

**PERWUJUDAN PRINSIP *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD)
PADA KAWASAN STASIUN TUGU DAN KAWASAN TERMINAL
GIWANGAN DI YOGYAKARTA**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Sarat Memperoleh Sebutan Sarjana Terapan
di Bidang Pertanahan Pada Program Diploma IV Pertanahan



Disusun oleh:

MIRNA SUSILAWATI
NIT. 22314489

**KEMENTERIAN AGRARIA DAN TATA RUANG/
BADAN PERTANAHAN NASIONAL
POLITEKTIK AGRARIA STPN**

2026

ABSTRACT

The development of Yogyakarta City, accompanied by increasing community mobility, has created a growing need for the integration of transportation systems and land use. One approach that supports this objective is the implementation of Transit-Oriented Development (TOD). This study aims to examine the implementation of TOD principles in the Tugu Railway Station and Giwangan Bus Terminal areas of Yogyakarta and to identify the role of land and spatial planning policies in supporting their implementation. The study employs a qualitative method using a comparative case study approach.

The findings indicate that the Tugu Railway Station area demonstrates a higher level of TOD implementation than the Giwangan Bus Terminal area. In contrast, the Giwangan Bus Terminal area continues to face challenges related to urban density and area integration. Land policies have accommodated TOD principles through instruments such as land acquisition, land consolidation, and the utilization of state-owned land; however, their implementation still requires support from other sectoral policies. Meanwhile, spatial planning policies, particularly those governing the preparation of spatial plans, have incorporated all TOD principles and provide clear guidance for transit-oriented area development. Based on these findings, optimizing TOD development in Yogyakarta requires prioritizing the development of the Giwangan Bus Terminal area, harmonizing policies, strengthening inter-agency coordination, enhancing the integrated implementation of land and spatial planning policies, and improving public transportation integration to support the realization of sustainable transit-oriented development.

Keywords: Transit Oriented Development (TOD), land policy, spatial planning policy, Tugu Railway Station, Giwangan Terminal.

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
MOTTO	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRACT	viii
INTISARI	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	8
D. Manfaat Penelitian	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
A. Penelitian Terdahulu	10
B. Teoritis	17
C. Kerangka Pikir	33
D. Pertanyaan Penelitian	35
BAB III METODE PENELITIAN	36
A. Format Penelitian	36
B. Lokasi Penelitian	37

C. Informan dan Teknik Pemilihan Informan	39
D. Definisi Operasional Konsep	40
E. Jenis, Sumber, dan Teknik Pengumpulan Data	48
F. Teknik Analisis Data	54
BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	58
A. Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta	58
B. Kawasan Terminal Giwangan	61
BAB V KONDISI EKSISTING KAWASAN DAN PRINSIP TOD	65
A. Perwujudan Prinsip TOD di Kawasan Stasiun Tugu	65
1. Analisis penerapan Prinsip TOD	65
2. Kendala Perwujudan Prinsip TOD.....	96
B. Perwujudan Prinsip TOD di Kawasan Kawasan Terminal Giwangan	99
1. Analisis Penerapan Prinsip TOD	100
2. Kendala Perwujudan Prinsip TOD.....	126
BAB VI DUKUNGAN KEBIJAKAN DALAM MEWUJUDKAN PRINSIP TOD	130
A. Dukungan Kebijakan di Kawasan Stasiun Tugu.....	130
1. Kebijakan Pertanahan	130
2. Kebijakan Penataan Ruang	135
B. Dukungan Kebijakan di Kawasan Kawasan Terminal Giwangan	138
1. Bentuk Kebijakan Pertanahan.....	138
2. Bentuk Kebijakan Penataan Ruang.....	141
BAB VII PENUTUP.....	147
A. Kesimpulan	147
B. Saran.....	147
DAFTAR PUSTAKA.....	149
LAMPIRAN.....	154

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pertumbuhan penduduk suatu wilayah kota akan menghasilkan adanya aktivitas berupa pergerakan manusia dan barang yang akan mendorong perkembangan kota tersebut. Di sisi lain, pertumbuhan penduduk dipengaruhi oleh adanya urbanisasi. Fenomena urbanisasi yang menyebabkan kawasan perkotaan menjadi semakin padat, terjadi akibat ketimpangan pemerataan fasilitas antara desa dan kota, sehingga kota menjadi magnet bagi masyarakat untuk mencari pekerjaan dan meningkatkan kualitas hidup (Fauzi & Abdullah, 2024). Oleh karena itu, perkembangan kota yang semakin pesat mendorong perubahan signifikan terhadap dinamika aktivitas dan mobilitas masyarakat perkotaan. Tingginya mobilitas masyarakat dalam menjalankan berbagai aktivitas menuntut adanya sistem yang mampu mendukung kelancaran pergerakan. Transportasi dalam hal ini memegang peranan penting dalam mempermudah mobilitas masyarakat perkotaan dalam menjalankan berbagai aktivitas (Kurniawan dkk., 2021). Namun, meskipun terdapat perkembangan aktivitas perkotaan yang pesat, seringkali hal tersebut tidak selalu diimbangi dengan peningkatan kapasitas infrastruktur transportasi yang memadai, sehingga menjadi salah satu permasalahan utama di kawasan perkotaan (Miharja, 2024). Permasalahan yang terjadi menunjukkan masih lemahnya keterpaduan antara perencanaan kota dengan sistem transportasi. Oleh karena itu, berbagai kajian perencanaan kota menegaskan pentingnya integrasi antara pengembangan kawasan perkotaan dengan perencanaan transportasi yang efektif untuk mendukung mobilitas masyarakat secara optimal (Ranagalage, 2018, dalam Nugroho et al., 2023).

Permasalahan transportasi perkotaan tidak dapat diselesaikan hanya melalui penyediaan moda transportasi, tetapi memerlukan keterpaduan dengan pengaturan tata guna lahan. Integrasi antara sistem transportasi dan tata guna lahan menjadi

pendekatan penting untuk menghindari pertumbuhan kota yang tidak terkendali sekaligus mendukung mobilitas yang lebih efisien, selain itu, perencanaan ruang dan transportasi juga perlu mempertimbangkan efisiensi energi sebagai bagian dari upaya mewujudkan keberlanjutan perkotaan (Monteiro dkk., 2024). Salah satu pendekatan yang sejalan dengan tujuan tersebut adalah pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) yang menekankan integrasi antara transportasi publik, penataan ruang, dan efisiensi energi (Zafira & Puspitasari, 2022).

Pengembangan kawasan berorientasi transit atau *Transit Oriented Development* (TOD) dikenalkan pertama kali oleh Peter Calthorpe di tahun 1993 sebagai tanggapan terhadap maraknya penggunaan kendaraan pribadi dan munculnya fenomena *Urban Sprawl* (Chi & Lee, 2024). *Transit Oriented Development* (TOD) dipahami sebagai konsep pengembangan kawasan dengan fungsi guna lahan campuran yang bertujuan mendorong masyarakat untuk tinggal di sekitar simpul layanan transportasi publik serta mengurangi ketergantungan terhadap penggunaan kendaraan pribadi (Fasya Rahmat Sanusi dkk., 2023). Menurut *Institute for Transportation and Development Policy*, (2017) *Transit Oriented Development* (TOD) diimplementasikan melalui delapan prinsip untuk mendukung pergerakan manusia yang aman, nyaman, dan efisien diantaranya yaitu, *walk* atau berjalan kaki, *cycle* atau bersepeda, *connect* atau menghubungkan, *transit* atau angkutan, *mix* atau pembauran, *densify* atau memadatkan, *compact* atau merapatkan, dan *shift* atau beralih. Prinsip-prinsip TOD tersebut digunakan sebagai tolak ukur untuk menilai atau mengevaluasi kawasan di sekitar simpul transportasi publik (Institute for Transportation and Development Policy, 2017). Di sisi lain, dikenal pula adanya *TOD Standard 3.0* yang merupakan alat penilaian yang dirancang untuk mengukur rencana dan hasil pembangunan perkotaan dan memberikan penghargaan berupa level *bronze*, *silver*, dan *gold* kepada proyek pembangunan yang menunjukkan kinerja terbaik dalam mencapai sasaran dan prinsip-prinsip TOD (Institute for Transportation and Development Policy, 2017).

Konsep TOD tidak hanya digunakan untuk mengatasi permasalahan seperti *urban sprawl*, tingkat kemacetan yang tinggi, dan sebagainya. Konsep TOD sendiri dapat digunakan juga untuk memenuhi kebutuhan pengembangan suatu wilayah. Di beberapa negara seperti China, pengembangan TOD dipengaruhi oleh *urban sprawl* namun tidak hanya itu, pengembangan TOD juga dilakukan karena pesatnya pembangunan transportasi rel. (Wang & Xia, 2024) menyebutkan hal ini ditunjukkan oleh fakta bahwa ekspansi besar-besaran jaringan rail transit berjalan beriringan dengan munculnya TOD, sehingga TOD dijadikan sebagai karakter utama dalam pengembangan perkotaan di China. Selain itu, pengembangan TOD di Jepang dilatarbelakangi oleh keterbatasan lahan, serta perkembangan historis jaringan kereta api yang diintegrasikan dengan pengembangan kawasan oleh perusahaan swasta (Takayama dkk., 2020). Hal ini menjadikan TOD di Jepang berkembang secara organik sebagai bagian dari sistem transportasi dan tata ruang perkotaan. Selanjutnya, pengembangan TOD di Malaysia didorong oleh kebijakan pemerintah National Physical Plan sejak 2005, dengan tujuan utama meningkatkan penggunaan transportasi publik, mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, serta memastikan keberlanjutan sistem transportasi perkotaan (Azmi dkk., 2021). Dengan demikian, dapat dipahami bahwa pengembangan TOD di berbagai negara menunjukkan karakteristik yang berbeda-beda sesuai dengan permasalahan dan kebutuhan masing-masing wilayah, sehingga penerapannya tidak bersifat seragam, melainkan adaptif terhadap konteks lokal yang melatarbelakanginya.

Di Indonesia sendiri, konsep TOD atau lebih dikenal sebagai pengembangan kawasan berorientasi transit. Dalam Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit dijelaskan bahwa TOD merupakan konsep pengembangan kawasan yang berada di dalam maupun di sekitar simpul transit dengan tujuan meningkatkan nilai kawasan. Konsep ini menekankan integrasi antarjaringan angkutan umum massal serta keterhubungannya dengan moda transportasi tidak bermotor, sekaligus mendorong

pengurangan penggunaan kendaraan bermotor. Selain itu, TOD juga mengarahkan pengembangan kawasan dengan pola guna lahan campuran yang padat dengan intensitas pemanfaatan ruang sedang hingga tinggi. Peraturan tersebut juga mengatur strategi pengembangan, prinsip, serta kelembagaan yang terintegrasi dengan rencana tata ruang sebagai upaya mewujudkan kawasan berorientasi transit.

Sejalan dengan hal tersebut di atas, perwujudan prinsip TOD tentunya tidak dapat dilepaskan dari dukungan kebijakan pemerintah (*Institute for Transportation and Development Policy*, 2017) Beberapa kebijakan yang memiliki keterkaitan langsung dengan pengembangan kawasan TOD antara lain kebijakan pertanahan dan kebijakan penataan ruang. Berdasarkan penelitian Arnowo (2023), pengembangan kawasan berorientasi transit harus memperhatikan aspek pertanahan yang meliputi penguasaan, pemilikan, penggunaan, dan pemanfaatan tanah yang mengacu pada rencana penataan ruang serta peraturan perundang-undangan. Selain itu, pengembangan kawasan berorientasi transit perlu memperhatikan aspek penataan ruang yang mencakup kesesuaian pemanfaatan lahan dengan RTRW dan RDTR, pengaturan intensitas pemanfaatan ruang, pengembangan fungsi campuran, serta integrasi kawasan dalam radius pelayanan simpul transit guna mewujudkan kawasan yang kompak, berkelanjutan, dan ramah pejalan kaki (Huriarto dkk., 2023). Dalam konteks perkotaan, keterpaduan antara kebijakan pertanahan dan penataan ruang dalam pengembangan kawasan berorientasi transit menjadi penting seiring dengan pertumbuhan kota dan meningkatnya intensitas aktivitas perkotaan. Oleh karena itu, keberhasilan penerapan TOD sangat dipengaruhi oleh kondisi kota yang ada, khususnya tingkat pertumbuhan, pola aktivitas, dan intensitas pergerakan masyarakat (Ayuningtias & Karmilah, 2019). Kondisi tersebut tercermin juga pada perkembangan Kota Yogyakarta yang mengalami peningkatan mobilitas dan kepadatan aktivitas dari waktu ke waktu.

Pertumbuhan Kota Yogyakarta relatif cepat dalam konteks pembangunan ekonomi dan infrastruktur, namun kota Yogyakarta menghadapi pertumbuhan

penduduk yang cenderung lambat. Namun meskipun pertumbuhan penduduknya lambat, Kota Yogyakarta memiliki kepadatan penduduk tertinggi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) yaitu mencapai mencapai 11.562 jiwa/km² (Badan Pusat Statistik Provinsi DI Yogyakarta, 2025). Kota Yogyakarta menghadapi tekanan mobilitas dan kepadatan aktivitas. Kota Yogyakarta memiliki intensitas aktivitas pariwisata dan transportasi yang tinggi setiap tahunnya. Data yang dirilis oleh Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DIY menyebutkan bahwa Jumlah kunjungan wisatawan mancanegara ke DIY selama bulan Juni 2025 naik 7,47 persen dibandingkan Mei 2025, yaitu dari 9.699 kunjungan menjadi 10.424 kunjungan. Tentunya, kondisi tersebut menunjukkan tingginya intensitas pergerakan di Kota Yogyakarta, yang menuntut adanya pengelolaan sistem transportasi publik serta keterpaduannya dengan pemanfaatan ruang perkotaan agar mobilitas kota dapat berlangsung secara efisien dan berkelanjutan.

Pengelolaan sistem transportasi perkotaan di Kota Yogyakarta belum sepenuhnya terpadu sehingga menimbulkan berbagai gangguan mobilitas, seperti tingginya penggunaan kendaraan pribadi dan keterbatasan kapasitas infrastruktur jalan yang berdampak pada kemacetan lalu lintas. Kondisi tersebut tidak hanya mengganggu aktivitas sehari-hari masyarakat, tetapi juga berdampak negatif terhadap perekonomian lokal, sektor pariwisata, dan kualitas lingkungan perkotaan (Nugroho dkk., 2023). Oleh karena itu, pemerintah Kota Yogyakarta dalam Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 118 Tahun 2021 tentang RDTR Kota Yogyakarta menjadikan pengembangan kawasan berorientasi transit di kawasan Stasiun Tugu dan kawasan Terminal Giwangan sebagai pengendalian lalu lintas di kawasan strategis kota.

Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kota Yogyakarta mengamanatkan dalam pasal 41 bahwa, Stasiun Tugu dan Terminal Giwangan merupakan dua simpul transit utama di Yogyakarta yang direncanakan sebagai kawasan TOD. Stasiun Tugu tidak hanya berfungsi sebagai lokasi pintu masuk utama wisatawan yang hendak menikmati daya tarik Kota Yogyakarta tapi juga simpul transportasi

utama bagi penduduk lokal melalui layanan KAI *Commuter Line* Yogyakarta-Solo-Semarang dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Ketersediaan integrasi antarmoda transportasi yang memadai menjadikan stasiun ini sebagai simpul transportasi yang mampu memberikan kemudahan dalam mobilitas perjalanan (Inang, 2025). Peran strategis kawasan simpul transportasi di Kota Yogyakarta juga ditegaskan oleh Kepala Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Yogyakarta, menjelaskan kawasan Terminal Giwangan berfungsi sebagai simpul transportasi yang memiliki peran strategis untuk menjadi pusat pertumbuhan ekonomi wilayah selatan. Keberadaan kedua simpul tersebut memengaruhi pola aktivitas, intensitas pergerakan, serta pemanfaatan ruang di kawasan sekitarnya, sehingga memiliki potensi strategis untuk dikaji dalam kerangka TOD.

Dalam mengimplementasikan konsep TOD, setiap kawasan tidak selalu seragam dikarenakan kondisi spasial, karakteristik kawasan, serta dinamika aktivitas di sekitar simpul transit dapat berbeda antara satu lokasi dengan lokasi lainnya. Seperti Stasiun Tugu dengan moda transportasi kereta api dan Terminal Giwangan dengan moda transportasi bus. Perbedaan karakteristik kawasan tersebut menunjukkan bahwa setiap simpul transportasi publik memiliki potensi dan tantangan yang berbeda dalam penerapan prinsip TOD. Perbedaan karakteristik kawasan serta pengelolaan ruang di sekitar masing-masing simpul transportasi publik berpotensi menghasilkan perbedaan kendala dalam penerapan prinsip TOD (Lisa Wahyulina & Ellisa, 2020). Oleh karena itu, analisis komparatif menjadi penting dilakukan untuk merumuskan dukungan kebijakan agar kawasan Stasiun Tugu dan kawasan Terminal Giwangan dapat mewujudkan sebagai kawasan TOD sesuai amanat rencana tata ruang dan merumuskan dukungan kebijakan yang dapat diambil dalam mewujudkan prinsip tersebut. Penelitian analisis komparatif terkait pengembangan TOD telah banyak dilakukan. Namun demikian, penelitian komparatif yang membandingkan dua kawasan dari sisi perwujudan prinsip TOD dan kebijakan pertanahan serta penataan ruang belum banyak dilakukan.

Sebagai tindak lanjut dari kebutuhan analisis komparatif tersebut, penelitian ini memilih kawasan TOD Stasiun Tugu dan kawasan Terminal Giwangan sebagai lokasi studi. Pemilihan kedua kawasan ini didasarkan pada rentana tata ruang yang merencanakan kedua kawasan tersebut sebagai kawasan TOD. Meskipun arahan pengembangannya telah dimuat dalam RDTR, implementasi TOD hingga saat ini belum berjalan secara optimal karena belum didukung oleh penyusunan masterplan sebagai pedoman pelaksanaan. Selain itu, peran keduanya sebagai simpul utama dalam sistem transportasi publik Kota Yogyakarta yang memiliki karakteristik fungsi, skala pelayanan, dan konteks ruang yang berbeda. Stasiun Tugu berfungsi sebagai simpul transportasi kereta api yang terintegrasi dengan aktivitas pusat kota, sementara kawasan Terminal Giwangan berperan sebagai terminal angkutan darat tipe A yang melayani pergerakan antarkota dalam provinsi (AKDP) maupun antarkota antarprovinsi (AKAP). Perbedaan fungsi dan karakteristik tersebut menjadikan kedua kawasan ini relevan untuk dibandingkan karena dengan membandingkan keduanya dapat diambil kebijakan kawasan mana yang dapat terlebih dahulu diprioritaskan diwujudkan sebagai kawasan TOD berdasar perwujudan prinsip TOD. Melalui analisis komparatif ini, juga dapat diidentifikasi sejauh mana prinsip-prinsip TOD telah mewujudkan pada masing-masing kawasan, untuk kemudian diidentifikasi kendala dan dukungan kebijakan pertanahan dan penataan ruang apa yang diperlukan untuk mewujudkan seluruh prinsip TOD. Hasil analisis tersebut tidak hanya menunjukkan tingkat pencapaian masing-masing kawasan dalam menerapkan konsep TOD, tetapi juga menjadi dasar pertimbangan dalam merumuskan kebutuhan kebijakan pertanahan dan penataan ruang untuk pengembangan kawasan TOD di Kota Yogyakarta.

B. Rumusan Masalah

Kawasan Stasiun Tugu dan kawasan Terminal Giwangan merupakan kawasan yang direncanakan dikembangkan dengan pendekatan pengembangan kawasan berorientasi transit atau TOD (Larasati & Roychansyah, 2025). Sebagai kawasan yang akan diwujudkan dengan basis TOD, kedua kawasan tersebut perlu

untuk mewujudkan prinsip-prinsip TOD. Namun karena keduanya memiliki perbedaan karakteristik, maka sangat mungkin terdapat perbedaan kendala dalam mewujudkan prinsip TOD di masing-masing kawasan. Perbedaan kendala berkorelasi dengan perbedaan bentuk dukungan kebijakan yang diperlukan, baik kebijakan pertanahan maupun tata ruang. Oleh karena itu rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi eksisting kawasan StasiunTugu dan kawasan Terminal Giwangan Yogyakarta berdasarkan prinsip TOD?
2. Apa bentuk dukungan kebijakan pertanahan dan penataan ruang untuk mewujudkan prinsip TOD di kawasan StasiunTugu dan kawasan Terminal Giwangan Yogyakarta?

C. Tujuan Peneitian

Tujuan dari dilaksanakannya penelitian ini adalah:

1. Mengetahui bagaimana kondisi eksisting kawasan Stasiun Tugu dan kawasan Terminal Giwangan berdasarkan prinsip TOD
2. Mengetahui apa saja bentuk dukungan kebijakan pertanahan atau penataan ruang untuk mewujudkan prinsip TOD di kawasan StasiunTugu dan kawasan Terminal Giwangan Yogyakarta

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari dilaksanakannya penelitian ini adalah:

1. Manfaat akademis, penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pemahaman mengenai bagaimana prinsip TOD diwujudkan di kawasan StasiunTugu dan kawasan Terminal Giwangan Yogyakarta. Melalui analisis komparatif, penulis dapat memahami perbedaan karakteristik serta faktor-faktor yang memengaruhi perwujudan TOD di kedua kawasan, khususnya yang berkaitan dengan kebijakan pertanahan dan penataan ruang.
2. Manfaat praktis, Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan masukan bagi pemerintah terkait perbedaan penerapan prinsip TOD

di kawasan Stasiun Tugu dan kawasan Terminal Giwangan Yogyakarta berdasarkan hasil analisis komparatif. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam merumuskan strategi kebijakan pertanahan dan penataan ruang yang lebih tepat sasaran untuk mengatasi kekurangan atau ketidakterwujudan prinsip TOD di masing-masing kawasan, sehingga dapat mendukung pengembangan kawasan transit yang berkelanjutan.

BAB VII

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Perwujudan prinsip TOD di kawasan Stasiun Tugu, menunjukkan delapan prinsip telah terwujud, namun beberapa belum cukup optimal seperti kurang tersedianya jalur sepeda yang terpisah dengan jalan raya, penghubung antar bangunan, hingga permeabilitas kawasan tinggi. Adapun kendala yang dihadapi dalam memenuhi perwujudan prinsip TOD adalah kendala lahan, fragmentasi kepemilikan dan kewenangan lahan, struktur jaringan jalan, serta regulasi.
2. Perwujudan prinsip TOD di kawasan Terminal Giwangan, menunjukkan empat prinsip telah terwujud yaitu prinsip *transit*, *mix*, *compact*, dan *shift*, sedangkan yang belum terlihat perwujudannya yaitu prinsip *walk*, *cycle*, *connect*, dan *densify*. Adapun kendala yang dihadapi dalam memenuhi perwujudan prinsip TOD adalah kendala lahan, struktur jaringan jalan, serta anggaran.
3. Dukungan kebijakan pertanahan untuk perwujudan prinsip TOD di kawasan Stasiun Tugu adalah kebijakan pengadaan tanah, penataan kembali P4T, serta pemanfaatan tanah kasultanan dan kadipaten. Sedangkan untuk kebijakan penataan ruangnya berupa penyusunan rencana tata ruang.
4. Dukungan kebijakan pertanahan di kawasan Terminal Giwangan berupa, pengadaan tanah, dan konsolidasi tanah. Sedangkan untuk kebijakan penataan ruangnya yaitu berupa kebijakan penyusunan rencana tata ruang dan standar pelayanan minimal (SPM)

B. Saran

1. Saran untuk penelitian selanjutnya
 - a. Penelitian lebih lanjut terkait pengembangan konsep TOD yang dilengkapi dengan output desain fisik

2. Saran untuk Instansi Pemerintah

- a. Prioritas pengembangan kawasan Kawasan Terminal Giwangan melalui peningkatan kepadatan aktivitas, pengembangan fungsi campuran (mixed-use), serta penguatan konektivitas kawasan dengan pusat-pusat kegiatan perkotaan.
- b. Pemerintah Kota Yogyakarta perlu segera menyusun masterplan pengembangan kawasan TOD sebagai pedoman implementasi yang mengintegrasikan kebijakan pertanahan, penataan ruang, dan transportasi.
- c. Pemerintah perlu melakukan evaluasi secara berkala terhadap capaian implementasi TOD berdasarkan indikator yang terukur.
- d. Harmonisasi kebijakan serta koordinasi antar instansi agar arah pengembangan kawasan TOD dapat berjalan secara terpadu serta terciptanya integrasi antar transportasi
- e. Penambahan armada dan halte serta penyesuaian *headway* untuk mempermudah mobilitas masyarakat
- f. Melakukan kerjasama untuk penyediaan parkir sepeda dengan pemilik bangunan

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Y. A., Jamaluddin, N. B., Yakob, H., & Wang, Y. (2022). *Interrelation of Transit-Oriented Development with Land Use Planning*. *Environment-Behaviour Proceedings Journal*, 7(20), 397–405. <https://doi.org/10.21834/ebpj.v7i20.3452>
- Arif, F. N., & 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. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/mkmi.%25v.%25i.1-14>
- Arnowo, H. (2023). *Aspek Pertanahan Dalam Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit*. *Jurnal Pertanahan*, 13(2), 153–164. <https://doi.org/https://doi.org/10.53686/jp.v13i2.196>
- Ayuningtias, S. H., & Karmilah, M. (2019). *Penerapan Transit Oriented Development (Tod) Sebagai Upaya Mewujudkan Transportasi Yang Berkelanjutan*. *Pondasi*, 24(1), 45–66. <https://jurnal.unissula.ac.id/index.php/pondasi/article/view/4996/3179>
- Azmi, N. A., Osman, M. M., Rabe, N. S., Ramlan, N. H., Azizan, A., & Amiruddin, S. (2021). *A Comparative Analysis Of Transit Oriented Development Guidelines Between Malaysia And Other Countries*. *PLANNING MALAYSIA Journal of the Malaysia Institute of Planners*, 19(1), 186–199. <https://www.planningmalaysia.org/index.php/pmj/article/view/919/635>
- Badan Pusat Statistik Provinsi DI Yogyakarta. (2025). *Kepadatan Penduduk menurut Kabupaten/Kota di D.I. Yogyakarta, 2025*. Retrieved from Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DI Yogyakarta: <https://yogyakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTMyIzI=/kepadatan-penduduk-menurut-kabupaten-kota-di-d-i--yogyakarta.html>
- Bartlett, L., & Vavrus, F. (2017). *Comparative Case Studies: An Innovative Approach*. *Nordic Journal of Comparative and International Education (NJCIE)*, 1(1), 5–17. <https://doi.org/10.7577/njcie.1929>
- Busha, M., Brunot, M., Delaney, K., Fett, S., Gianniotis, A., Hatton, W., Hutton, C., Little, D., Sabol, E., & Quigley, D. (2012). *Florida TOD Guidebook*.
- Chi, B., & Lee, J. (2024). *TOD effects on travel behavior: A synthesis of evidence from cross-sectional and longitudinal studies*. *Journal of Transport and Land Use*, 17(1), 269–297. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2024.2417>
- Contributor Dishub. (2026, Maret 2). *Trans Jogja dan SI BULAN Hadirkan Layanan Bus Sekolah Gratis di Jalur 14, Dukung Mobilitas Pelajar DIY*. Retrieved Mei 10, 2026, from dishub.jogjaprov.go.id: <https://dishub.jogjaprov.go.id/bidang-angkutan-darat/trans-jogja-dan-si-bulan-hadirkan-layanan-bus-sekolah-gratis-di-jalur-14-dukung-mobilitas-pelajar-diy>
- Darmawan, M. Y., & Wibisono, B. H. (2023). *Morphology of Kisaran City: The Circulation System in Urban Transformation 1929-2022*. *Jurnal Perencanaan*

- Pembangunan: The Indonesian Journal of Development Planning*, 7(3), 362–374. <https://doi.org/10.36574/jpp.v7i3.502>
- Dini. (2021). *Memahami Analisis Komparatif: Langkah-Langkah, Kelebihan, Kelemahan dan Hambatan*. Retrieved from Gramedia Blog: <https://www.gramedia.com/literasi/metode-komparatif/>
- Faizal, A. R. M., & Rahmawati, A. (2025). *Jurnal Konstruksi dan Infrastruktur: Teknik Sipil dan Perencanaan Teknik Sipil dan Perencanaan Analisis Konsep Transit Oriented Development (Tod) Di Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta*. *Journal of Green Science and Technology*, 13(2), 110–123. <https://doi.org/https://doi.org/10.33603/jki.v13i2.10639>
- Fasya Rahmat Sanusi, A., Sugiarto Waloejo, B., & Yudono, A. (2023). *Penerapan Konsep Transit Oriented Development (Tod) Di Kawasan Manggarai*. *Planning for Urban Region and Environment*, 12(2), 215–226. <https://purejournal.ub.ac.id/index.php/pure/article/view/533>
- Fauzan Mawardi, A., Suminar, L., & Rahayu, M. J. (2025). *Faktor Utama yang Memengaruhi Kinerja Jalan pada Koridor Perdagangan Jalan Dr. Radjiman, Kota Surakarta Main Factors Affecting Road Performance on Commercial Corridor of Dr. Radjiman Street, Surakarta City*. *Desa Kota Jurnal Perencanaan Wilayah, Kota, dan Permukiman*, 7(1), 104–115. <https://doi.org/10.20961/desa-kota.v7i1.81577.103-115>
- Fauzi, M. R., & Abdullah, M. N. A. (2024). *Dampak Urbanisasi Terhadap Peningkatan Kawasan Kumuh Di Kota Bandung*. *SABANA: Jurnal Sosiologi, Antropologi, dan Budaya Nusantara*, 3(1), 33–38. <https://doi.org/10.55123/sabana.v3i1.3303>
- Gunawan, Z. A.-Z., Miladan, N., & Pujantiyo, B. S. (2023). *Kesesuaian Kawasan Stasiun Transit Tugu Yogyakarta berdasarkan Konsep Transit Oriented Development*. *Desa-Kota Jurnal Perencanaan Wilayah, Kota, dan Permukiman*, 5(2), 51–66. <http://jurnal.uns.ac.id/jdk>
- Harahap, F. R. (2013). *Dampak Urbanisasi Bagi Perkembangan Kota Di Indonesia*. *Jurnal Society*, I(1), 35–45. <https://doi.org/https://doi.org/10.33019/society.v1i1.40>
- Humas. (2021, Maret 14). *Ditargetkan Beroperasi Tahun Ini, Progres Pembangunan KA Bandara Internasional Yogyakarta Capai 83,6 Persen*. Retrieved from Sekretariat Kabinet Republik Indonesia: <https://setkab.go.id/ditargetkan-beroperasi-tahun-ini-progres-pembangunan-ka-bandara-internasional-yogyakarta-capai-836-persen/>
- Huriarto, G., Despa, D., & Widyawati, D. R. (2023). *Rencana Tata Ruang Kawasan Berorientasi Transit/Transit Oriented Development (TOD) Terminal Pondok Cabe*. *Prosiding Seminar Nasional Insinyur Profesional (SNIP)*, 3(9). <https://snip.eng.unila.ac.id/ojs/index.php/snip/article/view/461>
- Ikhsani, M. A., & Sari, S. R. (2023). *Kajian Penerapan Prinsip New Urbanism Di Jalan Ahmad Yani Kota Tegal Terhadap Dimensi Fungsi Dan Dimensi Sosial*.

- SINEKTIKA Jurnal Arsitektur*, 20(1), 39–47.
<http://journals.ums.ac.id/index.php/sinektika>
- Inang, S. (2025, April 5). *Stasiun Yogyakarta, Simpul Integrasi Transportasi Favorit Pemudik dan Wisatawan*. Retrieved from *Kompas.com*:
<https://money.kompas.com/read/2025/04/05/135417326/stasiun-yogyakarta-simpul-integrasi-transportasi-favorit-pemudik-dan-wisatawan?page=all>
- Ingram, G. K., Carbonell, A., Hong, Y.-H., & Flint, A. (2009). *Smart growth policies: an evaluation of programs and outcomes* (G. K. Ingram, Ed.; 1 ed.). Lincoln Institute of Land Policy.
- Institute for Transportation and Development Policy. (2017). *TOD Standard* (3rd edition). ITDP.
- JDIH. (2025, Desember 1). *Definisi Kebijakan*. Retrieved from JDIH Kementerian Keuangan:
<https://jdih.kemenkeu.go.id/kamus-hukum/kebijakan?id=3c142f492baf64f8e45e2ba29195d2af>
- Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional. (2017). *Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit*. *Berita Negara Republik Indonesia*.
- Kurniawan, G. P., Zahra Shalikhah, S., Shofiati, H., Azizah, N. N., & Mochtar, M. (2021). *Analisis Permasalahan Transportasi di Perkotaan: Studi Kasus pada Kawasan Perkotaan Yogyakarta*. *Jurnal Tata Mana*, 4(1), 45–49.
<https://ojs.staialfurqan.ac.id/jtm/index>
- Larasati, M., & Roychansyah, M. S. (2025). *Kebijakan Pembangunan Dan Spasial Kota Yogyakarta Dalam Merespon Kondisi Pasca Pandemi Covid-19 Ditinjau Dari Konsep 15-Minute City*. *Jurnal Ilmu Administrasi*, 16(1), 23–41.
<https://doi.org/https://doi.org/10.23969/kebijakan.v16i01.11173>
- Lisa Wahyulina, B., & Ellisa, E. (2020). *The Potential of Transit-Oriented Development (TOD) and Its Typology in Block-A Area*. *Proceedings of the 3rd International Conference on Dwelling Form (IDWELL 2020)*, 475.
<https://doi.org/10.2991/assehr.k.201009.006>
- Miharja, M. (2024). *FORUM GURU BESAR* (A. H. Sjafruddin & R. Lestari, Ed.; 1 ed.). ITB Press. www.itbpress.id
- Monteiro, J., Sousa, N., Coutinho-Rodrigues, J., & Natividade-Jesus, E. (2024). *Challenges Ahead for Sustainable Cities: An Urban Form and Transport System Review*. *Energies*, 17(2), 1–26. <https://doi.org/10.3390/en17020409>
- Nasution, A. F. (2023). *Metode Penelitian Kualitatif* (M. Albina, Ed.; 1 ed.). CV. Harfa Creative. harfacreative.com
- Nugroho, D., Subagio, H., Ridwan, M., Rachmadi, H., & Kadesti, A. T. (2023). *Mengurai Kemacetan dalam Konteks Tata Ruang Perkotaan Yogyakarta*. *Jurnal Politik dan Pemerintahan Daerah*, 5(2), 23–31.
- Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta. (2017). *Peraturan Daerah Istimewa Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2017 tentang Pengelolaan dan*

- Pemanfaatan Tanah Kasultanan dan Tanah Kadipaten. Lembaran Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta.*
- Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta. (2017). *Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 33 Tahun 2017 tentang Tata Cara Pengelolaan dan Pemanfaatan Tanah Kasultanan dan Tanah Kadipaten. Berita Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta.*
- Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta. (2022). *Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 24 Tahun 2022 tentang Pemanfaatan Tanah Kalurahan. Berita Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta.*
- Pemerintah Kota Yogyakarta. (2021). *Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta Tahun 2021–2041. Lembaran Daerah Kota Yogyakarta.*
- Pemerintah Kota Yogyakarta. (2021). *Peraturan Wali Kota Yogyakarta Nomor 118 Tahun 2021 tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Yogyakarta Tahun 2021–2041. Berita Daerah Kota Yogyakarta.*
- Permana, A. R., & Dwisusanto, Y. B. (2025). *Evaluation of the TOD Concept in the Area of Tanjung Barat, Pondok Cina, and Rawa Buntu Station. Jurnal Impresi Indonesia*, 4(7), 2495–2473.
<https://doi.org/https://doi.org/10.58344/jii.v4i7.6728>
- Putriani, O., & Fauzi, I. (2018). *A comparative study of Transit Oriented Development (TOD) at Yogyakarta Railway Station. MATEC Web of Conferences*, 181.
<https://doi.org/10.1051/mateconf/201818102001>
- Republik Indonesia. (1960). *Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria. Lembaran Negara Republik Indonesia.*
- Republik Indonesia. (2004). *Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2004 tentang Penatagunaan Tanah. Lembaran Negara Republik Indonesia.*
- Republik Indonesia. (2007). *Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang. Lembaran Negara Republik Indonesia.*
- Republik Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 12 Tahun 2019 tentang Konsolidasi Tanah. Berita Negara Republik Indonesia.*
- Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 11 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penyusunan, Peninjauan Kembali, Revisi, dan Penerbitan Persetujuan Substansi Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, Kabupaten, Kota, dan Rencana Detail Tata Ruang. Berita Negara Republik Indonesia.*
- Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah. Lembaran Negara Republik Indonesia.*
- Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum. Lembaran Negara Republik Indonesia.*

- Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang*. Lembaran Negara Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. (2023). *Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum*. Lembaran Negara Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. (2023). *Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang*. Lembaran Negara Republik Indonesia.
- Rita Fiantika, F., Wasil, M., & Jumiati, S. (2022). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Y. Novita, Ed.; 1 ed.). PT. GLOBAL EKSEKUTIF TEKNOLOGI. www.globaleksekitifteknologi.co.id
- Saleh, S. (2023). *Mengenal Penelitian Kualitatif: Panduan Bagi Peneliti Pemula* (Sulmiah, Ed.; 1 ed.). AGMA (Anggota IKAPI NO 054/SSL/2023). www.penerbitagma.com
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R & D* (19 Ed.). Alfabeta, Cv. www.cvalfabeta.com
- Sudjana, F. J., & Teh, S. W. (2022). Pendekatan Konsep Tod Dalam Desain Fasilitas Pusat Transportasi Publik Dan Ruang Komunal Di Rawa Buaya. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 3(2), 2269–2280. <https://doi.org/10.24912/stupa.v3i2.12474>
- Suhariningsih. (2011). Kebijakan Pertanahan Pada Era Otonomi Daerah Di Bidang Hak Guna Usaha Perkebunan. *MIMBAR HUKUM*, 23(2), 237–429. <https://mimbar.hukum.ugm.ac.id/jmh/article/view/46>
- Sumarno. (2020). Analisis Isi Dalam Penelitian Pembelajaran Bahasa Dan Sastra. *Jurnal Elsa*, 18(2), 36–55. <https://doi.org/https://doi.org/10.47637/elsa.v18i2.299>
- Suryabrata, I. M. S. (2024). Kesesuaian Penerapan Prinsip Transit-Oriented Development (TOD) Di Kawasan Sekitar Titik Transit GOR Ngurah Rai. *Simposium Nasional Teknologi Infrastruktur*, 1–6.
- Susila, A. A. (2016). Analisis potensi transit oriented development (TOD) pada titik simpul sistem transportasi Daerah Istimewa Yogyakarta: Studi kasus Stasiun Tugu dan Terminal Giwangan (Tesis, Universitas Gadjah Mada). *ETD Universitas Gadjah Mada*. <http://etd.repository.ugm.ac.id/penelitian/detail/106035>
- Valdosta-Lowndes Metropolitan Planning Organization. (2024). *Transit-Oriented Development Guidelines*. <https://www.sgrc.us/transportation.html>
- Zafira, W. S., & Puspitasari, A. Y. (2022a). Penerapan Prinsip Transit-Oriented Development (Tod) Untuk Mewujudkan Transportasi Yang Berkelanjutan Studi Kasus: Kawasan Dukuh Atas Dki Jakarta, Kawasan Plaza Indonesia, Terminal Pal Enam Kota Banjarmasin, Stasiun Lrt Jaticepaka Kota Bekasi. *Jurnal Kajian Ruang*, 2, 110–133. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/kr>