

# LAPORAN TUGAS AKHIR

## REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

“Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif”



Disusun oleh :

**HELMI AZIZ ROSYADI**

07 512 032

**JURUSAN ARSITEKTUR**

**FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**YOGYAKARTA**

**2011**

## ABSTRAK

Buku ini berisi laporan perancangan dengan judul Redesain Stasiun Lempuyangan Yogyakarta dengan penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif.

Hal yang melatar belakangi perancangan ini adalah bangunan stasiun yang perlu mendapat perhatian dari segi desain karena merupakan bangunan bersejarah. Kawasan stasiun yang mulai padat dan dipenuhi oleh parkiran ilegal dan PKL membuat kawasan stasiun terlihat kurang nyaman.

Perancangan ini terfokus pada permasalahan bagaimana mendesain ulang stasiun dengan tetap mempertahankan nilai sejarahnya dan memaksimalkan lahan kosong untuk fungsi baru yaitu ruang publik hijau. Tujuan dari perancangan ini adalah penataan kawasan dan menciptakan nuansa baru bagi pengunjung dan masyarakat sekitar.

Metode perancangan dalam tugas akhir ini adalah dengan tahapan pengumpulan data primer di dalam stasiun melalui Daerah Operasi VI propinsi DIY dan observasi langsung ke dalam site. Pendekatan perancangan menggunakan analisis konservasi bangunan stasiun, Analisis pemeliharaan bangunan, dan analisis tapak.

Hasil dari perancangan tersebut adalah konservasi stasiun yang menambah kapasitas ruang tunggu, fasilitas pendukung, sedangkan area parkir diperluas dan dipindah ke basement. Kemudian lahan di atasnya didesain menjadi roof garden dan digunakan sebagai ruang publik dan main entrance bangunan. Lahan kosong di kawasan stasiun didesain menjadi ruang publik hijau yang atraktif untuk menampung segala kegiatan masyarakat sekitar.

**Kata Kunci :** Redesain, Konservasi, Area parkir, Penataan kawasan, Ruang Publik Hijau, Atraktif.

## CATATAN DOSEN PEMBIMBING

Berikut ini adalah penilaian mengenai buku laporan akhir :

Nama Mahasiswa : **Helmi Aziz Rosyadi**  
Nomor Mahasiswa : **07 512 032**  
Judul Tugas Akhir : **Redesain Stasiun Lempuyangan Yogyakarta**  
Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang  
Publik Hijau yang Atraktif

Kualitas buku laporan akhir : **sedang baik baik sekali** \*) mohon dilingkari

Sehingga,

**Direkomendasikan / Tidak direkomendasikan** \*) mohon dilingkari

Untuk menjadi acuan dalam produk tugas akhir selanjutnya.

Yogyakarta, 30 januari 2012

Dosen Pembimbing,

**Ir.H. Fajriyanto, MTP.**

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kondisi kawasan stasiun Lempuyangan	8
Gambar 1.2 Stasiun Lempuyangan	10
Gambar 1.3 Universitas UKDW	10
Gambar 1.4 Jembatan Lempuyangan	11
Gambar 1.5 Deta Semen Zeni Bandunan 2/IV	11
Gambar 1.6 Potensi Site	12
Gambar 2.1 Proses Redesain	24
Gambar 2.2 Konservasi Stasiun Jebres Solo	47
Gambar 2.3 Suasana Central Park	49
Gambar 3.1 Denah & tampak identifikasi bangunan stasiun	54
Gambar 3.2 Satuan Ruang Parkir Mobil	55
Gambar 3.3 Satuan Ruang Parkir Motor	56
Gambar 3.4 Area parkir legal stasiun	56
Gambar 3.5 Area parkir illegal stasiun	57
Gambar 3.6 Identifikasi Ruang Terbuka Hijau	58
Gambar 3.7 Lahan Terbengkalai di dalam kawasan stasiun	58
Gambar 3.8 Identifikasi vegetasi	59
Gambar 3.9 Pohon Kiara Payung dan Pohon Tanjung	60
Gambar 3.10 Area timur stasiun yang masih minim vegetasi	60
Gambar 3.11 Spesifikasi tanaman peneduh	61
Gambar 3.12 Spesifikasi tanaman penyerap polusi	62
Gambar 3.13 Spesifikasi tanaman penyerap kebisingan	63
Gambar 3.14 Spesifikasi tanaman penahan lampu silau	64
Gambar 3.15 Pohon Angsana	65

Gambar 3.16 Tanaman Bugenvil	65
Gambar 3.17 Pohon Palem Raja	66
Gambar 3.18 Warung, PKL, dan tukang becak di tepi site	66
Gambar 3.19 Aktivitas warga di tepi rel stasiun	67
Gambar 3.20 Mural yang tampak di kolom jembatan	67
Gambar 3.21 Seniman jalanan di Yogyakarta	68
Gambar 3.22 Identifikasi Area untuk ruang publik	69
Gambar 3.23 Ruang terbuka Plaza Santa Ana, Spanyol	70
Gambar 3.24 Air mancur, food court, dan patung	71
Gambar 3.25 Menara Sinyal	72
Gambar 3.26 Mural	72
Gambar 3.27 Pencahayaan pedestrian pada malam hari	72
Gambar 3.28 Gangguan fungsi untuk pejalan kaki	77
Gambar 3.29 Zoning pada stasiun Lempuyangan	78
Gambar 3.30 Ruang kosong dalam stasiun	79
Gambar 3.31 Pujasera di dalam stasiun	79
Gambar 3.32 Indomart	80
Gambar 3.34 Analisis ruang kosong dan pujasera	81
Gambar 3.35 Sketsa rancangan baru untuk restoran	81
Gambar 3.36 Struktur yang masih dipertahankan	82
Gambar 3.37 Mushola dan ruang mesin ATM	83
Gambar 3.38 Area ruang tunggu dan peron	83
Gambar 3.39 Skema sirkulasi kereta	84
Gambar 3.40 Skema sirkulasi penumpang masuk	84
Gambar 3.41 Suasana keberangkatan kereta	85
Gambar 3.42 Skema sirkulasi calon penumpang	85
Gambar 3.43 Pemeriksaan tiket penumpang	86
Gambar 3.44 Skema sirkulasi penumpang keluar dari stasiun	86

Gambar 3.45 Alur penumpang	.....	91
Gambar 3.46 Alur pengantar	.....	91
Gambar 3.47 Alur pengelola	.....	91
Gambar 3.48 Alur kegiatan keseluruhan	.....	92
Gambar 3.49 Contoh zoning pada stasiun	.....	94
Gambar 3.50 Zoning pada stasiun Lempuyangan	.....	94
Gambar 4.1 Zoning perencanaan kawasan	.....	95
Gambar 4.2 Salah satu wajah kota Yogyakarta	.....	96
Gambar 4.3 Potensi kesenian dan budaya kota Yogyakarta	.....	97
Gambar 4.4 Batik Yogyakarta	.....	97
Gambar 4.5 Batik Kawung	.....	98
Gambar 4.6 Batik Parangkusumo	.....	99
Gambar 4.7 Batik Ceplok Keladi	.....	99
Gambar 4.8 Batik Truntum Palang Parang	.....	99
Gambar 4.9 Batik Sido Mukti	.....	100
Gambar 4.10 Batik merupakan budaya yang terkenal di dunia	.....	102
Gambar 4.11 Zona 2 merupakan area yang dikonservasi	.....	103
Gambar 4.12 Bangunan stasiun dan tektonika yang dipertahankan	.....	103
Gambar 4.13 Hall tempat loket dan kantor administrasi	.....	103
Gambar 4.14 Menara sinyal di zona 3	.....	104
Gambar 4.15 Redesain zona 1 untuk fasilitas pendukung stasiun	.....	105
Gambar 4.16 Redesain mushola dengan motif sido mukti luhur	.....	106
Gambar 4.17 Redesain kantor satpam dan toilet	.....	107
Gambar 4.18 Bangunan pujasera stasiun	.....	108
Gambar 4.19 Konsep redesain pujasera	.....	108
Gambar 4.20 Konsep redesain pujasera	.....	108

Gambar 4.21 Atap pujasera yang baru	.....	109
Gambar 4.22 Pemanfaatan ruang kosong menjadi mini market	.....	109
Gambar 4.23 Denah eksisting area depan stasiun	.....	110
Gambar 4.24 Konsep penambahan area parkir	.....	110
Gambar 4.25 Konsep penambahan area parkir	.....	111
Gambar 4.26 Area parkir motor dan mobil	.....	111
Gambar 4.27 Contoh desain parkir vertikal	.....	112
Gambar 4.28 Desain parkir basement untuk mobil	.....	113
Gambar 4.29 Skema parkir mobil di basement	.....	113
Gambar 4.30 Skema parkir motor di basement	.....	114
Gambar 4.31 Contoh parkir hidrolik	.....	115
Gambar 4.32 Lokasi ruang publik kawasan stasiun	.....	116
Gambar 4.33 Batik Grompol	.....	117
Gambar 4.34 Pola lantai ruang publik	.....	117
Gambar 4.35 Ruang publik	.....	118
Gambar 4.36 Area tempat melihat kereta melintas	.....	118
Gambar 4.37 Ruang publik di utara rel	.....	119
Gambar 4.38 Contoh main entrance dengan konsep joglo	.....	119
Gambar 4.39 Konsep desain entrance Joglo	.....	120
Gambar 4.40 Museum Louvre	.....	120
Gambar 4.41 Main Entrance stasiun Lempuyangan	.....	120
Gambar 4.42 Ruang untuk panggung seniman	.....	121
Gambar 4.43 Panggung di ruang publik	.....	121
Gambar 4.44 Menara sinyal sebagai vocal point	.....	122
Gambar 4.45 Konsep desain area menara	.....	123
Gambar 4.46 Konsep desain area menara	.....	123
Gambar 4.47 Konsep area ruang publik sekitar menara	.....	124

Gambar 5.1 Siteplan	.....	126
Gambar 5.2 Siteplan Eksisting	.....	127
Gambar 5.3 Siteplan hasil redesain	.....	128
Gambar 5.4 Ruang publik	.....	128
Gambar 5.5 Tampak depan kawasan stasiun	.....	129
Gambar 5.6 Tampak mata burung kawasan	.....	129
Gambar 5.7 Restoran dan panggung hiburan di dalam stasiun	.....	130
Gambar 5.8 Interior mini market	.....	130
Gambar 5.9 Ruang tunggu utama	.....	130
Gambar 5.10 Ruang tunggu tambahan di timur peron	.....	131
Gambar 5.11 Toilet, ruang genset, dan mushola	.....	131

## **LAMPIRAN**

Situasi

Gambar Siteplan

Gambar Denah

Gambar tampak

Gambar Potongan bangunan

Gambar Potongan kawasan

Gambar Perspektif



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	.....	i
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b>	.....	ii
<b>CATATAN DOSEN PEMBIMBING</b>	.....	iii
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b>	.....	iv
<b>PRAKATA</b>	.....	v
<b>DAFTAR ISI</b>	.....	vii
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	.....	xi
<b>DAFTAR TABEL</b>	.....	xvi
<b>ABSTRAK</b>	.....	xvii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	.....	1
I.1 Judul	.....	1
I.1.1 Latar Belakang	.....	1
I.1.2 Perkembangan Kereta Api Yogyakarta	.....	1
I.1.3 Kereta Api Alat Transportasi Massa antar Kota	.....	2
I.1.4 Kebutuhan Ruang Publik Hijau di Yogyakarta	.....	4
I.2 Alasan Redesain Stasiun Lempuyangan	.....	5
I.2.1 Stasiun Lempuyangan Merupakan Stasiun bersejarah	.....	5
I.2.2 Problem Kawasan Stasiun Lempuyangan	.....	7
I.2.3 Ruang Hijau dan Ruang Publik di Yogyakarta	.....	9
I.2.4 Potensi Site	.....	10
I.3 Rumusan Permasalahan	.....	13
I.3.1 Permasalahan Umum	.....	13
I.3.2 Permasalahan Khusus	.....	13
I.4 Tujuan dan Sasaran	.....	13
I.4.1 Tujuan	.....	13
I.4.2 Sasaran	.....	14

I.5 Keaslian Penulis	14
I.6 Metoda	15
I.6.1 Metode Pengumpulan Data	15
I.6.2 Metode Analisa dan Pembahasan	15
I.6.3 Metode Pengujian Desain	18
<b>BAB II TINJAUAN DAN KAJIAN PUSTAKA</b>	21
II.1 Definisi	21
II.2.1 Tujuh Prinsip Dasar dalam Desain	22
II.2.2 Pengetahuan Tentang Redesain Arsitektural	23
II.3 Standar Perencanaan Stasiun	25
II.3.1 Klasifikasi Stasiun Kereta Api	25
II.3.2 Sistem Pelayanan	26
II.3.3 Persyaratan Teknis	26
II.3.4 Dimensi	28
II.3.5 Bangunan dan Fasilitas Pelengkap	29
II.4 Penataan Kawasan	31
II.4.1 Pentingnya Konteks	31
II.4.2 Komponen Pembentuk Struktur Urban	32
II.5 Ruang Publik	37
II.5.1 Pengertian Ruang Publik	37
II.6.1 Ruang Terbuka Hijau	43
II.6.1 Fungsi Ruang Terbuka Hijau Kota (RTHK)	43
II.7 Studi Kasus	47
II.7.1 Konservasi Stasiun Solo - Jebres	47
II.7.2 Taman dan Ruang Publik Central Park New York	48
<b>BAB III ANALISA PERMASALAHAN</b>	50
III.1 Analisis Stasiun Lempuyangan	50
III.1.1 Analisis Volume penumpang	50

III.1.2 Analisis Redesain Bangunan	52
III.1.3 Analisis Kapasitas Parkir	55
III.2 Analisis Ruang Terbuka Hijau	57
III.2.1 Analisis Muka Tanah	57
III.2.2 Analisis Vegetasi	59
III.3 Analisis Ruang Publik	66
III.3.1 Analisis Kegiatan di Luar Stasiun	66
III.3.2 Kebutuhan Ruang Publik	68
III.3.3 Akses Menuju Ruang Publik	69
III.4 Suasana Rekreatif	71
III.4.1 Elemen Penambah Daya Tarik	71
III.5.1 Analisis Lalu Lintas	72
III.6 Evaluasi Stasiun Lempuyangan	78
III.6.1 Tata Ruang	78
III.6.2 Performa Bangunan	82
III.6.3 Sirkulasi Stasiun	84
III.7 Analisis Kebutuhan Ruang	87
III.7.1 Organisasi dan Standar Ruang Stasiun	87
III.7.2 Standar Kebutuhan Ruang	89
III.7.3 Analisis Kegiatan di Stasiun	90
III.7.4 Alur Kegiatan di Stasiun	91
III.7.5 Besaran Ruang di Stasiun Lempuyangan	92
III.7.6 Zoning Ruang	94
<b>BAB IV KONSEP DESAIN</b>	95
IV.1 Konsep Zoning	95
IV.2 Konsep Utama Kawasan	96
IV.2.1 Pengembangan Konsep	97
IV.2.2 Alasan Pemilihan Batik sebagai Konsep	101

IV.3 Aplikasi Konsep Tentang Redesain Stasiun	102
IV.3.1 Pelestarian Bangunan	102
IV.3.2 Kenyamanan Ruang Gerak dan Aksesibilitas	104
IV.3.3 Pengembangan Area Parkir	109
IV.3.4 Robotic Parking System	112
IV.3.5 Hydraulic Parking System	114
IV.4 Konsep Ruang Publik	116
IV.4.1 Konsep Image and Identity	116
IV.4.2 Konsep Atraktif	121
<b>BAB V KESIMPULAN PERANCANGAN</b>	122
V.1 Spesifikasi Proyek	122
V.2 Desain Fungsi	125
V.3 Siteplan	126
V.4 Tampak dan Perspektif Kawasan	129
V.5 Interior	129
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	132
<b>LAMPIRAN</b>	133

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Ringkasan sejarah perkeretaapian Indonesia	6
Tabel 1.2 Keaslian penulisan	14
Tabel 1.3 Metode pengujian redesain stasiun Lempuyangan	18
Tabel 1.4 Metode pengujian ruang terbuka hijau	19
Tabel 1.5 Metode pengujian ruang publik	19
Tabel 1.6 Metode pengujian suasana ruang publik atraktif	20
Tabel 3.1 Volume penumpang stasiun Lempuyangan	50
Tabel 3.2 Peningkatan jumlah penumpang 10 tahun	51
Tabel 3.3 Penghitungan standar kapasitas jalan	75
Tabel 3.4 Volume lalu lintas stasiun Lempuyangan	76
Tabel 3.5 Volume pedestrian stasiun Lempuyangan	77
Tabel 3.6 Organisasi ruang	87
Tabel 3.7 Standar kebutuhan ruang	87
Tabel 3.8 Besaran ruang	93

**LEMBAR PENGESAHAN**

**TUGAS AKHIR**

**REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA**

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

**REDESIGN LEMPUYANGAN STATION OF YOGYAKARTA**

Focusing in Site Planning and Attractive Green Public Space



Disusun oleh:

**HELMI AZIZ ROSYADI**

**07512032**

Tugas Akhir ini telah diseminarkan pada tanggal 16 Januari 2012

Mengesahkan,

Dosen Pembimbing

**Ir.H. Fajriyanto, MTP.**

Dosen Penguji

**Maria Adriani, ST, MUDD.**

Mengetahui,

Ketua Jurusan Arsitektur FTSP UH



  
**Dr. Ing. Ilya Fadjar Maharika, MA., IAI**

## **HALAMAN PERNYATAAN**

Dengan ini saya menyatakan bahwa di dalam laporan tugas akhir ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan sebelumnya untuk memperoleh gelar kesarjanaan di Perguruan Tinggi Universitas Islam Indonesia, dan sepanjang pengetahuan saya pun tidak ada karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, terkecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Yogyakarta, 30 Januari 2012

Penulis,

**Helmi Aziz Rosyadi**

## PRAKATA

*Assalamu'alaikum. Wr. Wb.*

Puji syukur kami panjatkan kahadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, hidayah, dan inayah –Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan tugas akhir dengan judul **“REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA (Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif)”**, dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Teknik Arsitektur Universitas Islam Yogyakarta.

Penulis menyadari bahwa dalam pelaksanaan dan penyusunan laporan tugas akhir ini tidak dapat lepas dari bimbingan, dorongan dan bantuan baik materil maupun spiritual dari berbagai pihak, oleh karena itu perkenankanlah penulis mengucapkan terimakasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Allah SWT, yang selalu ada dalam setiap langkahku, atas karunia hidayah akal serta fikiran dan atas segala kemudahannya.
2. Buat papa dan mama, kakak, adik –adikku, seluruh keluargaku, terimakasih atas semua dorongan dan motivasi, yang diberikan baik moril maupun spiritual.
3. DR. Ing. Ilya Mahardika, MA, IAI selaku ketua Jurusan Arsitektur Universitas Islam Yogyakarta
4. Ir.H. Fajriyanto, MTP. selaku dosen pembimbing yang telah memberikan arahan, masukan, dan nasehat yang sangat bermanfaat bagi penulis.
5. Maria Adriani, ST, MUDD. Selaku dosen penguji yang telah memberikan saran dan kritik yang bermanfaat bagi penulis.
6. Teman satu kontrakan yang telah berjuang, bekerja sama, dan bahu-membahu saling membantu dalam proses tugas akhir



7. Teman- teman ARCH'07 yang telah membantu memberikan masukan dan motivasi bagi penulis
8. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu , saya ucapkan terima kasih banyak

Semoga segala bantuan, bimbingan dan pengajaran yang telah diberikan kepada penulis mendapatkan imbalan dari Allah SWT. Penulis menyadari sepenuhnya akan keterbatasan kemampuan yang penulis miliki, oleh karena itu segala kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan laporan ini sangat penulis harapkan.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 30 Januari 2012

Penulis,

**Helmi Aziz Rosyadi**

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **I.1 JUDUL**

##### **REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA**

“Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif”

#### **I.1.1 LATAR BELAKANG**

#### **I.1.2 PERKEMBANGAN KERETA API INDONESIA**

Kereta api di Indonesia diperkenalkan pertama kali oleh pemerintah Hindia Belanda melalui NV Nederlandsch Indische Spoorweg Mij (NISM) antara desa kemijen di Semarang dengan Tanggung yang berjarak 26 km, dan mulai dilalui KA tanggal 17 Juni 1868, setelah pada tanggal 17 Juni 1864 dimulai pencangkulan pertama pembangunan rel oleh Gubernur Jenderal Baron Sloet van Deen Beele. Pembangunan untuk memperpanjang lintasan terus dilakukan hingga tanggal 18 Februari 1870 dibuka jasa pelayanan kereta api NV NISM untuk umum pada lintas Solo-Semarang. Dibagian pulau Jawa, perusahaan kereta api pemerintah colonial Staats Spoorwegen (SS), memulai pembangunan jalan kereta api lintas Jakarta-bogor tanggal 10 April 1869 dan selesai pada 1873, setelah itu menyusul pembangunan lintas Semarang-Surakarta Yogyakarta (1864 – 1873), Surabaya – Malang (1879), Bogor – Yogyakarta dan Surakarta Surabaya (1881 – 1898), pasuruan – Panarukan (1886 – 1897), dan Kalisat – Banyuwangi (1902 – 1903).

Setelah proklamasi kemerdekaan 17 Agustus 1945, dipengambilalihan perusahaan kereta api dari pemerintah Jepang. Untuk

itu dilakukan persiapan yang matang dengan membentuk Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA), engambilalihan kantor pusat kereta api Bandung dilakukan pada tanggal 28 September 1945.

Selanjutnya tanggal 28 September dijadikan hari Kereta Api Indonesia. Selanjutnya perkereta apian di Indonesia tumbuh menjadi salah satu sarana transportasi yang diminati hampir semua lapisan masyarakat. Selain itu keberadaan kereta api di Indonesia diperkuat keberadaannya dengan undang-undang No. 13 tahun 1992 tentang perkereta apian. UU tersebut secara garis besar mencakup penyelenggaraan, parasana dan sarana angkutan kereta di Indonesia.

### **I.1.3 KERETA API ALAT TRANSPORTASI MASSA ANTAR KOTA**

Tersedianya prasarana/infrastruktur yang memadai merupakan salah satu modal dasar untuk meningkatkan kegiatan masyarakat suatu daerah, baik untuk kegiatan yang sifatnya sosial maupun kegiatan perekonomian. Salah satu prasarana/infrastruktur yang pokok adalah jalan. Makin meningkatnya usaha pembangunan menuntut pula peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar perdagangan antar daerah.

Panjang jalan di seluruh wilayah Kota Yogyakarta pada tahun 2009 mencapai 265,93 km. Panjang jalan yang berada di bawah kewenangan negara 18,13 km, sedangkan 247,80 km berada di bawah kewenangan Kota Yogyakarta.

Kondisi jalan secara umum dapat dikatakan layak untuk dilalui, 40,01 persen kondisi jalan baik, 42,06 persen kondisi jalan sedang, dan 17,93 persen kondisi jalan rusak.

Untuk memenuhi transportasi darat, tersedia dua jenis kendaraan angkutan darat utama yaitu kendaraan bermotor dan kereta api. Pada tahun

2009 jumlah kendaraan umum bermotor roda empat atau lebih tercatat sebanyak 10.388 unit

Angkutan kereta api yang ada di Kota Yogyakarta meliputi angkutan untuk penumpang dan barang, yang terdiri dari dua stasiun yaitu stasiun Tugu yang khusus diperuntukkan bagi pemberangkatan penumpang kereta bisnis dan eksekutif, dan stasiun Lempuyangan yang diperuntukkan bagi pemberangkatan penumpang kereta ekonomi serta barang.

Dewasa ini persoalan utama yang dihadapi kota – kota besar di Pulau Jawa akibat penambahan penduduk dan pertumbuhan ekonomi adalah masalah transportasi, masalah transportasi merupakan masalah penting yang harus dihadapi sebagai dampak dari pertumbuhan kota secara umum. Pertumbuhan kota yang sangat cepat menuntut adanya sistem pelayanan transportasi yang baik untuk menunjang kelancaran pertumbuhan pembangunan kota itu sendiri, untuk mengantisipasi masalah tersebut maka perlu diadakannya suatu sistem transportasi massal pada sebuah kota tersebut.

Kebutuhan akan adanya sistem transportasi yang efektif dalam arti murah, lancar, cepat, mudah, teratur dan nyaman baik untuk pergerakan manusia dan atau barang sangat diperlukan. Untuk menghasilkan sistem transportasi yang efektif dan efisien perlu adanya suatu perencanaan yang dijabarkan dan dilaksanakan secara terpadu, terkoordinasi dan sesuai dengan perkembangan serta perubahan tuntutan pembangunan di masa mendatang.

#### **I.1.4 KEBUTUHAN RUANG PUBLIK HIJAU DI YOGYAKARTA**

Menurut Peraturan Menteri Dalam Negeri th.2007 menyebutkan bahwa Ruang Terbuka Hijau (RTH) dalam keseluruhan wilayah adalah 30 persen. Kota Yogyakarta sudah mencukupi batas tersebut yaitu mencapai 31,67%. Namun persoalannya menurut Badan Lingkungan Hidup (BLH) adalah kurangnya prosentase RTH publik yang seharusnya minimal 20% hanya tercapai 17% saja. Sisanya merupakan milik pribadi yang sewaktu-waktu dapat dialihfungsikan oleh pemiliknya. Maka penataan ruang kota perlu direncanakan dan diprioritaskan kebutuhan ruang terbuka hijau kota.

Ruang terbuka hijau kota memiliki kaitannya dengan ruang untuk publik. Aktivitas masyarakat seperti seni, budaya, hiburan, maupun ekonomi sangat bergantung pada ketersediaan ruang publik dalam kota. Di kawasan Lempuyangan, kebutuhan akan ruang terbuka sangat terasa. Masyarakat mencoba bersantai di ruang tersebut meskipun yang dilakukan hanya nongkrong atau ngobrol saja. Itu hampir terjadi tiap sore hari dan ini dikarenakan masyarakat berada pada titik kegelisahan dimana mereka membutuhkan ruang bersama yang murah dan menyenangkan. Selain masyarakat biasa, para seniman Yogyakarta yang berpredikat sebagai Kota Budaya juga mengeluhkan akan kurangnya ruang publik untuk karya seni mereka. Ruang publik akan bermanfaat untuk memamerkan hasil karya para seniman sekaligus menghibur masyarakat sekitar.

Yogyakarta sebagai kota pendidikan dan budaya merupakan pelopor seni, baik tradisional, klasik maupun kontemporer dengan background sejarah yang kuat. Yogyakarta memiliki institusi- institusi seni yang banyak melahirkan seniman- seniman berbakat. Fasilitas pendukung kesenian Yogyakarta seperti museum, sanggar, panggung dirasa belum cukup menampung kegiatan seni kontemporer yang terpadu. Potensi para seniman itu seharusnya lebih banyak dipamerkan dan dikenalkan ke masyarakat demi kebanggaan warga pada umumnya dan para seniman itu sendiri guna mengangkat nama mereka.

Perkembangan seni kontemporer yang berkembang di Yogyakarta dimulai sejak era 80-an. Menurut data dari Taman Budaya propinsi DIY, potensi seni dan budaya di DIY mencapai 3.291 organisasi seni dan 87.745 orang seniman yang ada di Yogyakarta.

Kekayaan seni ini belum termasuk dalam bidang kesenian dalam bentuk kerajinan yang merupakan budaya Yogyakarta yang sangat berharga. Beberapa diantaranya yaitu kerajinan batik, tekstil, perak, kayu, furniture, anyaman, bamboo, dan gerabah. Karya kesenian ini juga dapat digunakan sebagai ajang pameran ataupun komersil demi melestarikan budaya Yogyakarta yang sudah diwariskan turun-temurun.

Melihat peran bangunan, Stasiun Lempuyangan mendapat peran sebagai salah satu gerbang kota Yogyakarta. Walaupun dalam konteks yang lebih kecil dibandingkan Stasiun Tugu yang merupakan stasiun utama kota Yogyakarta. Karena peran tersebut maka setidaknya kawasan stasiun harus dapat memberikan gambaran wajah kota Yogyakarta itu sendiri. Salah satunya dengan memamerkan seni dan budaya Yogyakarta.

## **I.2 ALASAN REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN**

### **I.2.1 STASIUN LEMPUYANGAN MERUPAKAN STASIUN BERSEJARAH**

Stasiun Tugu merupakan stasiun terbesar dan merupakan pusat kota Yogyakarta. Semua jenis kereta api baik ekonomi, bisnis, eksekutif, maupun kargo akan berhenti di stasiun ini. Tetapi dari sisi historis Stasiun Lempuyangan merupakan stasiun yang memiliki peranan penting dalam perkembangan dunia perkereta-apian di Yogyakarta. Stasiun Lempuyangan diresmikan pada 2 Maret 1872 oleh pemerintah Hindia Belanda. Diresmikannya Stasiun itu menjadi tonggak awal hadirnya Kereta Api pertama di Yogyakarta. Ketika itu Stasiun Lempuyangan hanya melayani rute Yogyakarta-Semarang. Sekitar 15 tahun kemudian barulah dibangun Stasiun Tugu.

**REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA**  
Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

Periode	Status	Dasar Hukum
Tahun 1864	Pertama kali dibangun jalan rel sepanjang 26 km antara Kemijen Tanggung oleh pemerintah Hindia- Belanda	
1864 s.d. 1945	Staat Spoorwegen (SS) Verenigde Spoorwegenbedrijf (VS) Deli Spoorwegen Maatschappij (DSM)	IBW
1945 s.d. 1950	DKA	IBW
1950 s.d. 1963	DKA – RI	IBW
1963 s.d. 1971	PNKA	PP.No.22 Th. 1963
1871 s.d. 1991	PJKA	PP.No.61 Th. 1971
1991 s.d. 1998	PERUMKA	PP.No.57 Th. 1990
1998 s.d. ....	PT. KERETA API (Persero)	PP.No.19 Th. 1998 Keppres No.39 1999 Akte Notaris Imas Fatimah

Tabel 1.1 Ringkasan Sejarah Perkeretaapian Indonesia

*Sumber:* [www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id)

Stasiun Lempuyangan merupakan cagar budaya warisan sejarah yang memegang peranan penting dalam perkembangan dunia transportasi di Yogyakarta. Tapi dibalik kemegahan aspek historinya, kondisi Stasiun Lempuyangan tak ubahnya seperti stasiun-stasiun lain di kota-kota kecil. Kurangnya kepedulian warga dan pemerintah dalam menjaga dan melestarikan warisan sejarah bangsa membuat perkembangan Stasiun Lempuyangan tidak sesuai dari sisi estetika. Menurut Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya disebutkan bahwa:

- a. Cagar budaya merupakan kekayaan budaya bangsa sebagai wujud pemikiran dan perilaku kehidupan manusia yang penting artinya bagi pemahaman dan pengembangan sejarah, ilmu

pengetahuan, dan kebudayaan dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara sehingga perlu dilestarikan dan dikelola secara tepat melalui upaya perlindungan, pengembangan, dan pemanfaatan dalam rangka memajukan kebudayaan nasional untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

- b. Cagar budaya berupa benda, bangunan, struktur, situs, dan kawasan perlu dikelola oleh pemerintah dan pemerintah daerah dengan meningkatkan peran serta masyarakat untuk melindungi, mengembangkan, dan memanfaatkan cagar budaya.

#### I.2.2 PROBLEM KAWASAN STASIUN LEMPUYANGAN

Stasiun Lempuyangan terletak di pusat kota Yogyakarta. Letaknya yang strategis berdekatan dengan Stadion Kridosono, Mall Galeria, dan Universitas Duta Wacana. Karena letaknya yang dekat dengan pusat aktivitas dan keramaian membuat kawasan ini rawan kemacetan.

Stasiun Lempuyangan dan sekitarnya merupakan desain atau rencana penataan kota peninggalan sejarah. Segala aspek baru yang muncul dalam perkembangan kota Yogyakarta semakin lama memicu problem yang tidak terselesaikan. Pertambahan penduduk yang semakin pesat ditambah jumlah pengendara bermotor, kawasan yang dipenuhi oleh warung-warung dan pedagang kaki lima, area parkir yang sempit, dan trotoar yang digunakan untuk parkir motor adalah beberapa masalah urban yang muncul akibat perkembangan zaman. Ini belum termasuk dengan jumlah angkutan umum yang muncul memadati kota Yogyakarta.



## REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif



Gambar1.1 Kondisi kawasan Stasiun Lempuyangan

*Sumber: dokumentasi pribadi*

Berdasarkan isu yang berkembang, kawasan ini memang akan dikembangkan oleh pemerintah daerah. Namun walikota Yogyakarta pada tahun 2010 Herry Zudianto mengaku belum mengetahui secara formal rencana penataan kawasan Stasiun Lempuyangan sehingga meminta PT Kereta Api (KA) Persero Daerah Operasi (Daop) VI Yogyakarta melakukan presentasi dan tidak melakukan pengusuran terhadap pelaku usaha. Kawasan ini nantinya akan dikembangkan dengan pendekatan secara baik- baik terhadap pelaku ekonomi guna meningkatkan taraf masyarakat sekitar karena para pelaku ekonomi tersebut juga secara tidak langsung turut menaikkan taraf ekonomi kawasan Lempuyangan. (KR.com 25 April 2010)

### I.2.3 RUANG HIJAU DAN RUANG PUBLIK DI YOGYAKARTA

Hasil pengamatan menunjukkan, ruang hijau terbuka di Kota Yogyakarta dalam 10 tahun terakhir yang terus berkurang. Itu menuntut masyarakat, pemerintah, dan swasta segera ambil bagian memanfaatkan lahan kosong untuk tumbuhan. Foto hasil satelit menunjukkan, udara kota Yogyakarta 10 tahun lalu tampak ruang hijau terbuka sekitar 26 persen dari luas kota ini. Namun sekarang ruang hijau di Yogyakarta terus berkurang hingga tinggal sekitar 23%. Idealnya ruang hijau di wilayah perkotaan Yogyakarta seluas 30% dari total wilayah 32 ribu meter persegi.

Keadaan ini membuat kita khawatir. Sebab, selain polusi udara tak dapat terserap dengan baik, daerah resapan atau tangkapan air juga berkurang sehingga. Ini membuat kita makin sulit memperoleh air tanah, dan juga kemungkinan munculnya berbagai ancaman termasuk banjir, misalnya.

Masalah lain di Yogyakarta yaitu sebagai wahana interaksi sosial, ruang terbuka diharapkan dapat mempertautkan seluruh anggota masyarakat tanpa membedakan latar belakang sosial, ekonomi, dan budaya. Aktivitas di ruang publik dapat bercerita secara gamblang seberapa pesat dinamika kehidupan sosial suatu masyarakat.

Ruang terbuka menciptakan karakter masyarakat kota. Tanpa ruang-ruang publik masyarakat yang terbentuk adalah masyarakat *maverick* yang *nonkonformis-individualis-asosial*, yang anggota-anggotanya tidak mampu berinteraksi apalagi bekerja sama satu sama lain. Agar efektif sebagai mimbar, ruang publik haruslah netral. Artinya, bisa dicapai (hampir) setiap penghuni kota. Tidak ada satu pun pihak yang berhak mengklaim diri sebagai pemilik dan membatasi akses ke ruang publik sebagai sebuah mimbar politik.

**Menurut Ir. James Siahaan, MA. Kondisi Ruang Publik saat ini menunjukkan gejala:**

- a. Minimnya tempat duduk

- b. Minimnya tempat berkumpul
- c. Akses jalan masuk yang buruk secara visual
- d. Fitur yang Disfungsional
- e. Jalan setapak yang berliku-liku
- f. Dominasi ruang oleh kendaraan
- g. Dinding kosong atau *dead zones*
- h. Lokasi halte yang sulit dijangkau

#### I.2.4 POTENSI SITE

##### **Batasan Site**

Kawasan Stasiun Lempuyangan memiliki luas sekitar 2,34 hektar terletak di Jalan Lempuyangan. Lokasi stasiun ini sangat strategi karena berada di pusat kota Yogyakarta. Stasiun ini berbatasan langsung dengan Jembatan layang Doktor Sutomo atau biasa disebut Jembatan Layang Lempuyangan. Batas- Batas Site:

Utara: Jalan Krasak timur, Stadion Kridosono,  
Universitas Duta wacana

Barat: Jalan Tukangan

Timur: Jalan Layang Doktor Sutomo

Selatan: Deta Semen Zeni Bandunan 2/IV



Gambar1.2 Stasiun Lempuyangan, Gambar1.3 Universitas UKDW

*Sumber: dokumentasi pribadi*



Gambar1.4 Jembatan Lempuyangan,

Gambar1.5 Deta Semen Zeni Bandunan 2/IV

*Sumber: dokumentasi pribadi*

### **Kondisi Site**

Wilayah Stasiun Lempuyangan merupakan area dengan kepadatan yang tinggi. Berbagai aktivitas dan kepentingan bercampur dalam satu kawasan mulai dari transportasi dimana jalan lempuyangan dipadati oleh kendaraan yang diperburuk dengan banyaknya becak yang mangkal dan parkir yang berada dipinggir jalan. Hal ini dikarenakan kapasitas area parkir stasiun tidak mencukupi kebutuhan pengunjung. Aktivitas yang lain yaitu dalam bidang ekonomi dimana terdapat banyak pkl yang berjualan bahkan kios- kios dipinggir trotoar memadati area trotoar seberang stasiun sehingga menutupi perumahan pegawai dan pensiunan PT KAI Indonesia.

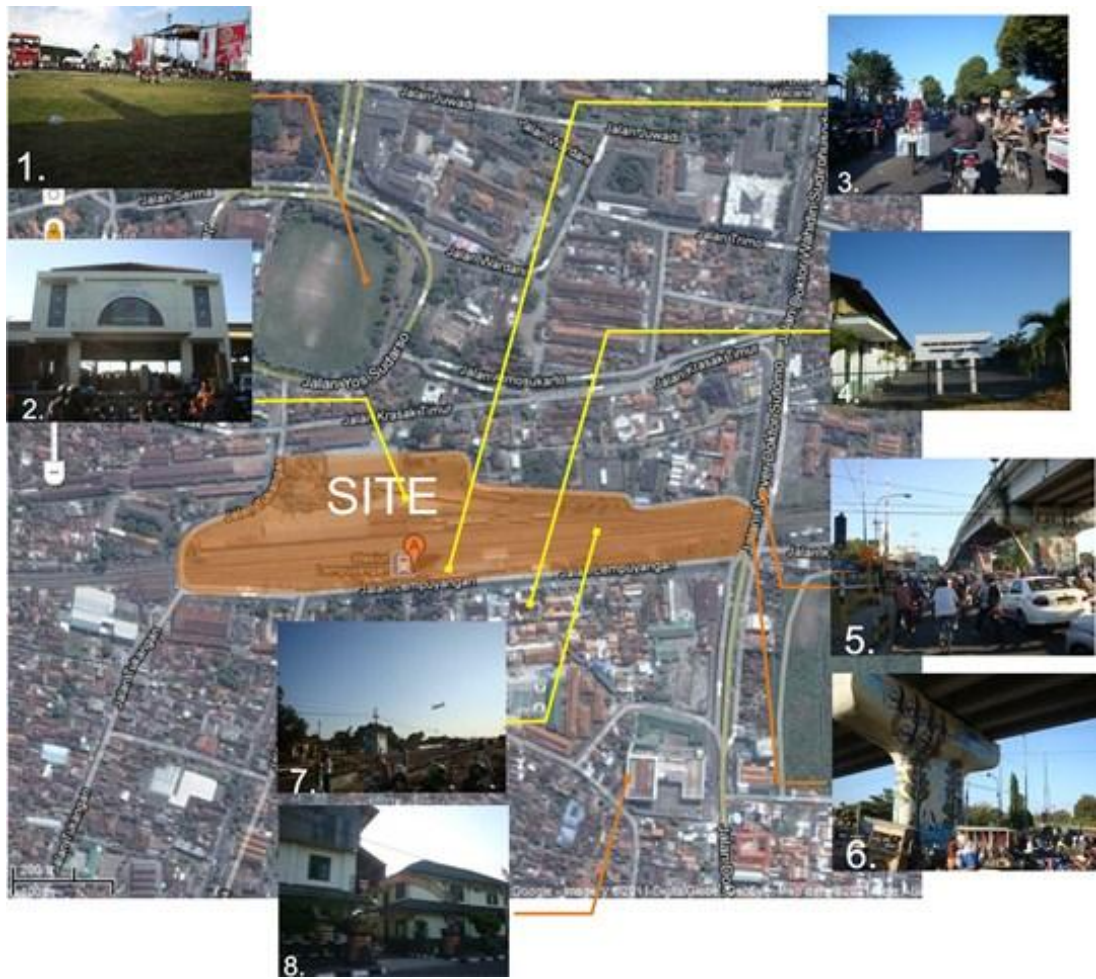
Penataan di kawasan ini dapat diperbaiki dengan mengoptimalkan lahan yang belum tepat guna dan menata kondisi eksisting menjadi lebih efektif guna menyisihkan lahan untuk area terbuka.

### **Pencapaian Menuju Site**

Kawasan Lempuyangan sangat mudah diakses karena dekat dengan pusat kota dan jalan raya. Selain menggunakan kereta api, kawasan ini dapat diakses menggunakan bus Trans Jogja, taksi, becak, ojek, juga dengan kendaraan pribadi tentunya. Namun kondisi jalan yang padat maka tidak jarang daerah ini macet terutama pada jam keberangkatan kereta api atau sebaliknya.

# REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif



Keterangan:

1. Stadion Kridosono
2. Stasiun Lempuyangan
3. Kondisi Jalan Lempuyangan yang padat
4. Perkantoran PT KAI
5. Kondisi jalan bawah jembatan layang saat kereta api lewat
6. PKL yang mangkal di bawah jembatan
7. Suasana sekitar rel stasiun
8. Gedung Zeni Deta Semen

Gambar1.6 Potensi Site  
*Sumber: dokumentasi pribadi*

### **I.3 RUMUSAN PERMASALAHAN**

#### **I.3.1 PERMASALAHAN UMUM**

1. Bagaimana meredesain kawasan Stasiun Lempuyangan sebagai pusat transportasi kereta api ekonomi Yogyakarta dengan menggabungkan konsep penataan ruang publik yang atraktif dan mempertahankan fungsi lama bangunan.

#### **I.3.2 PERMASALAHAN KHUSUS**

1. Bagaimana mendesain ulang Stasiun Lempuyangan dengan tetap memperhatikan nilai sejarah bangunan
2. Bagaimana menata ulang kawasan Lempuyangan agar lebih hijau dan tidak ada lahan yang terbengkalai
3. Bagaimana menciptakan kawasan stasiun yang lebih menekankan pada konsep ruang publik hijau
4. Bagaimana menciptakan ruang publik atraktif yang mampu sebagai wadah ekspresi masyarakat

### **I.4 TUJUAN DAN SASARAN**

#### **I.4.1 TUJUAN**

1. Melestarikan bangunan peninggalan sejarah yaitu Stasiun Lempuyangan Yogyakarta
2. Menata ulang kawasan Lempuyangan agar lebih efektif dan tidak ada lahan yang terbengkalai
3. Mendesain kawasan stasiun yang menyediakan ruang terbuka hijau sebagai respon terhadap lingkungan
4. Menciptakan ruang publik interaktif yang mampu digunakan untuk beraktivitas, pameran, dan acara seni oleh warga Yogyakarta pada umumnya.

#### I.4.2 SASARAN

1. Dapat mendesain ulang stasiun menjadi lebih baik dalam upaya pelestarian bangunan bersejarah di kota Yogyakarta
2. Dapat memaksimalkan ruang lahan hijau sebagai elemen penting kawasan yang dapat merespon suhu mikro, polusi kendaraan, dan area resapan air hujan
3. Dapat memfasilitasi pengunjung, pedagang, juga penumpang kereta yang berada disekitar stasiun dengan menciptakan ruang publik yang didesain secara atraktif
4. Meminimalisasi kemacetan yang sering terjadi di Lempuyangan dengan memberikan kantong parkir yang lebih banyak
5. Memberikan ruang bagi seniman untuk memamerkan karya sehingga memunculkan nuansa baru di kawasan tersebut

#### I.5 KEASLIAN PENULISAN

Pada proposal Tugas Akhir sebuah keaslian dan kebaharuan merupakan hal yang sangat penting, maka dari itu saya membuat keaslian dan kebaharuan dari Tugas Akhir saya. Tugas Akhir yang mendekati judul: Re-desain dan Penataan Kawasan Stasiun Lempuyangan yaitu:

No.	Penulis	NIM	Judul	Penekanan
1.	M. Fauzan	01512101	Redesain Stasiun Tugu Yogyakarta	Stasiun Tugu sebagai Gerbang kota dan Icon Baru bagi kota Yogyakarta

Tabel 1.2 Tabel keaslian penulisan

## **I.6 METODE**

### **I.6.1 Metode Pengumpulan Data**

1. Pengumpulan Data Primer
  - a. Observasi lapangan: pengukuran site dan dokumentasi kondisi eksisting site, maupun kondisi sekitar site
  - b. Wawancara dengan pihak terkait, yaitu pegawai PT KAI pemerintah dan pengunjung kawasan stasion
  - c. Mencari data mengenai kawasan Lempuyangan tentang batasan lahan yang dikonservasi juga tentang lahan yang terbengkalai atau belum tepat guna
2. Pengumpulan Data Sekunder

Studi literatur meliputi buku, karya tulis, dan internet tentang penataan ruang, konservasi bangunan, RTH, dan ruang publik.

### **I.6.2 Metode Analisis dan Pembahasan**

Metode pendekatan konsep bangunan dilakukan dengan cara mengumpulkan data- data primer dan sekunder yang berkaitan dengan konservasi bangunan. Sedangkan untuk kawasan data yang diperlukan berkaitan dengan peraturan daerah setempat, hukum atau peraturan tentang bangunan, dan data mengenai ruang hijau kota. Dari data- data tersebut maka akan dilakukan analisis terhadap kelebihan dan kekurangannya, kemudian setelah itu ditarik suatu kesimpulan yang sesuai dengan permasalahan.

Hasil dari analisis tersebut disusun dalam suatu kerangka terarah berupa pendekatan dan deskripsi konsep perancangan, meliputi: pemetaan, site, kebutuhan ruang, kebutuhan bangunan baru, penataan elemen kawasan, pola ruang, pola sirkulasi, dan zoning kawasan.

- a. Metode Analisis yang digunakan adalah:



- Menganalisis bangunan stasiun yang akan dikonservasi dan revitalisasi
- Menganalisis kondisi site eksisting guna menciptakan ruang parkir, ruang publik, dan ruang hijau yang lebih memadai
- Menganalisis area timur dan selatan stasiun sebagai sarana kegiatan ekonomi masyarakat untuk kios- kios dan pedagang kaki lima.

b. Pendekatan Perancangan:

1. Pemeliharaan Bangunan

Menurut Dra. Rr. Tjahjani Busono, MT. bahwa pemeliharaan pada bangunan dimaksudkan sebagai gabungan dari tindakan teknis dan administratif yang diharapkan mampu mempertahankan dan memulihkan fungsi bangunan sebagaimana yang telah direncanakan sebelumnya. Keberhasilan suatu bangunan dinilai dari kemampuan bangunan untuk ada pada kondisi yang diharapkan dan dipengaruhi oleh beberapa persyaratan antara lain:

- Persyaratan fungsional yaitu persyaratan yang terkait dengan fungsi bangunan. Setiap bangunan memiliki persyaratan fungsional umum dan khusus yang perlu dipenuhi.
- Persyaratan performance

Aspek yang mencakup mulai dari performance luar bangunan sampai pada elemen- elemen yang paling dalam. Tindakan pemeliharaan bangunan sangat ditentukan oleh tuntutan performance yang terkait dengan fungsi bangunan

- Persyaratan menurut Undang- Undang
- Persyaratan menurut user

Hal ini berkaitan dengan kenyamanan. Faktor kenyamanan user merupakan ukuran keberhasilan suatu bangunan.

Idealnya pada tahap desain, perencana telah menyusun kriteria- kriteria untuk menghasilkan suatu performansi tertentu sehingga aktifitas pemeliharaan yang dilakukan selama masa operasi

bangunan akan lebih efektif. Kegiatan pemeliharaan bangunan meliputi berbagai aspek yang dikategorikan dalam 4 kegiatan, yaitu:

- Pemeliharaan rutin harian
- Rectification (perbaikan bangunan yang baru saja selesai)
- Replacement (penggantian bagian yang berharga dari bangunan)
- Retrofitting (melengkapi bangunan sesuai kemajuan teknologi)

## 2. Pendekatan Tapak

Memuat informasi tentang hal-hal terkait dengan tapak, yaitu:

- Kondisi fisik tapak
- Lingkungan setempat
- Pencapaian ke tapak
- View (pemandangan)
- Klimatologi
- Kebisingan

Pendekatan tapak menghasilkan gambaran tentang “potensi tapak.” Dengan mempertimbangkan analisis ruang yang ada (zoning).

Tidak semua informasi diterima dan disadari perancang, melainkan diseleksi berdasarkan nilai budaya & pengalaman yang dimiliki. Kekurangan yang melekat pada informasi akan dilengkapi melalui imajinasi, pikiran, dan nalar untuk memperoleh suatu keutuhan dan kebutuhan yang bermakna.

Keseluruhan informasi yang telah dibulatkan, kemudian diberi interpretasi antara lain atas dasar orientasi nilai dan pengalaman.

### I.6.3 METODE PENGUJIAN DESAIN

Pada bagian ini merupakan variabel yang berkaitan dengan penekanan penataan, redesain, ruang terbuka hijau, dan ruang publik. Indikator digunakan untuk menguji variabel dan tolak ukur pengujian permasalahan di kawasan Stasiun Lempuyangan Yogyakarta.

Tabel 1.3 Metode Pengujian Redesain Stasiun Lempuyangan

<b>VARIABEL</b>	<b>INDIKATOR</b>	<b>PENGUJIAN</b>
Bangunan	Pelestarian bangunan utama stasiun agar nilai sejarahnya tetap terjaga	Mendesain ulang stasiun Lempuyangan dengan tetap mempertahankan bentuk fisik lama seperti tampak, fasad, dan denah bangunan
Fungsi	Kenyamanan ruang gerak dan aksesibilitas	Menambah kapasitas ruang tunggu yang ada dan mendesain ulang pola sirkulasi penumpang
Area Parkir	Penambahan dan penataan yang efisien	Menambah kapasitas parkir dengan menghitung jumlah peningkatan pengunjung

Tabel 1.4 Metode Pengujian Ruang Terbuka Hijau

<b>VARIABEL</b>	<b>INDIKATOR</b>	<b>PENGUJIAN</b>
Muka Tanah	Lahan yang dipertahankan bebas dari perkerasan untuk daerah resapan air	Menghitung kebutuhan ruang atau fungsi kawasan dengan syarat menyisakan minimal 30% untuk lahan bebas bangunan.
Vegetasi	Pemilihan vegetasi yang cepat tumbuh & rindang untuk naungan	Uji referensi yang sudah ada
	Pemilihan vegetasi yang respon terhadap polusi	
	Pemilihan vegetasi untuk daerah perkerasan, misal: area parkir	

Tabel 1.5 Metode Pengujian Ruang Publik

<b>VARIABEL</b>	<b>INDIKATOR</b>	<b>PENGUJIAN</b>
Image & Identity	Ruang publik dibentuk dengan pola aktivitas masyarakat dan menciptakan karakter khas lokal	Mendesain ruang publik berdasarkan kebutuhan masyarakat setempat dan menciptakan image kota dengan desain khas kota Yogyakarta

**REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA**  
Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

Aksesibilitas	Kemudahan pencapaian untuk kenyamanan menuju ruang publik	Lokasi Ruang publik yang dekat dengan area sirkulasi supaya mudah terjangkau dan nyaman
---------------	---	---

Tabel 1.6 Metode Pengujian Suasana Ruang Publik Atraktif

<b>VARIABEL</b>	<b>INDIKATOR</b>	<b>PENGUJIAN</b>
Elemen	Berbagai macam elemen pendukung site untuk menciptakan kesan atraktif	Menambahkan elemen daya tarik dalam ruang publik sebagai daya tarik, misal: air mancur, gazebo, sculpture, dll.

## **BAB II**

### **TINJAUAN DAN KAJIAN PUSTAKA**

#### **II.1 DEFINISI**

1. Redesain

Kegiatan perencanaan dan perancangan kembali suatu bangunan sehingga terjadi perubahan fisik tanpa merubah fungsinya baik melalui perluasan, perubahan maupun pemindahan lokasi.<sup>1</sup>

2. Kawasan

daerah tertentu yg mempunyai ciri tertentu, spt tempat tinggal, pertokoan, industri, dsb.<sup>2</sup>

3. Stasiun

Merupakan bagian utama dari suatu sistem transportasi yang berfungsi sebagai penyediaan sarana masuk (embarkasi) dan keluar (debarkasi) dari objek- objek yang digerakkan (penumpang dan barang) menuju dan dari sistem tersebut.<sup>3</sup>

4. Ruang Publik

Yang dimaksudkan dengan ruang publik adalah ruang umum tempat masyarakat dapat melakukan aktivitas publik fungsional maupun kegiatan sampingan lainnya, yang dapat mengikat suatu komunitas, baik dalam kegiatan sehari-hari ataupun berkala. Ruang publik kota bersifat multiguna, untuk semua kelompok sosial, tetapi dapat ditata secara fleksibel dengan karakter kegiatan tertentu.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> John M, Kamus Inggris- Indonesia, 2000, PT. Gramedia. Indonesia

<sup>2</sup> <http://artikata.com/arti-333386-kawasan.html>

<sup>3</sup> Tutty Komariah, Stasiun Kereta Api Layang Komputer Terpadu di Bintaro, TA UII, 1998, Hal 10

<sup>4</sup> Carr, Salim & Pratiwi, 2006

5. Ruang Terbuka Hijau

Kawasan atau areal permukaan tanah yang didominasi oleh tumbuhan yang dibina untuk fungsi perlindungan habitat tertentu, dan atau sarana lingkungan/kota, dan atau pengamanan jaringan prasarana, dan atau budidaya pertanian. Selain untuk meningkatkan kualitas atmosfer, menunjang kelestarian air dan tanah, Ruang Terbuka Hijau (*Green Openspaces*) di tengah-tengah ekosistem perkotaan juga berfungsi untuk meningkatkan kualitas lansekap kota.<sup>5</sup>

6. Ruang Publik Hijau

Berdasarkan definisi dari ruang publik dan ruang terbuka hijau dapat disimpulkan bahwa ruang publik hijau adalah ruang umum tempat masyarakat dapat melakukan aktivitas publik yang didukung oleh kondisi ruang yang didominasi oleh tumbuhan.<sup>6</sup>

7. Atraktif

Sesuatu yang menarik atau menggambar dengan pengaruh moral atau emosi menyenangkan; memikat, mengundang, menyenangkan.

## II.2.1 Menurut Nadra dalam buku “Responsive Architecture”,

### TUJUH PRINSIP DASAR DALAM DESAIN

1. Permeability

Kemudahan akses ataupun sirkulasi

2. Variety

Ada beberapa fungsi berbeda dalam satu bangunan atau kawasan

3. Legibility

Bentukan yang mudah diidentifikasi dan membantu kemudahan orientasi

4. Robustness

---

<sup>5</sup> <http://rustam2000.wordpress.com/ruang-terbuka-hijau/>

<sup>6</sup> <http://ardictionary.com/Attractive/10436>

Ada ruang- ruang temporal, dapat difungsikan untuk aktivitas yang berbeda pada waktu yang berbeda

5. Richness

Kekayaan rasa dan pengalaman melalui perbedaan material, susunan ruang, dll.

6. Visual Appropriate

Mampu mengidentifikasi fungsi bangunan dengan melihat fisiknya, sekolah tampak seperti sekolah, rumah sakit seperti rumah sakit, mall seperti mall.

7. Personalization

Melibatkan partisipasi komunitas serta adanya interaksi antara manusia dan lingkungan.

Jadi redesain memiliki prinsip yang lebih umum dengan tahapan yang lebih kompleks karena mengkaji berbagai aspek yang menjadi kekurangan dalam bangunan atau kawasan untuk di desain kembali agar memiliki nilai yang lebih baik dalam segi arsitektural maupun sosial.

## **II.2.2 PENGETAHUAN TENTANG REDESAIN ARSITEKTURAL<sup>7</sup>**

### **1. Persiapan Penelitian**

Dalam tahap redesain, awal yang harus dilakukan adalah persiapan dengan mencoba untuk menitikberatkan permasalahan dari berbagai aspek yang ada. Berbagai kemungkinan untuk memunculkan bentuk desain dapat dilakukan melalui pengujian terhadap hasil redesain, analisis sketsa, penggambaran model, interview kepada arsitek yang bersangkutan tentang desain bangunan yang dikaji, ataupun dengan observasi proyek.

---

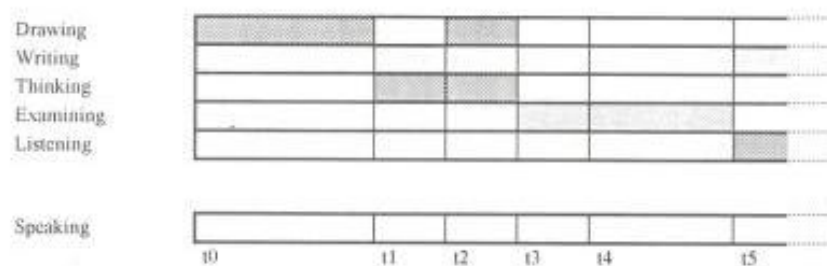
<sup>7</sup> J. Lindekens, A. Heylighen, H. Neuckermans, Understanding Architectural Redesign, Brussel



## 2. Standar Analisis

### Penjelasan Model

Menurut teori Omer Akin dan Chengteh Lin dalam penelitiannya, meredesain sebagai proses yang interaktif terbagi menjadi 6 aktivitas: Thinking, Drawing, Writing, Examining, Listening, dan Speaking. Aktivitas ini terjadi secara stimulant yang mana aktivitas satu dapat melibatkan aktivitas yang lain.



Gambar2.1 Proses Redesain

*Sumber: dokumentasi pribadi*

Dalam proses redesain yang harus diperhatikan oleh arsitek adalah:

- Bagaimana arsitek melihat kondisi eksisting bangunan. Apakah arsitek mempertimbangkan berbagai aspek yang berkembang dalam proses redesain atau hanya tugas yang didapat saja.
- Dalam keterlibatannya, arsitek tidak hanya menuruti permintaan klien saja, tetapi juga mencocokkan terhadap eksisting bangunan. Arsitek harus selalu mengetahui batasan dalam kebebasan mendesain. Jika meredesain itu dibatasi, maka apakah ketika berhadapan dengan eksisting bangunan justru memberikan peluang lebih dalam desain.

## **II.3 STANDAR PERENCANAAN STASIUN**

### **II.3.1 KLASIFIKASI STASIUN KERETA API<sup>8</sup>**

Menurut Jenisnya:

- Stasiun Penumpang, yaitu stasiun yang memberangkatkan dan menerima penumpang serta proses bongkar muat bagasi
- Stasiun Barang, yaitu stasiun yang khusus untuk bongkar muat kereta barang
- Stasiun Langsiran, yaitu stasiun yang berfungsi sebagai tempat penyusunan gerbong barang atau penumpang. Lazimnya ditemukan di kota besar dengan sarana lengkap.

Menurut Kelasnya:

- Stasiun Kecil (Kelas III)

Kereta api cepat hanya lewat terus. Stasiun hanya dilengkapi ruang menerima dan menurunkan penumpang. Penumpang disediakan ruang tunggu dan peron dengan konstruksi sederhana. Pada stasiun terdapat satu ruang kepala stasiun yang sering digabung dengan ruang penjualan karcis dan ruang tunggu yang diberikan emperan atau teras.

- Stasiun Sedang (Kelas II)

Terletak di kota- kota kecil dan bagi kereta cepat/ ekspres hanya berhenti sejenak disana. Bangunan stasiun dilengkapi dengan ruang penunjang seperti kantor, ruang loket, ruang tunggu, kantin/ restoran kecil dan toilet.

- Stasiun Besar (Kelas I)

Umumnya berada di kota besar dan disinggahi semua kereta api, pengangkutan barang, dan jasa walaupun lazimnya dipisah dan terkadang memiliki stasiun langsiran sendiri. Fasilitas stasiun lengkap

---

<sup>8</sup> Subarkah, 1981, Hal 226-235

kemudian untuk stasiun yang ramai pintu keluar dan masuk dipisah dengan tujuan kelancaran dan kenyamanan sirkulasi pengunjung stasiun.

Menurut Letaknya:

- Stasiun Akhir, dimana kereta api mulai atau mengakhiri semua perjalanan
- Stasiun Antara, letaknya pada jalan terusan
- Stasiun Hubungan, menghubungkan tiga jurusan
- Stasiun Persilangan, dimana dua jalan terus berjalan.

### **II.3.2 SISTEM PELAYANAN**

- Pelayanan bagi penumpang melakukan perjalanan
  - Pelayanan informasi jadwal perjalanan
  - Pelayanan pembelian tiket
  - Menunggu datangnya kereta api di ruang tunggu
  - Pelayanan kegiatan penumpang disekitar ruang peron dan ruang tunggu, yaitu berbelanja souvenir, toilet, ruang ibadah, dan kantin/ restoran.
- Pelayanan bagi penumpang yang menyelesaikan perjalanan
  - Pelayanan akomodasi dan transportasi lanjutan

### **II.3.3 PERSYARATAN TEKNIS**

#### **1. GERBONG KERETA API**

- Kapasitas  $\pm$  60 kursi/ gerbong
- Panjang gerbong  $\pm$ 21 meter

- Tinggi gerbong  $\pm$  3-4 meter dan lebar gerbong  $\pm$  3 meter

A. Prinsip Satu Sisi

- Pencapaian ke komponen stasiun lebih fleksibel dan memungkinkan untuk pengembangan komponen stasiun secara horizontal
- Untuk memperluas emplasmen kurang efektif ditinjau dari segi pencapaian

B. Prinsip Dua Sisi

- Pencapaian ke komponen stasiun membutuhkan jembatan/ terowongan untuk pencapaian yang melewati emplasmen
- Pengembangan komponen stasiun secara horizontal terbuka
- Pencapaian ke emplasmen relative merata, memungkinkan untuk perluasan

## **2. PRINSIP TATA LETAK KERETA API TERHADAP PERON**

A. Prinsip Satu Sisi

Satu peron untuk satu pelayanan satu rangkaian kereta api, belum efisiensi penggunaan ruang (kaitannya dengan pemakaian tangga). Pencapaian ke peron dengan jembatan/ terowongan dan tangga mendukung efektifitas pencapaian penumpang ke peron.

B. Prinsip Dua Sisi

Satu peron untuk dua rangkaian kereta api, lebih menjamin efisiensi penggunaan ruang (kaitannya dengan pemakaian

tangga). Pencapaian peron dengan jembatan/ terowongan dan tangga mendukung efektifitas penumpang ke peron.

#### **II.3.4 DIMENSI**

##### **1. Dimensi Modul Aktifitas Manusia**

Mempengaruhi besaran ruang yang optimal untuk menampung kegiatan pelayanannya. Sebagian dasar pertimbangan antara lain sebagai berikut:

- Modul gerak penumpang/pengunjung, yaitu segala macam kegiatan penumpang di stasiun sebagai modul dasar dalam penentuan besaran ruang pelayanan. Misal: berjalan, antri, menunggu, berjualan,dll.
- Modul gerak staf/ karyawan, yaitu segala macam kegiatan staf/ karyawan beserta peralatan penunjangnya.

##### **2. Dimensi Modul Kendaraan Area Parkir**

Parkir untuk sirkulasi memutar:

- Parkir satu mobil  $15 \text{ m}^2$
- Parkir ruang tegak lurus ( $90^\circ$ ) adalah  $20 \text{ m}^2$
- Parkir ruang miring ( $45^\circ$ ) adalah  $23,2 \text{ m}^2$

##### **3. Barang Bagasi/ Hantaran**

Menyangkut dimensi, jumlah dan berat barang yang akan mempengaruhi besaran ruang pelayanan. Modul gerak pelayanan dapat berupa barang (kereta dorong dan gerobak)

##### **4. Dimensi Gerbong Kereta Api**

Menyangkut panjang, lebar, dan tinggi gerbong yang dioperasikan. Hal ini akan mempengaruhi besaran ruang emplacesmen. Kereta api adalah alat transportasi atau kendaraan yang berjalan diatas jalan rel terdiri dari rangkaian gerbong yang ditarik oleh sebuah lokomotif. Panjang

keseluruhan mencapai 250m dengan panjang gerbong 20m. Untuk kereta penumpang kapasitas tempat duduk  $\pm 64$  nomor duduk dengan berat muatan berkisar 15-20 ton.

### **II.3.5 BANGUNAN DAN FASILITAS PELENGKAP**

Untuk kelancaran jasa angkutan kereta api, tidak hanya dibutuhkan kereta, gerbong, lokomotif, dan prasarana jalan kereta api, tetapi lebih dari itu juga dibutuhkan adanya kelengkapan-kelengkapan untuk :

- Memberi kesempatan kepada penumpang untuk naik dan turun kereta api dengan mudah dan nyaman
- Bongkar dan muat barang serta mengirim dan menerima barang kiriman
- Menyusun kereta dan gerbongnya menjadi satu rangkaian kereta api dan menyimpan sementara kereta dan gerbongnya yang tidak dipakai
- Memberi kesempatan kepada kereta api saling bersusulan dan bersimpangan
- Fasilitas-fasilitas penunjang lainnya bagi kepentingan penumpang.

Bangunan dan kelengkapan terdapat di stasiun dan emplasemen yang berada di tempat tertentu sepanjang jalur kereta api. Dalam perencanaan , letaknya harus dihindari bersilangan antar jalan masuk ke stasiun denganlalu lintas jalan.

#### **a. Bangunan Pelengkap**

##### *Menara Pengawas*

Suatu bangunan menara yang fungsinya sebagai tempat untuk mengawasi keadaan atau situasi track di emplasemen stasiun dan mengontrol dari atas kereta api – kereta api yang akan masuk ke stasiun dan yang akan keluar/ meninggalkan stasiun.

*Jembatan Pemutar Lokomotif*

Suatu konstruksi dengan bentuk tertentu yang menyerupai track, namun alat itu dapat memutar lokomotif sebesar 180° sehingga arah lokomotif berubah sesuai dengan kebutuhan.

*Fasilitas untuk Kontainer atau Angkutan Barang*

Fasilitas berupa gudang-gudang penyimpanan untuk angkutan barang, open storage dan CFS (Container Freight Station) untuk muatan kontainer dan tangki-tangki penyimpanan untuk muatan cair.

**b. Fasilitas Pelengkap**

Antara lain :

- Telepon umum
- Kantor pos dan giro, bank/ money changer
- Kantin, tempat ibadah, tempat penitipan
- Toilet
- Papan route dan jadwal perjalanan kereta api
- Pelat bergerigi pada lantai peron sebelah tepi, sebagai tanda batas aman berdiri bagi tuna netra
- Sistem pembelian serta pengontrolan karcis dengan mesin secara otomatis
- Crane untuk bongkar muat kontainer atau angkutan barang lainnya
- Suatu tempat di emplasemen stasiun untuk memperbaiki lokomotif
- Kamera dan televisi yang berfungsi sebagai spion bagi masinis agar dengan mudah dapat mengetahui apakah seluruh penumpang sudah masuk ke dalam kereta api sehingga pintu kereta dapat di tutup dan kereta segera berangkat.
- Tiang pembatas sebagai tanda tempat kereta api berhenti, disesuaikan dengan panjang/ jumlah rangkaian kereta.

## **II.4 PENATAAN KAWASAN**

### **II.4.1 PENTINGNYA KONTEKS<sup>9</sup>**

Konteks sangat penting. Hal ini berkaitan dengan posisi pembangunan. Konteks melibatkan berbagai pertimbangan dan partisipasi baik langsung maupun tidak. Suatu tempat dapat bernilai tinggi jika pendekatan yang dilakukan kohesif dan inklusif. Prioritas yang perlu dipertimbangkan perencana adalah:

#### **Memperkuat Peran Masyarakat Lokal**

Untuk membantu memastikan pembangunan justru menambah nilai masyarakat sekitar bukan malah merusaknya sehingga turut membantu proses tercapainya proyek perencanaan.

#### **Menjadi Tempat yang Membawa Perbedaan**

Inspirasi gambar berasal dari karakter adat lingkungan yang memperkuat identitas warga local.

#### **Memanfaatkan Aset dan Sumber Daya dalam Site Terkait**

Pemanfaatan sumber daya dalam site, kondisi eksisting bangunan yang ada, tanah, geologi, drainase, lanskap, energi matahari, angin untuk perencanaan yang berkonsep sustainability.

#### **Mengintegrasikan dengan lingkungannya**

Integrasi dengan baik antara desain dengan lingkungan, penggunaan material yang tepat, bentuk dan lanscape berdasarkan elemen lokal, peduli terhadap jalur pejalan kaki, gang juga jalan raya terhubung dan berkaitan dengan eksisting struktur urban.

#### **Memastikan Kelayakan**

---

<sup>9</sup> Urban Design Compendium , Hal 18-31



Untuk menjamin kelangsungan hidup ekonomi dan keselamatan

### **Memberikan Visi**

Sebuah visi yang memfokuskan aspirasi masyarakat, melego skema tersebut kepada developer dan memberikan tujuan untuk jangka panjang bagi partisipan proyek. Ini mencakup strategi untuk masa depan bahwa setiap orang dapat masuk dan bekerja selama waktu tertentu.

## **II.4.2 KOMPONEN PEMBENTUK STRUKTUR URBAN**

### **1. KOMUNITAS**

Keberhasilan dalam proyek adalah suatu produk yang memiliki pemahaman terhadap manusia juga geografi fisiknya. Di atas semua itu, sebuah tempat harus merangsang manusia, bangunan, dan ruang terbuka untuk menjadi nyaman dan aman. Hal ini memerlukan apresiasi dari dinamika masyarakat lokal, termasuk:

- Pandangan lokal dan inisiatif
- Sejarah dan adat setempat
- Pandangan kelompok stakeholder dan individu (pengembang, pemilik tanah, organisasi utilitas)
- Peraturan organisasi atau institusi
- Konteks kebijaksanaan

Desain adalah alat yang penting untuk negoisasi antara berbagai kelompok yang memiliki perbedaan kepentingan dan alat untuk memberikan solusi yang sesuai. Cara terbaik untuk mendapatkan pemahaman yang diperlukan factor- factor di atas dan potensi peran desain dalam memperkuat masyarakat sekitar adalah dengan strategi mengadopsi partisipasi publik yang melibatkan jangkauan yang luas dari kelompok- kelompok lokal tertentu sampai ke individu.

## 2. TEMPAT

Bagian urban desain yang penting adalah perasaan suatu tempat. Persepsi dari suatu tempat tersusun dari berbagai pemahaman mengenai penyelesaian lanskap, struktur keseluruhan, distrik, jalan, dan bangunan. Semuanya muncul dari pemahaman dari aspek fisik dan geografi manusia, sejarah dan morfologi masa lampau, lanskap alam, juga bangunan baik di dalam site maupun sekitarnya. Analisis ini penting untuk regenerasi menjadi rancangan bangunan baru yang membuat suasana tempat tersebut menjadi khas sehingga suatu tempat memiliki karakter sendiri.

Penilaian terhadap peran dan hubungan site dengan aspek strategis suatu tempat, secara bersamaan terlihat dari apresiasi karakter pengguna atau individual setempat dan tempat tersebut digunakan. Hal ini akan memberikan respon desain yang unik. Komponen yang menjadi kunci adalah:

- **Regional identity**  
Dimulai dengan mengidentifikasi karakter umum dari wilayah atau sub-wilayah. Hal ini mungkin akan berhubungan dengan iklim, geografi fisik, dan status social ekonomi masyarakat setempat
- **Linkages to surroundings**  
Tentang tipe koneksi penghubung komponen kota apakah linier sepanjang jalur utama atau berupa grid jalan
- **Local character**  
Membangun karakter khas lokal, baik berupa tempat atau bagaimana bangunan itu digunakan. Apakah bahan material lokal tertentu, bentuk bangunan, dan fasilitas yang disediakan menjadi acuan sebagai sumber inspirasi
- **Morphology**  
Menentukan apa yang memberi bentuk pada morfologi , misal: (rute bersejarah, pola blok, ketinggian bangunan vernikular lokal )

- Natural features  
Tersedianya kondisi ekologi dan geologi yang berkarakter sehingga dapat dimanfaatkan
- Socio- economic profile  
Kondisi social dan ekonomi warga setempat.

### **3. SUMBER DAYA ALAM**

Penelusuran menyeluruh mengenai sumber daya alam pada sebuah site yang akan mengarah pada respon desain yang:

- mengintegrasikan berbagai kebutuhan pembangunan yang baru
- mengidentifikasi peluang yang ditawarkan site, dan mengetahui batasan- batasan desain pada site.

Sebagai prinsip umum adalah penting untuk fokus pada bagaimana untuk memperbaiki dan menggunakan kembali kondisi site yang sudah rusak atau bangunan yang rapuh untuk dapat dikembangkan menjadi lebih tanggap terhadap kondisi saat ini, sementara tetap mempertahankan, melestarikan, dan menghormati bagian-bagian yang rusak tersebut. Ini membutuhkan tiga pertimbangan utama:

#### *1 Identify landscape assets to preserve*

Banyak tempat, ruang, dan lanskap berharga justru terabaikan dan dibiarkan terbengkalai. Kebanyakan ekologi atau lanskap pada site perlu dihargai dan diperhatikan, bukan dieksploitasi. Nilai lahan lanskap dapat mudah terdegradasi.

#### *2 Re-use and repair brownfield land*

Banyak kawasan kekurangan ekemen yang bersifat alami atau semi-alami, seperti fitur topografi, sungai dan tanaman. Selain itu, dekontaminasi atau

remediasi dapat menimbulkan dampak lebih lanjut terhadap lanskap dan lingkungan. Pada site tersebut seharusnya mempertimbangkan cara:

- memperkenalkan fitur-fitur lanskap baru dan habitat satwa liar;
- memulihkan bagian yang rusak, misalnya: pemulihan kondisi lereng yang rusak
- mengintegrasikan unsur-unsur dari kehidupan masa lalu dalam site, seperti rute, struktur dan bangunan.

### *3 Strengthen the identity and structure of the landscape*

Mengidentifikasi fitur lanskap untuk dimasukkan dalam rancangan yang memberikan karakter unik dari sebuah kawasan. Terutama di daerah “greenfield”, setiap perencanaan harus berusaha untuk memasukkan unsur lanskap dalam rancangan. Menghidupkan fitur bersejarah memberikan kesempatan untuk memperkaya ruang terbuka dan dapat mawadahi unsur-unsur buatan manusia. Karakteristik lanskap intrinsik meliputi topografi, orientasi, aspek dan prospek, aset lanskap eksisting (pohon, air, habitat, dll) , terkontaminasi, tercemar dan buruk drainase tanah, keindahan struktur, saluran udara dan fasilitas utilitas.

## **4. KONEKSI**

Sebuah pembangunan dikatakan berhasil jika memiliki akses dan koneksi jalan yang baik. Hubungan antara suatu kawasan atau site dengan daerah sekitar sangat penting meski tempat terpencil sekalipun. Sebuah tempat yang akan dibangun dan dikembangkan kembali tentu membutuhkan akses poin yang mana yang seharusnya sudah tepat dapat berubah menjadi kurang tepat. Misalnya sebuah entrance untuk kereta barang sudah dirancang dengan baik namun akan menjadi kurang sesuai ketika dikembangkan menjadi mixed- use development.

*Observasi Kualitas Ruang Gerak*

Melihat orang bergerak melalui suatu daerah tertentu akan memberikan pengaruh tertentu tempat orang itu berada. Bagaimana orang bergerak, terutama jalan kaki adalah bukan hanya tentang rute yang dilalui namun tentang sesuatu yang mempengaruhinya, seperti variasi dan suasana yang menarik, keselamatan, cahaya, bayangan, kegiatan komersial, kondisi lanskap, kebisingan, juga polusi. Hal ini akan menjadi suatu pertimbangan dalam desain sehingga menjadi lebih baik. Pertimbangan lain adalah tentang pengalaman yang dirasakan pejalan kaki haruslah berbeda sesuai kebutuhan seperti wanita, anak, orang tua, dll.

## **5. FEASIBILITY**

Kelayakan proyek, baik dari segi ekonomi dan praktek, membutuhkan penilaian terhadap:

- kebutuhan masyarakat
- permintaan pasar
- sumber pendanaan
- kapasitas site
- kepemilikan tanah dan kepemilikan
- integrasi dengan konteks di sekitarnya
- Biaya konstruksi
- rekayasa kendala
- kebijakan perencanaan daerah

## **II.5 RUANG PUBLIK**

### **II.5.1 PENGERTIAN RUANG PUBLIK**

Ruang publik (*public space*) adalah sebuah ruang terbuka (*open space*), sementara ruang terbuka belum tentu merupakan ruang publik. Ruang terbuka adalah rancangan alami atau buatan yang dapat berupa taman, kawasan rekreasi dan kawasan alami. Ruang terbuka juga dapat berupa lahan-lahan yang tidak dimiliki oleh suatu bangunan (Harris, 1975). Sementara, ruang publik adalah suatu area di dalam bangunan yang memiliki akses bebas bagi masyarakat seperti *foyer* atau *lobby*. Dalam pengertian lain, ruang publik juga dapat diartikan sebagai kawasan atau lahan yang dirancang untuk kepentingan publik (Harris, 1975).

Selain itu, ruang publik juga memiliki beberapa fungsi psikologis antara lain: pertama, ruang publik berfungsi untuk memberikan rasa nyaman kepada individu. Kenyamanan adalah merupakan kebutuhan dasar sehingga sebuah ruang publik semestinya menyediakan berbagai fasilitas seperti *food court* atau tempat berteduh sehingga individu merasa nyaman ketika berada di dalamnya. Fungsi kedua, adalah relaksasi. Suatu ruang publik harus menjadi tempat bagi individu untuk dapat beristirahat melepas lelah sehingga individu dapat menenangkan badan dan pikirannya dari berbagai persoalan hidup. Selain itu dalam ruang publik, individu dapat meluangkan waktu baik secara pasif atau aktif. Ada sebagian individu yang puas hanya dengan mengamati kegiatan dan perilaku orang lain di ruang publik tapi ada juga yang lebih senang secara aktif terlibat seperti mengobrol, beraktivitas, dsb. Ruang publik juga berfungsi sebagai tempat dimana individu dapat menjumpai berbagai pengalaman baru. Hal itu berhubungan dengan adanya kebutuhan eksplorasi dalam diri manusia. Dengan melakukan eksplorasi, individu akan menemukan berbagai hal baru sehingga dapat membantu perkembangan dirinya.

Menurut Carr (dalam Salim & Pratiwi, 2006), yang dimaksudkan dengan ruang publik adalah ruang umum tempat masyarakat dapat

melakukan aktivitas publik fungsional maupun kegiatan sampingan lainnya, yang dapat mengikat suatu komunitas baik dalam kegiatan sehari-hari ataupun berkala. Ruang publik kota bersifat multiguna, untuk semua kelompok sosial, tetapi dapat ditata secara fleksibel dengan karakter kegiatan tertentu. Namun itu semua tidak lepas dari berbagai permasalahan berupa ketidakadilan dalam penggunaannya. Permasalahan ini berupa ketidaksiediaan hunian layak bagi warga miskin, kelangkaan ruang publik, anarki ruang kota, serta masih terjadi privatisasi ruang publik.

**Tiga nilai utama yang seharusnya dimiliki oleh ruang publik agar menjadi ruang publik yang baik ialah:**

*a. Ruang yang responsive*

Artinya ruang publik didesain dan diatur untuk melayani kebutuhan pemakainya. Selain itu ruang publik menjadi suatu tempat menemukan hal-hal baru akan dirinya atau orang lain. Pada ruang public masyarakat juga dapat menemukan ide-ide baru, sehingga dapat dikatakan sebagai tempat mencari inspirasi.

*b. Ruang yang demokratis*

Ruang publik harus dapat melindungi hak-hak kelompok pemakainya. Ruang public dapat dipakai oleh semua kelompok dan memberikan kebebasan bertindak bagi pemakainya sehingga untuk sementara mereka dapat memiliki ruang public tersebut. Ini berarti pada suatu ruang publik, seseorang dapat bebas melakukan apa saja yang mereka inginkan tetapi tetap memperhatikan batasan ( norma ) yang berlaku sehingga tidak mengganggu kebebasan orang lain.

*c. Ruang yang mempunyai arti atau makna*

Ruang publik harus dapat memberikan pemakainya berhubungan kuat dengan ruang publik itu sendiri, kehidupan pribadinya, dan dunia yang lebih luas. Ruang publik yang memberikan arti seperti ini akan membuat masyarakat selalu ingin berkunjung ke sana lagi.

Kualitas ruang publik dapat ditinjau dari dua pokok segi yaitu segi fisik dan non fisik. Beberapa kriteria yang dapat digunakan untuk mengukur kualitas secara fisik, antara lain :

§ Ukuran

Ruang terbuka yang ada harus sesuai dengan keputusan serta standar penyediaan sarana yang ada. Contoh misalnya kebutuhan pedestrian ways yang baik ialah sekitar 2,5 sampai 4 meter sehingga pejalan kaki merasa bebas bergerak.

§ Kelengkapan sarana elemen pendukung

Kelengkapan sarana pendukung dalam suatu ruang public sangat menentukan kualitas ruang tersebut. Beberapa kelengkapan pendukung dalam suatu ruang public khususnya taman misalnya tempat duduk, papan anjuran, tempat sampah, dan lampu jalan atau taman.

§ Desain

Desain dalam suatu ruang publik akan menunjang fungsi serta aktivitas di dalamnya.

§ Kondisi

Kondisi suatu sarana lingkungan akan sangat menentukan terhadap kualitas yang ada. Di mana dengan kondisi sarana yang baik akan



menunjang kenyamanan, keamanan, dan kemudahan dalam menggunakan ruang publik.

Sedangkan kualitas non fisik dapat dilihat melalui beberapa criteria, antara lain yaitu :

- Kenyamanan ( comfort )

Yaitu ruang terbuka harus memiliki lingkungan yang nyaman serta terbebas dari gangguan aktifitas di sekitarnya.

- Keamanan dan keselamatan ( safety and security )

Yaitu terjamin keamanan dan keselamatan dari berbagai gangguan (aktifitas lalu-lintas, kriminalitas, dan lain-lain.)

- Kemudahan ( accessibility )

Yaitu kemudahan memperoleh pelayanan dan kemudahan akses transportasi untuk menuju ruang public tersebut.

**Menurut Ir. James Siahaan, MA. Ruang Publik Ideal Mengandung Unsur:**

*a. Image and Identity*

Berdasarkan sejarah, ruang terbuka adalah pusat dari aktivitas masyarakat dan secara tradisional membentuk identitas dari suatu kota. Hal ini dapat dilihat dari bentuk dan ukurannya yang paling menonjol dari bangunan yang ada berdekatan dengannya.



Kondisi Ruang Terbuka di Copenhagen, Denmark

b. Attraction and Destination

Ruang terbuka memiliki tempat-tempat yang kecil yang di dalamnya memiliki suatu daya tarik tertentu yang memikat orang banyak, misalkan kafetaria, air mancur, atau patung.



Ghirardelli Square, San Francisco

c. Ketenangan (*Amenities*)

Ruang terbuka seharusnya memiliki bentuk ketenangan yang membuat orang merasa nyaman bagi yang menggunakannya. Penempatan ruang terbuka dapat menentukan bagaimana orang memilih untuk menggunakan suatu lokasi. Selain itu, ruang terbuka menjangkau seluruh umur dari anak-anak hingga orang dewasa.



Rockefeller Center, New York

d. *Flexible Design*

Ruang terbuka digunakan sepanjang hari, dari pagi, siang, dan malam. Untuk merespon kondisi ini ruang terbuka menyediakan panggung-panggung yang mudah untuk ditarik keluar-masuk, mudah dibongkar pasang, dan mudah dipindahkan dari satu tempat ke tempat yang lainnya.

## REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif



Tennis on the square, Copenhagen, Denmark

### e. *Seasonal Strategy*

Keberhasilan ruang terbuka bukan hanya fokus pada salah satu desain saja, atau pada strategi manajemennya. Tetapi dengan memberikan tampilan yang berubah-ubah yang berbeda dari satu musim ke musim lainnya.



Pasar Liburan di New York's Union Square

### f. Akses

Ruang terbuka memiliki kedekatan dan kemantapan *aksesibilitas*, mudah dijangkau dengan jalan kaki, kedekatan dengan jalan besar, tidak dilalui kendaraan padat, atau kendaraan yang lewat dengan kecepatan lambat.



Plaza Santa Ana, Madrid, Spanyol

### II.6.1 RUANG TERBUKA HIJAU

Sejumlah areal di perkotaan, dalam beberapa dasawarsa terakhir ini, ruang publik, telah tersingkir akibat pembangunan gedung-gedung yang cenderung berpola “kontainer” (*container development*) yakni bangunan yang secara sekaligus dapat menampung berbagai aktivitas sosial ekonomi, seperti Mall, Perkantoran, Hotel, dlsbnya, yang berpeluang menciptakan kesenjangan antar lapisan masyarakat. Hanya orang-orang kelas menengah ke atas saja yang “percaya diri” untuk datang ke tempat-tempat semacam itu.

Ruang terbuka hijau yang ideal adalah 30 % dari luas wilayah. Hampir disemua kota besar di Indonesia, **Ruang terbuka hijau** saat ini baru mencapai 10% dari luas kota. Padahal ruang terbuka hijau diperlukan untuk kesehatan, arena bermain, olah raga dan komunikasi publik. Pembinaan ruang terbuka hijau harus mengikuti struktur nasional atau daerah dengan standar-standar yang ada.

### II.6.2 FUNGSI RUANG TERBUKA HIJAU KOTA (RTHK)

Salah satu upaya yang dilakukan untuk mengembalikan kondisi lingkungan perkotaan yang rusak adalah dengan pembangunan ruang terbuka hijau kota yang mampu memperbaiki keseimbangan ekosistem kota. Upaya ini bisa dilakukan dengan cara membangun ruang terbuka hijau yang memiliki beranekaragam manfaat. Manfaat ruang terbuka hijau diantaranya adalah sebagai berikut :

- Identitas Kota

Jenis tanaman dapat dijadikan simbol atau lambang suatu kota yang dapat dikoleksi pada areal RTH. Propinsi Sumatra Barat

misalnya, flora yang dikembangkan untuk tujuan tersebut di atas adalah Enau.

- Nilai Estetika

Komposisi vegetasi dengan strata yang bervariasi di lingkungan kota akan menambah nilai keindahan kota tersebut. Bentuk tajuk yang bervariasi dengan penempatan (pengaturan tata ruang) yang sesuai akan memberi kesan keindahan tersendiri. Tajuk pohon juga berfungsi untuk memberi kesan lembut.

- Penyerap Karbondioksida (CO<sub>2</sub>)

RTH merupakan penyerap gas karbon dioksida yang cukup penting, selain dari fito-plankton, ganggang dan rumput laut di samudera. Dengan berkurangnya kemampuan hutan dalam menyerap gas ini sebagai akibat menyusutnya luasan hutan akibat perladangan, pembalakan dan kebakaran, maka perlu dibangun RTH untuk membantu mengatasi penurunan fungsi RTH tersebut. Jenis tanaman yang baik sebagai penyerap gas Karbondioksida (CO<sub>2</sub>) dan penghasil oksigen adalah damar (*Agathis alba*), daun kupukupu (*Bauhinia purpurea*), lamtoro gung (*Leucaena leucocephala*), akasia (*Acacia auriculiformis*), dan beringin (*Ficus benjamina*). Penyerapan karbon dioksida oleh RTH dengan jumlah 10.000 pohon berumur 16-20 tahun mampu mengurangi karbon dioksida sebanyak 800 ton per tahun (Simpson and McPherson, 1999).

- Pelestarian Air Tanah

Sistem perakaran tanaman dan serasah yang berubah menjadi humus akan mengurangi tingkat erosi, menurunkan aliran permukaan dan mempertahankan kondisi air tanah. Pada musim hujan laju aliran permukaan dapat dikendalikan oleh penutupan vegetasi yang rapat, sedangkan pada musim kemarau ([biropembangunan.acehprov.go.id](http://biropembangunan.acehprov.go.id))

- **Penahan Angin**

RTH berfungsi sebagai penahan angin yang mampu mengurangi kecepatan angin 75 – 80 % ( Hakim dan utomo, 2004 ). Beberapa faktor yang harus diperhatikan dalam mendesain RTH untuk menahan angin adalah sebagai berikut :

Jenis tanaman yang ditanam adalah tanaman yang memiliki dahan yang kuat:

- a. Daunnya tidak mudah gugur oleh angina kecepatan sedang
- b. Memiliki jenis perakaran dalam.
- c. Memiliki kerapatan yang cukup (50 – 60 %).
- d. Tinggi dan lebar jalur hutan kota cukup besar, sehingga dapat melindungi wilayah yang diinginkan. Contohnya adalah Pohon jambu monyet, cemara udang, dan kacang kayu.

- **Ameliorasi Iklim**

RTH dapat dibangun untuk mengelola lingkungan perkotaan untuk menurunkan suhu pada waktu siang hari dan sebaliknya pada malam hari dapat lebih hangat karena tajuk pohon dapat menahan radiasi balik (reradiasi) dari bumi.

- **Habitat Hidupan Liar**

RTH bisa berfungsi sebagai habitat berbagai jenis hidupan liar dengan keanekaragaman hayati yang cukup tinggi. Hutan kota dapat menciptakan lingkungan alami dan keanekaragaman tumbuhan dapat menciptakan ekosistem lokal yang akan menyediakan tempat dan makanan untuk burung dan binatang

lainnya (*Forest Service Publications*, 2003. *Trees Reduce Noise Pollution and Create Wildlife and Plant Diversity*, 2003).

### **Peranan RTHK Terhadap Kehidupan Kota**

Kota tidak hanya merupakan kumpulan gedung- gedung dan sarana fisik lainnya. Akan tetapi, sebuah kota adalah kesatuan antara lingkungan fisik kotadan warga kota. Dua komponen ekosistem ini akan selalu berinteraksi selama proses berkembangnya kota. Perubahan-perubahan yang bersifat positif akan memberi manfaat bagi kehidupan warga kota. Kebanyakan kota di negara berkembang seperti Indonesia dibangun berdasarkan latar belakang agraris, demikian juga perkembangan kota Jakarta. Lahan-lahan pertanian di perkotaan yang merupakan ruang terbuka hijau sudah banyak berubah fungsi menjadi kawasan permukiman memberikan pengaruh terhadap kehidupan warga kota. Lahan- lahan pertanian yang berada di dalam kota merupakan ruang terbuka hijau produktif yang memberikan penghidupan dan sebagian kebutuhan hasil pertanian bagi warga kota.

### **Peranan RTHK Terhadap Kualitas Lingkungan Kota**

Penataan ruang terbuka hijau secara tepat akan mampu berperan meningkatkan kualitas atmosfer kota, penyegaran udara, menurunkan kadar polusi udara, dan meredam kebisingan. Penelitian Embleton (1963) menyatakan bahwa 1 (satu) hektar ruang terbuka hijau dapat meredam suara pada db per 30 meter jarak dari sumber suara pada frekuensi kurang dari 1.000 CPS atau penelitian Carpenter (1975) dapat meredam kebisingan 25-80%. Pada umumnya ruang terbuka hijau didominasi oleh tanaman dan tumbuhan, dimana unsur ini banyak berpengaruh terhadap kualitas udara kota. Tanaman dapat menciptakan iklim mikro, yaitu adanya penurunan suhu sekitar, kelembapan yang cukup dan kadar O<sub>2</sub> yang bertambah. Hal ini dikarenakan adanya proses asimilasi dan evapotranspirasi dari tanaman. Di samping itu, tanaman juga dapat menyerap/ mengurangi CO<sub>2</sub> di udara yang dihasilkan oleh berbagai kegiatan industri, kendaraan bermotor, dan sebagainya. Menurut hasil penelitian Gerakls, 1(satu) hektar ruang terbuka hijau dapat menghasilkan 0.6 ton Oksigen untuk konsumsi 1.500 orang perhari. Beberapa penelitian juga mengungkapkan bahwa tanaman dengan kriteria tertentu

dapat meredam/ mengurangi kebisingan. Kota yang baik seyogianya dapat menyajikan kebutuhan yang berhubungan dengan kenyamanan dan kualitas lingkungan pada tingkat kewajaran sesuai dengan standar hidup sehat bagi warga kota.

## II.7 STUDI KASUS

### II.7.1 KONSERVASI STASIUN SOLO- JEBRES

PT Kereta Api (persero) berencana memugar bangunan stasiun Solo Jebres. Dari 600 stasiun kereta api yang masuk cagar budaya yang masih dipertahankan keasliannya, stasiun Solo Jebres merupakan salah satunya. Bukan untuk mengubah bentuk bangunannya melainkan justru lebih ditata dan dikembalikan auranya.

Konsep perancangan yang digunakan adalah konservasi bangunan sehingga nilai sejarah dan kultural dari bangunan tetap dipertahankan.

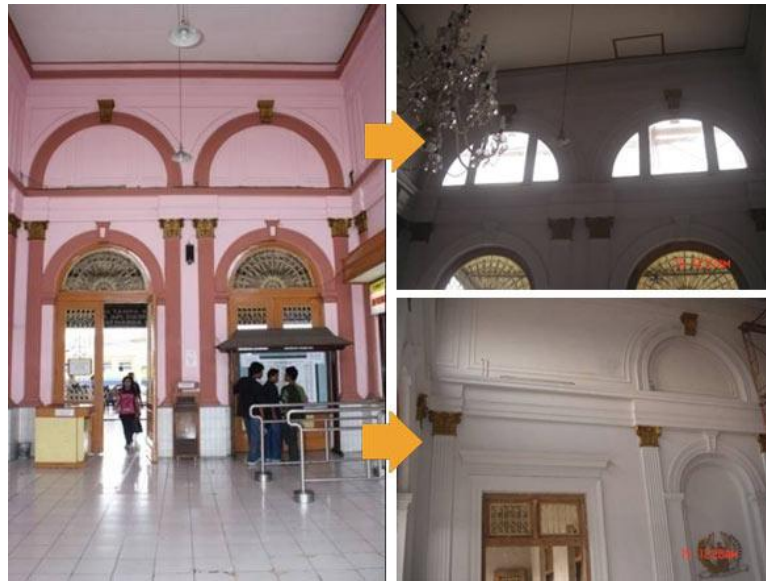


Sebelum

Sesudah

Gambar 2.2 Konservasi Stasiun Jebres Solo





Sebelum

Sesudah

## II.7.2 TAMAN DAN RUANG PUBLIK CENTRAL PARK NEW YORK

Central Park adalah taman umum yang luas di Manhattan, New York City. Luasnya 3,41 km<sup>2</sup> dengan bentuk lahan persegi panjang (panjang 4 km, lebar 800 m). Setiap tahunnya, taman ini dikunjungi sekitar 25 juta orang, dan sekaligus taman yang paling banyak didatangi orang di Amerika Serikat.

### **Kebutuhan Warga Kota**

Central Park tidak termasuk dalam Rencana Komisaris 1811 untuk pembangunan daerah Manhattan. Namun, jumlah penduduk New York City menjadi hampir berlipat empat antara tahun 1821 dan 1855. Kota menjadi semakin sesak, dan penduduk berdatangan ke sedikit ruang terbuka yang ada, terutama ke kuburan untuk menjauhkan diri dari kebisingan kota.

Pada tahun 1844, kebutuhan ruang terbuka bagi warga kota disuarakan oleh William Cullen Bryant, penyair sekaligus editor *Evening Post* (sekarang disebut *New York Post*), dan arsitek lansekap Amerika Serikat yang pertama, Andrew Jackson Downing. Penduduk berpengaruh di kota New York merasakan perlunya

## REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

taman yang bergaya untuk menikmati udara segar sambil berkendara, seperti Bois de Boulogne di Paris atau Taman Hyde di London. Pada tahun 1853, dewan kota New York menetapkan kawasan seluas 283,28 hektare (2,8 km<sup>2</sup>) dari 59th Street hingga 106th Street senilai AS\$5 juta untuk dijadikan taman.

Taman ini dirancang oleh Frederick Law Olmsted dan Calvert Vaux. Keduanya juga dikenal sebagai perancang Taman Prospect di Brooklyn yang letaknya berdekatan. Walaupun terlihat alami, lansekap Central Park sepenuhnya hasil campur tangan manusia. Di dalam taman terdapat danau buatan dan kolam, jalan setapak, dua arena es skating, kawasan lindung hewan liar, lapangan rumput, dan arena bermain untuk anak. Central Park sering didatangi burung migran sehingga menjadi tempat favorit bagi pengamat burung. Panjang keseluruhan jalan-jalan di dalam taman adalah 10 km. Pengunjung ramai berjogging, bersepeda, atau bersepatu roda, terutama di akhir pekan atau sejak pukul 19.00 setelah kendaraan bermotor dilarang lewat.



Gambar2.3 Suasana Central Park

*Sumber:* [www.google.com](http://www.google.com)

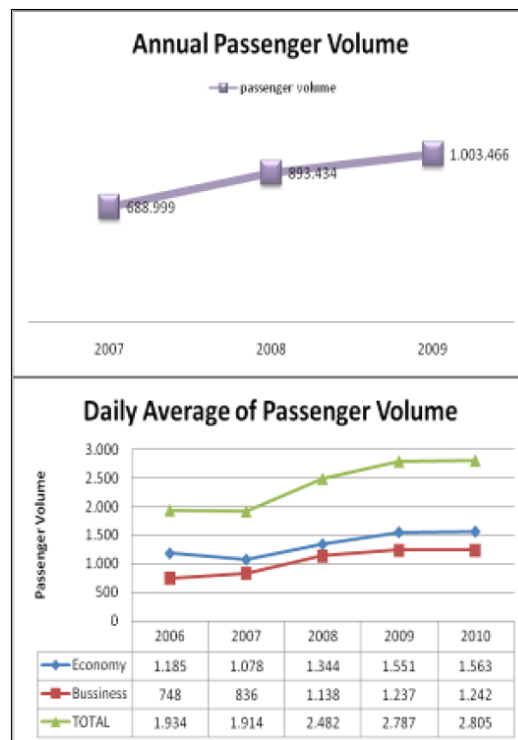
### BAB III

#### ANALISIS PERMASALAHAN

#### III.1 ANALISIS STASIUN LEMPUYANGAN

##### III.1.1 ANALISIS VOLUME PENUMPANG

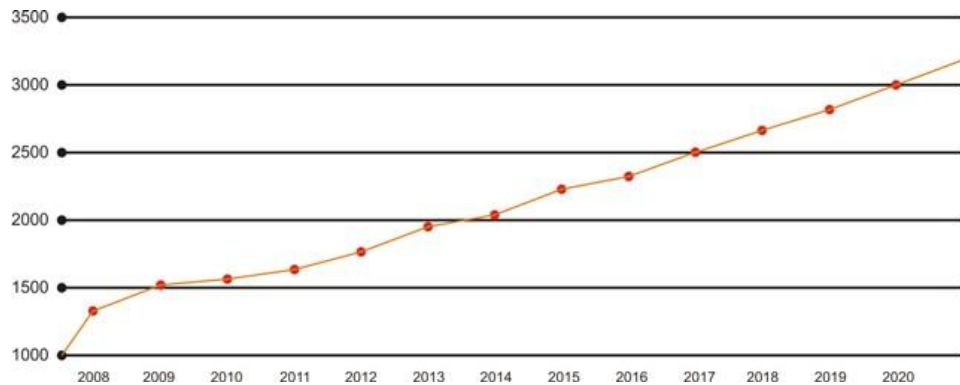
Penumpang stasiun Lempuyangan selalu meningkat setiap tahunnya. Peningkatan mencapai 20% tiap tahun atau hanya 1% saja yaitu terjadi pada tahun 2007. Oleh karena itu stasiun ini memerlukan perbaikan dengan memberikan fasilitas tambahan dan perluasan ruang. Berdasarkan volume penumpang setiap hari dalam 5 tahun terakhir, tercatat sekitar 1.563 penumpang datang ke stasiun setiap hari (kelas ekonomi).



Tabel 3.1 Volume Penumpang Stasiun Lempuyangan

*Sumber: Analisis stasiun oleh Prima J. Romadhona*

Hari paling sibuk di Stasiun Lempuyangan adalah Jumat, Sabtu, dan Minggu. Dari data diatas dapat diramalkan mengenai peningkatan jumlah penumpang pada 10 tahun mendatang dengan menggunakan prosentase peningkatan dalam 3 tahun terakhir yaitu 7%.



Tabel 3.2 Peningkatan Jumlah Penumpang 10 Tahun Kemudian

*Sumber: Analisis penulis*

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa perkiraan jumlah peningkatan penumpang pada tahun 2012 adalah 3073 orang/ hari, yang mana pada saat liburan lebaran dapat bertambah menjadi dua kali lipat. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan tahun 2011 bahwa standar luas ruang bangunan pokok untuk menampung volume penumpang adalah:

$$L = 0,64 \text{m}^2 / \text{orang} \times V \times \text{LF}$$

L = luas bangunan

V = jumlah rata- rata penumpang per jam sibuk satu tahun

LF = Load Factor (80%)

Maka,

$$L = 0,64 \times 700 \times 80\%$$

$$= 358,4 \text{ m}^2$$

Sedangkan luas Stasiun Lempuyangan untuk ruang kegiatan pokok adalah 1500 m<sup>2</sup>. Untuk saat ini kebutuhan ruang masih tercukupi. Kemudian dalam 10 tahun ke depan diperoleh hasil,

$$\begin{aligned} L &= 0,64 \times 1500 \times 80\% \\ &= 768 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Pada tahun 2020 ternyata masih mencukupi kapasitas minimal stasiun. Namun hal ini berpengaruh pada tingkat kenyamanan ruang gerak. Bahkan pada saat lebaran dan liburan tahun 2012, luas bangunan yang harus terpenuhi adalah,

$$\begin{aligned} L &= 0,64 \times 3000 \times 80\% \\ &= 1500,36 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Dari perhitungan di atas ternyata kapasitas stasiun saat ini masih bisa menampung jumlah penumpang saat lebaran tahun 2012. Namun perhitungan tersebut hanya menunjukkan kapasitas minimal bangunan yang belum mempertimbangkan aspek sirkulasi, kenyamanan gerak, dan kebutuhan fasilitas penunjang penumpang. Untuk itu perlu adanya penambahan luas kapasitas bangunan demi kenyamanan penumpang di stasiun.

### **III.1.2 ANALISIS REDESAIN BANGUNAN**

Bangunan Stasiun Lempuyangan adalah bangunan sejarah yang berumur lebih dari 50 tahun. Dengan kata lain bangunan ini perlu dilestarikan karena merupakan heritage peninggalan sejarah. Redesain stasiun ini bertujuan untuk memaksimalkan segala potensi yang ada di stasiun untuk masa 10 tahun mendatang. Potensi kawasan, fasade bangunan, dan fasilitas pendukung perlu ditingkatkan karena jumlah penumpang yang datang juga dari tahun ke tahun terus meningkat.

Jadi dalam perencanaan redesain bangunan stasiun harus dilandasi dengan prinsip pelestarian. Prinsip dasar ini berlaku bagi seluruh jenis bangunan tua bersejarah, tak pandang skala dan kompleksitas bangunannya. Setiap saat akan dilakukan suatu kegiatan pelestarian bangunan perkeretaapian dan lingkungannya, maka prinsip ini harus dijadikan pegangan.

Prinsip dasar pelestarian disampaikan dalam berbagai versi, namun esensinya tetap sama, yaitu untuk:

- memperpanjang usia,
- menjaga kualitas kesejarahannya, atau keistimewaannya,
- dapat memanfaatkannya semaksimal mungkin tanpa mengurangi, atau menghilangkan keistimewaan bangunan perkeretaapian dan lingkungannya. Ketiga prinsip tersebut menjadi dasar perancangan stasiun Lempuyangan dalam melestarikan bangunannya.

## **8 ARAHAN PELESTARIAN**

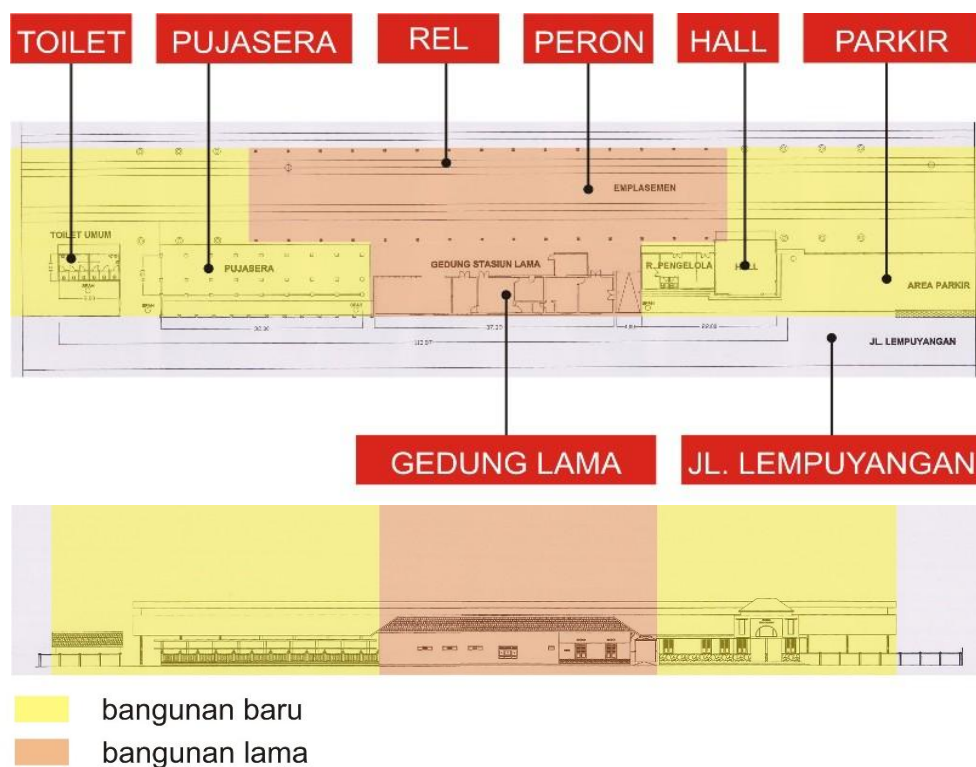
1. Keseluruhan karakter bangunan perkereta-apian dan lingkungannya harus dilindungi, dan segala perubahan yang diperlukan harus selalu merujuk pada karakter tersebut.
2. Bahan (*fabric*) bersejarah harus dipertahankan.
3. Setiap upaya restorasi bangunan perkereta-apian dan lingkungannya harus berdasarkan dokumentasi yang akurat.
4. Setiap perubahan yang berpengaruh pada bahan (*fabric*) yang bersejarah satu waktu nanti harus dapat dikembalikan pada keadaan semula.
5. Bangunan baru hendaknya berlanggam kontemporer yang mendukung karakter kesejarahan bangunan perkereta-apian dan lingkungan yang dilestarikan, tanpa meniru mentah-mentah karakter bangunan lama tersebut.

## REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

6. Jika dapat, intervensi pada bahan (*fabric*) bersejarah hendaknya seminimal mungkin.
7. Utamakan memperbaiki atau menjaga bahan yang ada ketimbang menggantinya.
8. Reparasi elemen bahan bersejarah dengan bahan yang sama untuk mengembalikannya pada kondisi semula.

Dalam proses redesain, perlu adanya identifikasi mengenai bangunan yang akan di desain ulang sepenuhnya dan yang akan dikonservasi atau dilestarikan. Maka setelah dilakukan observasi di kawasan stasiun dapat di identifikasikan data sebagai berikut:



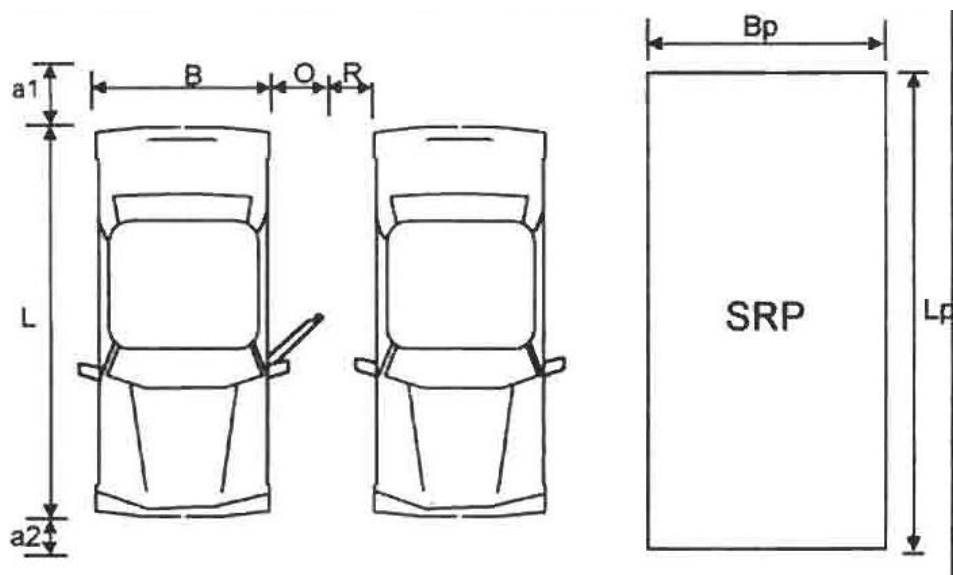
Gambar3.1 Denah dan Tampak Identifikasi Bangunan Stasiun Lempuyangan

*Sumber: Analisis penulis*

Setelah diketahui arahan pelestarian dan bangunan bersejarah di stasiun maka dapat dilakukan proses redesain Stasiun Lempuyangan. Berdasarkan gambar di atas maka dapat disimpulkan bahwa bangunan lama yang perlu dilestarikan adalah ruang perkantoran dan peron bagian tengah. Kemudian sisanya adalah bangunan baru yang masih bisa di desain ulang dengan tanpa merusak citra bangunan lama.

### III.1.3 ANALISIS KAPASITAS PARKIR

Pada tahun 2011 luas area parkir stasiun  $\pm 830\text{m}^2$  dengan kapasitas untuk menampung mobil 20 dan untuk motor mencapai 250. Standar besar luasan parkir untuk mobil dan motor sebagai berikut:



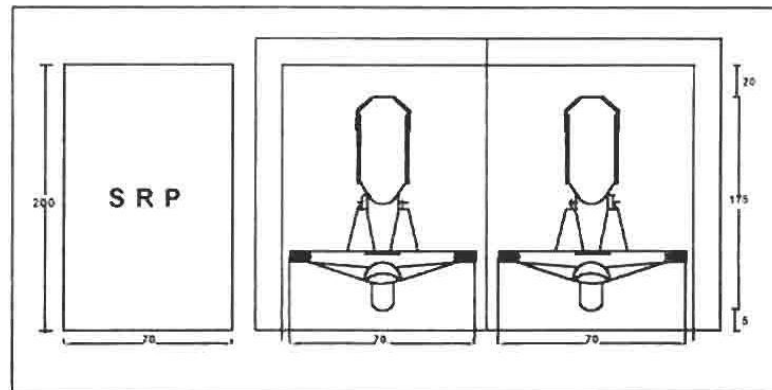
$B_p$  (lebar) = 2,3 m

$L_p$  (panjang) = 5 m

Gambar3.2 Satuan Ruang Parkir Mobil

*Sumber: Buku Pedoman Parkir*





$$L = 0,7 \text{ m}$$

$$P = 2 \text{ m}$$

Gambar3.3 Satuan Ruang Parkir Motor

*Sumber: Buku Pedoman Parkir*

Dikalkulasikan maka kapasitas ruang untuk mobil adalah  $230 \text{ m}^2$  dan motor adalah  $350 \text{ m}^2$ . Kemudian jika ditambah 30% untuk sirkulasi maka total luas parkir di stasiun adalah  $773 \text{ m}^2$ . Jumlah parkir ini masih bisa meningkat terutama pada hari libur dan lebaran. Jika itu terjadi maka area parkir akan penuh bahkan sampai parkir di tepi jalan lempuyangan. Hal ini akan berdampak pada kelancaran lal lintas di jalan tersebut.



Gambar3.4 Area Parkir Legal Stasiun

*Sumber: Dokumen Pribadi*



Gambar3.5 Area Parkir Ilegal Stasiun

*Sumber: Dokumen Pribadi*

Maka untuk menanggulangi masalah parkir diperlukan penambahan kapasitas untuk area parkir baik secara vertikal ataupun horisontal. Karena permasalahan ini akan berdampak tambah buruk dalam beberapa tahun ke depan jika tidak diatasi mengingat jumlah volume penumpang semakin meningkat.

### **SIRKULASI AREA PARKIR**

Menurut standar, untuk sirkulasi satu arah adalah 3,5m sedangkan untuk dua arah adalah 6,5m.

## **III.2 ANALISIS RUANG TERBUKA HIJAU**

### **III.2.1 ANALISIS MUKA TANAH**

Kawasan keseluruhan site memiliki luas  $\pm 1,6$  hektar yang mana setelah dilakukan analisis ternyata memiliki lahan terbuka hijau kurang dari 30 persen yaitu sekitar 25%. Seharusnya menurut Badan Lingkungan Hidup (BPL) Yogyakarta menganjurkan bahwa ruang terbuka hijau untuk

# REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

site minimal 30%. Kemudian lahan hijau di kawasan stasiun masih belum dikelola dengan baik.



- site
- zona lahan hijau
- bangunan
- rel kereta

Gambar3.6 Identifikasi Ruang Terbuka Hijau

*Sumber: Analisis Pribadi*

Disamping itu kondisi lahan terbuka yang berada di kawasan stasiun masih belum maksimal pemanfaatannya. Terlihat banyak lahan yang masih terbengkalai dan belum jelas fungsinya.

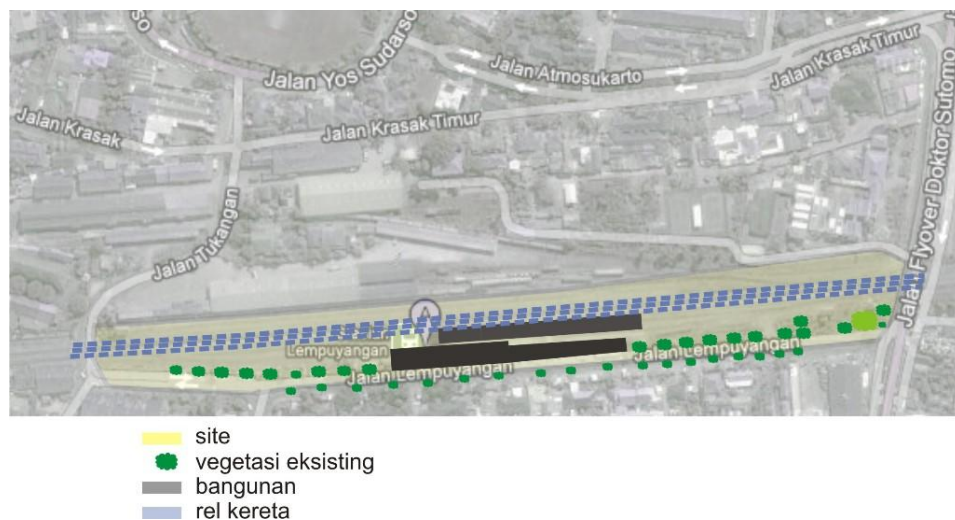


Gambar3.7 Lahan Terbengkalai di dalam kawasan stasiun

*Sumber: Dokumen Pribadi*

Jadi untuk mengatasi problem di atas, dapat dilakukan pemanfaatan lahan terbengkalai menjadi ruang terbuka hijau yang dapat memberikan kenyamanan pada pengunjung kawasan. Ruang terbuka tersebut akan diintegrasikan dengan penyediaan ruang publik sebagai fasilitas penunjang kawasan.

### III.2.2 ANALISIS VEGETASI



Gambar3.8 Identifikasi Vegetasi

*Sumber: analisis pribadi*

Vegetasi di sekitar site cukup variatif. Terdapat pohon kiara payung, pohon ashoka, pohon tanjung, dan pohon asam jawa. Pohon yang tumbuh rata-rata berada di tepi jalan yang difungsikan sebagai peneduh yaitu pohon kiara payung di sebelah utara jalan dan pohon tanjung di sebelah selatan jalan. Dua vegetasi memiliki kelebihan:

- Sangat rindang dan pertumbuhannya berbentuk membulat sehingga tidak perlu dipangkas atau dirapikan
- Menyerap CO<sub>2</sub> yang baik. Menurut riset Endes N. Dahlan pohon kiara payung berada di urutan ke-5 sedangkan pohon tanjung urutan ke-19.
- Memiliki nilai estetika yang baik

## REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

- Pertumbuhan ranting atau cabang tidak terlalu besar sehingga tidak membahayakan bila ada angin kencang.
- Mampu menyerap kebisingan.



Gambar3.9 Pohon Kiara Payung dan Pohon Tanjung

Sumber: <http://www.google.co.id/>


Namun, pohon- pohon tersebut hanya ada di tepi jalan saja. Untuk di dalam kawasan stasiun masih minim vegetasi. Sebagai peneduh jalan, vegetasi eksisting sudah cukup rindang dan teduh. Namun, untuk di area lainnya masih perlu ditambah lagi vegetasinya.



Gambar3.10 Area timur stasiun yang masih minim vegetasi

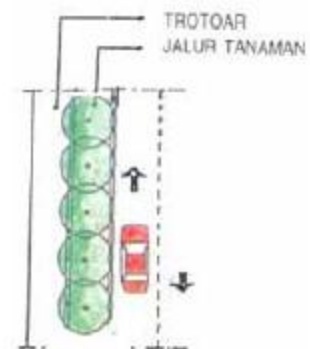
Sumber: *dokumen pribadi*

**STANDAR FUNGSI VEGETASI**

Fungsi	Persyaratan	Contoh Bentuk & Jenis
* <u>Pada Jalur Tanaman Tepi</u>		
1. Peneduh	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ditempatkan pada jalur tanaman (minimal 1,5 m)</li> <li>- Percabangan 2 m di atas tanah.</li> <li>- Bentuk percabangan batang tidak merunduk.</li> <li>- Bermassa daun padat.</li> <li>- Ditanam secara berbaris.</li> </ul>	



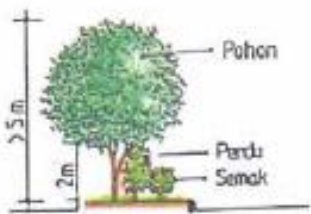
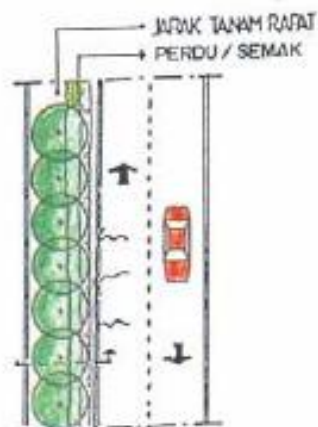
- Kiara Payung (Filicium decipiens)
- Tanjung (Mimusops elengi)
- Angsana (Ptherocarpus indicus)



Gambar3.11 Spesifikasi Tanaman Peneduh

Sumber: Tata Cara Perencanaan Teknik Lanskap Jalan

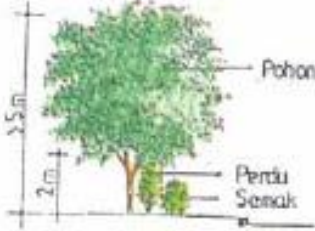
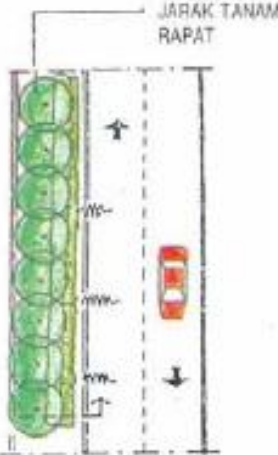
**REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA**  
 Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

Fungsi	Persyaratan	Contoh Bentuk & Jenis
2. Penyerap Polusi Udara	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terdiri dari pohon, perdu/ semak.</li> <li>- Memiliki ketahanan tinggi terhadap pengaruh udara.</li> <li>- Jarak tanam rapat.</li> <li>- Bermassa daun padat.</li> </ul>	  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Angsana (Pterocarpus indicus)</li> <li>- Akasia daun besar (Accasia mangium)</li> <li>- Oleander (Nerium oleander)</li> <li>- Bogenvil (Bougenvillea Sp)</li> <li>- Teh-tehan pangkas (Acalypha sp)</li> </ul>



Gambar3.12 Spesifikasi Tanaman Penyerap Polusi  
 Sumber: Tata Cara Perencanaan Teknik Lanskap Jalan

**REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA**  
 Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

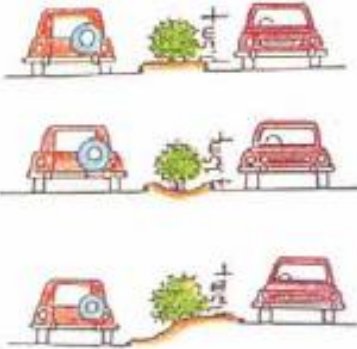
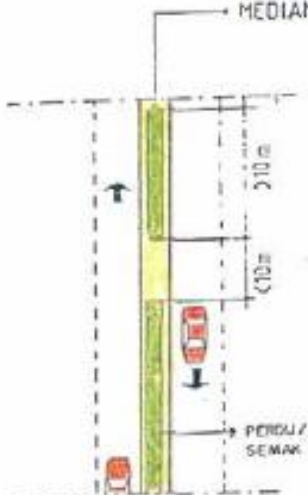
Fungsi	Persyaratan	Contoh Bentuk & Jenis
3. Penyerap kebisingan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Terdiri dari pohon, perdu /semak.</li> <li>- Membentuk massa.</li> <li>- Bermassa daun rapat.</li> <li>- Berbagai bentuk tajuk.</li> </ul>	 <p style="text-align: right;">Pohon Perdu Semak</p>
	 <p style="text-align: center;">JARAK TANAM RAPAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tanjung (Mimusops elengi)</li> <li>- Kiara payung (Filicium decipiens)</li> <li>- Teh-tehan pangkas (Acalypha sp)</li> <li>- Kembang Sepatu (Hibiscus rosa sinensis)</li> <li>- Bogenvil (Bogenvillea sp)</li> <li>- Oleander (Nerium oleander)</li> </ul>



Gambar3.13 Spesifikasi Tanaman Penyerap Kebisingan  
 Sumber: Tata Cara Perencanaan Teknik Lanskap Jalan



**REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA**  
 Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

Fungsi	Persyaratan	Contoh Bentuk & Jenis
* <u>Pada Median</u>		
6. Penahan silau lampu kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tanaman perdu/semak</li> <li>- Ditanam rapat.</li> <li>- ketinggian 1,5 m</li> <li>- Bermassa daun padat</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bogenvil (Bogenvillea sp)</li> <li>- Kembang sepatu (Hibiscus rosa sinensis)</li> <li>- Oleander (Nerium oleander)</li> <li>- Nusa Indah (Mussaenda sp)</li> </ul>



Gambar3.14 Spesifikasi Tanaman Penahan Silau Lampu  
 Sumber: Tata Cara Perencanaan Teknik Lanskap Jalan

Untuk menjadikan kawasan stasiun lebih baik dan hijau, maka perlu memaksimalkan lahan kosong yang belum dimanfaatkan menjadi area untuk ditumbuhi vegetasi. Pohon kiara payung dan tanjung memiliki fungsi cukup kompleks tumbuh ditepi jalan Lempuyangan.. Selain vegetasi peneduh dan penyerap emisi karbon, di dalam site juga harus memiliki vegetasi untuk peneduh, vegetasi estetik, dan vegetasi pengarah.

Beberapa pohon yang bisa direncanakan untuk ditempat di dalam site adalah:

1. Pohon Angsana

Pohon ini dapat tumbuh tinggi hingga 40m dan memiliki daun yang lebat. Pohon ini sering digunakan di Asia Tenggara sebagai peneduh di tepi jalan.



Gambar3.15 Angsana

Sumber: <http://www.google.co.id/>

2. Bugenvil

Tanaman bugenvil mampu menciptakan suasana yang menyenangkan dan menurunkan silau kendaraan. Tanaman ini juga mampu mengurangi polusi kendaraan.



Gambar3.16 Bugenvil

Sumber: <http://www.google.co.id/>

3. Palem

Sebagai tambahan pohon ini berfungsi sebagai pengarah. Pohon ini dapat ditanam ditepi site guna mengarahkan pengguna jalan untuk menuju ke stasiun.



Gambar3.17 Palem Raja

Sumber: <http://www.google.co.id/>

### III.3 ANALISIS RUANG PUBLIK

#### III.3.1 ANALISIS KEGIATAN DI LUAR STASIUN

1. Di dalam kawasan stasiun terdapat berbagai kegiatan yang bersifat publik. Salah satunya adalah kegiatan warung yang meliputi warung, PKL, dan banyaknya becak yang parkir di tepi jalan dalam site.



Gambar3.18 Warung, PKL, dan tukang becak di tepi site

Sumber: *dokumen pribadi*

2. Kegiatan yang terlihat di sore hari adalah kegiatan yang bersifat rekreatif. Banyak warga sekitar menghabiskan waktu di timur kawasan guna menikmati suasana dan melihat kereta api yang melintas sambil membeli jajanan PKL.



Gambar3.19 Aktivitas warga di tepi rel timur stasiun

*Sumber: dokumen pribadi*

3. Kegiatan berikutnya adalah mengenai kesenian. Di kawasan stasiun terlihat seni gravity yang menghiasi Jembatan Layang Lempuyangan yang terletak di timur stasiun.



Gambar3.20 Mural yang tampak di kolom jembatan

*Sumber: dokumen pribadi*

### III.3.2 KEBUTUHAN RUANG PUBLIK

**Potensi :**

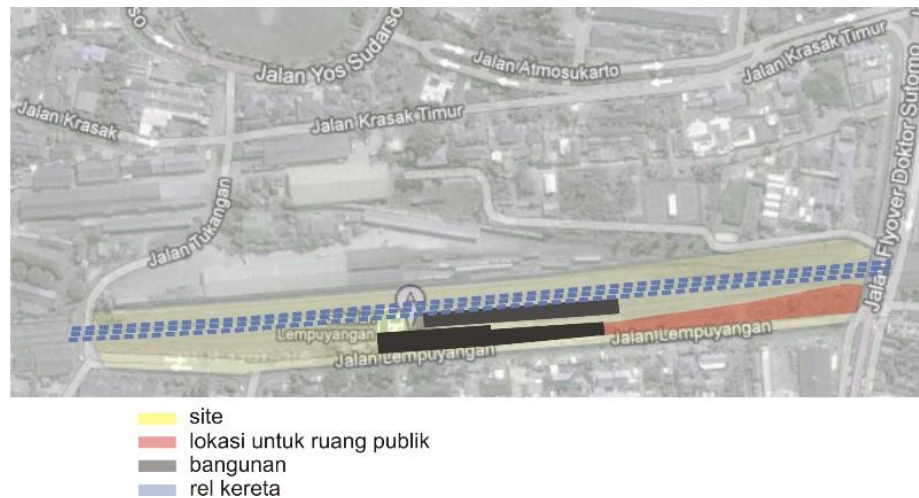
- a. banyaknya PKL yang bisa dimanfaatkan untuk menunjang perekonomian masyarakat setempat
- b. tersedianya lahan yang cukup untuk diolah menjadi ruang publik
- c. banyaknya pelaku seni di Yogyakarta sehingga dapat menunjukkan karyanya di sekitar ruang publik yang direncanakan



Gambar3.21 Seniman jalanan di Yogyakarta

*Sumber: <http://www.google.co.id/>*

Untuk memaksimalkan potensi kawasan stasiun maka perlu adanya pemanfaatan potensi masyarakat sekitar. Dengan penyediaan ruang publik ini yang dapat dipergunakan oleh warga baik untuk kegiatan ekonomi, rekreasi, maupun seni diharapkan mampu memberikan citra positif, menawarkan hiburan gratis, dan menampilkan identitas kawasan yang lebih kental akan nilai budaya karena banyak seniman yang memamerkan karyanya disana.



Gambar3.22 Identifikasi Area untuk Ruang Publik

*Sumber: analisis pribadi*

### III.3.3 AKSES MENUJU RUANG PUBLIK

Kualitas non-fisik ruang publik dapat dilihat melalui beberapa kriteria, antara lain:

- Kenyamanan (comfort)

Ruang terbuka harus memiliki lingkungan yang nyaman serta terbebas dari gangguan aktivitas disekitarnya.

- Keamanan dan Keselamatan (safety and security)

Terjamin dari gangguan seperti aktivitas lalu lintas & kriminalitas

- Kemudahan (accessibility)

Yaitu kemudahan memperoleh pelayanan dan akses transportasi menuju ruang publik tersebut.

Ruang terbuka memiliki kedekatan dan kemantapan *aksesibilitas*, mudah dijangkau dengan jalan kaki, kedekatan dengan jalan besar, tidak dilalui kendaraan padat, atau kendaraan yang lewat dengan kecepatan lambat.



Gambar3.23 Ruang Terbuka Plaza Santa Ana, Spanyol

*Sumber: Antara Harapan dan Kenyataan, Ir. James Siahaan, MA.*

Beberapa pertimbangan yang harus diperhatikan dalam perencanaan akses menuju ruang publik adalah:

a. Akses yang buruk secara visual

Jika suatu ruang dapat digunakan maka harus terlihat dan mudah dijangkau. Jalan masuk yang sempit dan gelap membuat pengunjung enggan memasukinya.

b. Jalan setapak yang berliku-liku

Jalan seperti ini tidaklah berguna. Namun jika digabungkan dengan penambahan tempat istirahat sejenak atau empat duduk maka akan menarik minat pengunjung untuk melaluinya.

Untuk menghasilkan desain ruang publik yang baik maka aspek aksesibilitas perlu direncanakan dengan mempertimbangkan aspek kenyamanannya tanpa mengganggu lalu lintas sekitar yaitu akses menuju ruang publik dibuat mudah terlihat, terjangkau, dan memiliki jalan yang tidak berliku-liku.

### III.4 SUASANA ATRAKTIF

#### III.4.1 ELEMEN PENAMBAH DAYA TARIK

Ruang terbuka yang memiliki tempat-tempat kecil yang di dalamnya memiliki suatu daya tarik tertentu akan memikat orang banyak, misalkan street food court, air mancur, atau patung.



Gambar3.24 a. Air Mancur, b. Food court, c. patung

Sumber: <http://www.google.co.id/>

Jika elemen tersebut di aplikasikan ke dalam kawasan tentu akan menjadikan daya tarik tersendiri terhadap ruang publik.

Untuk meningkatkan daya tarik kawasan stasiun elemen yang bisa ditambahkan adalah tentang seni dan budaya. Karena bangunan ini merupakan bangunan yang perlu dilestarikan maka penambahan elemen yang mengandung nilai sejarah guna menguatkan citra stasiun.

Kombinasi antara elemen seperti sculpture, elemen sejarah site (misal menara sinyal), dan elemen kontemporer yang ditambahkan (misal



## REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

mural) akan menguatkan image dan identitas sebagai kawasan stasiun besejarah Yogyakarta yang memiliki jiwa seni yang tinggi.



Gambar3.25 Menara sinyal

Sumber: dokumen pribadi



Gambar3.26 Mural

Sumber: <http://www.google.co.id/>

Kemudian setting pencahayaan pada malam hari juga akan menambah daya tarik di dalam kawasan ini terutama pada ruang publik.



Gambar3.27 Pencahayaan pedestrian pada malam hari

Sumber: <http://www.google.co.id/>

### III.5.1 ANALISIS LALU LINTAS

Stasiun kereta api adalah bangunan yang sangat padat. Pengunjung yang secara bergilir datang dan pergi membuat stasiun suasana stasiun sangat ramai. Maka tidak jarang dalam jam sibuk lalu lintas sekitar stasiun menjadi macet.

Stasiun kereta api harus mampu mengakomodasi integrasi antara jaringan kereta api dengan bentuk transportasi yang lain. Oleh karena itu, lalu lintas depan stasiun harus mampu menjamin kenyamanan dan keselamatan pengguna stasiun, seperti perlunya suatu manajemen lalu lintas terpadu antara kendaraan yang keluar- masuk stasiun, kendaraan yang melewati stasiun, transportasi yang menghubungkan stasiun, serta pengguna jalan yang lain (pejalan kaki dan pengendara sepeda).

Salah satu stasiun yang cukup padat di Yogyakarta adalah stasiun Lempuyang. Dengan permintaan penumpang yang sangat tinggi karena harga tiket terjangkau, maka depan stasiun selalu macet dan penuh lalu lintas dari kendaraan penumpang dan lalu lintas lainnya.

#### A. Volume Lalu Lintas (Q)

Penghitungan dilakukan dalam dua sesi jam puncak. Jam yang dipilih adalah saat pagi hari dan sore hari. Hasilnya volume lalu lintas yang didapat mencapai 3310 pcu/hour. Artinya tiap jam terdapat 3310 kendaraan yang melintas stasiun. Akses utama dari stasiun Lempuyangan terletak di sisi utara yang mana lebih padat dari pada sisi selatan stasiun.

Penghitungan kapasitas jalan dapat dilakukan untuk mengetahui tingkat kapasitas jalan terhadap lalu lintas. Menurut Indonesian Highway Capacity Manual (1997) dilakukan dengan rumusan:

$$C = C_0 \times F_{CW} \times F_{CSP} \times F_{CSF} \times F_{CCS}$$

C = kapasitas (pcu/hour)

C<sub>0</sub> = kapasitas dasar (pcu/hour)

F<sub>CW</sub> = faktor penyesuaian lebar jalan

F<sub>CSP</sub> = faktor penyesuaian pemisahan arah

F<sub>CSF</sub> = faktor penyesuaian hambatan samping dan bahu jalan

F<sub>CCS</sub> = faktor penyesuaian ukuran kota

**REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA**  
 Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

1. Kapasitas Dasar ( $C_0$ )

Tipe jalan	Kapasitas dasar (smp/jam)	Catatan
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	1650	Per lajur
Empat-lajur tak-terbagi	1500	Per lajur
Dua-lajur tak-terbagi	2900	Total dua arah

2. Faktor Penyesuaian Lebar Jalan ( $FC_w$ )

Tipe jalan	Lebar jalur lalu-lintas efektif ( $W_c$ ) (m)	$FC_w$
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	Per lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
Empat-lajur tak-terbagi	Per lajur	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
	3,75	1,05
Dua-lajur tak-terbagi	Total dua arah	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
	9	1,25
	10	1,29
11	1,34	

3. Faktor Penyesuaian Pemisahan Arah ( $FC_{SP}$ )

Pemisahan arah SP %-%		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
$FC_{SP}$	Dua-lajur 2/2	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88
	Empat-lajur 4/2	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

4. Faktor Penyesuaian Hambatan Samping dan Bahu Jalan ( $FC_{SF}$ )

Tipe jalan	Kelas hambatan samping (SFC)	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan Jarak kereb-penghalang			
		Jarak: kereb - penghalang $W_k$ (m)			
		$\leq 0,5$ m	1,0 m	1,5 m	$\geq 2$ m
Empat-lajur terbagi 4/2 D	Sangat rendah	1,00	1,01	1,01	1,02
	Rendah	0,97	0,98	0,99	1,00
	Sedang	0,93	0,95	0,97	0,99
	Tinggi	0,87	0,90	0,93	0,96
	Sangat tinggi	0,81	0,85	0,88	0,92
Empat-lajur tak-terbagi 4/2 UD	Sangat rendah	1,00	1,01	1,01	1,02
	Rendah	0,96	0,98	0,99	1,00
	Sedang	0,91	0,93	0,96	0,98
	Tinggi	0,84	0,87	0,90	0,94
	Sangat tinggi	0,77	0,81	0,85	0,90
Dua-lajur tak-terbagi 2/2 UD atau Jalan satu-arah	Sangat rendah	0,98	0,99	0,99	1,00
	Rendah	0,93	0,95	0,96	0,98
	Sedang	0,87	0,89	0,92	0,95
	Tinggi	0,78	0,81	0,84	0,88
	Sangat tinggi	0,68	0,72	0,77	0,82

5. Faktor Penyesuaian Ukuran Kota ( $FC_{CS}$ )

Ukuran kota (Juta penduduk)	Faktor penyesuaian untuk ukuran kota
< 0,1	0,90
0,1-0,5	0,93
0,5-1,0	0,95
1,0-3,0	1,00
> 3,0	1,03

Tabel 3.3 Penghitungan standar kapasitas jalan

Sumber: Indonesian highway capacity manual

Jadi:

$$C = C_0 \times F_{CW} \times FC_{SP} \times FC_{SF} \times FC_{CS}$$

$$C = 2900 \times 1.29 \times 0.94 \times 0.92 \times 0.90$$

$$= 2911 \text{ pcu/ hour}$$

Hasil ini memberikan bukti bahwa kapasitas jalan di depan stasiun adalah 2911 pcu/ hour atau mampu menampung kendaraan sebanyak 2911 per jam.

Namun kapasitas jalan tersebut ternyata tidak mampu menampung jumlah kendaraan yang sampai tahun 2010 mencapai angka 3310 pcu/ hour. Hasil ini didapat berdasarkan hasil analisis dan survey oleh Prima J. Romadhona.

Session	Equivalent	North Side				South Side			
		Motor Vehicle	Car	Light Vehicle	Cycle	Motor Vehicle	Car	Light Vehicle	Cycle
morning	pcu	1208.4	76	0.25	0	868.8	123	0	0
	TOTAL	1284.65				991.8			
					2276				
evening	pcu	1665.6	192	0	0	211.2	1240	0.75	0
	TOTAL	1857.6				1451.95			
					3310				

Tabel 3.4 Volume Lalu Lintas Stasiun Lempuyangan

*Sumber: Analisis stasiun oleh Prima J. Romadhona*

### Derajat Kejenuhan

Derajat ini didefinisikan sebagai rasio arus terhadap kapasitas. Nilai derajat kejenuhan menentukan apakah segmen jalan tersebut mempunyai masalah terhadap kapasitas atau tidak. Caanya dengan membagi Volume lalu lintas (Q) dengan kapasitas (C),

$$Q / C = 3310 / 2911 = 1.13$$

Menurut Tamin (2000), derajat kejenuhan yang lebih dari satu menunjukkan tingkat pelayanan yang lebih rendah dari yang dibutuhkan. Dengan kata lain angka ini membuktikan bahwa kapasitas jalan di Lempuyangan tidak mencukupi sehingga berdampak menimbulkan kemacetan terutama pada jam puncak atau sibuk.

# REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

## Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

### B. Volume Pedestrian

Time	West	East	TOTAL	Time	West	East	TOTAL
06.00 - 06.15	63	11	74	15.30 - 15.45	45	35	80
06.15 - 06.30	73	23	96	15.45 - 16.00	136	72	208
06.30 - 06.45	160	38	198	16.00 - 16.15	155	100	255
06.45 - 07.00	74	71	145	16.15 - 16.30	122	82	204
07.00 - 07.15	132	75	207	16.30 - 16.45	64	53	117
07.15 - 07.30	79	23	102	16.45 - 17.00	143	114	257
07.30 - 07.45	68	25	93	17.00 - 17.15	65	60	125
07.45 - 08.00	74	37	111	17.15 - 17.30	66	42	108
Total/hour	445	207	652	Total/hour	484	349	833

Tabel 3.5 Volume Pedestrian Stasiun Lempuyangan

*Sumber: Analisis stasiun oleh Prima J. Romadhona*

Berdasarkan tabel di atas, jumlah volume pejalan kaki pada malam hari lebih banyak dibandingkan siang hari. Sayangnya, kondisi ini tidak didukung dengan fasilitas kenyamanan bagi mereka. Tidak adanya fasilitas penyeberangan, gangguan fungsi jalan oleh PKL dan area parkir untuk sepeda motor serta becak.



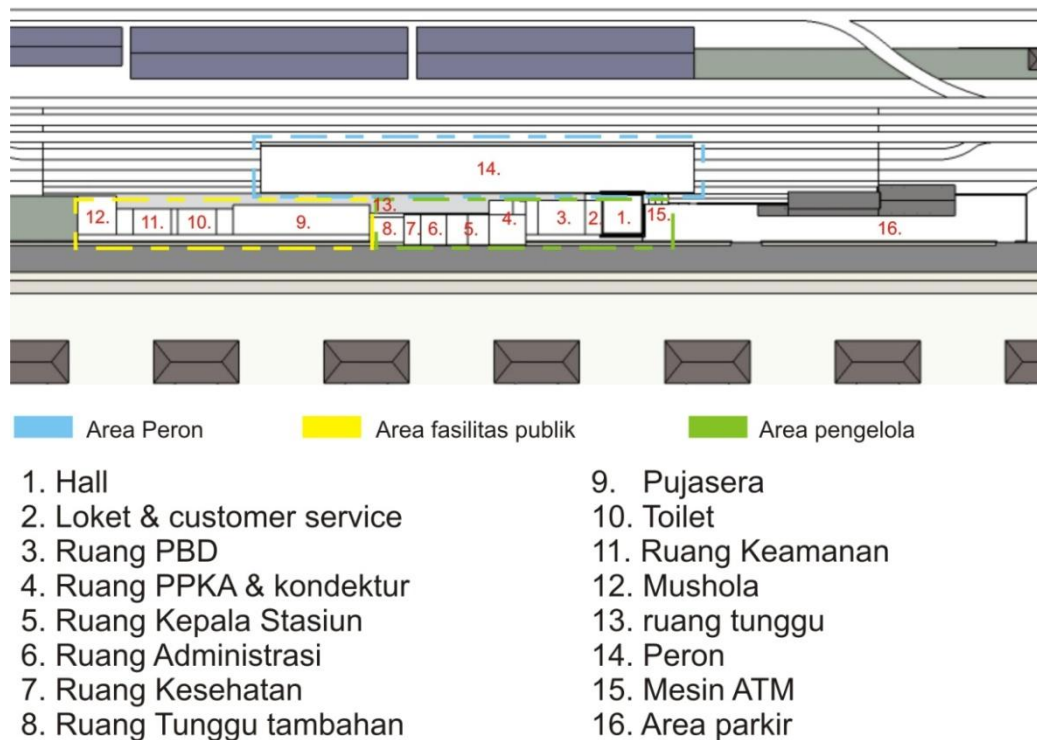
Gambar3.28 Gangguan fungsi untuk pejalan kaki

*Sumber: Dokumen pribadi*

### III.6 EVALUASI STASIUN LEMPUYANGAN

#### III.6.1 TATA RUANG

Stasiun Lempuyangan memiliki desain yang memanjang sepanjang jalan Lempuyangan. Jumlah ruang yang ada mengalami perbedaan seiring berjalannya waktu. Stasiun pada waktu pertama kali hanya memiliki 2 massa bangunan yaitu area pengelola dan peron. Namun sekarang stasiun sudah mengalami perkembangan sehingga memiliki beberapa massa tambahan guna mendukung fungsi utama bangunan.



Gambar3.29 Zoning pada Stasiun Lempuyangan

*Sumber: Analisis pribadi*

Melihat dari kondisi eksisting, tata ruang di dalam stasiun sudah bagus. Zoning untuk fungsi ruang terlihat sangat jelas dimana ada pembatas antara zona ruang publik dan ruang pengelola.

Namun yang menjadi permasalahan adalah kurangnya pemaksimalan fungsi ruang. Seiring bertambahnya jumlah penumpang

dari tahun ke tahun tentu kapasitas dan fasilitas tambahan perlu ditingkatkan. Bagian yang menjadi evaluasi adalah:

1. Terdapat Ruang Kosong

Ruang kosong yang dimaksud adalah ruang yang belum memiliki fungsi yang jelas. Ruang ini terletak disamping ruang kesehatan.



Gambar3.30 Ruang kosong di dalam stasiun

Ruang yang memiliki luas 8m x 6m ini memiliki fungsi sementara yaitu sebagai ruang tunggu tambahan.

2. Banyaknya Stand Makanan

Area pujasera yang ada di dalam stasiun ini memiliki luas 32m x 7m. Dengan luas itu ruang ini hanya digunakan untuk stand makanan yang menjual makanan yang relatif sama.



Gambar3.31 Pujasera di dalam stasiun



Berdasarkan hasil survey, area pujasera ini tidak terlalu ramai. Sehingga jumlah stand yang menjual makanan terlihat tidak efisien dari segi jumlahnya.

### **Evaluasi Tata Ruang**

Agar performa bangunan lebih baik, maka permasalahan tata ruang tersebut dapat dicari solusinya. Solusinya adalah memanfaatkan ruang kosong yang ada dan efisiensi tempat.

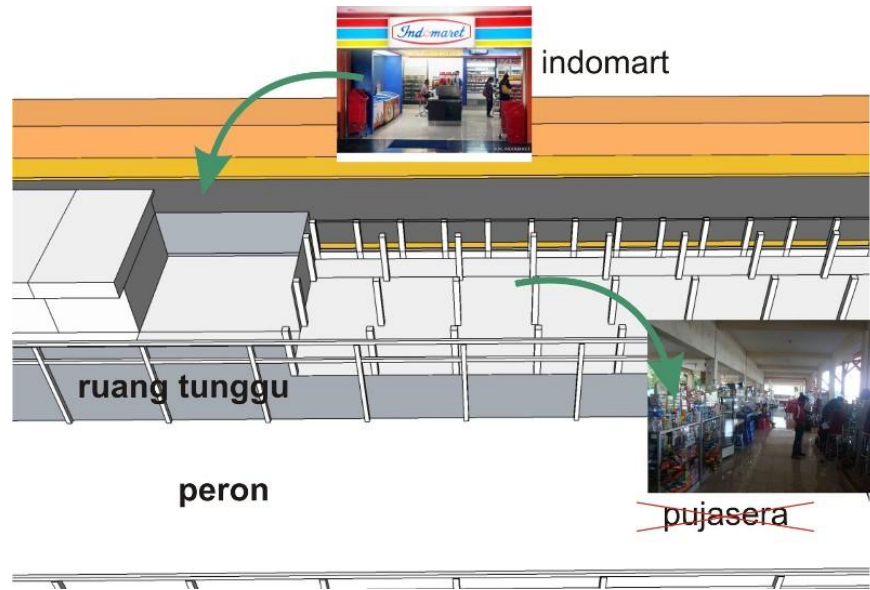
Ruang kosong seluas 8m x 6m tersebut sebaiknya digunakan sebagai ruang untuk pusat penjual makanan. Data yang di dapat dari hasil wawancara mengatakan bahwa ruang tersebut memang akan disewakan untuk mini market yaitu Indomart.



Gambar3.32 Indomart

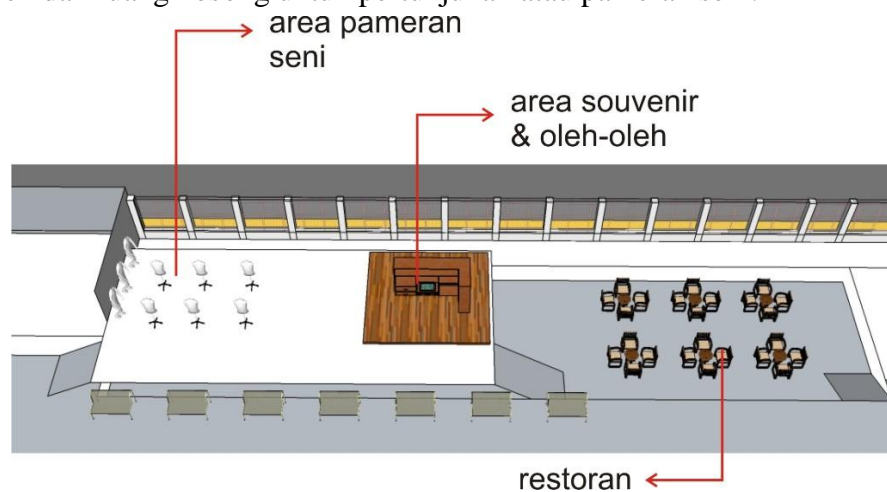
Dengan adanya Indomart didalam stasiun maka akan membuat suasana stasiun lebih rapi sehingga tempat yang seharusnya untuk menjual makanan- makanan ringan di area pujasera menjadi kosong dengan adanya Indomart di dalam stasiun.

Kondisi ini dapat dimanfaatkan untuk menambah fasilitas tambahan di dalam stasiun dengan menggunakan bekas area pujasera seluas 32m x 7m sebagai restoran atau ruang pameran seni.



Gambar3.34 Analisis ruang kosong dan pujasera

Dengan dihilangkannya area pujasera yang dianggap kurang efisien, maka ruang ini dapat dirancang menjadi ruang baru yang mendukung fasilitas penumpang seperti restoran, area penjualan souvenir termasuk oleh-oleh dan ruang kosong untuk pertunjukan atau pameran seni.



Gambar3.35 Sketsa rancangan baru untuk restoran

Ruangan ini diharapkan mampu meningkatkan kualitas fasilitas stasiun dan kenyamanan bagi penumpang.

### III.6.2 PERFORMA BANGUNAN

Bangunan stasiun merupakan bangunan sejarah. Desain yang digunakan berasal dari kolonial Belanda. Walaupun sudah berumur tua namun berkat perhatian pemerintah bangunan ini masih dapat berfungsi dengan baik. Perbaikan dan modifikasi terhadap bangunan rutin dilakukan demi menjaga performa bangunan.

#### Struktur Bangunan



Gambar3.36 Struktur yang masih dipertahankan

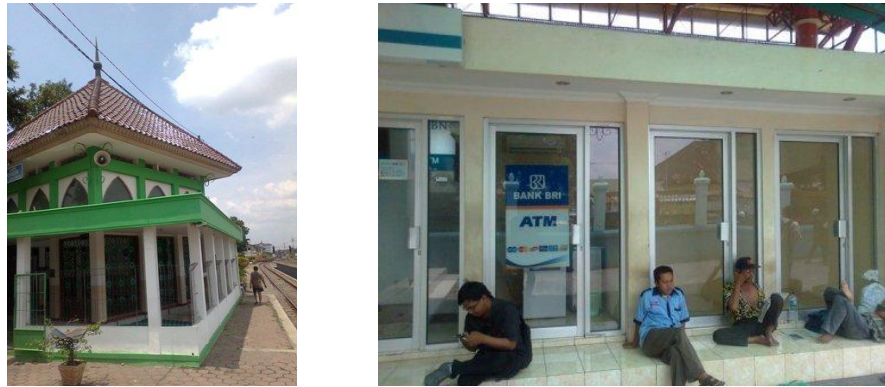
Karena stasiun merupakan bangunan yang dilestarikan tentu strukturnya juga tetap dipertahankan. Setelah dilakukan rekonstruksi dan perawatan beberapa kali, bentuk dan material asli tetap dibuat seperti aslinya. Itu dilakukan demi menjaga nilai sejarahnya. Namun penambahan material tambahan dan struktur tambahan juga dilakukan dengan batasan-batasan tertentu demi eksistensi stasiun tersebut.

#### Fasilitas Bangunan

Berbeda dari pertama kali dibangun. Stasiun Lempuyangan sekarang memiliki banyak fasilitas pendukung fungsi utama bangunan. Hal ini dilakukan demi menunjang kebutuhan penumpang yang makin beragam. Fasilitas yang ada di dalam stasiun adalah mesin ATM, area pujasera, ruang TV, mushola, dan kantin.

## REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif



Gambar3.37 Mushola dan Ruang mesin ATM

### Pencahayaan dan Penghawaan

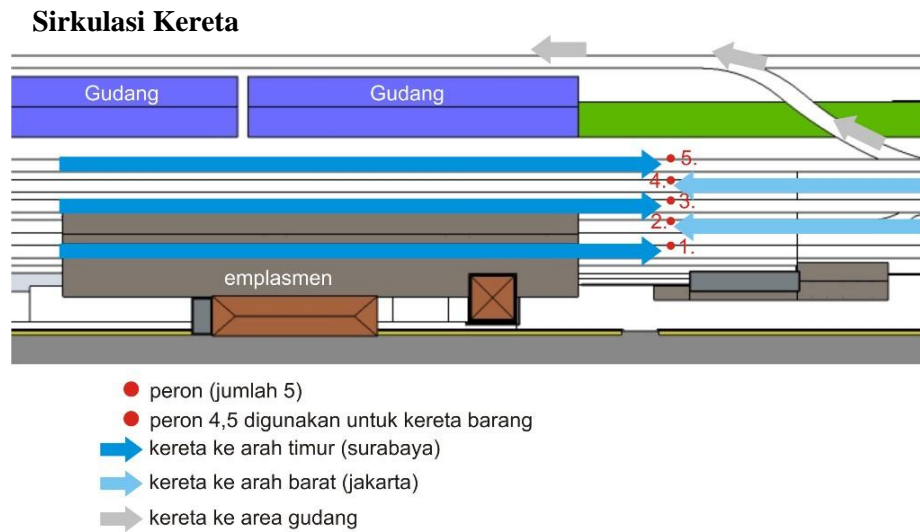
Stasiun Lempuyangan memiliki desain yang terbuka. Sehingga memiliki pencahayaan dan penghawaan yang baik. Bagian yang tertutup merupakan area privat bagi pengelola bangunan. Selebihnya merupakan ruang yang didesain terbuka sehingga cahaya matahari dan angin dapat masuk dan mengalir dengan lancar.



Gambar3.38 Area Ruang Tunggu dan peron

Dari gambar di atas dapat terlihat di dalam stasiun pada saat siang hari tetap terang tanpa pencahayaan buatan.

### III.6.3 SIRKULASI STASIUN



Gambar3.39 Skema sirkulasi Kereta



Gambar3.40 Skema sirkulasi penumpang masuk

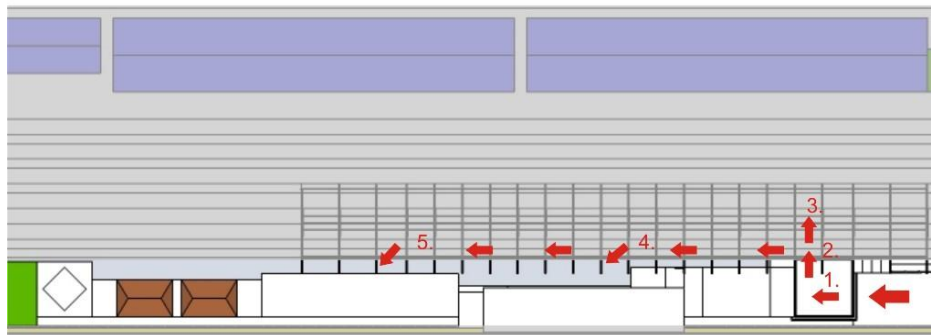
Sirkulasi kereta di bagi 2 tipe. Yaitu Peron 1,3,5 menuju ke arah timur dan peron 2,4 menuju ke arah barat. Khusus peron 4 dan 5 digunakan untuk kereta barang. Jalur rel ke 6 yang terletak di paling utara langsung mengarah menuju gudang dan penyimpanan barang PT KAI.

Kemudian sirkulasi area parkir memiliki 1 jalur masuk dan 1 jalur keluar. Pada hari biasa arus sirkulasi lancar. Namun pada hari libur area ini sangat penuh dan berdampak kemacetan karena kapasitas yang kurang.



Gambar3.41 Suasana keberangkatan kereta

### Sirkulasi Calon Penumpang



1. pembelian tiket
2. pemeriksaan tiket
3. menuju peron
4. menuju ruang tunggu
5. menuju pujasera, toilet, dan mushola

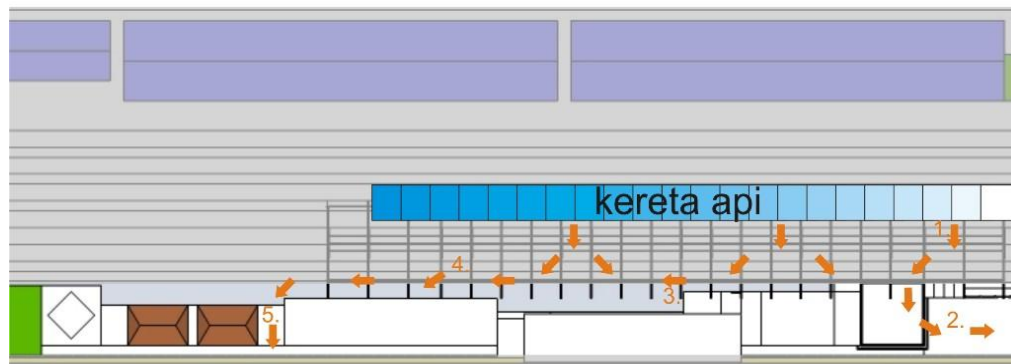
Gambar3.42 Skema sirkulasi calon penumpang

Calon penumpang yang datang hanya memiliki satu jalur sirkulasi mulai dari loket sampai menuju ruang tunggu karena pola sirkulasi untuk penumpang menerapkan pola satu arah. Hal ini menguntungkan pihak stasiun dari segi keamanan dan menguntungkan penumpang dari kenyamanan sirkulasi.



Gambar3.43 Pemeriksaan tiket penumpang

### Sirkulasi Penumpang dari Kereta



1. penumpang keluar dari kereta api
2. ke hall menuju lalu ke area parkir
3. menuju ruang tunggu
4. menuju pujasera
5. keluar stasiun menuju jalan Lempuyangan

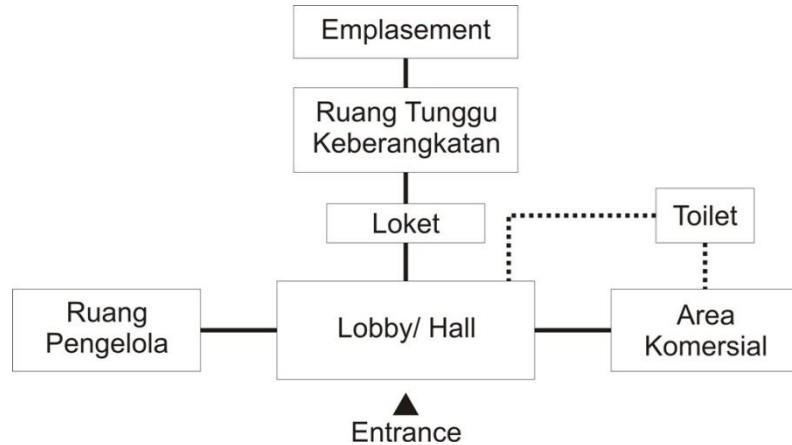
Gambar3.44 Skema sirkulasi penumpang keluar dari stasiun

Penumpang yang akan keluar dari stasiun memiliki 2 opsi pintu keluar. Pintu pertama melewati hall yang kemudian akan langsung menuju area parkir atau pintu kedua yang terletak di barat area pujasera. Dari pintu ini penumpang akan langsung menuju jalan Lempuyangan.

### III.7 ANALISIS KEBUTUHAN RUANG

#### III.7.1 ORGANISASI DAN STANDAR RUANG STASIUN

- **Tabel 3.6 Organisasi Ruang**



*Sumber: Data Arsitek, Erst Neufert Jilid 2*

- **Tabel 3.7 Standar Kebutuhan Ruang**

Area Penumpang		
Area Tunggu	10ft <sup>2</sup> / penumpang	80% kapasitas KA+ 0,929m <sup>2</sup> /orang
Saat sibuk > 500 penumpang	7-9ft <sup>2</sup> / penumpang	0,6503- 0,8361m <sup>2</sup> / penumpang
Area bagasi		
Coffe shop	Vending machine	0,2787- 74,32 m <sup>2</sup>
Saat sibuk > 300 penumpang	3-4 ft <sup>2</sup> / penumpang di ruang	
Saat sibuk > 300 penumpang	makan: 1 seat= 7-10 orang	
Dapur		
Saat sibuk > 300 penumpang	500- 800 ft	46,65- 74,32 m <sup>2</sup>
Area sirkulasi		1,4 x 1,4m/ orang + 20% nya
Pelayanan Tiket		
Dengan conveyor	8ft	2,4384 m
Tanpa conveyor	5ft	1,5424 m
Panjang tiap posisi agen	7,5ft	2,286 m



**REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA**  
 Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

Panjang jalur antrian	15ft	4,572 m
Area Pegawai		
Ruang pegawai	100ft <sup>2</sup> + 10 ft <sup>2</sup> / pegawai	9,29m <sup>2</sup> + 0,929m <sup>2</sup> / pegawai bertugas
Kantor keuangan	60ft <sup>2</sup> + 40ft <sup>2</sup> pegawai lain	5,574m <sup>2</sup> + 3,716m <sup>2</sup> pegawai lain
Kantor pelayanan stasiun	120ft <sup>2</sup>	11,148 m <sup>2</sup>
Kantor pengawas	80ft <sup>2</sup>	7,432 m <sup>2</sup>
Kantor manager stasiun	120ft <sup>2</sup>	11,148 m <sup>2</sup>
Area kesekretariatan	80ft <sup>2</sup>	7,432 m <sup>2</sup>
Ruang persiapan pegawai	100ft <sup>2</sup> + 10ft <sup>2</sup> pegawai lain	9,29m <sup>2</sup> + 0,929m <sup>2</sup> pegawai lain
Area/ Pusat Perkantoran		
Kantor pegawai distrik	150ft <sup>2</sup>	13,935 m <sup>2</sup>
Kantor manager	120ft <sup>2</sup>	11,148 m <sup>2</sup>
Kantor pengawas	80ft <sup>2</sup>	7,432 m <sup>2</sup>
Kantor sekretaris	80ft <sup>2</sup>	5,574 m <sup>2</sup>
Kantor administrasi	60ft <sup>2</sup>	13,935 m <sup>2</sup>
Kantor konferensi	150ft <sup>2</sup>	
Area Parkir		
Mobil pribadi	2,5 x 5 m	Panjang 7,6m
Taxi	2,5 x 5 m	Panjang 6,1m
Bus sedang	2,5 x 12 m	Panjang 9,1m
Kendaraan berhenti		Lebar 5,5m
Kendaraan bergerak		Lebar 6,1m
Parkir jangka pendek (<3jam)		80% kapasitas KA
Parkir jangka panjang (>3jam/ menginap)		15-20% kapasitas KA

*Sumber: Data Arsitek, Erst Neufert Jilid 2,  
 Transportation Engineering Planning and Design*

### **III.7.2 STANDAR KEBUTUHAN RUANG**

Berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 29 tahun 2011 bahwa dalam pembangunan stasiun kereta api disebutkan memiliki beberapa bangunan yang harus direncanakan. Yaitu:

#### **Gedung untuk Kegiatan Pokok:**

1. Hall
2. Perkantoran kegiatan stasiun
3. Loket karcis
4. Ruang tunggu
5. Ruang informasi
6. Ruang fasilitas umum
7. Ruang fasilitas keselamatan
8. Ruang fasilitas keamanan
9. Ruang fasilitas penyandang cacat, dan
10. Ruang fasilitas kesehatan

#### **Gedung untuk Kegiatan Penunjang:**

1. Pertokoan
2. Restoran
3. Perkantoran
4. Perparkiran
5. Perhotelan
6. Ruang lain yang menunjang langsung kegiatan stasiun

**Gedung untuk Jasa Pelayanan Khusus:**

1. Ruang tunggu penumpang
2. Bongkar muat barang
3. Pergudangan
4. Parkir kendaraan
5. Penitipan barang
6. Ruang atm, dan
7. Ruang lain yang menunjang langsung maupun tidak langsung kegiatan di stasiun

**III.7.3 ANALISIS KEGIATAN DI STASIUN**

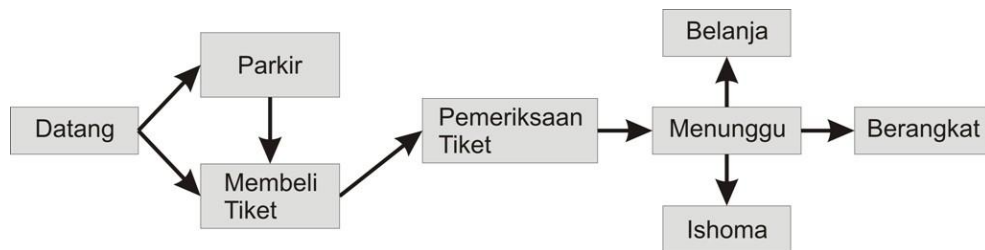
Berdasarkan hasil analisis diketahui beberapa kegiatan yang terjadi di dalam maupun luar stasiun Lempuyangan, yaitu:

- Menanyakan informasi kereta api (R. informasi)
- Melihat jadwal kereta (Papan informasi)
- Antri membeli tiket (Hall)
- Menjemput penumpang (Hall)
- Membeli tiket (Loket)
- Check in (Area pengecekan tiket)
- Menunggu kereta api datang (R. tunggu)
- Istirahat, makan- minum (food court)
- Ibadah (mushola)
- Membersihkan diri (lavatory)
- Naik kereta api (emplasment)

- Layanan pengangkutan barang (Gudang barang)
- Mengambil uang (Mesin ATM)
- Gangguan Kesehatan (R. kesehatan)
- Layanan keamanan (Pos keamanan)
- Bekerja (R. Pegawai dan pengelola stasiun)
- Parkir kendaraan (area parkir)

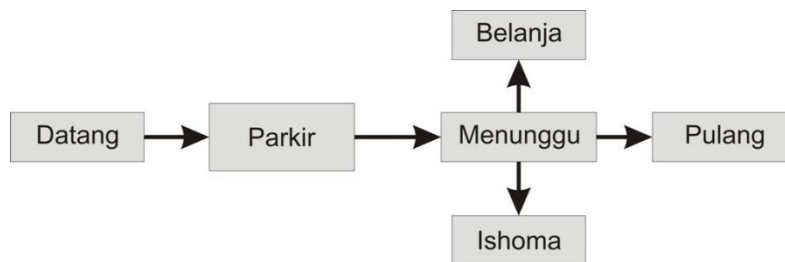
### III.7.4 ALUR KEGIATAN STASIUN

#### 1. PENUMPANG



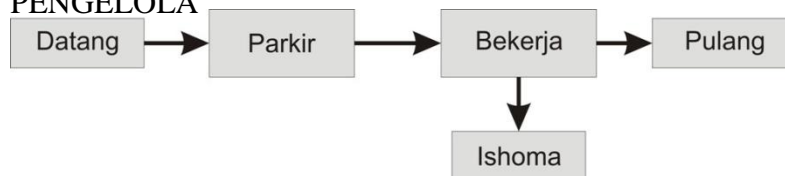
Gambar 3.45 Alur penumpang

#### 2. PENGANTAR/ PENJEMPUT



Gambar 3.46 Alur pengantar

#### 3. PENGELOLA

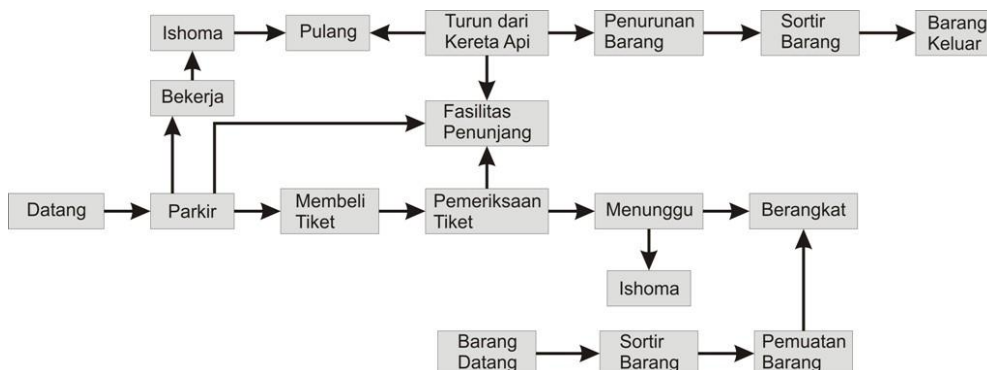


Gambar3.47 Alur pengelola

# REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

## Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif

### 4. ALUR KEGIATAN SELURUH FUNGSI



Gambar 3.48 Alur kegiatan keseluruhan

### III.7.5 BESARAN RUANG STASIUN LEMPUYANGAN

#### Kegiatan Pokok

No.	Nama Ruang	Jumlah Pelaku/unit	Standar	Luas (m <sup>2</sup> )	Luas Eksisting (m <sup>2</sup> )	Sumber
1.	Hall	22 org/20mnt	2,2 m <sup>2</sup> /unit	48,4	81 m <sup>2</sup>	TSS
2.	Kepala stasiun	1 org	4m x 6m	24	34 m <sup>2</sup>	A
3.	PBD	5 org	3m x 4m	12	34 m <sup>2</sup>	A
4.	PPKA & PAP	6 org	2(3m x 4m)	24	55 m <sup>2</sup>	A
5.	Administrasi	10 org	1,6 m <sup>2</sup>	16	40 m <sup>2</sup>	A
6.	Ruang informasi	2 org	2m x 2,5m	5	18 m <sup>2</sup>	TSS
7.	Loket karcis	1 org	2m x 3m	6	15,4 m <sup>2</sup>	TSS
8.	Ruang kondektur	10 org	1,6 m <sup>2</sup>	16	17,5 m <sup>2</sup>	DA
9.	Ruang tunggu	65 org/1jam	1,1 m <sup>2</sup> x 65	71	140 m <sup>2</sup>	DA
10.	Ruang keamanan	2 org	2(2m x 2m)	8	12 m <sup>2</sup>	A
11.	Ruang kesehatan	5 org	4m x 6m	24	27 m <sup>2</sup>	A
12.	Toilet	10 org	1,5m x 1,5m	22,5	36 m <sup>2</sup>	A
<b>TOTAL</b>					<b>509,9 m<sup>2</sup></b>	

**Kegiatan Penunjang**

No.	Nama Ruang	Jumlah Pelaku/unit	Standar	Luas (m <sup>2</sup> )	Luas Eksisting (m <sup>2</sup> )	Sumber
1.	Pujasera	15 unit	9 m <sup>2</sup>	135	208 m <sup>2</sup>	A
2.	Parkir Mobil	20 unit	2,3m x 5m	11,5	230 m <sup>2</sup>	PP
3.	Parkir Motor	250 unit	0,7m x 2m	12	350 m <sup>2</sup>	PP
4.	Mesin ATM	4 org	1,5m x 1,5m	9	9 m <sup>2</sup>	A
5.	Mushola	50 org	0,8 m <sup>2</sup>	40	40 m <sup>2</sup>	TSS
6.	Customer Service	1 org	1,5m x 2m	3	3 m <sup>2</sup>	A
7.	Ruang Schowing	2 org	4m x 3m	12	12 m <sup>2</sup>	A
8.	Ruang genset	1 org	4m x 3m	12	12 m <sup>2</sup>	A
		<b>TOTAL</b>			<b>864 m<sup>2</sup></b>	

Tabel 3.8 Besaran ruang

**Luas Total Lahan** = 23.400 m<sup>2</sup>

**Luas Total Bangunan** = 1.700 + sirkulasi (20% x 1700)  
 = 2.040 m<sup>2</sup>

**Keterangan** =

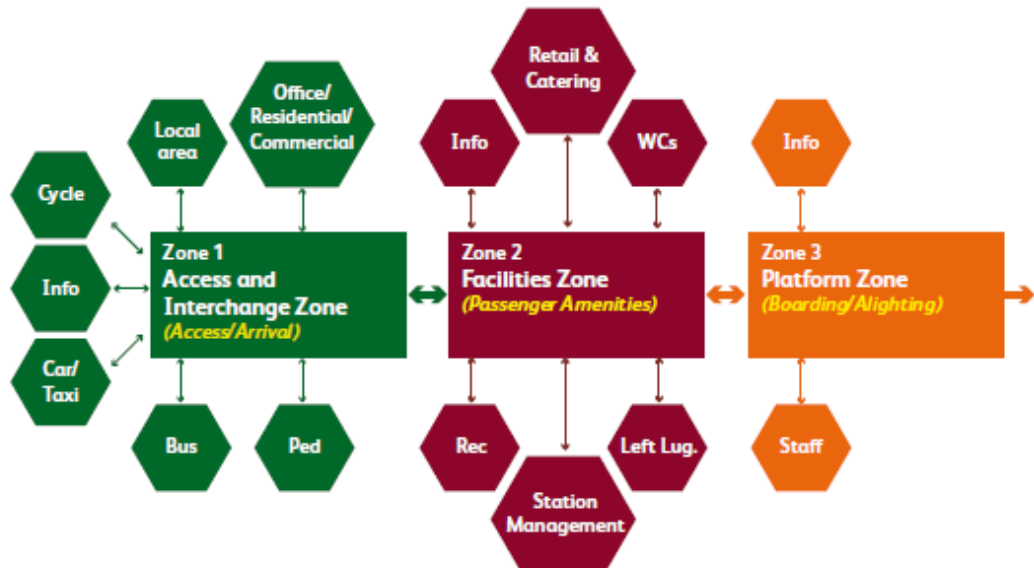
TSS : Time Server Standart

DA : Data Arsitek

A : Asumsi

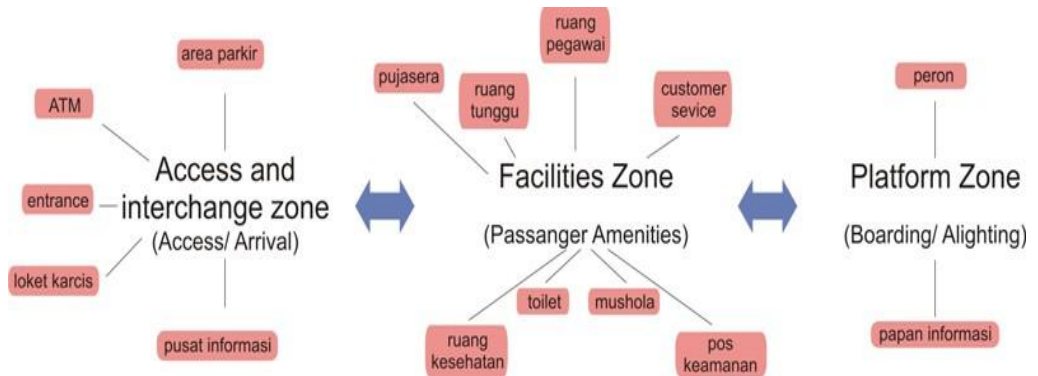
PP : Buku Pedoman Parkir

**III.7.6 ZONING RUANG**



Gambar3.49 Contoh Zoning pada Stasiun

*Sumber: Guide Station Planning Design*



Gambar3.50 Zoning pada Stasiun Lempuyangan

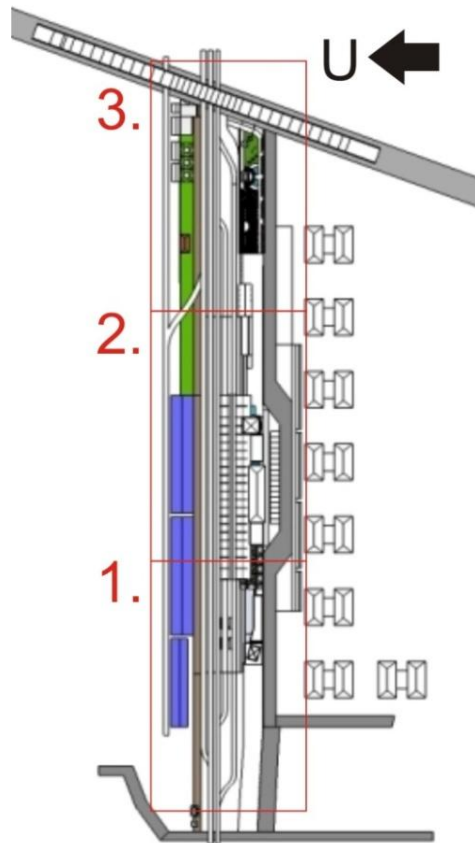
*Sumber: Analisis pribadi*

## **BAB IV**

### **KONSEP DESAIN**

#### **IV.1 KONSEP ZONING**

Kawasan lahan milik PT KAI memiliki luas lebih dari 10 hektar. Namun khusus area stasiun saja memiliki luas  $\pm 1,6$  hektar. Untuk mempermudah dalam memasukkan konsep desain maka perlu zoning kawasan.



Gambar 4.1: Zoning Perencanaan Kawasan

Pembagian zoning dibagi menjadi 3 dari barat ke timur. Zoning kawasan tersebut dilandasi oleh perbedaan fungsi tiap zona. Yaitu:



1. Zona 1 adalah area fasilitas pendukung fungsi utama bangunan.
2. Zona 2 adalah peron dan area pengelola stasiun dimana area ini merupakan bangunan awal stasiun.
3. Zona3 adalah area kosong yang belum dimanfaatkan dengan baik. Area ini secara garis besar adalah lahan kosong yang terbengkalai.

## **IV.2 KONSEP UTAMA KAWASAN**

### **“SENSE of PLACE, SPIRIT of CULTURE”**

Konsep Sense of Place bertujuan untuk memberikan rasa nyaman bagi pengunjung stasiun. Penumpang yang keluar dari kereta tentu capek dan membutuhkan fasilitas yang mendukung, sedangkan bagi calon penumpang konsep ini bertujuan untuk memberikan rasa nyaman ketika berada di stasiun untuk menunggu kereta.

Konsep ini kemudian didukung oleh konsep kedua yaitu Spirit of Culture. Tujuannya adalah agar konsep ini mampu menguatkan citra kota Yogyakarta yang mendukung segala macam kegiatan yang ada di kawasan stasiun. Alasannya adalah karena stasiun merupakan salah satu pintu gerbang menuju sebuah kota, maka pengambilan konsep ini diharapkan mampu memberikan citra, gambaran, dan wajah kota Yogyakarta kepada para pengunjung dan penumpang.



Gambar 4.2: Salah satu wajah kota Yogyakarta



Gambar 4.3: Potensi kesenian dan budaya kota Yogyakarta

#### IV.2.1 PENGEMBANGAN KONSEP

Untuk menciptakan suasana stasiun yang mempunyai identitas kuat terhadap kota Yogyakarta maka harus didukung dengan pemahaman karakter kota dan budayanya. Kota Yogyakarta merupakan kota berkembang yang masih kental nilai keratonnya. Warisan budaya dan kerajinan yang beragam membuat kota Yogyakarta memiliki daya tarik tersendiri sebagai Kota Budaya.

Sedangkan konsep yang akan diaplikasikan harus memiliki karakter kuat yang menggambarkan kota Yogyakarta. Dalam proses desain, konsep yang diambil adalah “BATIK”.

Alasan pemilihan batik sebagai konsep kawasan karena batik merupakan warisan budaya yang paling terkenal di Yogyakarta.



Gambar 4.4: Batik Yogyakarta

Kelebihan lain yang dimiliki batik adalah karena batik memiliki corak beragam yang memiliki arti filosofi tersendiri sehingga dapat dimanfaatkan untuk desain arsitektural pada stasiun.

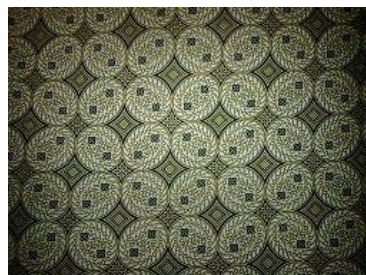
### PENGERTIAN BATIK

Para penulis buku tentang bathik terdahulu, banyak yang menuliskan kata "Bathik" dengan "Batik" atau huruf yang seharusnya "tha" ditulis dengan "ta". Dimana bathik menurut penulis bathik-bathik terdahulu diartikan menurut "Jarwadhosok" yaitu "Ngembat Titik" atau "Rambataning Titik-Titik". Dimana dari "Jarwaodhosok" tersebut dimaksudkan bahwa bathik merupakan rangkaian dari titik-titik.

### FILOSOFI dan RAGAM BATIK

#### 1. Kawung

Motif ini mengisaratkan agar manusia dapat berguna bagi siapa saja dalam kehidupannya, baik itu dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara. Makna lain yang terkandung dalam motif kawung ini adalah agar manusia yang memakai motif kawung ini dapat menjadi manusia yang ideal atau unggul serta menjadikan hidupnya menjadi bermakna.



Gambar 4.5: Batik Kawung

#### 2. Parang

Parang adalah senjata yang melambangkan kekuatan. Batik ini biasa digunakan oleh warga keraton. Kemudian jenisnya terdapat salah satunya Parang Kusumo yang mana arti dari kusumo adalah indah sehingga diharapkan dapat memunculkan keindahan bagi penggunanya.



Gambar 4.6: Batik Parang Kusumo

### 3. Ceplok

Motif ini dihubungkan dengan kepercayaan orang Jawa, yaitu Kejawen. Dalam ajaran Kejawen ada kekuasaan yang mengatur alam semesta. Pola segi empat simetris menunjukkan arah mata angin yang memiliki arti berbeda-beda.



Gambar 4.7: Batik Ceplok Keladi

### 4. Truntum

Motif ini melambangkan cinta yang bersemi kembali. Dalam pemakaiannya motif ini melambangkan orang tua yang menuntun anaknya dalam upacara pernikahan sebagai pintu menjalankan kehidupan baru. Secara garis besar batik ini melambangkan kasih.



Gambar 4.8: Batik Truntum Palang Parang

## 5. Sido Mukti

Motif Sido-Mukti biasanya dipakai oleh pengantin pria dan wanita pada acara perkawinan, dinamakan juga sebagai Sawitan (sepasang). Sido berarti terus menerus atau menjadi dan mukti berarti hidup dalam berkecukupan dan kebahagiaan. jadi dapat disimpulkan motif ini melambangka harapan akan masa depan yang baik, penuh kebahagiaan unuk kedua mempelai.



Gambar 4.9: Batik Sido Mukti

Kelima motif di atas adalah motif dasar dalam batik. Dalam perkembangannya di Indonesia, batik memiliki corak yang sangat beragam dan contoh gambar di atas adalah gambar batik khas Yogyakarta.

Selain dari pola batik, warna batik yang beragam juga memiliki makna tersendiri. Diantaranya:

- Warna coklat sogam/merah, warna ini dikatakan sebagai warna hangat, sehingga diasosiasikan dengan tipe pribadi yang hangat, terang, alami, bersahabat, kebersamaan, tenang, sentosa, dan rendah hati
- Warna putih, warna ini dikaitkan dengan kebenaran, kebersihan, kesucian yang melambangkan karakter orang yang baik hati yang selalu mengutamakan kebenaran dan kejujuran dalam kehidupannya.
- Warna hitam (biru tua), warna ini dikaitkan dengan kejahatan dan kegelapan. Dalam arti yang baik warna ini melambangkan orang yang mempunyai kepribadian yang kuat, tidak mudah terpengaruh oleh

pendapat atau komentar orang lain sehingga dalam melaksanakan kewajibannya akan dilaksanakan dengan baik dan penuh tanggung jawab. Sedangkan dalam arti yang tidak baik, warna ini melambangkan keangkaramurkaan, keserakahan, dan kesesatan.

- Warna kuning, warna ini melambangkan ketentraman. Segala yang ada di dunia ini adalah baik untuk kehidupan.
- Warna merah, warna ini melambangkan keberanian.
- Warna hijau, warna ini melambangkan kesuburan.
- Warna biru, warna ini melambangkan kesetiaan.

#### **IV.2.2 ALASAN PEMILIHAN BATIK SEBAGAI KONSEP**

Masyarakat Yogyakarta yang sangat kental dengan kebudayaan Jawanya dalam menjalankan kehidupan ini sangatlah berhati-hati, melihat makna dari segala yang ada. Keberadaan keraton sebagai pusat pemerintahan juga mewarnai pemikiran mereka.

Dengan bermacam-macam ornamen, warna, dan motif itu terkandung seperangkat aturan guna menjalani hidup. Batik sebagai hasil kerajinan menjiwai masyarakat Yogyakarta dalam kehidupan sehari-hari baik secara sadar maupun tidak sadar dan di segala bidang kehidupan.

Dalam sehelai kain batik, yang selain sebagai hasil kerajinan juga terdapat tuntutan dan hukum bagaimana manusia itu harus bertindak agar dalam kehidupannya menjadi baik, baik bagi masyarakat, bagi bangsa, dan bagi negara. Semuanya tertuang dari motif, warna, dan ornamen. Makna-makna tersebut menjiwai masyarakat Yogyakarta dan dijadikan tuntunan serta aturan dalam melakukan segala aktivitasnya dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.

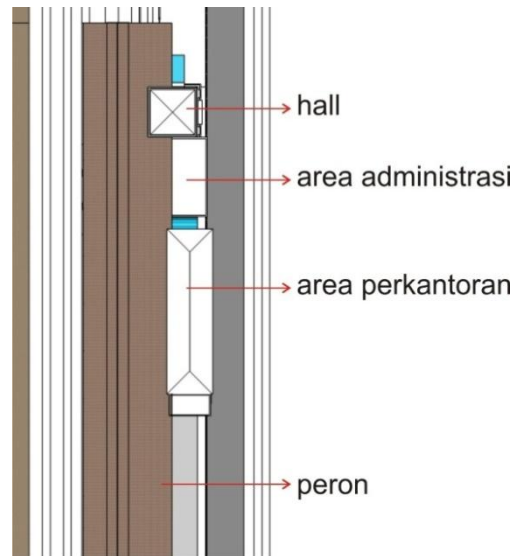


Gambar 4.10: Batik merupakan budaya yang terkenal di dunia

### **IV.3 APLIKASI KONSEP TENTANG REDESAIN STASIUN**

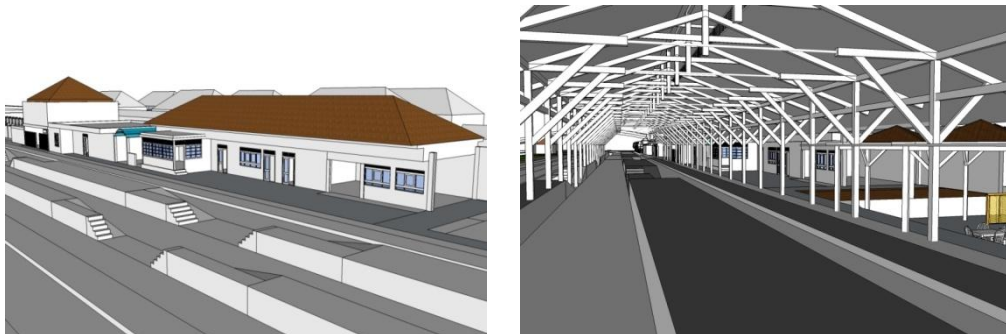
#### **IV.3.1 PELESTARIAN BANGUNAN**

Stasiun Lempuyangan berdiri sejak tahun 1872 sehingga dikategorikan dalam bangunan sejarah yang dilestarikan. Berdasarkan hasil tinjauan bangunan yang dilestarikan mayoritas masuk pada Zona 2 karena bangunan pada area tersebut merupakan bangunan yang berdiri sejak awal pembangunan.

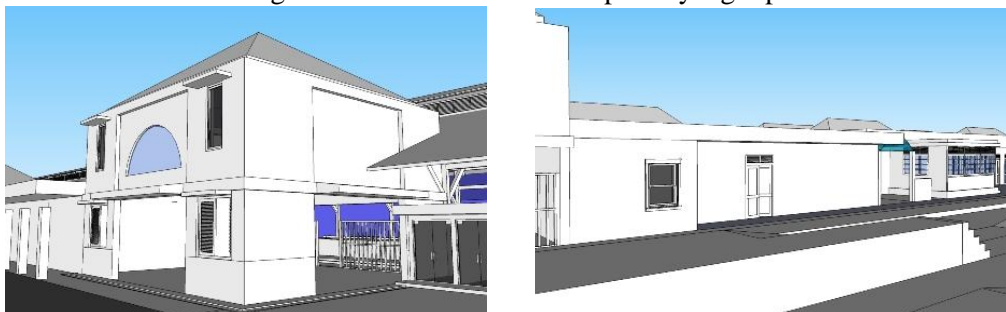


Gambar 4.11: Zona 2 merupakan area yang dikonservasi

Kebutuhan redesain tidak dilakukan pada bangunan karena akan mengurangi atau menghilangkan nilai sejarahnya. Selain itu ruang-ruang pada area ini masih berfungsi dengan optimal termasuk peron stasiun yang masih memiliki tektonika struktur yang tradisional.



Gambar 4.12: Bangunan stasiun dan tektonika peron yang dipertahankan



Gambar 4.13: Hall tempat loket dan kantor administrasi



Kemudian pada Zona 3 juga terdapat bangunan yang dilestarikan yaitu menara sinyal yang sudah tidak difungsikan lagi.



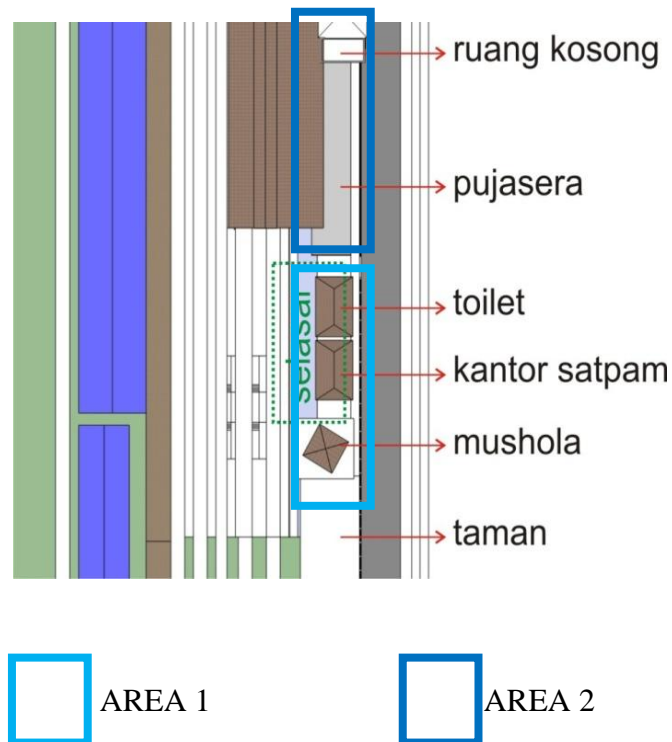
Gambar 4.14: Menara sinyal di zona 3

#### **IV.3.2 KENYAMANAN RUANG GERAK DAN AKSESIBILITAS**

Knyamanan dari pengunjung stasiun memiliki hubungan erat pada daya tampung ruang- ruang yang ada. Berdasarkan hasil analisis, kapasitas runag yang disediakan sudah mencukupi. Namun untuk jangka panjang 10 tahun mendatang kapasitas stasiun menjadi kurang karena dari tahun ke tahun pengunjung ke stasiun mengalami peningkatan 7%.

Peningkatan penumpang dapat diatasi dengan pembatasan pembelian tiket dan menghapus sistem tiket penumpang berdiri. Untuk meningkatkan kenyamanan pada saat jam padat, konsep desain yang dilakukan adalah menambah fasilitas pendukung stasiun.

Karena zona 2 merupakan area konservasi maka fokus desain terletak pada zona 1 yang merupakan area fasilitas stasiun. Sedangkan untuk Zona 3 tidak dilakukan penambahan atau optimalisasi ruang karena masih merupakan lahan kosong.

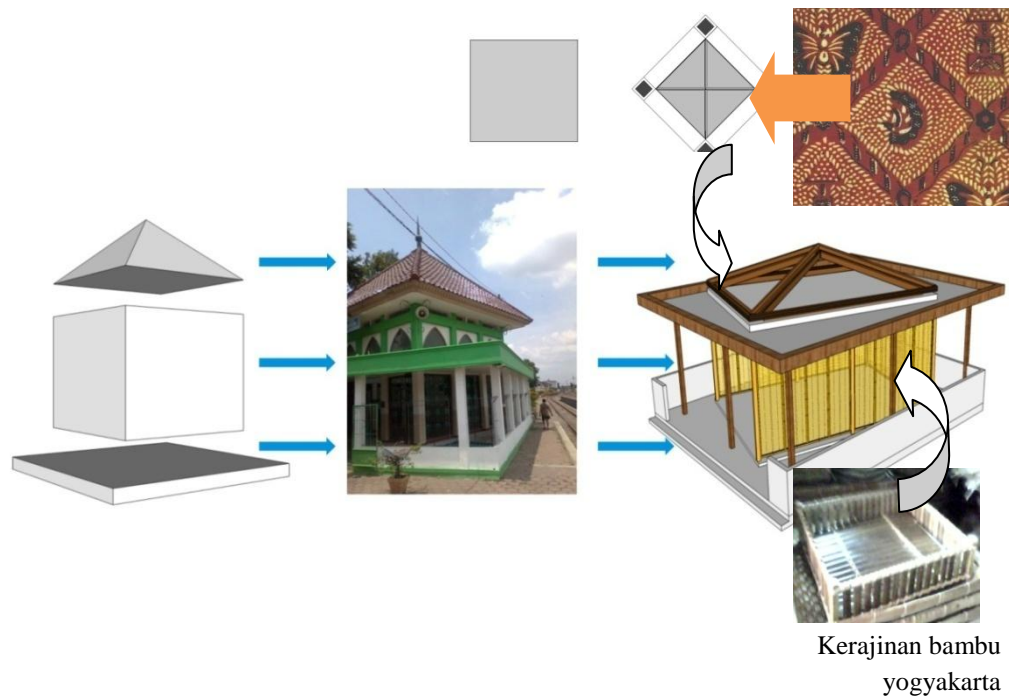


Gambar 4.15: Redesain zona 1 untuk fasilitas pendukung stasiun

#### AREA 1

Pada bagian ini terdapat bangunan mushola, ruang wudlu, toilet, dan kantor satpam. Untuk memasukkan konsep “Spirit of Culture,” maka tidak sepenuhnya dilakukan desain secara menyeluruh. Hal ini untuk menghindari desain yang crowded dan terkesan berlomba-lomba menampilkan keindahannya. Untuk mengatasinya maka dipilihlah bangunan yang memiliki arti penting di area tersebut yaitu mushola.

Konsep desain yang diambil masih menggunakan konsep batik namun ditambah unsur budaya lainnya yaitu kerajinan. Kerajinan yang diambil adalah bambu karena materialnya cocok untuk bangunan.



Gambar 4.16: Redesain Mushola dengan motif Sido Mukti Luhur

Pola batik diterapkan pada atap mushola. Pola yang digunakan adalah gabungan dari pola batik sido mukti, sido luhur, dan sido asih. Penggabungan ini mengambil pola dasar batik tersebut yang kemudian diambil filosofi dari motif batik tersebut. Dalam bahasa Jawa Sido berarti jadi atau menjadikan, kemudian kata mukti, luhur, dan asih berakna hamper sama yaitu bahagia atau menyenangkan. Sehingga diharapkan bangunan dengan motif tersebut dapat membuat tentram dan membahagiakan penggunanya.

Pengambilan konsep kerajinan bambu sebagai pembentuk dinding mushola dimaksudkan supaya nilai kekayaan seni dan budaya Yogyakarta tergambar dalam bangunan ini.

Kemudian untuk bangunan lainnya yaitu pos satpam dan toilet dibuat menyatu memanjang ke timur dengan konsep minimalis sederhana.

Kemudian untuk menciptakan kesan alami maka dibuat taman kecil di depan bangunan tersebut.



Gambar 4.17: Redesain kantor satpam dan toilet

Toilet yang ada di ujung dipindah dekat dengan mushola agar memudahkan penumpang yang akan buang hadast atau bersuci. Konsep desain taman di area tersebut menjadikan suasana lebih nyaman bagi penumpang yang capek karena perjalanan naik kereta sekaligus memberi rasa senang kepada pengunjung yang sedang makan di restoran stasiun.

## AREA 2

Pada bagian ini terdapat dua ruang yang diredesain yaitu pujasera dan ruang kosong disampingnya. Untuk meningkatkan kepuasan user dalam pelayanan maka area ini perlu diredesain karena dirasa kurang efisien. Area pujasera yang menjual makanan dan minuman ringan didesain menjadi restoran kecil yang menjual aneka makanan termasuk makanan khas Yogyakarta.

Agar suasana tradisional Yogyakarta lebih terlihat maka dasar perancangan juga mengambil unsur batik. Pola yang diambil sama seperti mushola, yaitu pola Ceplok keladi karena area ini berdekatan dengan mushola. Agar terlihat serasi maka penerapan pola juga diletakkan pada atap bangunan namun dengan sedikit variasi.



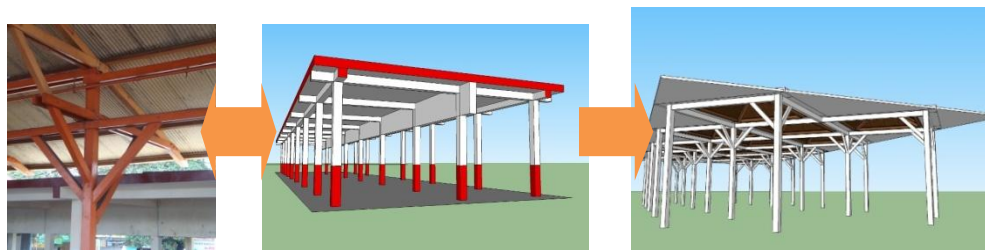
Gambar 4.18: Bangunan Pujasera stasiun

Dengan menambahkan konsep batik Sido Luhur pada atap, maka:



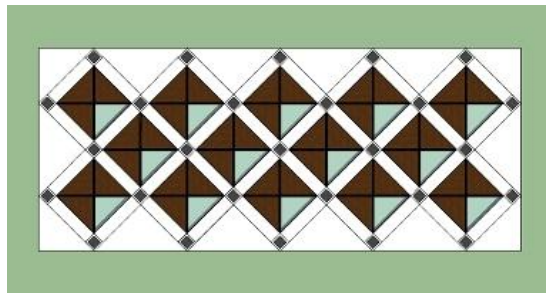
Gambar 4.19: Konsep redesain pujasera

Warna coklat batik dipertahankan karena memberi kesan hangat dan ramah. Supaya bangunan memiliki keterpaduan dengan bangunan disekitarnya maka struktur bangunan menyesuaikan dengan konsep tektonika peron stasiun yang ada di sebelah utara.



Gambar 4.20: Konsep redesain pujasera

Bangunan ini kemudian difungsikan hampir sama untuk pujasera namun dikhususkan hanya untuk orang yang akan makan saja bukan membeli snack atau minuman ringan saja karena di area tersebut sudah disediakan mini market.



Gambar 4.21: Atap pujasera yang baru

Kemudian untuk ruang kosong yang ada disampingnya dialih fungsikan menjadi mini market. Tersedianya mini market di dalam stasiun tentu akan membuat suasana stasiun terlihat lebih rapi dan bersih. Karena penjual makanan dan minuman di dalam stasiun menjadi berkurang.



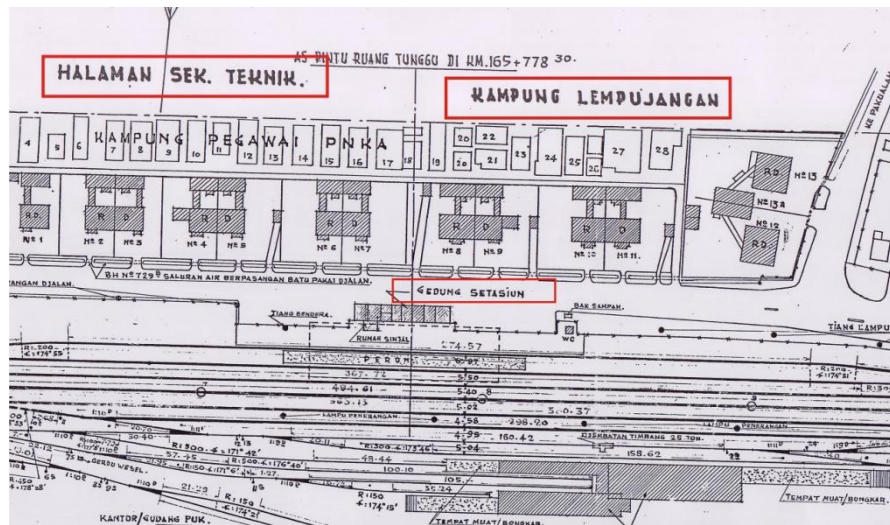
Gambar 4.22: Pemanfaatan ruang kosong menjadi mini market

### **IV.3.3 PENGEMBANGAN AREA PARKIR**

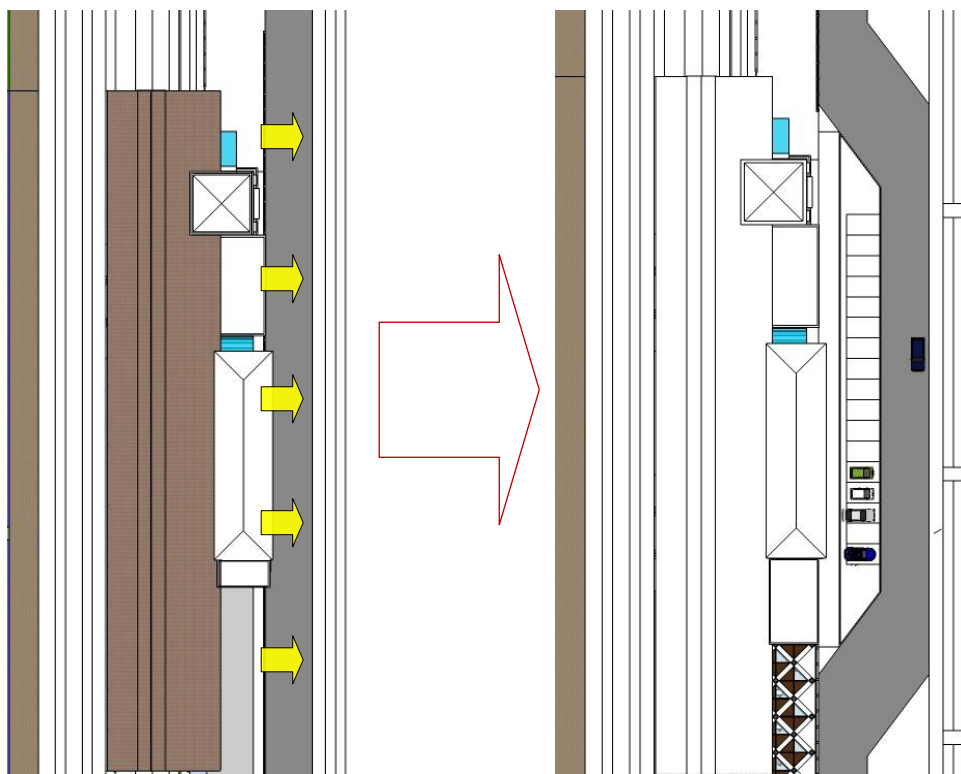
Area parkir di stasiun memiliki kapasitas kurang dari cukup terutama pada saat hari libur atau lebaran. Itu dikarenakan lahan yang sempit. Untuk mengatasinya dilakukan desain penambahan parkir dengan konsep pembelokan jalan Lempuyangan di depan stasiun guna menciptakan lahan baru sehingga dapat dimanfaatkan untuk area parkir baru.

# REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif



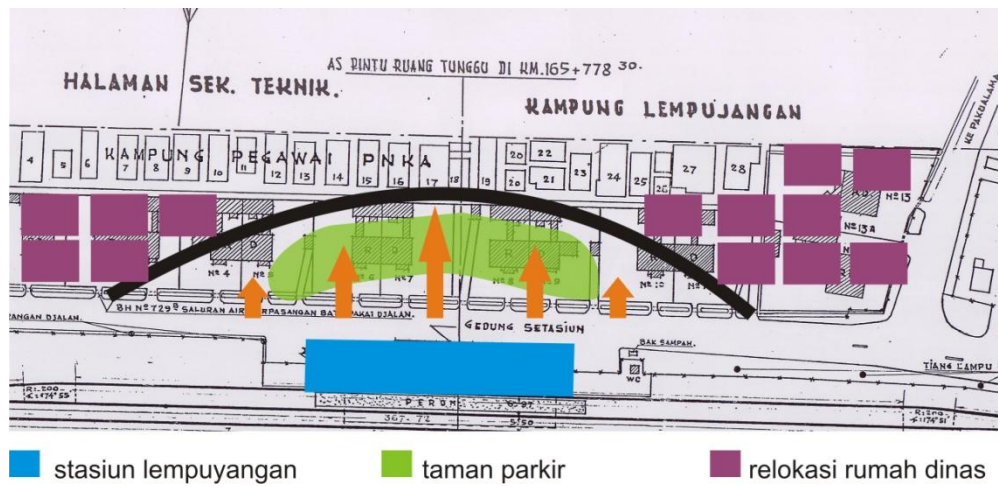
Gambar 4.23: Denah eksisting area depan stasiun



Gambar 4.24: Konsep penambahan area parkir

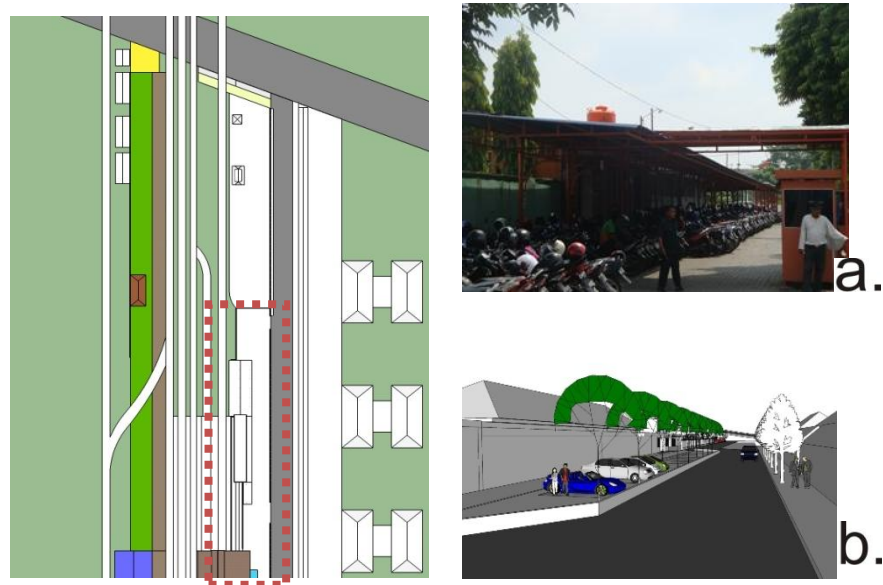
# REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif



Gambar 4.25: Konsep penambahan area parkir

Area parkir ini dikhususkan untuk mobil. Kemudian lahan parkir yang sudah ada menjadi lebih luas dan dapat dimanfaatkan untuk area parkir tambahan dan dapat dikhususkan untuk karyawan.

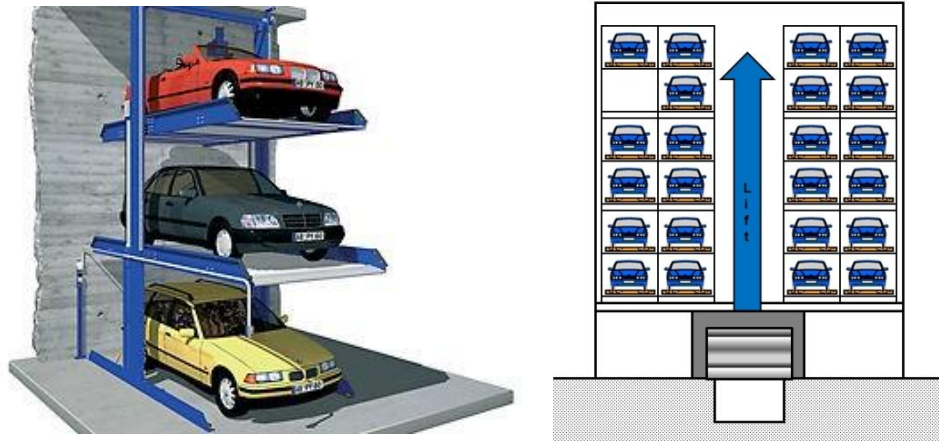


Gambar 4.26: a. Area parkir motor, b. Parkiran mobil yang baru



### IV.3.4 ROBOTIC PARKING SYSTEM

Robotic Parking System (RPS) adalah sistem parkir modern yang dirancang untuk mengatasi masalah space parkir di area urban. Sistem parker yang mengandalkan teknologi ini dirancang secara vertikal sehingga memiliki keunggulan dalam optimalisasi lahan parkir.

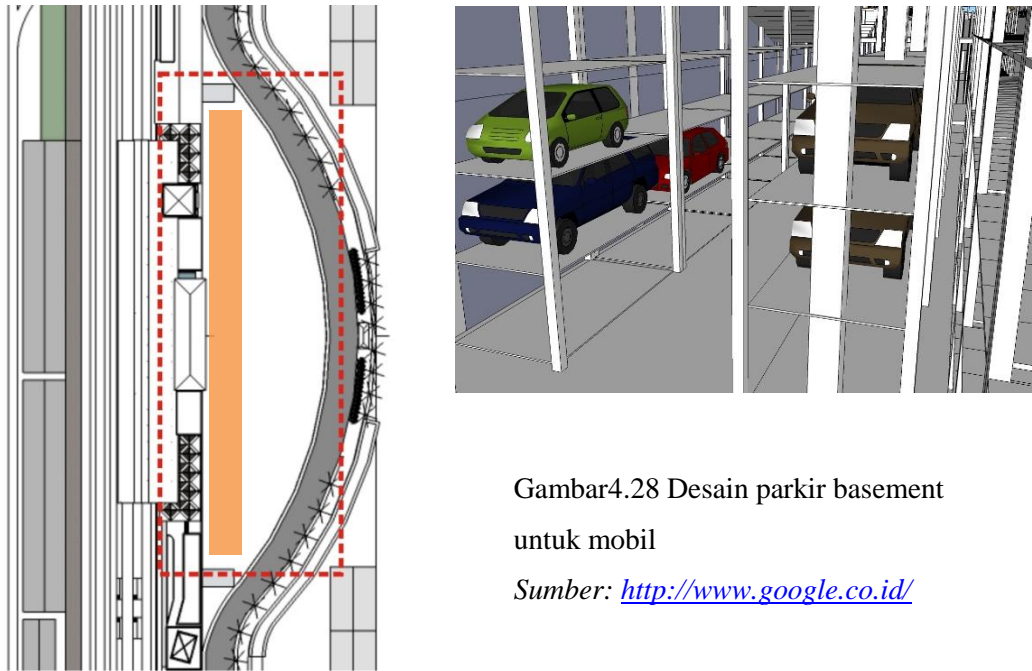


Gambar 4.27: Contoh desain parkir vertikal

Keuntungan menggunakan sistem parkir ini adalah:

- Hemat lahan sehingga dapat memuat lebih banyak kendaraan karena disusun secara vertikal.
- Karena lahan yang digunakan sedikit tentu area lain dapat dimanfaatkan untuk green space.
- Mengurangi resiko criminal dan kecelakaan
- Praktis karena dikerjakan oleh mesin dan computer.

Dalam penempatannya terhadap area Stasiun Lempuyangan, sistem ini terletak di basement sehingga lahan di atasnya dapat digunakan untuk roof garden. Sebelumnya area parkir mobil untuk stasiun hanya berkapasitas 20 unit namun setelah diterapkan sistem ini, maka dapat menampung 4 kali lipatnya yaitu mencapai 80 unit. Hal ini dapat menanggulangi masalah parkir mobil yang ada dipinggir jalan karena kekurangan lahan.



Gambar4.28 Desain parkir basement untuk mobil

Sumber: <http://www.google.co.id/>



Gambar 4.29: Skema parkir mobil di basement

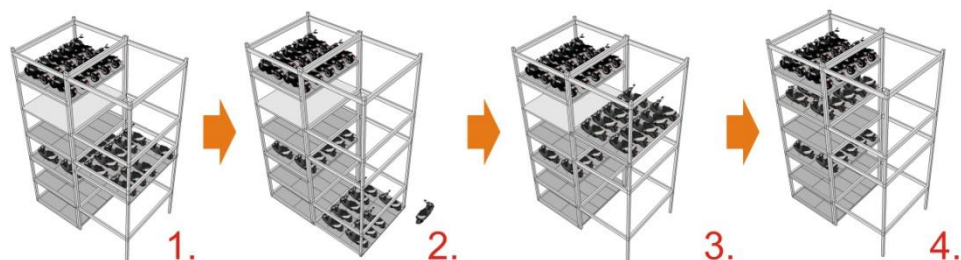
Proses parkir mobil:

1. Mobil datang melewati ram menuju basement kemudian dijemput oleh sistem rangka baja yang akan memarkirkannya
2. Setelah pada posisi yang pas, mobil masuk ke dalam rangka tersebut
3. Setelah itu mobil dibawa dan sistem rangka berada pada posisi sejajar dengan space parkir
4. Terakhir mobil diletakkan otomatis secara perlahan.

Kemudian jika mobil akan keluar maka melalui proses yang sama namun dengan urutan proses yang terbalik. Sistem ini cukup efektif digunakan mengingat pengguna mobil di stasiun sedikit namun kapasitas yang disediakan stasiun kurang. Untuk keamanan penumpang tinggal menunjukkan karcis parkir atau tanda bukti kepemilikan yang lainnya.

#### IV.3.5 HYDROLIC PARKING SYSTEM

Sistem parkir vertikal yang menggunakan hidrolik ini digunakan untuk parkir motor. Dengan hanya menekan tombol maka posisi motor yang terletak di level tertentu dapat diturunkan. Keunggulan dari system parkir ini tentu dapat memaksimalkan lahan yang ada sehingga dapat menampung kapasitas yang lebih banyak. Selain praktis, sistem ini juga aman digunakan.



Gambar 4.30: Skema parkir motor di basement

Proses parkir motor:

1. Plat baja untuk space arkir diturunkan jika ada motor yang akan dimasukkan
2. Kemudian motor dimasukkan pada space yang masih kosong
3. Motor bersama dengan plat diletakkan kembali pada rak baja dengan memencet tombol
4. Motor selesai diparkirkan

Proses ini hamper sama dengan mobil hanya saja memasukkan kendaraan dilakukan manual oleh manusia. Kemudian tiap rak atau rangka baja memiliki tombol masing- masing sehingga dapat bekerja sekaligus secara paralel sehingga kelancaran parkir tidak terganggu.



Gambar 4.31: Contoh parkir hidrolik

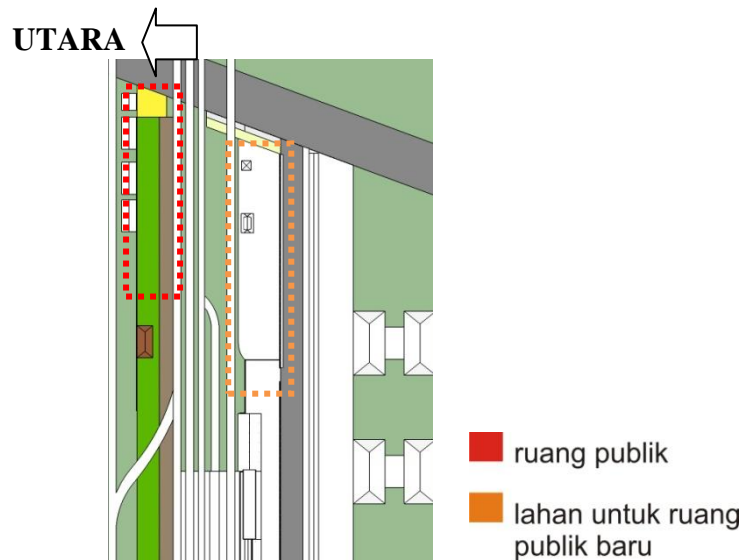
Sumber: [www.google.co.id](http://www.google.co.id)

#### IV.4 KONSEP RUANG PUBLIK

##### IV.4.1 KONSEP IMAGE AND IDENTITY

Ruang publik dibentuk dengan konsep mewadahi aktivitas masyarakat sekitar untuk membentuk image kawasan stasiun memiliki karakter yang kuat terhadap kota Yogyakarta.

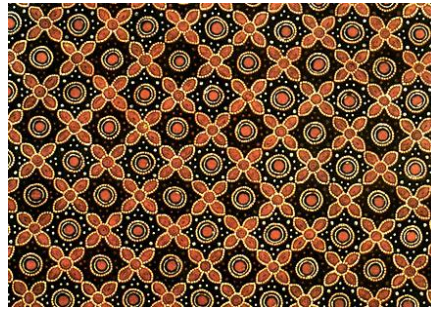
Lokasi yang berpotensi menjadi ruang publik ada di timur dan utara stasiun terletak pada Zona 3 karena pada area ini muncul berbagai kegiatan masyarakat yang belum terwadahi oleh ruang yang baik.



Gambar 4.32: Lokasi ruang publik kawasan stasiun

Area timur di Stasiun Lempuyangan adalah lahan kosong yang masih belum jelas pemanfaatannya. Untuk menjadikan stasiun Lempuyangan memiliki karakter yang kuat sebagai pintu gerbang kota maka perlu redesain dengan pendekatan karakter khas lokal.

Area tersebut didesain untuk ruang publik yang mewadahi kegiatan publik disekitar stasiun. Konsep batik yang diterapkan adalah Batik Gropol yang memiliki makna bersatu atau berkumpul.



Gambar 4.33: Batik Grompol

Motif Grompol digunakan oleh ibu mempelai puteri pada saat siraman. Filosofi dari batik grompol berarti berkumpul atau bersatu, dengan motif ini diharapkan berkumpulnya segala sesuatu yang baik- baik, seperti rezeki, keturunan, dan kebahagiaan hidup. Sedangkan dalam konteks site diharapkan area publik ini menjadi berguna bagi para pengunjung, merasakan kenyamanan beraktivitas, dan memunculkan rasa kebahagiaan saat berkumpul atau berbaur dengan orang lain.



Gambar 4.34: Pola lantai ruang publik

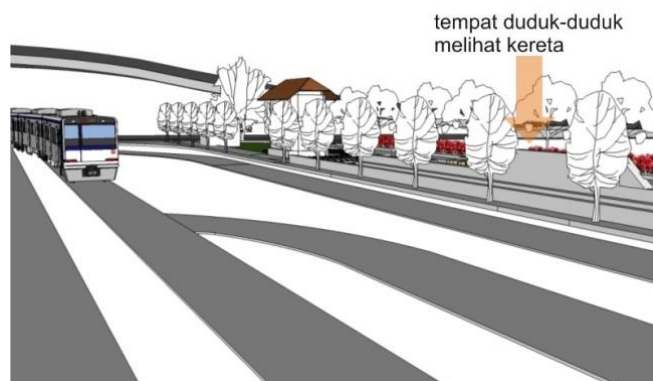
Motif Grompol diaplikasikan pada lantai karena aktifitas publik segalanya berada diatas lahan tersebut membuat seolah pengunjung

mengenakan batik tersebut. Pola tersebut dikombinasikan dengan rumput supaya resapan air hujan tetap lancar.



Gambar 4.35: Ruang Publik

Ruang publik ini dibuat sederhana agar penggunaannya bisa beragam. Maka dibuat datar tanpa ada elemen tambahan di bagian tengah lahan. Area ini bisa digunakan untuk senam pagi, bersantai, bazar, pentas seni, dan lainnya. Ruang publik ini terbuka untuk umum.



Gambar 4.36: Area tempat melihat kereta melintas

Pada ruang publik ini juga disediakan area duduk- duduk untuk melihat kereta api melintas. Hal ini sering dilakukan warga sore hari di utara rel.

Kemudian untuk area ruang publik yang berada di utara rel merupakan lahan kosong yang sering digunakan warga untuk bersantai dan

berdagang (PKL). Lahan ini bisa didesain menjadi ruang publik yang lebih baik guna memberikan fasilitas dan kenyamanan bagi warga.



Gambar 4.37: Ruang publik di utara rel

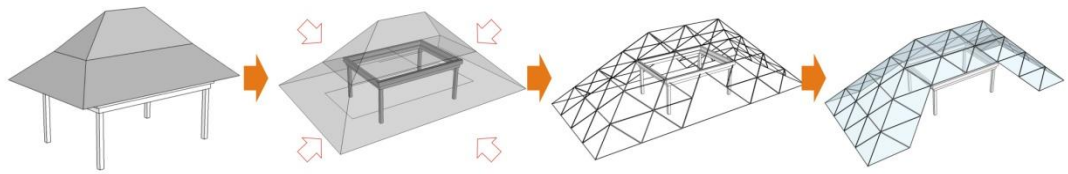
### **MAIN ENTRANCE**

Untuk memunculkan karakter khas local yang kuat maka perlu adanya massa bangunan yang menunjukkan citra khas Yogyakarta. Dalam site, konsep ini diterapkan pada main entrance yang berada ditengah site. Main Entrance ini merupakan bentukan massa yang mengambil konsep joglo dengan alasan joglo merupakan bangunan yang berfungsi sebagai penerima tamu.



Gambar 4.38: Contoh main entrance dengan konsep joglo





Gambar 4.39: Konsep desain entrance joglo

Konsep joglo dibuat dengan konsep modern untuk menunjukkan semangat kemajuan kota Yogyakarta namun tidak menghilangkan wujud dan bentuk dasar joglo itu sendiri. Konsep ini mengambil referensi dari museum Louvre di Paris.



Gambar 4.40: Museum Louvre yang berada di depan bangunan lama

Setelah dilakukan proses redesain maka diperoleh bentuk entrance dengan konsep joglo. Bangunan ini juga dapat difungsikan untuk kegiatan seperti pagelaran seni.

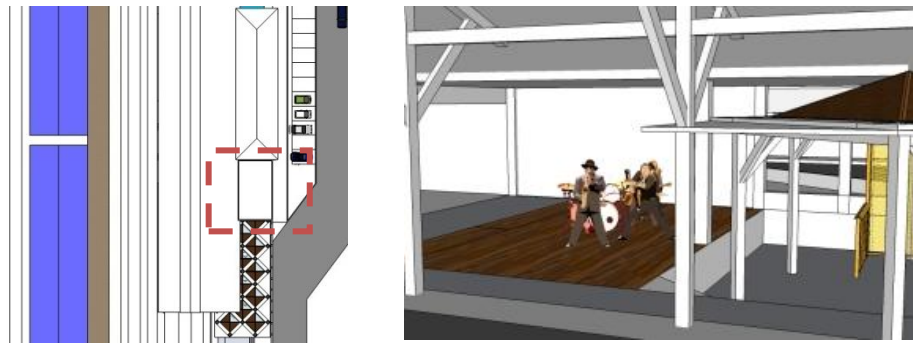


Gambar 4.41: Main Entrance stasiun lempuyangan

#### IV.4.2 KONSEP ATRAKTIF

Konsep atraktif berkaitan dengan meunculkan rasa menarik bagi orang yang melihatnya. Daya tarik ini dimunculkan salah satunya dengan menampilkan pelaku seni untuk memamerkan karyanya atau yang bersifat pasif seperti air mancur, sculpture, dll.

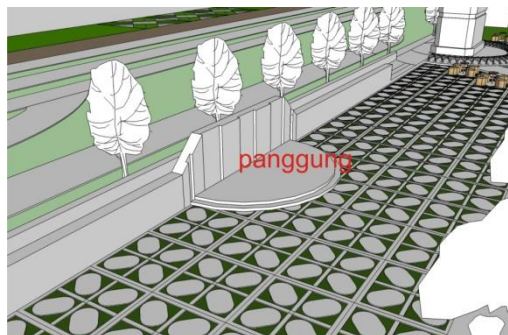
Pada Zona 1 yaitu area fasilitas penumpang tersedia ruang kosong disamping restoran terbuka stasiun.



Gambar 4.42: Ruang untuk panggung seniman

Ruang ini merupakan ruang kosong yang berada ditengah- tengah antara ruang tunggu dan restoran. Dengan adanya seniman yang manggung dan memamerkan hasil karyanya tentu akan memunculkan daya tarik tersendiri.

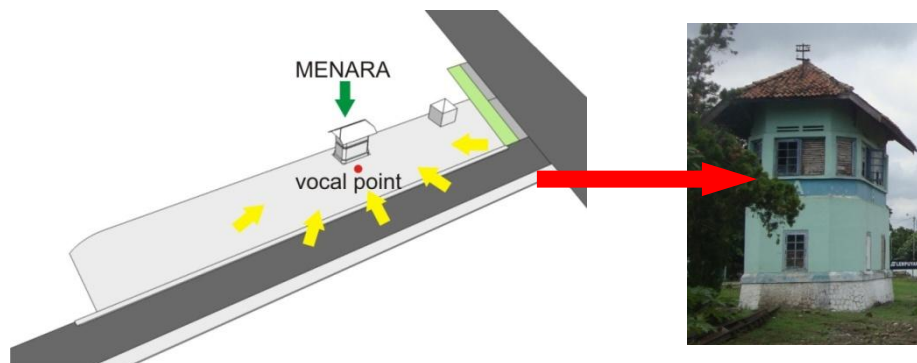
Kemudian konsep atraktif terletak pada Zona 3 yaitu ruang publik stasiun. Konsep atraktif yang pertama adalah desain panggung untuk berbagai kegiatan.



Gambar 4.43: Panggung di ruang publik

Panggung tersebut dapat digunakan untuk berbagai kegiatan mulai dari aktivitas warga seperti senam pagi, bazar, dan bahkan acara seni seperti pentas seni atau pertunjukan.

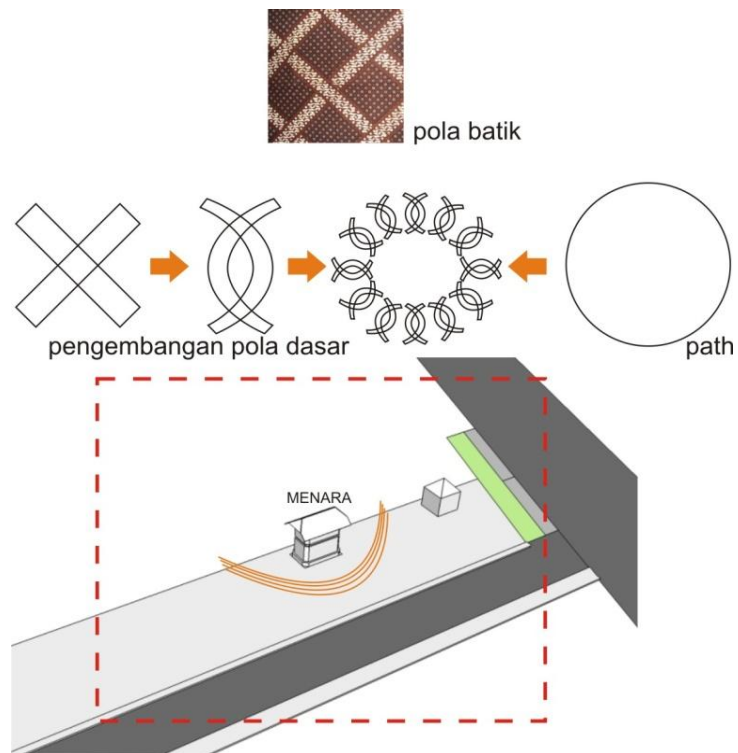
Kemudian pada ruang publik, konsep atraktif diambil pada bangunan menara sinyal. Bangunan ini juga merupakan bangunan yang dikonservasi. Maka untuk memberikan kesan berharga maka bangunan ini dijadikan vocal point untuk area ini.



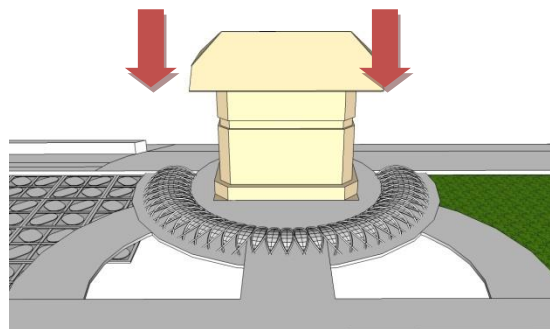
Gambar 4.44: Menara sinyal sebagai vocal point

Pada sekeliling menara dikelilingi sculpture melingkar yang membatasi membatasi menara. Namun sculpture tersebut dapat digunakan sebagai area duduk, melihat kereta lewat, santai, dan rekreasi.

Pada area ini terdapat desain sculpture melingkar sebagai tempat duduk sekaligus pembatas menara yang menggunakan konsep Batik Truntum Parang. Hal ini dimaksudkan agar pengguna area ini memiliki ramah, memiliki kasih sayang, dan memupuk rasa cinta bagi pasangan hidup yang berkunjung ke area ini.

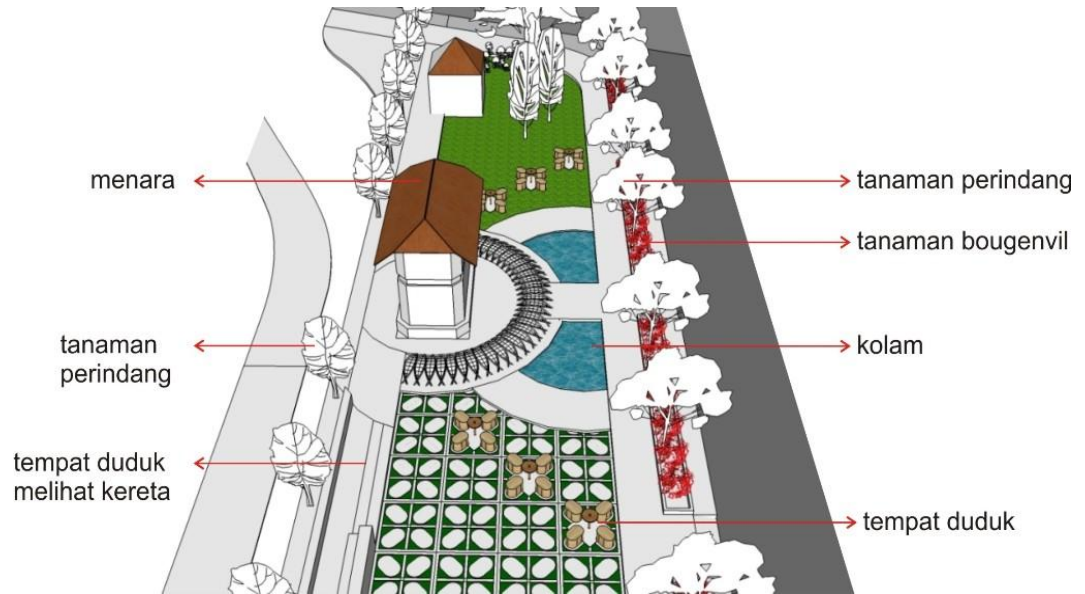


Gambar 4.45: Konsep desain area menara



Gambar 4.46: Konsep desain area menara

Untuk menambah estetika dan memberikan nuansa atraktif maka diberi elemen pendukung yaitu kolam air, tempat duduk, dan vegetasi untuk memberikan kenyamanan secara visual pada site.



Gambar 4.47: Konsep area ruang publik sekitar menara

## **BAB V**

### **KESIMPULAN PERANCANGAN**

#### **V.1 SPESIFIKASI PROYEK**

Perancangan yang diselesaikan adalah bangunan Stasiun Lempuyangan dan area sekitarnya. Lokasi stasiun itu sendiri terletak di Jalan Lempuyangan sebelah barat jembatan layang Lempuyangan Yogyakarta. Kawasan stasiun yang dirancang memiliki luas  $\pm 1,6$  hektar. Lahan yang dirancang berada di sepanjang jalan Lempuyangan yaitu redesain stasiun, kios di selatan jalan, area parkir, dan desain lahan kosong di sebelah timur stasiun.

Bangunan stasiun sendiri adalah bangunan lama yang mengandung nilai historis sehingga perlu dilestarikan sedangkan untuk area sekitarnya terdapat berbagai masalah yang perlu diselesaikan seperti masalah kebutuhan parkir dan pemanfaatan lahan kosong. Untuk itu perancangan ini ditekankan pada pendekatan penyediaan ruang publik hijau dan peningkatan kapasitas parkir stasiun. Penekanan ini mengacu pada kebutuhan akan ruang hijau dan ruang publik di Yogyakarta yang sedikit dan kebutuhan akan kapasitas parkir yang lebih karena volume penumpang yang semakin meningkat.

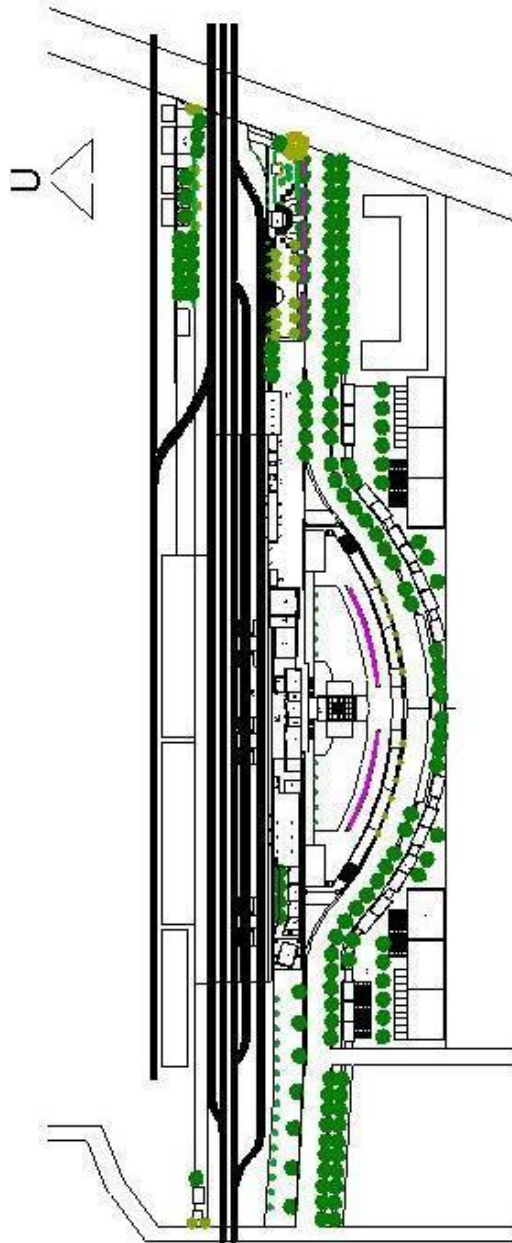
#### **V.2 DESAIN FUNGSI**

Fungsi yang diwadahi di kawasan stasiun adalah:

1. Sebagai stasiun kereta api penumpang dan barang  
Yaitu sebagai tempat pemberhentian kereta api termasuk kereta api lokal yang mengangkut penumpang dan barang.
2. Sebagai ruang publik hijau untuk masyarakat sekitar

Yaitu sebagai lahan terbuka yang dapat dimanfaatkan untuk warga atau komunitas tertentu untuk beraktivitas termasuk kegiatan bagi seniman mengingat kota Yogyakarta merupakan kota seniman dan kental akan nilai kultural.

### V.3 SITEPLAN

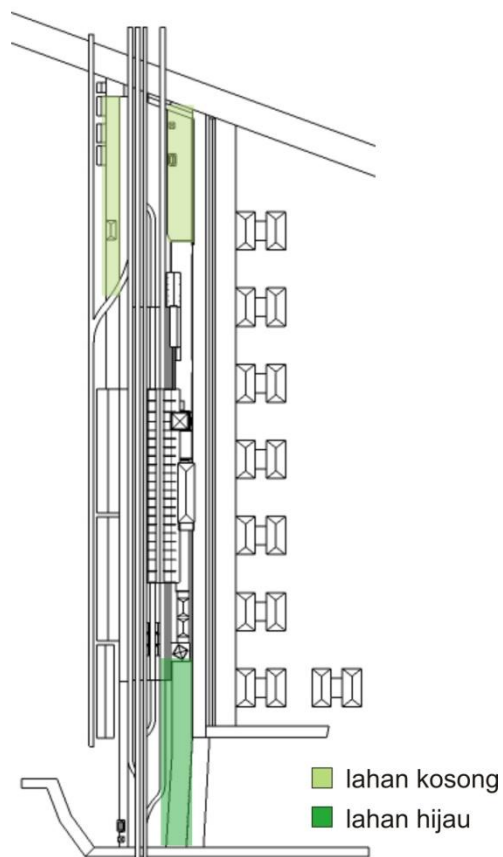


Gambar 5.1: Siteplan

Siteplan di atas adalah keseluruhan kawasan stasiun Lempuyangan yang dirancang ulang. Ruang hijau hasil rancangan lebih banyak dibandingkan kondisi eksisting saat ini.

Perbedaan:

1. Kondisi eksisting

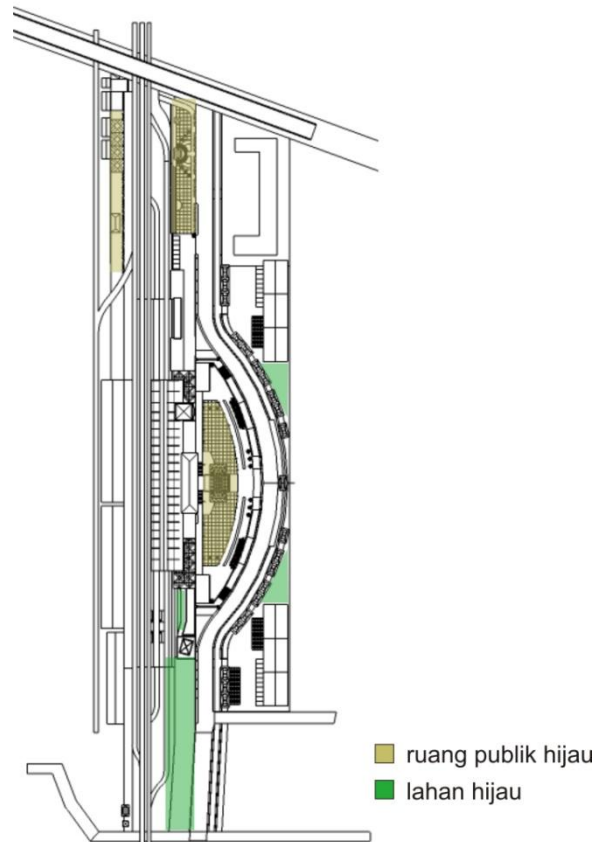


Gambar 5.2: Siteplan Eksisting

Sebelum diredesain kawasan stasiun memiliki lahan hijau dan daerah resapan yang memiliki prosentase kurang dari standar yang ditetapkan yaitu hanya 10% lahan hijau dan 15% lahan kosong untuk resapan.



2. Hasil redesain



Gambar 5.3: Siteplan hasil redesain

Setelah dilakukan redesain dengan penekanan ruang publik hijau, prosentase ruang hijau meningkat. Ruang terbuka hijau memiliki prosentase 15% sedangkan ruang publik hijau 25%. Total kawasan menghasilkan 40% area hijau yang dapat dimanfaatkan untuk publik.



Gambar 5.4: Ruang publik

#### **V.4 TAMPAK DAN PERSPEKTIF KAWASAN**



Gambar 5.5: Tampak depan kawasan stasiun

Dari depan, bangunan stasiun tidak mengalami banyak perubahan. Main entrance dengan konsep joglo berada di tengah- tengah roof garden yang ada di depan stasiun.



Gambar 5.6: Tampak mata burung kawasan

#### **V.4 INTERIOR**

Pada bagian interior bangunan tidak menalami banyak perubahan terutama pada bangunan utama. Penambahan fasilitas dan kapasitas ruang tunggu menjadi prioritas guna menambah pelayanan bagi pengunjung.

Fasilitas yang ditambahkan dalam stasiun adalah mini market, restoran, panggung hiburan, dan ruang tunggu.

## REDESAIN STASIUN LEMPUYANGAN YOGYAKARTA

Penekanan pada Penataan Kawasan dan Ruang Publik Hijau yang Atraktif



Gambar 5.7: Restoran dan panggung hiburan di dalam stasiun

Sebelumnya area ini merupakan restoran kecil yang menjual makanan siap saji maupun snack atau jajanan. Agar efisien dan lebih rapi maka area ini dikhususkan untuk restoran dan ruang kosong di sebelahnya didesain menjadi mini market yang menjual berbagai macam makanan ringan.



Gambar 5.8: Interior mini market

Kemudian fasilitas yang termasuk paling pokok yaitu ruang tunggu tetap dipertahankan dengan penambahan kursi dan ruang baru yang terletak di timur peron.



Gambar 5.9: Ruang tunggu utama



Gambar 5.10: Ruang tunggu tambahan di timur peron

Kemudian untuk menambah kenyamanan fasilitas yang ada, maka bangunan toilet dan mushola mengalami redesain dan dilengkapi dengan taman sehingga menjadi terkesan sejuk di dalam stasiun.



Gambar 5.11: Toilet, Ruang genset, dan mushola

## DAFTAR PUSTAKA

Abubakar, Iskandar.1998. Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir. Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota.

Bernaldy. 1997. Manual Kapasitas Jalan Indonesia. Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga Direktorat Bina Jalan Kota.

Davies, Llewelyn.2000. Urban Design Compendium 1&2. London: English Partnership.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1989, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, Jakarta.

J. Romadhona, Proma. 2011. Road Traffic Management of Railway Station in Economic Class (Case Study: Lempuyangan Station, Yogyakarta). Yogyakarta: Ministry of Transportation

Mardjono.1996. Katalog Batik Khas Yogyakarta. Yogyakarta: Kantor Wilayah Departemen Perindustrian Propinsi DIY

Martakim, Soeharsono. 1996. Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga

Numberi, Freddy. 2011. Persyaratan Teknik Bangunan Kereta Api. Jakarta: Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

Sumadji,Sumaryo.1993. Manual Kapasitas Jalan Indonesia. Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga Direktorat Bina Jalan Kota.

Sumarwanto.2010.Peran Ruang Terbuka Hijau Kota pada Ruang Publik di Perkotaan. Semarang: Fakultas UNTAG.

Yana, Maya Kusfitri. 2010. Kualitas Ruang Terbuka Hijau di Perkotaan. Jakarta: Universitas Indraprasta PGRI

Intang. 2008. *Tinjauan Teori Penataan Ruang Dan Kebijakan Penataan Ruang Terhadap Lingkungan Hidup*. From: <http://intanghina.wordpress.com/2008/12/17/tinjauan-teori-penataan-ruang-dan-kebijakan-penataan-ruang-terhadap-lingkungan-hidup>. 16 November 2011.

Ruang Terbuka Hijau. [Biropembangunan@acehprov.go.id](mailto:Biropembangunan@acehprov.go.id)

Sarga Edisi XIV. 2010. Peran Ruang Terbuka Hijau Kota Pada Ruang Publik Di Perkotaan. Semarang. UNTAG

Siahaan, James. 2010. *Ruang Publik: Antara Harapan dan Kenyataan*.  
<http://bulletin.penataanruang.net/>

Tempo Interaktif. 2010. Yogya Bakal Diperindah Karya Seni Ruang Publik. From: <http://suluhpratita.multiply.com/journal/item/402>. 16 November 2011.