

|BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Transit Hub

2.1.1. Definisi Transit Hub

Transit hub didefinisikan sebagai simpul transportasi yang menjadi pusat pertukaran antar moda dengan tujuan utama memfasilitasi perpindahan penumpang secara efisien dan terintegrasi di wilayah perkotaan (Nugroho, 2025). Lebih dari sekadar titik transfer, transit hub juga berfungsi sebagai generator aktivitas ekonomi dan sosial, serta katalis dalam pembentukan ruang publik yang ramah dan produktif (Agraprana, 2013). Menurut Berawi, 2020 dalam (Yulianto dkk., 2019), kerangka teori perencanaan, transit hub merupakan elemen inti dari konsep Transit-Oriented Development (TOD), yaitu pendekatan yang mengarah pada pembentukan komunitas dengan karakteristik kompak, tata guna lahan campuran (mixed-use), dan berfokus pada transportasi publik. Dengan demikian, transit hub berperan penting dalam mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi melalui promosi moda transportasi berkelanjutan, seperti berjalan kaki dan bersepeda, serta memperkuat integrasi fungsi antarmoda dan ruang publik pada kawasan perkotaan.

2.1.2. Fungsi Transit Hub

Transit Hub memiliki peran multifungsi dalam ekosistem perkotaan, yang dapat dikategorikan sebagai berikut:

1. Fungsi Intermoda

Transit hub memiliki fungsi utama sebagai fasilitas yang memudahkan perpindahan antar moda transportasi yang berbeda secara efisien dan minim hambatan, sehingga mendukung integrasi sistem transportasi di wilayah perkotaan.

2. Fungsi Konektivitas

Transit hub berperan dalam memperkuat konektivitas perjalanan awal dan akhir pengguna dengan menyediakan infrastruktur pendukung, seperti fasilitas pejalan kaki, jalur sepeda, dan sistem mobilitas bersama, yang meningkatkan aksesibilitas dan memperluas jangkauan transportasi publik.

3. Fungsi Integrasi Urban

Sebagai elemen antarmuka antara sistem transportasi dan ruang kota, transit hub dirancang bukan semata terminal, melainkan ruang publik yang aktif dan menyatu dengan lingkungan perkotaan, sehingga mendorong terwujudnya kawasan yang inklusif dan berorientasi pada aktivitas masyarakat.

4. Fungsi Layanan & Ekonomi

Transit hub modern mengintegrasikan fungsi komersial dan layanan publik, yang bertujuan menciptakan nilai tambah ekonomi, menarik interaksi sosial, dan menyediakan pelayanan yang memadai bagi masyarakat pengguna kawasan maupun lingkungan sekitarnya.

2.1.3. Prinsip Perancangan *Transit Hub*

Prinsip-prinsip perancangan *transit hub* berikut dijadikan landasan agar desain mampu memberikan solusi yang relevan terhadap kebutuhan mobilitas perkotaan, meningkatkan kualitas aksesibilitas, serta menciptakan lingkungan yang inklusif dan berkelanjutan:

- *Walkability* dan kenyamanan termal

Memprioritaskan jalur pejalan kaki yang lebar, peneduh berkesinambungan, dan penyeberangan yang aman demi kenyamanan mobilitas pejalan kaki.

- Desain universal

Meningkatkan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas, lansia, dan perempuan melalui fasilitas ramp, guiding block, pencahayaan yang memadai, dan signage informatif.

- Kepadatan fungsi campuran (*mixed-use density*)

Menerapkan kombinasi penginapan, kantor, dan ritel di kawasan sekitar Transit Hub untuk mendukung aktivitas sepanjang hari dan meningkatkan keterhubungan pengguna

- Penyediaan ruang publik yang menarik

Menyediakan ruang terbuka hijau dan area interaksi sosial yang terintegrasi, sehingga Transit Hub berfungsi sebagai ruang publik yang inklusif dan produktif.

2.3.1. Kriteria Desain *Transit Hub*

Berdasarkan (Pinheiro Rizerio Carmo dkk., 2020), suatu transit hub dapat dikatakan berhasil apabila memenuhi tiga prinsip utama dalam perancangannya, yaitu:

- a. Integrasi jaringan, kemampuan menghubungkan jaringan transportasi makro dengan jaringan mikro secara efisien dalam satu sistem yang saling melengkapi.
- b. integrasi ruang kota, menekankan pentingnya penyediaan layanan terpadu (*one-stop service*) sehingga penumpang tidak hanya berpindah moda transportasi, tetapi juga dapat memenuhi berbagai kebutuhan lainnya dalam satu area.
- c. Integrasi pelayanan, yang mengharuskan bangunan merespons morfologi kota dan menyediakan ruang publik yang dapat diakses tidak hanya oleh penumpang, tetapi juga oleh masyarakat umum.

Dengan demikian, teori ini menekankan pentingnya konektivitas, multifungsi, dan keterbukaan ruang dalam membentuk *transit hub* yang efektif dan inklusif.

2.2. *Transit Amenities*

Van Hagen, 2022 dalam (Saarah & Syarief, 2025) Menyatakan bahwa *transit amenities* merupakan seluruh fasilitas penunjang yang disediakan di kawasan transit, baik di dalam stasiun maupun lingkungan sekitarnya, yang secara langsung mendukung kenyamanan, aksesibilitas, keselamatan, dan pengalaman pengguna selama proses perpindahan antarmoda transportasi. Fasilitas ini dapat meliputi elemen fisik seperti hotel kapsul, shower locker, ruang tunggu, sentra UMKM/kuliner, serta unsur lanskap yang mendukung kenyamanan pejalan kaki. Selain aspek fisik, transit amenities juga mencakup elemen sosial dan visual yang memperkuat fungsi ruang publik serta meningkatkan kualitas interaksi pengguna dengan kawasan, sesuai dengan kajian (Yulianto dkk., 2019).

Fasilitas penunjang yang terdapat pada *transit amenities* memiliki peran psikologis dan fungsional yang signifikan bagi para penumpang. Menurut (Mishra dkk., 2012) ketersediaan fasilitas yang nyaman, seperti tempat duduk ergonomis, akses Wi-Fi, dan gerai ritel, secara empiris dapat mengubah persepsi penumpang

terhadap waktu tunggu, sehingga waktu tunggu terasa lebih singkat daripada durasi sebenarnya. Selain itu, amenitas seperti pencahayaan yang memadai, pengawasan berbasis CCTV, dan keberadaan aktivitas komersial yang dinamis berkontribusi pada peningkatan rasa aman pengguna, khususnya bagi kelompok rentan seperti perempuan dan lansia. Dalam konteks gaya hidup urban, transit hub modern juga difungsikan sebagai "tempat ketiga" antara rumah dan kantor, di mana ketersediaan area istirahat, co-working space, atau pusat kuliner memungkinkan penumpang melakukan aktivitas produktif maupun rekreasi tanpa harus meninggalkan area stasiun, sehingga seluruh kebutuhan mobilitas dapat dipenuhi secara efektif selama proses perpindahan antarmoda.

2.2.1.Klasifikasi Amenitas

Sebagai bagian dari upaya peningkatan kualitas layanan dan pengalaman pengguna pada *transit hub*, amenitas dapat diklasifikasikan berdasarkan fungsi dan tingkatannya sebagai berikut:

1. Amenitas Esensial

Fasilitas utama yang wajib tersedia untuk memenuhi standar pelayanan minimum, seperti shelter dan perlindungan cuaca, tempat duduk ergonomis, sistem informasi penumpang, dan toilet umum yang bersih dan aksesibel.

2. Amenitas Fungsional & Keamanan

Fasilitas yang menunjang kelancaran proses perpindahan antar moda serta keselamatan pengguna, antara lain *locker* atau penitipan barang, penerangan jalur pedestrian, fasilitas parkir sepeda, dan area *drop-off*.

3. Amenitas Gaya Hidup & Nilai Tambah

Fasilitas yang meningkatkan pengalaman serta daya tarik kawasan transit seperti *micro hotel* (hotel kapsul), *shower facilities*, dan sentra UMKM/kuliner, yang mendukung kebutuhan gaya hidup, produktivitas, dan interaksi sosial pengguna

2.2.2.Kriteria Perancangan Amenitas

Sebagai upaya mewujudkan kualitas fasilitas penunjang yang optimal dalam kawasan transit, menurut (Vuchic, 2005) terdapat beberapa kriteria utama perancangan amenities yang perlu diperhatikan:

1. Placement along Desire Lines

Fasilitas komersial ditempatkan di jalur yang paling sering dilewati oleh pejalan kaki.

2. Adequate Dwell Space

Sirkulasi utama pejalan kaki tidak boleh terhalang, sehingga area depan fasilitas harus memiliki area bebas yang cukup besar.

3. Security and Privacy Separation

Fasilitas yang membutuhkan privasi ditempatkan di zona yang lebih tenang, tetapi tetap mudah diakses.

2.3. Pendekatan Desain

2.3.2. *Walkability*

2.3.3.1. Definisi *Walkability*

Walkability didefinisikan sebagai sebuah konsep penilaian dalam perancangan kota, bagaimana lingkungan mampu mendukung aktivitas berjalan kaki secara aman, nyaman, dan menarik (Speck, 2012). Menurut (Gehl, 2010), *walkability* menjadi indikator dari kualitas hidup sebuah perkotaan, karena mencerminkan aksesibilitas manusia terhadap fasilitas, ruang publik, dan aktivitas sosial dalam kota. (Carmona dkk., 2003) berpendapat bahwa lingkungan yang dirancang dengan menggunakan prinsip c dapat meningkatkan interaksi sosial dan mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan bermotor.

2.3.3.2. Aspek-Aspek *Walkability*

Menurut (Speck, 2012), sebuah kawasan dikategorikan sebagai kawasan yang ramah pejalan kaki jika dapat memenuhi empat aspek, yaitu useful, safe, comfortable, dan interesting.

1. Useful

Aspek ini berhubungan dengan tata guna lahan terhadap keselarasan fungsi ruang dan memungkinkan penggunaannya untuk mencapai berbagai tujuan dengan berjalan kaki (Speck, 2012). Menurut (Dwisadana & Widjajanti, 2024), lingkungan yang memiliki fungsi campuran, seperti permukiman, komersial, dan ruang publik, akan mendorong masyarakatnya untuk lebih sering berjalan kaki karena jarak antar fungsi yang relatif dekat.

2. Safe

Aspek *safe* merujuk kepada perlindungan fisik para pejalan kaki dari kendaraan bermotor dan rasa aman dari kriminalitas (Speck, 2012). Lingkungan yang memenuhi aspek *safe* ditandai dengan adanya trotoar yang terpisah dari arus lalu lintas, rambu lalu lintas yang jelas, dan pencahayaan untuk malam hari (Mehta, 2013). (Dwisadana & Widjajanti, 2024) dalam penelitiannya menyimpulkan, penerapan keamanan dengan menggunakan marka dan bollard mampu meningkatkan persepsi keselamatan oleh pengguna hingga 80%.

3. Comfortable

Aspek *comfortable* menurut (Speck, 2012), berkaitan dengan kondisi iklim mikro, visual, dan fisik. Elemen vegetasi sebagai peneduh, ketersediaan tempat duduk, serta lebar jalur yang memenuhi standar merupakan faktor yang harus dipenuhi dalam mewujudkan kenyamanan fisik dan psikologis, yang kemudian juga berperan untuk mendorong minat untuk berjalan kaki (Dwisadana & Widjajanti, 2024).

4. Interesting

Dalam aspek ini, lebih menekankan pentingnya daya tarik visual dan sosial kawasan bagi para pejalan kaki (Speck, 2012). Adanya variasi aktivitas manusia, fasad bangunan yang aktif, detail arsitektur, serta tersedianya fasilitas rekreatif akan mendorong keterlibatan sosial dan interaksi publik (Gehl, 2010). Penelitian oleh (Reztrie dkk., 2022) menemukan bahwa lingkungan yang memiliki aktivitas sosial dan visual yang dinamis, meningkatkan pejalan kaki hingga 35%.

2.3.3.3. Fungsi Pendekatan *Walkability*

Sebagai strategi dasar desain kawasan, konsep *walkability* memiliki sejumlah fungsi utama yang berkontribusi terhadap optimalisasi lingkungan transit:

1. Fungsi transportasi

Walkability berperan dalam memfasilitasi perpindahan antar moda, memperluas jangkauan penggunaan transportasi publik melalui penyediaan jalur pejalan kaki yang terintegrasi

2. Fungsi ekonomi

Kawasan dengan tingkat *walkability* yang baik terbukti memiliki nilai properti dan potensi komersial lebih tinggi, di mana pejalan kaki menjadi konsumen utama bagi UMKM dan ritel sekitar kawasan transit (John I. Gilderbloom, 2022).

3. Fungsi sosial dan kesehatan

Lingkungan yang *walkable* mendorong terjadinya interaksi sosial secara spontan dan memperbaiki kesehatan masyarakat melalui kebiasaan aktivitas fisik harian (Fonseca, 2021).

2.3.3. Connectivity

Connectivity tidak hanya mengacu pada keterhubungan fisik, tetapi juga aspek visual dan fungsional, di mana ruang dikatakan terhubung bila penggunanya dapat memahami arah, jarak, dan keterkaitan antar fungsi tanpa gangguan (Carmona dkk., 2003).

(Mehta, 2013) menambahkan bahwa konektivitas yang efektif terbentuk dari desain kota yang mengintegrasikan hubungan visual, fisik, dan sosial secara mendasar, khususnya bagi pejalan kaki. Menurutnya, keberhasilan sistem konektivitas tidak hanya ditentukan oleh pola jaringan jalan, tetapi juga bagaimana ruang publik dapat difungsikan sebagai wadah interaksi dan aktivitas komunitas. Hal tersebut juga didukung oleh teori yang dikemukakan (Gehl, 2010) yang menjelaskan bahwa ruang publik yang terintegrasi meningkatkan kualitas kehidupan sosial kota (Sherlia dkk., 2021) juga menegaskan bahwa konektivitas merupakan faktor penting dalam penghubung pusat-pusat perkembangan dalam kota sehingga memungkinkan mobilitas yang berkesinambungan.

2.3.2.1. Fungsi Connectivity

Sebagai salah satu landasan utama perancangan simpul transportasi, penerapan konektivitas memberikan kontribusi yang signifikan terhadap optimalisasi kawasan:

1. Meningkatkan permeabilitas

Konektivitas menciptakan lingkungan yang mudah diakses dari berbagai arah dan memberikan pilihan rute beragam kepada pengguna, serta mendistribusikan pergerakan secara merata sehingga mencegah kemacetan akses (Carmona, 2021).

2. Efisiensi perjalanan

Menurut Badland (2021), konektivitas yang tinggi terbukti mampu mengurangi jarak dan waktu tempuh perjalanan, sehingga mendorong peralihan penggunaan dari kendaraan pribadi ke transportasi publik atau jalan kaki (Meesung, 2021).

3. Integrasi sosial

Infrastruktur konektivitas seperti jalan dan jembatan penyeberangan multiguna dapat berperan sebagai ruang interaksi sosial, menyatukan komunitas yang tersegregasi akibat dominasi kendaraan dan memperkuat akses antar kawasan.

2.3.2.2. Jenis – Jenis *Connectivity*

Sebagai dimensi utama keberhasilan transportasi, konektivitas kawasan dapat dibedakan menjadi beberapa kategori berdasarkan aspek fungsional dan visualnya:

1. Konektivitas fisik

Berkaitan dengan struktur jaringan jalan dan jalur pedestrian, di mana blok berukuran kecil dan banyak persimpangan meningkatkan aksesibilitas fisik serta kemudahan pejalan kaki dalam mencapai tujuan.

2. Konektivitas visual

Merujuk pada kemampuan pengguna untuk melihat tujuan dari titik awal secara langsung. Natapov et al. (2020) menegaskan bahwa konektivitas visual yang baik memengaruhi orientasi, keputusan rute, menurunkan persepsi jarak, dan meningkatkan rasa aman pengguna.

3. Konektivitas fungsional

Terkait kemudahan navigasi serta integrasi jadwal antar moda transportasi. Sistem yang terhubung secara fisik belum tentu terhubung secara fungsional; oleh sebab itu, kejelasan wayfinding dan sinkronisasi drop-off dan titik naik moda sangat penting

2.3.2.3. Kriteria Keberhasilan Sistem Konektivitas

Untuk memastikan sistem konektivitas pada kawasan transit berfungsi optimal, terdapat sejumlah kriteria utama yang perlu dipenuhi sebagai berikut:

1. Kontinuitas

Jalur pejalan kaki maupun kendaraan harus dirancang tanpa adanya titik terputus, sehingga mobilitas tetap lancar di seluruh area simpul transportasi.

2. Langsung

Rute yang tersedia hendaknya dibuat selurus mungkin menuju tujuan akhir, menghindari jalur berliku atau berpola memutar, mengingat pengguna secara alami memilih rute terpendek.

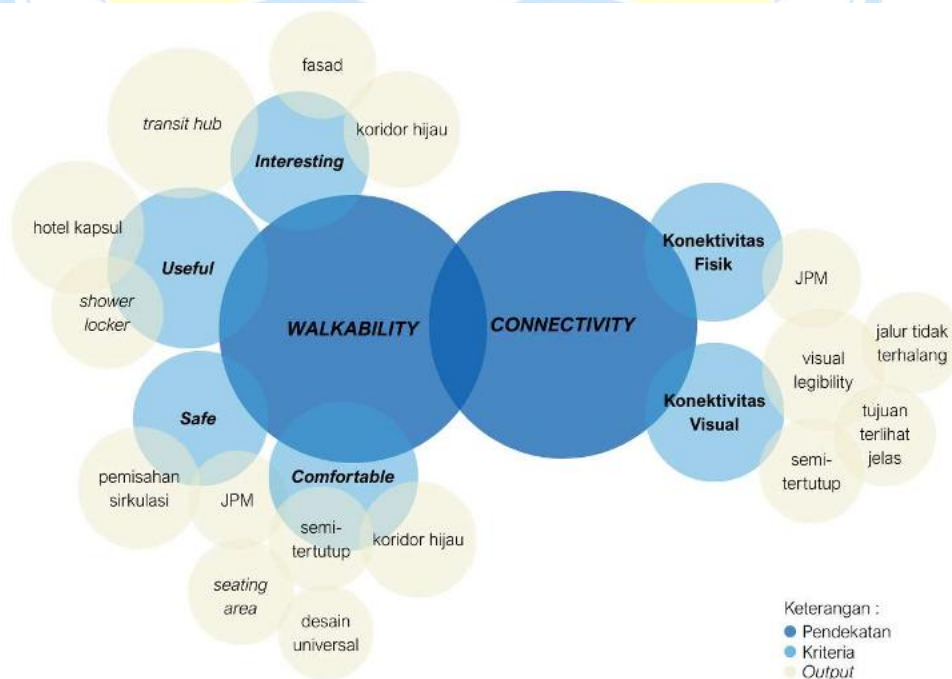
3. Kualitas interface

Titik pertemuan antar moda transportasi perlu dirancang sebagai ruang transisi yang nyaman dan efisien untuk perpindahan pengguna.

Dengan memenuhi kriteria tersebut, sistem konektivitas dalam simpul transportasi dapat meningkatkan efektivitas mobilitas, aksesibilitas, dan kenyamanan bagi seluruh pengguna kawasan.

2.4. Implementasi Pendekatan Desain

Dalam menerjemahkan sasaran perancangan yang berfokus pada pengalaman pengguna (*user experience*) dan integrasi kawasan, perancangan ini mengadopsi dua pendekatan utama yang saling terkait dan beririsan, yaitu *walkability* dan *connectivity*.



Gambar 2. 1 Gambar Implementasi Pendekatan Desain

Sumber : Analisis Pribadi, 2025

Pendekatan Walkability berfokus pada penciptaan lingkungan yang kondusif bagi pejalan kaki, didasarkan pada empat kriteria esensial: *Useful* (bermanfaat), *Safe* (aman), *Comfortable* (nyaman), dan *Interesting* (menarik). Implementasi kriteria ini diwujudkan melalui penyediaan fasilitas penunjang seperti *shower locker* (*Useful*), pemisahan sirkulasi dan koridor kontinu (*Safe*), penggunaan seating area dan desain universal (*Comfortable*), serta penambahan koridor hijau dan fasad bangunan (*Interesting*).

Sementara itu, pendekatan Connectivity menjamin kemudahan orientasi dan perpindahan moda di dalam kawasan. Pendekatan ini dipecah menjadi dua jenis konektivitas utama: Konektivitas Fisik dan Konektivitas Visual. Konektivitas Fisik dicapai melalui penyediaan JPM dan penentuan transit hub yang terintegrasi, memastikan pergerakan lancar. Konektivitas Visual diimplementasikan melalui prinsip visual legibility, memastikan jalur tidak terhalang dan tujuan terlihat jelas, yang didukung oleh elemen semi-tertutup. Perpotongan dan integrasi kedua pendekatan ini (Walkability dan Connectivity) menjadi kerangka kerja desain yang holistik, menghasilkan output perancangan kawasan stasiun yang efisien, aman, dan berkesinambungan.

2.5. Studi Preseden

2.5.1. Jembatan Penyebrangan Multiguna (JPM) Dukuh Atas

Jembatan Penyebrangan Multiguna (JPM) Dukuh Atas, merupakan infrastruktur modern yang berada di Kawasan Dukuh Atas, Jakarta. JPM ini dibangun untuk menghubungkan berbagai moda transportasi di kawasan tersebut seperti: mulai dari Stasiun LRT Jabodebek, Stasiun KRL Sudirman, Stasiun KA Bandara BNI City, Stasiun MRT Dukuh Atas, hingga Halte TransJakarta Dukuh Atas 2,



Gambar 2. 2 Gambar *Bird Eye* JPM Dukuh Atas

Sumber: Waskita

Berada di Jakarta Pusat, yang memiliki luas 7.979 m² dan memiliki 3 jumlah lantai yang memiliki beberapa fasilitas seperti area komersial, ruang publik, akses sepeda, integrasi moda transportasi dan lainnya yang menjadikan titik simpul mobilitas urban yang penting di Jakarta.

Dari aspek sirkulasi, jalur pejalan kaki dirancang langsung (*direct*) dan terpisah dari arus kendaraan, menciptakan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna. Lebar jalur memungkinkan pergerakan dua arah dengan lancar, sementara keberadaan ramp sepeda dan tangga memperkaya fleksibilitas akses.



Gambar 2. 3 Gambar Ruang Komersil JPM Dukuh Atas

Sumber: Waskita

Dalam konteks kualitas ruang publik, JPM Dukuh Atas tidak hanya berfungsi sebagai sarana penyeberangan, tetapi juga sebagai ruang transisi perkotaan yang

aktif. Jalur ini dimanfaatkan oleh komuter, pejalan kaki, dan pesepeda sebagai bagian dari perjalanan harian mereka. Desainnya yang modern dan ringan, dengan material baja dan kaca, menjadikan jembatan ini elemen visual yang menonjol di tengah lanskap perkotaan Jakarta. Keberadaannya turut meningkatkan *walkability* kawasan dan mendorong masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi publik.

2.5.2. Halte TransJakarta CSW – Stasiun MRT ASEAN

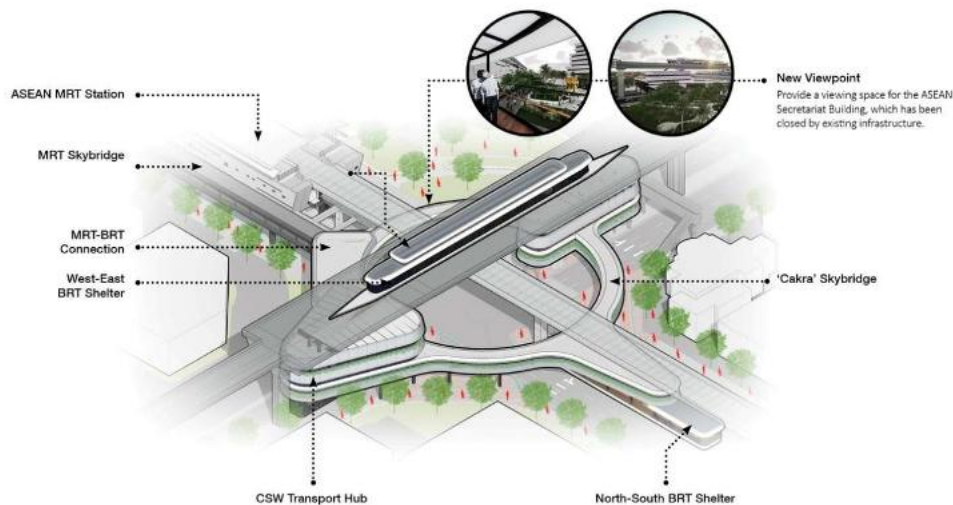
Halte TransJakarta CSW terintegrasi langsung dengan Stasiun MRT ASEAN yang terletak di Jakarta Selatan.



Gambar 2. 4 Mata Burung Halte CSW

Sumber: Detik.com, 2025

Halte ini menjadi contoh integrasi moda transportasi yang strategis di kawasan urban Jakarta. Fasilitas ini dirancang sebagai simpul transit yang menghubungkan bus rapid transit (BRT) dengan sistem MRT, memberikan kemudahan akses bagi pengguna yang berpindah moda transportasi.



Gambar 2. 5 Integrasi Halte dengan Antar Moda

Sumber: Archdaily, 2025

Konsep sirkulasi memprioritaskan keterbukaan, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki dengan jalur yang terpisah dari arus kendaraan umum, serta penempatan fasilitas penunjang seperti ruang tunggu dan informasi halte yang mudah diakses. Integrasi vertikal juga diterapkan dengan akses tangga dan lift untuk meningkatkan universalitas akses serta menghadirkan ruang publik komunitas di sekitar kawasan halte. Dengan konektivitas yang kuat dan aksesibilitas tinggi, halte ini mendukung peningkatan penggunaan transportasi umum dan mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi di Jakarta.

2.5.3. Georgia Multi-Modal Passenger Terminal, Georgia, USA

Terminal penumpang multi-moda di Georgia merupakan fasilitas transportasi modern yang mengakomodasi berbagai jenis moda transportasi seperti kereta api, bus antar kota, dan layanan ride-share dalam satu kawasan terintegrasi.



Gambar 2. 6 Perspektif Mata Manusia Georgia MMPT

Sumber: FxCollaborative, 2025

Terminal ini menonjolkan desain yang efisien dengan ruang sirkulasi yang luas dan jalur pergerakan yang langsung serta mudah dipahami, meminimalkan konflik antara pejalan kaki dan kendaraan. Fasilitas tambahan seperti ruang tunggu nyaman, area ritel, dan informasi digital yang terintegrasi memberikan pengalaman pengguna yang optimal.



Gambar 2. 7 Pembagian Zona pada Georgia MMPT

Sumber: FxCollaborative, 2025

Selain itu, keberadaan ruang publik dan fasilitas yang mendukung gaya hidup pejalan kaki juga diperhatikan untuk meningkatkan fungsi sosial terminal. Konektivitas fungsional antara moda transportasi dengan integrasi sistem pembayaran elektronik menjadikan terminal ini sebagai model keberhasilan simpul transportasi berkelas dunia yang meningkatkan mobilitas regional dan kenyamanan pengguna secara signifikan.

2.5.4. Perbandingan Preseden

Tabel 2. 1 Tabel Perbandingan Studi Preseden

Aspek	Studi Kasus		
	Jembatan Penyebrangan Multiguna Dukuh Atas	Halte TransJakarta CSW – Stasiun MRT ASEAN, Jakarta, Indonesia	Georgia Multi-Modal Passenger Terminal, Georgia, USA
<i>Walkability</i>			
<i>Interesting</i>	Pemandangan lanskap kota Jakarta Ruang sosial dan interaksi di kawasan padat	Skydeck sebagai ruang sosial dan interaksi	Great hall terbuka dan rooftop park sebagai pusat rekreasi dan destinasi baru
<i>Useful</i>	Integrasi TransJakarta, LRT, dan MRT Area komersil	Integrasi TransJakarta dan MRT	Integrasi kereta, bus, dan kendaraan pribadi Area ritel dan plaza
<i>Safe</i>	Koridor sebagai penghubung antar moda transportasi dan pemisahan sirkulasi pejalan kaki dengan kendaraan	Perpindahan antar moda transportasi tanpa harus menyeberang jalan raya	Pemisahan sirkulasi pejalan kaki dengan kendaraan, melalui penataan ruang publik dan moda transportasi secara vertikal

<i>Comfortable</i>	Semi-tertutup yang melindungi dari panas dan hujan Terdapat seating area	Tertutup namun transparan, menggunakan dinding kaca	Tertutup semi-transparan, menggunakan kisi-kisi yang memastikan angin dapat lewat, namun tetap menahan silau matahari
Connectivity			
Konektivitas fisik	Jalur penghubung fisik antar moda transportasi dalam melalui koridor	Integrasi moda dalam satu kawasan dengan menghubungkan perbedaan level melalui sirkulasi vertikal	Sentralisasi transit yang menghubungkan jaringan transportasi yang sebelumnya terpecah, menjadi satu simpul
Konektivitas visual	Tujuan terlihat jelas dan jalur tidak terhalang	Orientasi visual terhadap lingkungan sekitar	Great Hall yang transparan memungkinkan pengguna melihat aktivitas dan tujuan dengan mudah

Sumber: Analisis Penulis, 2025

2.6. Keaslian Penulisan

Tabel 2. 2 Tabel Keaslian Karya

No.	Peneliti	Judul	Lokus	Fokus	Metode Penelitian
1.	(Janatra, 2022)	Potensi Penerapan Transit Oriented Development (TOD) di Kawasan Sekitar Stasiun Lempuyangan	Yogyakarta, Indonesia	Mengidentifikasi potensi dan kesiapan kawasan sekitar stasiun untuk penerapan prinsip TOD berdasarkan kondisi eksisting dan karakteristik tapak.	Deskriptif kualitatif dengan analisis potensi kawasan berbasis indikator TOD
2.	(Agraprana, 2013)	Perancangan Transit Hub di Kawasan Blok M dengan Konsep Transit Oriented Development	Jakarta, Indonesia	Merancang kawasan Transit Hub yang terintegrasi dengan moda transportasi publik serta memenuhi prinsip konektivitas, walkability, dan intensitas penggunaan lahan dalam TOD.	Metode perancangan arsitektur berbasis analisis tapak dan kebutuhan pengguna
3.	(Pahruraji, 2016)	Re-Desain Stasiun Besar Lempuyangan dengan Penekanan Konsep pada Sirkulasi, Tata Ruang, dan Pengaturan Fasilitas Komersial	Yogyakarta, Indonesia	Merumuskan ulang tata letak stasiun untuk meningkatkan alur sirkulasi, efektivitas tata ruang, dan integrasi fasilitas komersial secara fungsional.	Metode kualitatif–deskriptif melalui analisis tapak, observasi, dan evaluasi fungsi ruang

4.	Jacob Filipe Dos Santos Miranda (2025)	Perancangan Transit Hub Di Kawasan Stasiun Lempuyangan Dengan Pendekatan Walkability Dan Connectivity	Yogyakarta, Indonesia	Berfokus pada peningkatan walkability dan konektivitas melalui jaringan jalur pejalan kaki yang nyaman dan aman, integrasi moda transportasi yang strategis, penyediaan ruang publik yang aktif pada kawasan Stasiun Lempuyangan secara spasial dan fungsional.	Kuantitatif-kualitatif yang berfokus kepada prinsip walkability dan connectivity
----	--	---	-----------------------	---	--

Sumber: Analisis Penulis, 2025

