

## **BAB 5**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Penelitian ini didasari oleh adanya urgensi untuk memberikan Arahan Pengembangan Kawasan *Transit Oriented Development* di Yogyakarta. Seiring dengan meningkatnya kepadatan lalu lintas dan lonjakan penggunaan kendaraan pribadi (dari 288.564 menjadi 298.139 unit hingga 2023), efektivitas transportasi publik menjadi mendesak. Menjawab tantangan ini, Peraturan Walikota Yogyakarta No. 118 Tahun 2021 telah menetapkan tiga simpul *Transit* utama (Tugu, Lempuyangan, dan Giwangan) sebagai prioritas pengembangan. Oleh karena itu, penelitian ini memberikan arahan pengembangan. Berdasarkan hasil analisis terhadap tiga aspek utama pengembangan kawasan berorientasi *Transit* (TOD) yaitu aksesibilitas, konektivitas, dan *walkability*, dapat disimpulkan bahwa:

1. Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta memiliki potensi tertinggi sebagai kawasan TOD dibandingkan dua simpul transportasi lainnya (Lempuyangan dan Giwangan). Hal ini terlihat dari nilai rata-rata *walkability* sebesar 3,2, tingkat keterlayanan aksesibilitas 89% pada permukiman kepadatan sedang, serta jarak konektivitas rata-rata 927,8 meter dari permukiman ke halte terdekat menuju stasiun.
2. Dari aspek aksesibilitas, sebagian besar wilayah permukiman di sekitar Stasiun Tugu telah terlayani oleh halte Trans Jogja dalam radius 400 meter. Namun, masih terdapat area permukiman padat yang belum tercakup, sehingga memerlukan penambahan halte baru untuk memperluas cakupan layanan transportasi publik.
3. Dari aspek konektivitas, jalur pejalan kaki antara simpul transportasi (Stasiun Tugu, halte *Trans Jogja*, dan kawasan Malioboro) belum sepenuhnya terintegrasi. Diperlukan rute penghubung langsung antar moda untuk memperlancar perpindahan penumpang dan mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi.
4. Dari aspek *walkability*, fasilitas pendukung pejalan kaki seperti peneduh, *guiding block*, ramp difabel, dan jalur pesepeda belum tersedia secara merata. Kondisi trotoar di beberapa segmen masih sempit dan rusak, sehingga kenyamanan dan keamanan pejalan kaki perlu ditingkatkan melalui rehabilitasi dan standarisasi jalur pedestrian sesuai Permen PUPR No.03/2014.
5. Secara keseluruhan, kawasan Stasiun Tugu telah memenuhi sebagian besar prinsip TOD menurut ITDP (2017) dan Permen ATR/BPN No.16 Tahun 2017, namun masih diperlukan peningkatan konektivitas dan kualitas lingkungan pejalan kaki untuk mencapai integrasi moda transportasi publik yang optimal.

## 5.2 Rekomendasi

Rekomendasi penyusunan Tugas Akhir ini dapat disampaikan saran sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan kualitas konektivitas dan *walkability* di kawasan Stasiun Tugu sesuai hasil analisis, Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan (Dishub) dan Dinas PUPR perlu melakukan rehabilitasi jalur pejalan kaki pada koridor Tugu dengan standar Permen ATR No. 11/2021 dan Permen PUPR No. 03/2014. Upaya ini meliputi perbaikan trotoar, pemasangan *guiding block*, penyediaan ramp difabel, serta penambahan fasilitas penyeberangan jalan. PT KAI sebagai pemilik aset stasiun perlu berkoordinasi dalam penataan akses keluar-masuk stasiun agar konektivitas dengan halte dan jalur pedestrian tetap berada dalam jarak tempuh  $\leq 5$  menit sesuai Permen ATR/BPN No.16/2017.
2. Berdasarkan hasil analisis yang menunjukkan masih adanya permukiman padat yang belum terlayani dalam radius  $\leq 400$  meter, Dishub bersama operator Trans Jogja perlu menambahkan dua halte baru pada sisi utara Stasiun Tugu. Lokasi halte harus mengikuti ketentuan teknis SK Dirjen Perhubungan Darat No. 271/1996 (jarak minimal dari persimpangan dan fasilitas sensitif), serta ditempatkan dekat pusat kegiatan untuk meningkatkan potensi permintaan. PT KAI perlu mendukung integrasi titik halte dengan pintu masuk stasiun guna mempercepat perpindahan antar moda.
3. Hasil analisis menunjukkan adanya keterputusan konektivitas antara Stasiun Tugu, halte Trans Jogja, dan Kawasan Malioboro. Oleh karena itu, Dishub dan PT KAI perlu membangun jalur penghubung pejalan kaki yang terarah dan aman, serta menyiapkan rute penghubung Trans Jogja untuk memastikan waktu perpindahan antar moda tidak lebih dari 5 menit. Integrasi ini penting untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan meningkatkan efektivitas simpul *Transit* Tugu sebagai pusat TOD.
4. Pemerintah Kota melalui Dishub perlu menyusun rencana integrasi moda yang sejalan dengan RTRW dan RDTR pusat kota, serta memasukkan prinsip TOD sebagaimana diatur dalam Permen ATR/BPN No. 16/2017.