

KONSEP TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT PADA KAWASAN PENGEMBANGAN STASIUN KERETA API KROYA DI CILACAP

Vinky Nailia Rahma, Hardiyati, Kusumaningdyah Nurul Handayani
Prodi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta
Vinkynailia24@gmail.com

Abstrak

Berdasarkan RENSTRA SKPD Kab. Cilacap, pemerintah merencanakan untuk mengembangkan sistem transportasi terpadu antar dan intra moda dengan fokus untuk mensinergikan pengembangan di perkotaan dan pedesaan. Tujuan dari penelitian ini adalah mengimplementasikan konsep Transit Oriented Development pada kawasan pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya yang mampu mawadahi kegiatan transportasi kereta api serta mampu mensinergikan kawasan dengan moda transportasi umum lainnya. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif melalui beberapa tahapan seperti observasi lapangan, dokumentasi, studi pustaka, dan studi preseden. Hasil dari penelitian berupa implementasi prinsip konsep Transit Oriented Development pada desain lansekap kawasan, program ruang, tampilan bangunan dan sirkulasi yang mampu mengintegrasikan stasiun kereta api dengan moda transportasi umum lainnya. Pada desain lansekap kawasan akan dirancang penataan potensi yang ada disekitar kawasan dengan mengelompokkan zonasi dan program ruang. kemudian, untuk sirkulasi dan aksesibilitas akan dirancang untuk memudahkan mobilitas stasiun maupun kawasan pengembangan, serta tampilan bangunan yang dirancang untuk menampilkan identitas dari kawasan pengembangan stasiun.

Kata kunci: *Transit Oriented Development, Stasiun Kroya, Kab.Cilacap, Moda Transportasi, Integrasi.*

1. PENDAHULUAN

Kereta api merupakan salah satu moda transportasi umum yang menjadi moda favorit masyarakat di Pulau Jawa. Pemilihan moda transportasi kereta api ini dikarenakan harga tiket yang relatif murah dan juga durasi perjalanan yang cepat dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Pada tahun 2011, PT. KAI meningkatkan pelayanan untuk penumpang dengan menertibkan pembelian tiket di loket dan meniadakan tiket tanpa tempat duduk agar penumpang bisa mendapatkan keamanan dan kenyamanan tanpa berdesak-desakan. Moda transportasi kereta api ini mampu memberikan pelayanan transportasi kepada penumpang menuju daerah yang dituju. Walaupun rute dari kereta api ini hanya menurunkan penumpang di stasiun tujuan, penumpang tetap memilih menggunakan kereta api dikarenakan perjalanan waktu yang singkat. Berdasarkan data yang diperoleh dari BPS dan PT.KAI (2020), sejak tahun 2016, moda transportasi kereta api mengangkut 352,3 juta penumpang, tahun 2017 mengalami kenaikan penumpang sebanyak 12 persen yaitu 394,1 juta penumpang, tahun 2018 naik sebanyak 8 persen yaitu 425 juta dan pada tahun 2019 kenaikan sebanyak 429 juta penumpang.

Kabupaten Cilacap merupakan salah satu kabupaten terluas di Jawa Tengah yaitu 2.124 km² dengan jumlah penduduk sebanyak 1.9 juta jiwa (BPS, 2018). Kawasan pusat pemerintahan Kabupaten Cilacap terletak di pesisir pantai selatan, hal ini berpengaruh pada sektor-sektor ekonomi yang ada di masyarakat. Persebaran penduduk yang tersebar di setiap areanya, menyebabkan Kabupaten Cilacap mengalami perkembangan sektor ekonomi yang cukup padat. Berdasarkan PP No. 13/2017 tentang Perubahan Atas PP No. 26/2008 tentang RTRW, Kabupaten Cilacap ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) berupa pengembangan kawasan industri berskala nasional. Beberapa kawasan industri yang sedang berjalan adalah pabrik pelumas, pengisian LPG, PLTU, pabrik semen, pengolahan aspal, industri pengolahan perikanan, dan pengolahan kayu. Moda transportasi yang tersedia di Kabupaten Cilacap dalam hal segala sektor diantaranya terdapat Bandara Tunggul Wulung, Pelabuhan Tanjung Intan, Terminal Bus, dan Stasiun Kereta Api (Bintoro, 2020).



Gambar 1

Peta Persebaran Stasiun Kereta Api dan Terminal Bus di Kab. Cilacap

Sumber: *Data Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kab. Cilacap, 2017*

Stasiun kereta api di Kabupaten Cilacap dengan kegiatan perjalanan terpadat adalah Stasiun Kroya. Stasiun ini merupakan stasiun utama pemberhentian dan pemberangkatan kereta api ekonomi maupun eksekutif di jalur selatan Pulau Jawa. Kondisi yang terjadi di Stasiun Kroya saat ini menimbulkan titik kepadatan penumpang, dapat dilihat dari grafik perjalanan kereta api yang dikeluarkan oleh PT.KAI tahun 2019. Fasilitas ruangan yang tersedia didalam Stasiun Kroya tidak cukup untuk menampung tiap lonjakan penumpang akibat padatnya jadwal perjalanan kereta api, hal ini dapat menjadi permasalahan yang cukup serius apabila lonjakan penumpang kereta api terus bertambah. Pada tahun 2019 dilakukan perbaikan oleh PT.KAI seperti area peron, ruang tunggu luar, dan area parkir, namun hal tersebut belum dapat menyelesaikan permasalahan kepadatan penumpang didalam stasiun.

Letak dari Stasiun Kroya yang berdekatan dengan Pasar Tradisional Kroya dan juga berhubungan langsung dengan simpul pertigaan jalan utama menyebabkan tingginya kepadatan kendaraan di sekitar kawasan Stasiun Kroya. Walaupun demikian, dengan timbulnya masalah yang

terjadi masyarakat akan tetap menggunakan moda transportasi kereta api karena Stasiun Kroya merupakan stasiun utama di Kabupaten Cilacap (lihat tabel 1.1).

Tahun	Jumlah Penumpang
2015	91.691
2016	33.038
2017	84.990
2018	134.037

Tabel 1
Jumlah Penumpang Kereta Api di Kabupaten Cilacap (Tahun 2015-2018)

Sumber: *Badan Pusat Statistika, 2019*

Kegiatan jalur kereta api dilihat jumlah penumpang dari tahun 2017 sampai tahun 2018 menunjukkan penurunan dan juga peningkatan yang cukup signifikan. Kenaikan jumlah penumpang yang terjadi dari tahun 2016 hingga 2018 apabila terus melonjak maka akan menimbulkan masalah baru, dimana padatnya kawasan Stasiun Kroya akan terus bertambah seiring dengan kenaikan jumlah penumpang kereta api di Stasiun tersebut. Kepadatan yang terjadi dari tahun ketahun dapat menimbulkan kriminalisme maupun hal lain yang serupa, maka dari itu dibutuhkan ruang dan fasilitas yang lebih pada stasiun untuk mencegah terjadinya hal tersebut.

Kegiatan jalur kereta api pada Stasiun Kroya merupakan pertemuan antar jalur kereta dari arah Bandung-Tasikmalaya dan Cirebon-Purwokerto. Stasiun Kroya menggunakan trek pengoperasian jalur ganda, dimana palang pintu kereta yang berada di Jalan Ahmad Yani lebih sering dioperasikan karena padatnya kegiatan jalur kereta api. Kawasan sekitar Stasiun Kroya terdapat Pasar Tradisional Kroya dan juga simpang pertigaan jalan yang merupakan jalur utama dari arah Cilacap-Purwokerto dengan Cilacap-Nusawungu. Hal tersebut menunjukkan banyaknya titik kepadatan yang apabila terjadi bersamaan dengan penambahan jumlah penumpang dan kendaraan, maka akan mengakibatkan antrian panjang kendaraan dari arah utara maupun selatan Jalan Ahmad Yani. Berdasarkan Perpres No. 79 tahun 2019 mengenai Rencana Induk Percepatan Pembangunan Ekonomi, pemerintah akan membangun flyover melalui dana APBN di area Jalan Ahmad Yani yaitu bagian barat Stasiun Kroya yang merupakan pusat dari kemacetan. Disisi lain, Stasiun Kroya saat ini belum bersinergi dengan moda transportasi umum lain dikarenakan letak dari stasiun yang tidak berhubungan langsung dengan jalan raya utama. Belum adanya hal tersebut mengakibatkan penumpang lebih memilih menggunakan transportasi pribadi. Walaupun sebenarnya di stasiun terdapat moda transportasi umum seperti taksi, becak dan ojek, beberapa masyarakat yang memiliki tujuan jauh dari stasiun jarang menggunakan moda ini.

Berdasarkan Rencana Strategis Satuan Kerja Perangkat Daerah (RENSTRA SKPD) Kabupaten Cilacap tahun 2012-2017, pemerintah merencanakan untuk mengembangkan sistem transportasi terpadu antar dan intra moda transportasi dengan fokus untuk mensinergikan pengembangan di perkotaan dan pedesaan. Dengan rencana tersebut, Stasiun Kroya yang memiliki potensi lebih dibanding stasiun lain karena merupakan stasiun terbesar dan berada di tengah pusat Kecamatan Kroya ini dapat dipilih untuk dikembangkan menjadi stasiun yang bersinergi dengan moda transportasi umum dan ruang publik. Hal ini dapat dilihat dari kebiasaan masyarakat Kabupaten Cilacap, dimana kegiatan mobilisasi dalam kota, masyarakat masih memilih untuk menggunakan bus sebagai moda transportasi. Selain itu, pengembangan stasiun dengan sistem antar dan intra moda ini dapat membantu dalam berkembangnya kawasan industri dan perekonomian di Cilacap dimana penumpang maupun barang dapat memiliki akses cepat untuk berpindah dari moda kereta api ke moda transportasi umum menuju ruang publik ataupun menuju tempat tujuan yang lain. Dari beberapa hal

yang telah ditinjau, pengembangan stasiun akan dilakukan dengan memenuhi kebutuhan ruang dengan meningkatkan fasilitas stasiun, mengkoneksikan stasiun dengan moda transportasi umum lain, serta mewadahi beberapa kegiatan perekonomian seperti UMKM berupa ruang publik.

Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) menurut Calthrope (1992) dalam "*Transit-Oriented Development Design Guidelines in City Of San Diego*" merupakan sebuah lingkungan mixed-use dalam area 160 ha yang berada di sekitar transit stop dan pusat komersial. Kawasan TOD ini merupakan daerah yang harus berada didalam area 600 m untuk kemudahan dalam berjalan kaki disekitar transit maupun lahan campuran lainnya. Konsep pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) diperlukan dalam merencanakan perancangan Stasiun Kroya yang akan dikembangkan dengan menghubungkan stasiun dengan moda transportasi umum lainnya. Pengembangan stasiun sebagai kawasan transit yang mampu terintegrasi dengan moda transportasi umum ini, akan memudahkan masyarakat dalam mengakses transportasi umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di Kabupaten Cilacap. Selain menghubungkan antarmoda transportasi, pengembangan ini juga akan menghubungkan kawasan transit stasiun dengan ruang publik yang mewadahi kegiatan perekonomian seperti UMKM yang ada di Kecamatan Kroya. Dengan demikian, dasar yang digunakan dalam pendekatan untuk merancang stasiun adalah tentang menghubungkan stasiun dengan moda transportasi umum lain dan beberapa ruang publik bagi masyarakat dalam kemudahan untuk mobilisasi menuju suatu tempat yang dituju.

Penelitian ini akan membahas tentang penerapan konsep Transit Oriented Development dalam rancangan kawasan pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya pada proyeksi lansekap kawasan, program ruang, sirkulasi dan aksesibilitas yang mampu memenuhi pengembangan kawasan transit yang terintegrasi antar moda transportasi umum.

2. METODE

Metode penelitian ini terdiri dari beberapa tahapan dengan metode kualitatif-deskriptif, yaitu tahap identifikasi masalah, pengumpulan data, pengolahan data dan perumusan konsep perencanaan dan perancangan. Tahap pertama yaitu identifikasi masalah dengan merumuskan permasalahan dan persoalan mengenai perencanaan dan perancangan Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya dengan pendekatan Transit Oriented Development atas pentingnya merancang desain kawasan yang mampu menjadi solusi dan mengurangi permasalahan yang ada pada kawasan Stasiun Kroya. Hal ini dilakukan karena kurangnya kapasitas ruang dan terdapat adanya titik kepadatan didalam stasiun yang apabila terjadi bersamaan dengan kepadatan pada area sekitar stasiun akan mengakibatkan kemacetan yang cukup parah di sekitar stasiun. Selain itu, adanya potensi mengenai stasiun yang merupakan stasiun terbesar di Kabupaten Cilacap, serta letaknya yang strategis dengan area komersial, pendidikan, perkantoran dan pariwisata ini menjadi pertimbangan dalam merancang kawasan transit pada Stasiun Kroya. Selanjutnya merupakan observasi langsung, dimana dilakukan pengamatan pada tapak untuk dapat mengetahui permasalahan serta kondisi yang ada pada eksisting sehingga terbentuknya sebuah solusi mengenai perancangan kawasan Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya dengan Pendekatan *Transit Oriented Development*.

Tahapan kedua yaitu mengenai pencarian data yang akan digunakan dalam perencanaan konsep. Terdapat dua jenis sumber data yang digunakan yaitu, data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari observasi langsung pada eksisting tapak. Sedangkan, data sekunder diperoleh dari sumber pustaka mengenai Stasiun Kereta Api, Terminal Intermoda dan konsep *Transit Oriented*

Development, data potensi dari tapak eksisting, peraturan daerah melalui Perda Kabupaten Cilacap Nomor 40 Tahun 2014 dan juga data mengenai studi preseden terkait desain kawasan pengembangan.

Tahapan ketiga adalah pengolahan data yang akan digunakan dalam konsep perencanaan dan perancangan. Data yang sudah diperoleh sebelumnya, kemudian akan dianalisis berdasarkan kriteria yang dibutuhkan dalam perancangan kawasan Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya dengan Pendekatan *Transit Oriented Development*, yang kemudian akan dijadikan sebagai pedoman dalam membuat konsep perencanaan dan perancangan.

Tahapan terakhir adalah tahapan perumusan konsep perencanaan dan perancangan. Tahapan ini merupakan tahapan dalam mengimplementasikan konsep *Transit Oriented Development* yang disesuaikan dengan hasil pengolahan data pada tahapan sebelumnya dengan mengacu pada kriteria perancangan berupa *landscape* kawasan, sirkulasi dan aksesibilitas, dan elemen arsitektur. Tahapan ini berfokus pada desain dengan melalui tahapan konsep perencanaan dan perancangan serta transformasi desain berdasarkan konsep *Transit Oriented Development* dan permasalahan lainnya yang perlu diselesaikan dalam bentuk desain arsitektural.

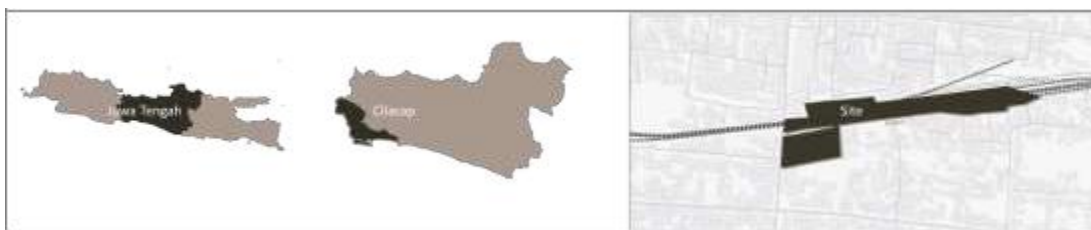


Gambar 2
Diagram Metode Perancangan Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Objek rancang bangun berupa Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya ini bertujuan untuk mengembangkan kawasan Stasiun Kroya menjadi sebuah kawasan transit moda transportasi umum serta kawasan campuran, dengan mengacu pada prinsip konsep *Transit Oriented Development*. Pemilihan lokasi perancangan ini berada di Kabupaten Cilacap. Kabupaten Cilacap merupakan salah satu kabupaten terluas di Jawa Tengah dengan jumlah penduduk sebanyak 1,9 juta jiwa (BPS, 2018). Kecamatan Kroya merupakan kecamatan yang berada pada bagian timur dari Kabupaten Cilacap. Kecamatan ini berada pada persimpangan jalur jalan antar kabupaten maupun provinsi sehingga merupakan wilayah yang cukup strategis. Penentuan lokasi objek rancang bangunan ini didasarkan pada eksisting dari tapak serta potensi yang ada pada area sekitar tapak untuk dijadikan sebagai sebuah kawasan transit. Berdasarkan pertimbangan tersebut, maka lokasi tapak terpilih berada di eksisting tapak Stasiun Kroya yaitu di Jalan Stasiun yang kemudian diperluas ke arah barat dan selatan didekat jalan Jendral Ahmad Yani, dengan luas tapak 49.900 meter persegi (lihat Gambar 3).

Kawasan Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya ini merupakan campuran fungsi arsitektur yang berfokus pada moda transportasi kereta api, transportasi umum seperti bus dalam kota, angkutan umum, becak, taksi dan ojek online, ruang komersial dan juga ruang publik yang menekankan pada prinsip dari konsep *Transit Oriented Development*. Adanya integrasi antar moda didalam kawasan pengembangan Stasiun Kroya ini menciptakan hubungan sirkulasi yang memudahkan penumpang, pengunjung maupu masyarakat dalam mengakses fasilitas-fasilitas yang ada. Pengguna objek rancang arsitektur akan diklasifikasikan menjadi 2 pengguna yaitu, pengguna tetap berupa pengelola stasiun, pengelola kawasan, dan pedagang *tenant* dan pengguna sementara, yaitu berupa penumpang kereta api, penumpang moda transportasi dan pengunjung kawasan (lihat Gambar 4). Berdasarkan hasil analisis, objek rancangan mampu mewedahi kegiatan pengguna kawasan yaitu kegiatan pengelolaan stasiun, kegiatan pengelolaan kawasan pengembangan, kegiatan pengelolaan servis, kegiatan perjalanan dengan kereta api, kegiatan perjalanan dengan transportasi umum, dan kegiatan pada area ruang publik (lihat Gambar 5).



Gambar 3

Pemilihan Lokasi Tapak Perancangan Kawasan Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya



Gambar 4

Pengguna Kawasan Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya

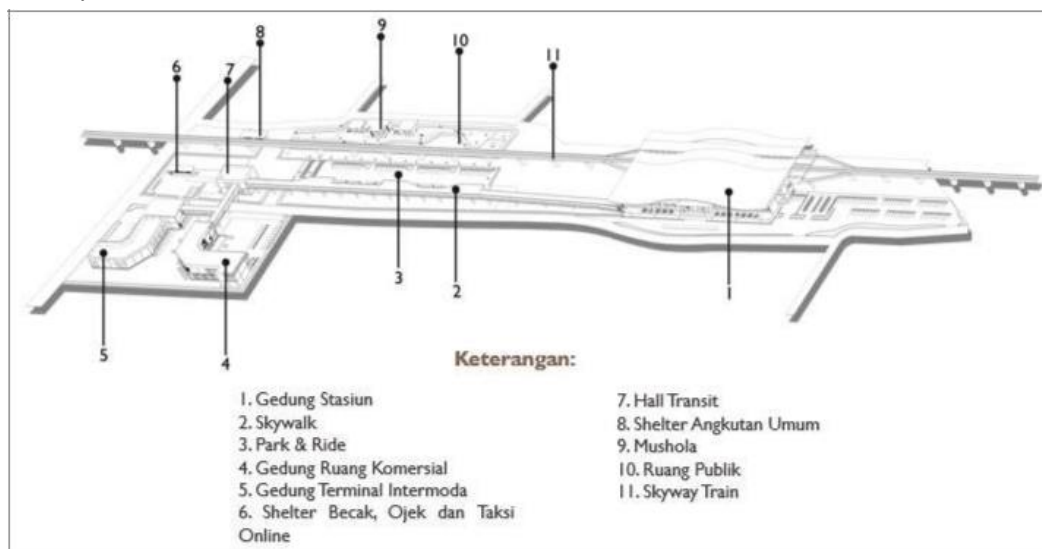


Gambar 5

Kegiatan Pengguna Kawasan Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya

Peletakan tata massa dalam kawasan pengembangan ini dilakukan melalui tahap analisis pada konsep perencanaan dan perancangan. Tata massa dalam kawasan ini terbagi menjadi beberapa bangunan sesuai dengan kebutuhan serta analisis mengenai pengembangan stasiun dengan konsep *transit oriented development*. Tata massa kemudian diletakkan berdasarkan dengan potensi yang ada

pada sekitar tapak, serta kemudahan aksesibilitas dari massa bangunan yang dijadikan sebagai fasilitas berupa moda transportasi dan ruang komersial. Peletakan massa stasiun berada pada eksisting Stasiun Kroya sebelumnya karena tetap mempertahankan bangunan asli yang merupakan cagar budaya. Kemudian massa terminal intermoda diletakkan dibagian barat kawasan dikarenakan bangunan ini membutuhkan akses yang berdekatan dengan jalan utama yang berupa jalur transportasi umum, serta dapat mudah diakses oleh masyarakat baik dari dalam kawasan maupun luar kawasan. Massa ruang komersial berada pada bagian selatan, letak ini dipilih karena area selatan ini dibutuhkan pengembangan berupa fasilitas komersial untuk menciptakan kawasan campuran, namun tidak mengganggu kegiatan komersial pada bagian utara luar kawasan yang berupa Pasar Tradisional Kroya. Selanjutnya merupakan hall transit, letak hall transit berada pada bagian inti kawasan dimana peletakan massa ini harus berada di area yang dikelilingi oleh semua fasilitas dan massa bangunan yang ada didalam kawasan. Kemudian terdapat shelter becak, ojek dan taksi online yang berada pada bagian barat kawasan dekat dengan hall transit dan jalan utama untuk memudahkan masyarakat dalam menggunakan moda ini. Selanjutnya, shelter angkutan umum yang berada pada bagian utara kawasan, dimana letak dari massa shelter ini dikarenakan berada dekat dengan jalan yang menghubungkan kawasan pengembangan, Pasar Tradisional Kroya, dan pemukiman warga. Tata massa ruang publik dan *park & ride* diletakkan pada bagian tengah kawasan untuk memudahkan masyarakat baik yang berada didalam kawasan maupun luar kawasan untuk mengaksesnya.



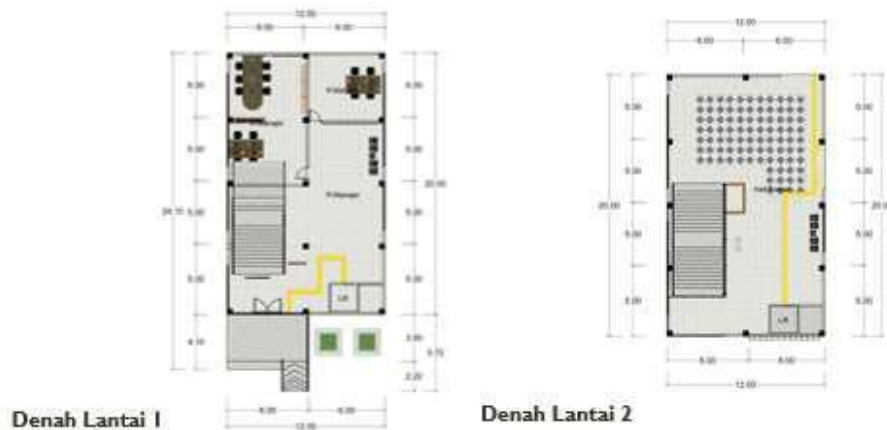
Gambar 6
Peletakan Tata Massa Bangunan

Berdasarkan pembahasan peletakan tata massa diatas, akan dijadikan sebagai acuan dalam perancangan desain dengan mengimplementasikan prinsip konsep *transit oriented development* berupa *connect*, *mix*, dan *transit* (lihat gambar 7). Prinsip *connect* diimplementasikan pada perancangan kawasan berupa mendesain jalan atau *skyway* yang difungsikan sebagai jalur pejalan kaki dimana terhubung dari stasiun menuju hall transit dan hall transit menuju ruang komersial maupun terminal intermoda. Perancangan *skyway* ini dapat memudahkan masyarakat dalam berjalan kaki dari tempat satu menuju tempat lain dengan aman dan nyaman, serta dapat memperoleh informasi mengenai kawasan yang ada pada *skyway* dan hall transit berupa *signage* dan papan informasi kawasan (lihat Gambar 7).



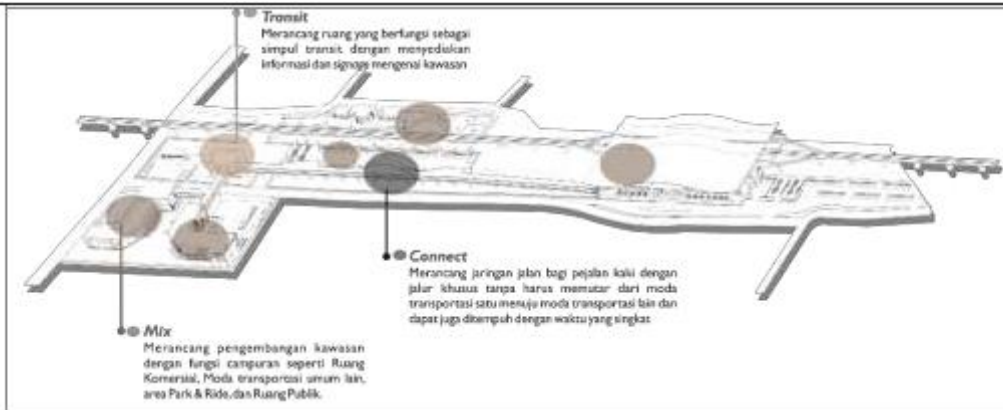
Gambar 7
Skyway Kawasan Pengembangan

Selanjutnya merupakan prinsip *transit*, prinsip ini merancang sebuah ruang atau wadah yang berfungsi sebagai simpul transit kawasan. Prinsip ini menghasilkan sebuah desain hall transit yang letaknya berada pada area tengah kawasan, dimana letak massa bangunan ini dikelilingi oleh massa bangunan lain yang ada didalam kawasan. Letak dari hall transit yang strategis juga menjadi acuan dalam pengimplementasian prinsip transit dalam tata massa bangunan. Dalam massa bangunan ini, fasilitas berupa informasi mengenai kawasan berupa papan informasi kawasan dan *signage* penunjuk arah diletakkan pada bagian-bagian yang dibutuhkan untuk mengarahkan pengguna kawasan. Hall transit ini sendiri, memiliki 3 akses masuk yaitu pintu masuk utama pada lantai satu yang terhubung dengan shelter becak, ojek dan taksi online, ruang publik, dan area *park & ride*, akses dari arah Stasiun Kroya, dan akses dari arah Terminal Intermoda dan Ruang Komersial (lihat Gambar 8).



Gambar 8
Hall Transit

Kemudian prinsip *mix*, prinsip ini adalah merancang pengembangan Stasiun Kroya menjadi kawasan campuran, dimana terdapat berbagai fungsi kegiatan tidak hanya kegiatan transportasi. Pengembangan kawasan dengan prinsip *mix* ini yaitu dengan mendesain kawasan dengan berbagai fasilitas seperti Ruang Komersial, Terminal Intermoda dan Stasiun Kroya, hall transit, shelter, *park & ride*, dan ruang publik. Fasilitas-fasilitas tersebut mengangkat kawasan pengembangan ini menjadi suatu kawasan campuran, dimana pengguna kawasan dapat melakukan berbagai aktivitas.



Gambar 9
Implementasi Penerapan Prinsip Konsep *Transit Oriented Development*

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya dengan Pendekatan *Transit Oriented Development* ini mewadahi pengguna yang berjalan kaki mampu berpindah dari moda transportasi satu menuju moda transportasi lain dengan waktu yang singkat dan akses yang mudah. Konsep perancangan ini merupakan sebuah ide untuk menyelesaikan permasalahan daerah setempat berupa kemacetan dan juga tidak adanya integrasi langsung antar moda transportasi satu ke moda transportasi lainnya. Kesimpulan berdasarkan hasil pembahasan pada objek perancangan dari kawasan Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya dengan Pendekatan *Transit Oriented Development* adalah sebagai berikut;

- a. Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya ini akan direncanakan pada tapak dengan luasan 49.900 meter persegi, dengan jumlah koefisien dasar bangunan 80%, koefisien lantai bangunan maksimal 8 lantai, koefisien daerah hijau sebanyak 40% dan garis sempadan jalan yaitu minimal 1,5m. Objek rancang bangun ini berfokus pada moda transportasi kereta api, transportasi umum seperti bus dalam kota, angkutan umum, becak, taksi dan ojek online, ruang komersial dan ruang publik.
- b. Peletakan tata massa dalam kawasan pengembangan didasarkan pada analisis mengenai potensi-potensi yang ada pada kawasan maupun sekitar kawasan.
- c. Prinsip dari konsep *transit oriented development* yang digunakan dalam perancangan adalah *connect*, *mix*, dan *transit*. Ketiga prinsip ini merupakan hasil implementasi dari konsep *transit oriented development* dalam menjadikan kawasan sebagai sebuah kawasan transit di Cilacap.
- d. Prinsip *connect* menghasilkan sebuah rancangan berupa *skyway*, prinsip *transit* menghasilkan sebuah desain hall transit, dan prinsip *mix* menghasilkan sebuah rancangan desain fasilitas dengan kegiatan campuran yang berada didalam kawasan pengembangan.

Saran dari hasil pembahasan pada objek rancang arsitektural berupa Pengembangan Stasiun Kereta Api Kroya dengan Pendekatan *Transit Oriented Development* adalah prinsip dari konsep *transit oriented development* dapat digunakan dan diterapkan secara menyeluruh pada perancangan pengembangan kawasan. Selain itu, pengembangan kawasan ini dapat dikembangkan lebih luas pada sekitar area tapak demi tercapainya konsep *transit oriented development* yang tesebar pada kawasan sekitar untuk hasil yang maksimal dan dapat berpengaruh terhadap lingkungan maupun masyarakat.

REFERENSI

- BAPPEDA. (2019). *Peta Wilayah Administrasi*. Cilacap: BAPPEDA KABUPATEN CILACAP.
- Bintoro, D. (2020, January 28). *Prospek Pengembangan Kawasan Industri di Cilacap*. Diambil kembali dari Pemerintah Kabupaten Cilacap: <https://cilacapkab.go.id/v3/begini-prospek-pengembangan-kawasan-industri-di-cilacap/>
- BPS. (2018). *Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin 2011-2018*. Cilacap: Badan Pusat Statistika.
- BPS. (2020). *Jumlah Penumpang Kereta Api, 2006-2020 (Ribu Orang)*. Cilacap: Badan Pusat Statistika.
- Calthrope, P. (1992). *City of San Diego Land Guidance System*. San Diego: Calthrope Associates.
- DINAS PERHUBUNGAN KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA KABUPATEN CILACAP. (2017). *Rencana Strategis Satuan Kerja Perangkat Daerah (RENSTRA SKPD)*.
- PT.KAI. (2019). *Banyaknya Penumpang Kereta Api di Cilacap 2012-2018*. Cilacap: BPS.