang berada di Kota Magelang. Pada Stasiun Kereta Api Kota Magelang nantinya akan memiliki konsep *Transfer-Oriented Development*. Stasiun akan diintegrasikan dengan Terminal Bus Tidar dan Pusat Bisnis (Dinas Perhubungan Jawa Tengah ,2018).

Transit-Oriented Development telah digunakan pada beberapa kota di dunia sebagai solusi permasalahan kota seperti pada permukiman dan transportasi. *Transit-Oriented Development* merupakan konsep yang mengutamakan integrasi antara penggunaan lahan dan kegiatan kota dengan sistem transportasi, konsep dasar dari TOD didasari dari titik transit (stasiun kereta api, terminal bus, halte bus dsb) tidak hanya berfungsi sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang tetapi juga dengan kombinasi antara komersil, fasilitas public ataupun kegiatan kota lainnya (Chisholm, 2002)

Transit-Oriented Development atau pembangunan berorientasi pada transit berarti mengintegrasikan desain tata ruang kota untuk mengintegrasikan orang, kegiatan, bangunan dan ruang public melalui konektifitas yang mudah dengan berjalan kaki dan bersepeda serta dekat dengan pelayanan angkutan umum yang sangat baik ke seluruh kota. Dalam pengaplikasian TOD, radius cakupan berdasarkan jarak tempuh berjalan kaki selama 5-10 menit atau 400-800 m (Policy, 2017)



Gambar 1
Radius jangkauan *Transit-Oriented Development*
Sumber: www.nhhsrail.com

Dalam desain TOD dapat berhasil dengan memperhitungkan prinsip-prinsip sebagai berikut (Dunphy, Myerson, & Pawlukiewicz, 2003):

1. Visi
2. Kemitraan
3. Pengembangan dan transit
4. Parkir
5. Pembangunan yang megutamakan *sense of place*
6. Pembangunan retail berdasarkan pasar

7. *Mix-uses*
8. Bus
9. Meningkatkan ekonomi sekitar tapak
10. Kerja sama dengan korporat

TOD tidak hanya dipahami sebagai pembangunan kegiatan yang mudah diakses dengan berjalan kaki tetapi lebih berfokus pada titik-titik transit sebagai orientasinya. TOD menekankan penataan yang mengintegrasikan kegiatan dan fasilitas yang ada diintegrasikan dengan titik transit yang melayaninya. Oleh karena itu, TOD mengarahkan penggunaan transportasi public (bus, kereta dsb), bersepeda ataupun berjalan kaki.

Definisi secara teoritik dari TOD sendiri memiliki pengertian yang bermacam-macam karena TOD memiliki elemen yang berubah-ubah berdasarkan lokasinya (Cervero, 2004). Terdapat berbagai macam bentuk dari moda transit, tiap moda tersebut menyediakan mobilitas yang tinggi untuk pengguna. Penggunaan tipe moda dan pengembangan wilayah disekitarnya tergantung akan kebutuhan permukiman itu sendiri (Dunphy, Myerson, & Pawlukiewicz, 2003)

2. METODE PENELITIAN

Pada Stasiun Kereta Api Magelang menerapkan prinsip-prinsip *Transit-Oriented Development*. Berdasarkan 10 prinsip tersebut perlu mengumpulkan data primer dan data sekunder. Masing-masing data tersebut dikumpulkan menggunakan metode studi observasi tapak dan masyarakat dan metode studi literatur.

Data primer dikumpulkan menggunakan metode studi observasi ke lapangan. Data-data primer meliputi kondisi lokasi, kependudukan dan kondisi fisik lingkungan. Data-data tersebut kemudian dikaji dan ditentukan respon yang sesuai dengan potensi dan kondisinya. Sedangkan data sekunder meliputi 10 prinsip TOD yang diperoleh dari tinjauan teori-teori TOD sebagai referensi untuk memahami teori lebih lanjut sesuai dengan pendekatan yang digunakan. Metode yang digunakan dalam mengumpulkan data sekunder adalah metode studi literatur. Teori yang dicari pada literatur terkait dengan ruang lingkup objek rancang bangun dan pendekatan yang digunakan.

Data-data yang telah didapatkan kemudian dikaji untuk menentukan penerapan prinsip TOD pada desain objek rancang bangun. Konsep desain yang telah didapatkan ditransformasikan dari konsep verbal menjadi desain yang divisualisasikan menjadi desain skematik. Dan tahap terakhir mendetailkan gambar dari hasil transformasi desain.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembahasan mengenai penerapan prinsip-prinsip TOD ditinjau dari respon desain pada Stasiun Kereta Api Kota Magelang yang didasarkan kondisi lingkungan dan prinsip-prinsip TOD. Kondisi lingkungan yang dimaksud ialah meliputi

Prinsip yang pertama adalah visi, menentukan visi memiliki arti membayangkan masa depan dengan memperhitungkan potensi masyarakat, ekonomi, politik dan kendala lingkungan. Maka dari itu dalam mendesain TOD perlu memperhatikan kemampuan dan batasan masyarakat. Dalam memenuhi menentukan visi diperlukan beberapa kriteria yaitu, orientasi ke masa depan, memperhitungkan *stakeholder*

Pada stasiun kereta api Kota Magelang memiliki visi yaitu sebagai wadah kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang dan juga dapat mendukung perekonomian dan menghidupkan lingkungan sekitarnya. Pada kawasan tersedia ritel yang berguna sebagai wadah kegiatan perekonomian yang memiliki potensi pasar dari stasiun serta *publicspace* yang juga berfungsi sebagai wadah kegiatan bagi masyarakat sekitar.



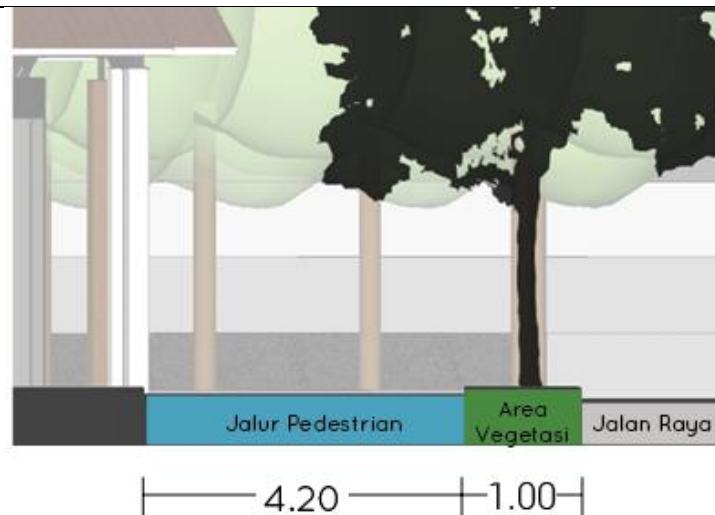
Gambar 2
Siteplan Stasiun Kereta Api Kota Magelang

Prinsip kedua adalah kemitraan atau *partnership*. Menciptakan suatu proyek pengembangan menjadi salah satu cara terbaik dalam meningkatkan jumlah pengguna. Dengan dukungan dan kerjasama dari pihak pengembang, pihak agensi transportasi dan pemerintah memiliki peran yang lebih aktif melalui program *partnership* atau kemitraan (Dunphy, Myerson, & Pawlukiewicz, 2003). Salah satu bentuk kemitraan adalah *Public-Private Partnership* (PPP). PPP adalah kerjasama yang didasarkan hubungan antara pemerintah dan swasta. Bentuk kemitraan ini sering ditemukan pada proyek-proyek infrastruktur terutama yang berhubungan dengan transportasi (Matti, 2017).

Bentuk kemitraan yang meliputi pengelolaan dari ritel dan parkir. Fungsi ritel dan parkir memiliki kantor pengelolaan tersendiri. Dengan begitu fungsi ritel dan parkir tidak tergantung secara langsung pada stasiun dan sebaliknya. Namun ritel dan stasiun tetap terintegrasi dengan kawasan

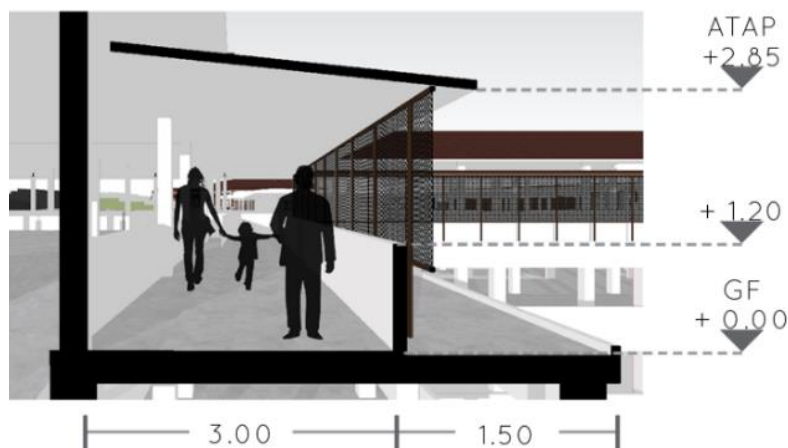
Prinsip ketiga adalah pengembangan dan transit. Kesempatan dalam menciptakan kawasan yang lebih padat dan mencampurkan dengan variasi fungsi-fungsi lain harus diperhatikan dalam mendesain pengembangan suatu kawasan TOD. Suatu permukiman yang padat akan menguatkan kebutuhan akan TOD dan transportasi. Desain dan kualitas sarana dan prasarana yang baik sangat penting dan akan membuat suatu permukiman yang padat menjadi terasa lebih lengang.

Memperhitungkan peletakkan massa dan akses pejalan kaki dengan menutamakan fasilitas umum dapat memberikan kenyamanan bagi masyarakat sekitar kawasan. Jalan pedestrian memiliki lebar 5,2 meter dengan 1,5 meter sebagai area vegetasi sehingga area fungsional pedestrian sebesar 4,2 meter. Pemberian vegetasi selain sebagai pembatas antara area pedestrian dan jalan raya juga sebagai buffer bagi retail, *public space* dan stasiun.



Gambar 3
Potongan jalur pedestrrrian

Pada area integrasi memiliki lebar 3 meter yang dapat dilalui oleh dua arah yang berlawanan. Sedangkan tingi dari lantai ke titik terendah atap yaitu 2.85 m untuk memberi kenyamanan bagi pengguna. letak jalur integrasi berada pada sisi luar sehingga menggunakan secondary skin untuk tetap memberikan cukup pencahayaan dan penghawaan.



Gambar 4
Potongan jalur integrasi

Prinsip keempat adalah parkir. Tempat parkir yang baik ialah yang tidak berlebihan ataupun kurang. Tempat parkir yang berlebihan menjadikan tidak ramah pedestrian dan kurangnya efisien penggunaan area untuk pengembangan lainnya. untuk bisa memenuhi keleluasaan penggunaan parkir dan kapasitasnya maka diperlukan parkir yang fleksibel. Parkir yang fleksibel memperhitungkan beberapa prinsip yaitu memindahkan (*move it*), membagi (*share it*), menumpuk (*deck it*) dan menutupi (*wrap it*).

Fungsi parkir pada kawasan stasiun ditujukan tidak hanya untuk pengunjung stasiun tetapi juga untuk pengunjung ritel dan *public space* berdasarkan prinsip *share it*. Fisik dari bangunan parkir digabungkan dengan fungsi ritel menyesuaikan prinsip dari parkir yaitu *wrap it* sehingga bangunan menjadi lebih menarik dan juga mempermudah pengunjung ritel. Kemudian parkir terdiri dari 3 lantai yang dibangun mengikuti kontur berdasarkan prinsip *deck it*. Peletakkan dari stasiun yang berdiri sendiri tidak termasuk bagian stasiun menyesuaikan prinsip *move it*.



Gambar 5
Siteplan kawasan Stasiun Kota Magelang

Prinsip kelima adalah *sense of place*. Dalam pembangunan suatu kawasan transit perlu memperhatikan masyarakat dalam skala dan desain, dan untuk itu perlu desain yang dapat memberikan *sense of place* yang sesuai. Berikut prinsip-prinsip yang perlu diperhatikan:

1. Meletakkan transit pada pusat permukiman dibanding pada sekelilingnya
2. Desain dan posisi mendukung terbentuknya pusat aktifitas disekitar stasiun
3. Memastikan desain memiliki kualitas yang baik dan mencerminkan karakter masyarakat sekitar
4. Memuat public space yang menarik beserta *street furniture* dan *public art*.
5. Mendukung penghubung dengan berjalan kaki
6. Membuat *landmark*
7. Menggabungkan dengan fungsi lain, untuk mendukung aktifitas sepanjang waktu

Letak dari kawasan Stasiun Kota Magelang berada didekat kawasan permukiman penduduk. Sehingga suatu *public space* dapat menjadi suatu ruang kegiatan baru bagi masyarakat sekitar termasuk pedestrian yang menghubungkan kawasan.

Desain yang mencerminkan karakter masyarakat sekitar dapat diacapai dengan memperhitungkan nilai kontekstualitas dari desain. Kontekstual dapat diartikan kombinasi antar suatu fenomena/ keadaan/ fakta/ kejadian sehingga menciptakan sesuatu (Çizgen, 2012). Pada Tampilan dari stasiun mengadaptasi bentuk bangunan jawa atau joglo. Elemen atap dari stasiun terlihat pada gambar 6a, mengadaptasi dari bentuk atap joglo dengan bentuk pengulangan dan pengurangan sebagai bentuk unsur modern pada stasiun. Penggunaan material pada eksterior dan interior didominasi menggunakan material alam ataupun tekstur yang mirip dengan material yang digunakan pada rumah tradisional joglo. Penggunaan material tekstur kayu terdapat pada bagian *secondary skin* dan juga sebagai penutup kolom terlihat pada gambar 6b. Orientasi dari stasiun juga menuju jalan Soekarno Hatta agar terlihat dengan mudah.



Gambar 6a (kiri) dan 6b (kanan)
(6a) Eksterior Atap dan (6b) Perspektif Kanopi

Tampilan dari Ritel dibuat tidak menonjol seperti stasiun tetapi tetap mengadaptasi bentuk atap jawa. Penggunaan material kayu masih sama dengan material yang digunakan pada bangunan stasiun yaitu pada secondary skin dan kolom yang terlihat pada gambar 7.



Gambar 7
Eksterior ritel

Prinsip keenam adalah pembangunan retail berdasarkan kebutuhan pasar. Walaupun retail dianggap sebagai penggerak untuk menarik pada kawasan pengembangan, ini tidak dapat dibenarkan. Hal yang perlu diperhatikan pada pengembangan retail adalah lokasi, pasar dan desain. Kedekatan dengan transit atau stasiun tidak menjadi perhitungan yang penting. Suatu retail tidak hanya fokus pada suatu pasar tetapi menjual berbagai variasi produk berdasarkan banyaknya pembeli.

Retail memiliki 2 macam modul dengan ukuran yang berbeda yaitu modul 5 x 6 meter dan 6 x 7 meter. Modul 5 x 6 meter ditujukan pada ritel yang berada pada area ritel utama sedangkan ritel dengan modul 6 x 7 meter berada di sepanjang batas antara pedestrian dan area parkir sebagai salah satu elemen tampilan pada bangunan parkir dan ritel. Ritel pada pedestrian memiliki tujuan menarik pengunjung untuk mengunjungi area ritel.

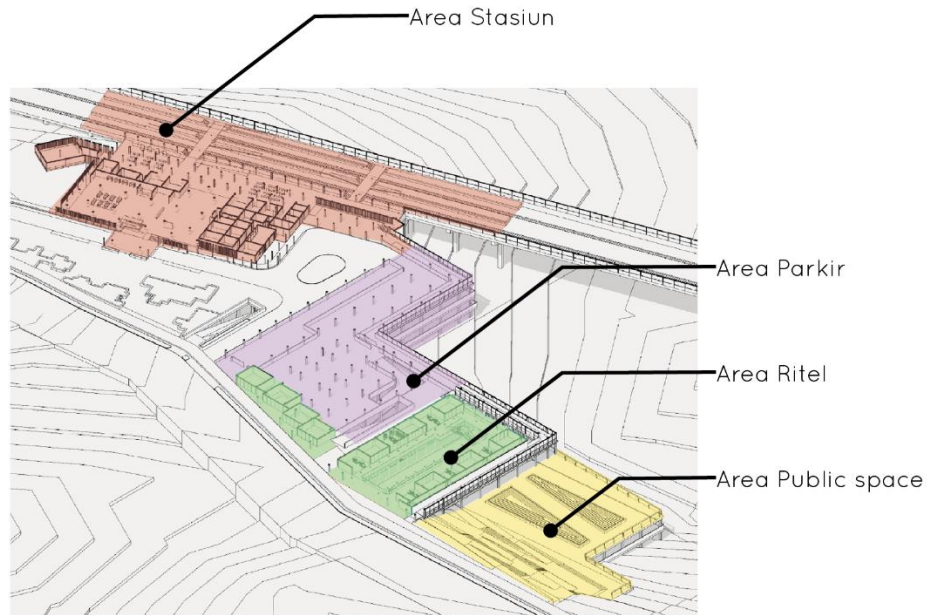


Gambar 8
Skema denah ritel dan parkir

Prinsip ketujuh adalah *Mix-uses*. Mix uses yang baik dapat menghasilkan kawasan yang menarik dengan berbagai kegiatan didalamnya. Akan tetapi agar terciptanya lingkungan yang menarik tidak harus dengan meletakkan mix used dalam satu lokasi atau dalam satu stasiun. Pengintegrasian stasiun dengan mix used sulit dalam hal pendanaan dan rumit dalam

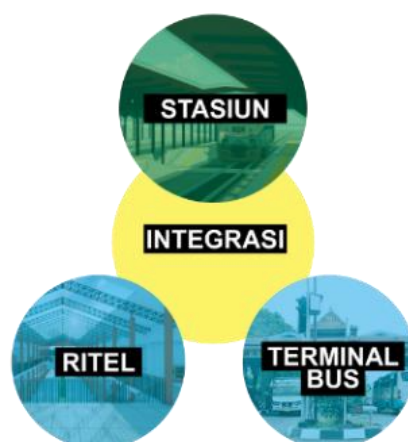
pembangunannya. Koridor dapat digunakan untuk menghubungkan fungsi atau aktifitas yang ada sehingga fungsi mudah diakses dan saling mendukung.

Kawasan Stasiun Kereta Api Kota Magelang memiliki 4 fungsi utama yaitu fungsi stasiun, parkir, ritel dan *public space*. pada gambar 8 menunjukan prinsip mix used akan tetapi tidak dalam satu bangunan. Mix-uses pada kawasan stasiun adalah antara fungsi stasiun dan ritel. Kedua fungsi dihubungkan dengan menggunakan ruang penghubung yaitu jalur integrasi yang juga berfungsi sebagai jalur penghubung menuju Terminal Bus Tidar.



Gambar 9
Isometric kawasan Stasiun Kereta Api Kota Magelang

Prinsip kedelapan adalah bus. Bus merupakan moda transportasi yang hampir digunakan oleh para pengguna transportasi. Moda bus lebih mudah digunakan dibanding moda lainnya. Terminal Bus Tidar merupakan terminal bus yang terletak di jalan Soekarno Hatta. Terminal Bus Tidar diintegrasikan dengan Stasiun Kota Magelang untuk mengarahkan dan mempermudah pengunjung dalam berganti moda antara kereta dan bus ataupun sebaliknya. Pengintegrasian juga meliputi ritel untuk mempermudah mobilitas dan juga sebagai area transit bagi pengguna stasiun ataupun terminal.



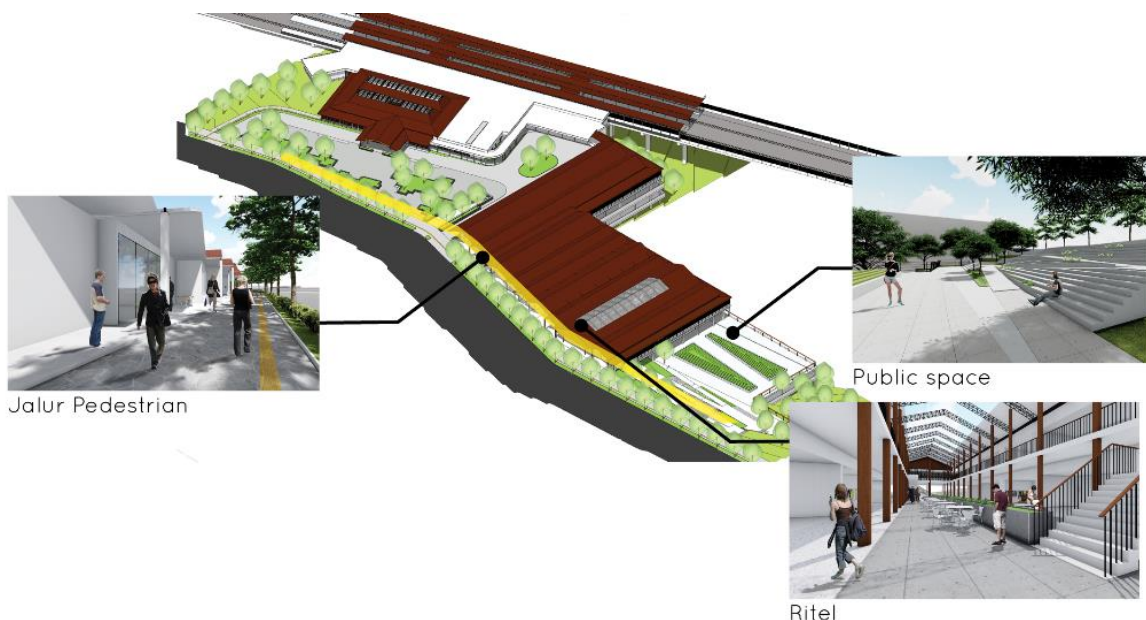
Gambar 10
Skema integrasi fungsi stasiun, ritel dan terminal

Prinsip kesembilan adalah meningkatkan ekonomi lingkungan. Permukiman disekitar transit dapat memuaskan keinginan masyarakat dalam kemandirian, kesempatan dan kemudahan. Menciptakan suatu permukiman baru disekitar TOD dapat menawarkan kesempatan untuk mengembangkan mix uses, pasar dan perumahan.

Keberadaan stasiun dapat menjadi stimulus bagi ekonomi disekitar kawasan. Ritel dan *public space* juga bisa menjadi stimulus tambahan agar memunculkan bentuk kegiatan-kegiatan lain yang nantinya dapat mendukung aspek kemandirian, kesaempatan dan kemudahan bagi masyarakat sekitar.

Prinsip yang terakhir adalah kerjasama dengan korporasi. Perusahaan atau korporasi dapat berperan dalam mempengaruhi pengembangan sekitar transit. Suatu fasilitas publik menjadi salah satu faktor yang mendukung pemilihan lokasi bagi korporasi agar mempermudah kegiatan bagi karyawan korporasi.

Ketersediaan fasilitas pendukung seperti jalur pedestrian dapat menarik korporasi dalam mendukung . Kawasan stasiun selain menyediakan transportasi kereta juga memiliki ritel dan *public space* yang dapat mendukung aktivitas karyawan korporasi sehari-hari seperti makan, *meeting*, ataupun sekedar beristirahat yang dapat dilakukan pada area ritel dan *public space* yang terlihat pada gambar 11.



Gambar 11
Desain kawasan stasiun kereta api

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan pembahasan yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa penerapan prinsip-prinsip *Transit-Oriented Development* pada Stasiun Kereta Api Kota Magelang merupakan sebuah strategi pendekatan yang sesuai. 10 prinsip TOD dapat diaplikasikan secara keseluruhan pada perencanaan dan perancangan Stasiun Kereta Api Kota Magelang sehingga tujuan dari permasalahan pada objek rancang bangun tercapai. Prinsip-prinsip dapat mendukung fungsi parkir public, ritel dan *public space* tanpa mengurangi fungsi stasiun.

Penerapan prinsip visi, kemitraan, pembangunan retail berdasarkan pasar, mix-uses, meningkatkan ekonomi sekitar, kerjasama korporat dan parkir diterapkan pada fungsi yang terdapat pada kawasan yaitu fungsi stasiun, ritel, parkir dan *public space* yang kemudian diintegrasikan dengan Terminal Bus Kota Magelang. Dengan penerapan tersebut kegiatan-kegiatan akan

terintegrasi satu sama lain seperti kegiatan mobilitas pengguna terminal dan stasiun serta terintegrasi dengan kegiatan ekonomi dan rekreasi sehingga menjadi kawasan yang terintegrasi.

Penerapan prinsip visi, pengembangan dan transit serta prinsip bus juga diterapkan pada jalur integrasi dan jalur pedestrian yang menghubungkan fungsi-fungsi yang ada pada kawasan. Jalur integrasi dan jalur pedestrian masing-masing memiliki dimensi yang berbeda berdasarkan kebutuhannya. Dengan penerapan tersebut sirkulasi antar area yang terintegrasi menjadi efisien dan nyaman.

Penerapan prinsip sense of place dan pembangunan ritel diterapkan pada tampilan stasiun dengan mengadaptasi joglo pada atap dan juga penggunaan material. pada ritel peletakkan beberapa unit ritel pada sepanjang pedestrian sebagai salah satu elemen tampilan padabangunan parkir dan ritel. Dengan penerapan prinsip tersebut memberi elemen estetika dan kontekstual.

Pengembangan kawasan stasiun nantinya dapat diintegrasikan dengan area permukiman dan area perkantoran disekitar kawasan stasiun. Pengintegrasian dapat dilakukan dengan penambahan ruang ataupun dengan jalur pedestrian. Pengintegrasian juga dapat meningkatkan inklusifitas dari kawasan ataupun lingkungan TOD tanpa melupakan kenyamanan dan keamanan bagi masyarakat.

REFERENSI

- Altoon, A. R., & Auld, C. J. (2011). *Urban Transformation, Transit Oriented Development and The Sustainable City*. Victoria: Images Publishing.
- Cervero, R. (2004). *Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects, TCRP Report 102*. Washington: Transportation Research Board.
- Chisholm, G. (2002). Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States, A literatur Review. *Research Results Digest*.
- Çizgen, G. (2012). *Rethinking The Role of Context and Contextualism in Architecture and Design*. North Cyprus: Eastern Mediterranean University.
- Dunphy, R., Myerson, D., & Pawlukiewicz, M. (2003). *Ten Principles For Successful Development Around Transit*. Washington D.C: Urban Land Institute.
- Griffin, K. W., & Kliment, S. (2004). *Building Type Basics for Transit Facilities*. New York: John Wiley & Sons.
- K, Aldilla Indira, Setyaningsih, Wiwik, Iswati, Tri Yuni. (2018). Penerapan Arsitektur Kontekstual pada Revitalisasi Stasiun Lempuyangan di Yogyakarta. *Jurnal Senthong*, 37-44.
- Morlok, E. K. (1988). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Policy, I. f. (2017). *Transit-Oriented Development Standard, 3rd Edition*. New York: ITDP.
- Retail Design Manual*. (2012). Dublin: The Stationary Office.
- Rochman, Ishaq ,Ratriningsih Desrina. (2019). Penerapan Strategi Transit Oriented Development (TOD) Pada Perancangan Mice di Kota Tasikmalaya Jawa Barat. *Jurnal Senthong*, 691-702.
- Vidal, L. (2013). *Urban Rail Transit Design Manual*. Hong Kong: Design Media Publishing Limited.