

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

1.2.1. Fenomena Lapangan

Kota Surakarta mengalami perkembangan yang pesat dalam sektor ekonomi dan pariwisata, dengan rata-rata pertumbuhan ekonomi tahunan mencapai 5,51%. Pertumbuhan ini berpengaruh pada peningkatan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi yang mampu mengakomodasi mobilitas masyarakat dan wisatawan yang semakin bertambah (Seta Wijaya, n.d.). Untuk mendukung perkembangan tersebut, transportasi menjadi aspek krusial dalam meningkatkan aksesibilitas kota. Salah satu moda yang dipilih adalah kereta api, karena selain bernilai historis, moda ini efisien dan terjangkau bagi berbagai kalangan.

Stasiun Solo Balapan sebagai pusat layanan transportasi kereta api di Surakarta memiliki peran penting dalam memenuhi kebutuhan transportasi, baik untuk warga maupun wisatawan. Selain itu, Stasiun Solo Balapan memiliki sejarah penting bagi kota, seperti peranannya dalam kegiatan pacuan kuda di sekitar GOR Manahan yang dulu menjadi daya tarik tersendiri. Pemerintah Kota Surakarta telah merumuskan Rencana Pengembangan Sistem Jaringan Perkeretaapian melalui Perda No. 1 Tahun 2012, dengan fokus meningkatkan layanan di Stasiun Solo Balapan.

Dalam klasifikasinya, Stasiun Solo Balapan merupakan stasiun besar dengan frekuensi penumpang tinggi. Menurut data Daerah Operasi 6 Yogyakarta, jumlah penumpang meningkat tajam pada 2022 hingga 634.701 orang, hampir dua kali lipat dari 2021. Selama musim libur, seperti Natal, Tahun Baru, dan Lebaran, lonjakan penumpang di stasiun ini mencapai ribuan dalam sehari, menunjukkan perlunya kapasitas dan fasilitas yang memadai agar dapat memenuhi permintaan yang terus meningkat. Saat ini, ruang tunggu di stasiun berada di antara Peron 5 dan 6, yang menjadi kendala ketika terjadi lonjakan penumpang. Terbatasnya kapasitas ruang tunggu ini berpotensi menurunkan kenyamanan dan pelayanan bagi penumpang.

Berdasarkan hasil survey dan wawancara dengan Kepala Stasiun, 7 November, 2024, jumlah pengunjung harian yang berkisar 2800-3000 orang, kebutuhan terhadap layanan kereta api terbagi sebagai berikut: 50% untuk Kereta Api Jarak Jauh (KAJJ), 35% untuk KRL, dan 15% sisanya untuk kereta biasa. Proporsi ini memperlihatkan bahwa pengguna jasa lebih banyak memilih perjalanan jarak jauh, yang menunjukkan pentingnya kapasitas dan pengaturan layanan yang efisien.

Tidak hanya sebagai fasilitas transportasi, Stasiun Solo Balapan juga sering mengadakan acara non-komersial seperti pameran seni, bazar, dan acara komunitas. Namun, belum tersedia area yang khusus mendukung kegiatan ini. Berdasarkan hasil survei dan analisis ulasan penumpang, beberapa fasilitas umum, termasuk area parkir, toilet, dan ruang tunggu, dianggap masih kurang memadai. Hal ini terutama terasa pada saat jam sibuk, di mana keterbatasan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dan kurangnya variasi tenant makanan menjadi perhatian utama.

Berdasarkan hasil survey lapangan, 7 November 2024, permintaan harian terhadap area parkir cukup tinggi, dengan rata-rata kebutuhan parkir mencapai 3.114 kendaraan. Pada musim puncak, kebutuhan ini bisa mencapai 3.962 kendaraan per hari. Tantangan lainnya adalah akses dan sirkulasi yang dinilai kurang nyaman oleh pengguna, karena jalur masuk dan keluar stasiun dianggap kurang strategis dan aksesibilitas untuk disabilitas minim. Untuk menghadirkan pengalaman yang nyaman, pengelolaan stasiun perlu melakukan peningkatan kapasitas parkir, kapasitas ruang tunggu, fasilitas komersial, serta penyesuaian dan perbaikan dalam sirkulasi.

Menurut Kepala Stasiun, Bapak Agus (wawancara pribadi, 7 November 2024), pengunjung seringkali mengeluh ketersediaan ruang tunggu yang terbatas. Hal ini membuat banyaknya pengunjung yang harus berdiri sambil menunggu kereta datang. Selain itu, Stasiun Solo Balapan saat ini tertutup dengan atap asbes, yang menyebabkan suhu di dalam ruangan menjadi panas, terutama karena jumlah blower yang tersedia sangat terbatas. Kondisi ini sering kali memicu keluhan dari pengunjung, terutama saat stasiun sedang ramai, karena udara di dalam terasa panas dan pengap sehingga mengurangi kenyamanan. Sebagai respons, Kepala

Stasiun telah mengusulkan penerapan vertikal garden dan peningkatan ruang hijau sebagai bagian dari perencanaan masterplan masa depan. Oleh karena itu, penerapan konsep ruang hijau dan desain yang ramah lingkungan menjadi sangat penting untuk meningkatkan kenyamanan pengunjung dan kualitas lingkungan stasiun.

Menurut Staff Kepala Stasiun, Ibu Pudji (wawancara pribadi, 14 November 2024), area komersial di Stasiun Solo Balapan perlu ditingkatkan untuk mengakomodasi peningkatan jumlah pengunjung setiap tahunnya dan tingginya minat penyewa. Namun, keterbatasan lapak yang tersedia saat ini menjadi kendala utama dalam memenuhi kebutuhan tersebut.

Sebagai ikon transportasi di Surakarta, Stasiun Solo Balapan diharapkan mampu mempertahankan statusnya sebagai stasiun kebanggaan masyarakat kota. Peningkatan infrastruktur dan fasilitas yang memadai menjadi kunci agar stasiun ini dapat berfungsi sebagai pintu gerbang yang representatif dan nyaman, baik bagi wisatawan maupun warga lokal. Selain mendukung aktivitas pengunjung, stasiun saat ini juga berperan penting dalam menunjang aktivitas masyarakat sekitarnya.

Untuk memastikan keberlanjutan fungsi stasiun, rancangan yang dibuat perlu mempertimbangkan kebutuhan jangka panjang. Sesuai arahan Kementerian Perhubungan Ditjen Perkeretaapian (RIPNas-1, n.d.), Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNas) harus dikaji ulang secara berkala, minimal setiap lima tahun sekali, sehingga desain yang diusulkan saat ini diharapkan mampu menjawab kebutuhan masyarakat setidaknya hingga lima tahun mendatang, sekaligus mendukung upaya menjadikan Surakarta sebagai kota ramah wisata dengan aksesibilitas transportasi yang optimal.

1.2.2. Sudut Pandang Topik

1.2.1.1. Pemilihan Lokasi

Stasiun Solo Balapan, yang berlokasi di Jalan Wolter Monginsidi 112, Kestalan, Banjarsari, Surakarta, Jawa Tengah, merupakan salah satu stasiun kereta api terbesar dan paling strategis di Kota Surakarta. Stasiun ini memiliki peran penting dalam

mendukung mobilitas masyarakat serta mendorong pertumbuhan ekonomi dan sektor pariwisata di Surakarta.

Penulis memilih Stasiun Solo Balapan sebagai lokasi dalam tugas akhir ini berdasarkan beberapa pertimbangan penting. Pertama, urgensi pengembangan fasilitas di stasiun ini menjadi semakin jelas dengan meningkatnya jumlah pengguna jasa kereta api, terutama pada saat-saat tertentu seperti musim liburan dan perayaan hari besar. Situasi ini sering menyebabkan kepadatan penumpang dan kemacetan di area sekitar stasiun, khususnya di area parkir yang belum mampu menampung kebutuhan pengguna secara memadai. Pengembangan fasilitas parkir yang lebih luas dan terorganisir sangat diperlukan untuk mengatasi masalah ini.

Kedua, Stasiun Solo Balapan memiliki potensi besar untuk meningkatkan daya tarik kawasan sekitarnya melalui optimalisasi tata ruang dan pengembangan fasilitas publik yang lebih baik. Dengan merancang ulang tata letak parkir dan menyediakan area sosial yang lebih nyaman, stasiun ini tidak hanya akan berfungsi sebagai tempat transit, tetapi juga sebagai area interaksi publik yang mendukung kegiatan ekonomi lokal. Penambahan elemen karakter visual yang menarik juga dapat memperkuat identitas kawasan ini sebagai pusat transportasi yang modern dan terintegrasi dengan baik.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Stasiun Solo Balapan, Bapak Agus, diperoleh informasi bahwa masterplan stasiun tidak diperbolehkan untuk diberikan kepada publik. Namun demikian, beliau menjelaskan bahwa untuk memahami kebutuhan stasiun dan rencana yang telah disiapkan ke depannya, salah satu pendekatan yang diambil adalah dengan memanfaatkan area parkir melalui perancangan parkir bertingkat.

Selain itu, Bapak Agus juga menyampaikan bahwa perancangan di area parkir sisi selatan stasiun diperbolehkan dan sejalan dengan rencana dalam masterplan terbaru Stasiun Solo Balapan. Bahkan, pengembangan desain yang melibatkan

penambahan skybridge hingga menjangkau sisi belakang stasiun juga diizinkan.

Namun, dalam konteks perancangan ini, penulis memutuskan untuk memfokuskan desain hanya pada area parkir sisi selatan. Keputusan ini diambil agar perancangan lebih terarah dan relevan dengan kebutuhan utama stasiun, sekaligus mengoptimalkan potensi kawasan tersebut tanpa mengganggu area lain di lingkungan stasiun.

1.2.1.2.Potensi

Potensi Stasiun Solo Balapan sebagai pintu gerbang utama bagi wisatawan dan pelaku bisnis menjadikannya lokasi yang sangat strategis untuk pengembangan lebih lanjut. Stasiun ini berperan vital sebagai salah satu titik persimpangan utama jalur kereta api di Pulau Jawa, menghubungkan kota-kota besar di sekitarnya. Fungsinya semakin kuat dengan kemampuannya memfasilitasi empat jenis layanan kereta api, yaitu kereta api bandara, kereta api jarak jauh, KRL, dan kereta antar kota. Berdasarkan data GAPEKA 2023, terdapat 30 nama kereta api yang beroperasi dari maupun ke Kota Solo, menunjukkan tingginya volume penumpang dan lalu lintas di kawasan ini. Selain itu, KRL Solo-Yogyakarta menawarkan 15 jadwal keberangkatan setiap hari dari Solo ke Yogyakarta dan 15 jadwal keberangkatan sebaliknya, sehingga mobilitas antar kedua kota semakin lancar.

Selain kereta api, kedekatan Stasiun Solo Balapan dengan Bandara Adi Soemarmo melalui layanan kereta Bandara (BIAS), serta aksesibilitas melalui Batik Solo Trans, memperkuat posisinya sebagai simpul transportasi yang sangat terintegrasi. Terminal Tirtonadi yang berdekatan semakin mendukung peran Solo Balapan sebagai pusat transit antar moda yang memudahkan akses bagi penumpang antarkota maupun dalam kota.

Potensi ini semakin relevan dengan adanya regulasi peruntukan wilayah dan rencana pencaanangan Kota Solo sebagai salah satu Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Hal ini membuka peluang besar untuk pengembangan fasilitas modern seperti Green Multi-Level Parking dan Hub yang tidak hanya meningkatkan kenyamanan dan efisiensi, tetapi juga mendukung inisiatif pembangunan berkelanjutan yang ramah lingkungan.

1.2. Penelusuran Masalah

1.2.1. Ruang Lingkup

Ruang lingkup merupakan penjelasan mengenai batasan suatu topik dalam permasalahan. Permasalahan yang ada saat ini tentunya harus didefinisikan sesuai dengan objek yang ingin ditangani, sehingga harus ditentukan ruang lingkupnya. Dalam penulisan proposal tugas akhir arsitektur ini, penulis membatasi pada tiga ruang lingkup, yaitu ruang lingkup spasial, ruang lingkup substansial, dan ruang lingkup temporal.

1.2.1.1. Ruang Lingkup Spasial

Ruang spasial merupakan batas wilayah dimana penelitian akan dilakukan. Lokasi dalam Proposal Tugas Akhir Arsitektur ini berada pada area parkir kendaraan di sisi selatan Stasiun Solo Balapan dengan luas lahan mencapai 11.150 m² yang ditandai dengan garis warna kuning (Gambar 1.1) .



Gambar 1.1 Lokasi Tapak

Sumber: Google Earth dan diedit oleh Penulis

Stasiun ini memiliki batas-batas wilayah penelitian sebagai berikut (Gambar 1.2):

- Batas Utara : Perumahan Pegawai PT. KAI
- Batas Timur : Jalan S. Parman
- Batas Barat : Kali Pepe
- Batas Selatan : Jalan Monginsidi



Gambar 1.2 Batasan Wilayah

Sumber: Google Earth dan diedit oleh Penulis

1.2.1.2. Ruang Lingkup Substansial

Perancangan Fasilitas Pendukung Stasiun Solo Balapan – Surakarta dengan pendekatan infill development mampu memaksimalkan fungsi lahan sehingga dapat meningkatkan kenyamanan dan daya tarik pengunjung melalui konektivitas dan aksesibilitas. Fasilitas Pendukung Stasiun yang akan dirancang berupa fasilitas parkir bertingkat dan HUB sebagai fasilitas publik yang menyediakan seperti ruang tunggu, area komersial, area makan, dan lainnya.

Pada Ruang lingkup substansial yaitu membahas tentang kondisi eksisting, dengan melakukan wawancara terhadap masyarakat/persepsi masyarakat kondisi parkir dan fasilitas publik pada Stasiun Solo Balapan dan menganalisis kebutuhan ruang berdasarkan standar yang ada.

1.2.1.3. Ruang Lingkup Temporal

Penulisan Proposal Tugas Akhir Arsitektur ini dilakukan dalam kurun waktu 4 bulan. Proses penulisannya dimulai dengan

tahap persiapan, diikuti oleh pengumpulan data yang relevan, studi literatur, observasi lapangan secara langsung, serta wawancara dengan para pelaku di sekitar lokasi untuk memperoleh data mengenai aktivitas dan kondisi eksisting. Perincian jadwal lengkap mengenai tahapan penulisan Proposal Tugas Akhir Arsitektur dapat dilihat pada tabel berikut:

No.	Bulan	Kegiatan
1	September	Melakukan persiapan PTAA dengan memulai pencarian data dan observasi langsung. Proposal BAB I yang meliputi: 1. Latar Belakang 2. Penelusuran Permasalahan 3. Tujuan dan Sasaran 4. Metode 5. Kerangka Pikir BAB II yang meliputi: 1. Tinjauan Pustaka 2. Tinjauan Pendekatan 3. Kerangka Pikir 4. Keaslian Penulisan 5. Tinjauan Objek
2	Oktober	Mengambil data primer dan sekunder pada kawasan dan melakukan revisi pada proposal BAB II dan memulai BAB III, IV dan V. BAB II yang meliputi: 1. Tinjauan Pustaka 2. Tinjauan Pendekatan 3. Kerangka Pikir 4. Keaslian Penulisan 5. Tinjauan Objek BAB III yang meliputi: 1. Metode Penelitian 2. Parameter, Variabel Penelitian 3. Metode Pengambilan Data BAB IV yang meliputi: 1. Analisis Data 2. Pembahasan Hasil & Penemuan BAB V yang meliputi: 1. Konsep (gubahan massa dan blockplan)

3	November	Memperdalam BAB IV dan BAB V dengan membuat berbagai alternatif blockplan dan gubahan massa berdasarkan hasil dari analisis data dan penemuan. BAB IV yang meliputi: 1. Analisis Data 2. Pembahasan Hasil & Penemuan BAB V yang meliputi: 1. Konsep (gubahan massa dan blockplan) 2. Strategi design
4	Desember	Melakukan finalisasi usulan proyek perancangan dan penulisan proposal BAB 1 sampai BAB VI. Kemudian melakukan seminar proposal.

Tabel 1.1 Jadwal Pengerjaan Proposal Tugas Akhir Arsitektur

Sumber: Analisis Penulis

1.2.2. Permasalahan

1.2.2.1. Aspek Lingkungan

Berdasarkan hasil survey dan wawancara dengan Kepala Stasiun, 7 November, 2024, Stasiun Solo Balapan, Surakarta, menghadapi masalah terkait keterbatasan fasilitas parkir. Pertumbuhan jumlah kendaraan yang masuk ke stasiun, baik kendaraan pribadi maupun transportasi umum, menyebabkan area parkir yang ada tidak lagi mencukupi kebutuhan. Kondisi ini memicu kemacetan di sekitar stasiun, terutama di jalan-jalan akses utama yang sering dipadati oleh kendaraan yang berhenti atau parkir sembarangan. Sistem parkir yang ada tidak optimal, mengakibatkan sirkulasi kendaraan terganggu dan menurunkan kenyamanan pengguna stasiun, terutama pada saat-saat puncak seperti jam keberangkatan dan kedatangan kereta.

Total jumlah penumpang di Stasiun Solo Balapan pada 2022 meningkat sebanyak 634.701 2 orang. Jumlah itu meningkat dua kali lipat dibandingkan tahun 2021 lalu sebanyak 315.284 berdasarkan data dari Daerah Operasi (Daops) 6 Yogyakarta. Ketika Libur Natal dan Tahun Baru (Nataru) 2023, total jumlah

penumpang yang dilayani PT Kereta Api Indonesia (KAI) selama masa Angkutan Nataru di Stasiun Solo Balapan sebanyak 36.066 penumpang datang dan tiba.

Selain itu, ketika lebaran 2023 Stasiun Solo Balapan mengalami peningkatan yang drastis. Menurut *VP Corporate Secretary KAI Commuter* Anne Purba, tembus 31 ribu penumpang dan jumlah penumpang naik 10 hingga 15 persen dari hari normal.

VOLUME NAIK TURUN PENUMPANG DAOP 6 YK													
TAHUN 2021													
PENUMPANG NAIK													
STASIUN	JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOPEMBER	DESEMBER	TOTAL
Solobalapan	11.415	11.777	17.842	21300	20.324	24.073	6.171	7.628	10330	20.336	26.719	31270	209.185
PENUMPANG TURUN													
STASIUN	JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOPEMBER	DESEMBER	TOTAL
Solobalapan	11.813	14.076	20.964	23.891	23.435	26.485	6.942	7.767	11.353	22.518	843	35.561	205.648

Gambar 1.3 Volume Penumpang Tahun 2021

Sumber: Daop 6 Yogyakarta

TAHUN 2022													
PENUMPANG NAIK													
STASIUN	JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOPEMBER	DESEMBER	TOTAL
Solobalapan	28.852	22.543	37.692	36.392	71.265	52.766	65.588	52.975	54.356	60.532	61510	73.368	617.839
PENUMPANG TURUN													
STASIUN	JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOPEMBER	DESEMBER	TOTAL
Solobalapan	31.735	25.884	41960	47.128	74.245	58.703	73.669	59.229	61.146	66.584	67.555	79.229	687.067

Gambar 1.4 Volume Penumpang Tahun 2022

Sumber: Daop 6 Yogyakarta

TAHUN 2023													
PENUMPANG NAIK													
STASIUN	JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOPEMBER	DESEMBER	TOTAL
Solobalapan	61.934	51.672	63.533	77.366	67.402	88.419	100.119	81.642	87050	90.761	89.738	116.649	975.685
PENUMPANG TURUN													
STASIUN	JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOPEMBER	DESEMBER	TOTAL
Solobalapan	63990	58.921	68.691	83.454	69.337	96.606	106.358	91.161	97.451	98.911	100.932	126.638	1.066.850

Gambar 1.5 Volume Penumpang Tahun 2023

Sumber: Daop 6 Yogyakarta

TAHUN 2024													
PENUMPANG NAIK													
STASIUN	JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOPEMBER	DESEMBER	TOTAL
Solobalapan	85.969	87.286	78.105	125.575	104.135	105.842	109.841	89.301	92.002				878.056
PENUMPANG TURUN													
STASIUN	JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	OKTOBER	NOPEMBER	DESEMBER	TOTAL
Solobalapan	91.622	97.728	82.975	138.668	111.549	115.332	118.007	100.137	97.462				953.48

Gambar 1.6 Volume Penumpang Tahun 2024

Sumber: *Daop 6 Yogyakarta*

Jalan Wolter Monginsidi yang mengelilingi Stasiun Solo Balapan, berfungsi sebagai jalur penghubung penting bagi kendaraan yang masuk dan keluar stasiun. Namun, karena fasilitas parkir yang tidak memadai, sebagian pengendara memanfaatkan bahu jalan untuk parkir, yang mempersempit ruang lalu lintas dan memperburuk kondisi kemacetan.

Selain itu, tingkat mobilitas di sekitar Stasiun Solo Balapan terus meningkat seiring bertambahnya jumlah penumpang dan

kendaraan yang masuk setiap harinya. Menurut Kepala Stasiun, Bapak Agus (wawancara pribadi, 7 November 2024), situasi ini menuntut adanya solusi untuk meningkatkan kapasitas parkir dan mengoptimalkan ruang yang tersedia, serta menerapkan sistem parkir yang lebih terorganisir dan ramah lingkungan agar dapat mengurangi kemacetan dan meningkatkan kenyamanan pengguna Stasiun Solo Balapan.

1.2.2.2. Aspek Sosial

Angka pertumbuhan penduduk di Kota Surakarta yang semakin lama semakin meningkat membuat kebutuhan suatu kawasan menjadi meningkat. Salah satunya pada sektor transportasi (Gambar 1.7-1.8).

Kelompok Umur	Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin (Jhwa)					
	Laki-laki		Perempuan		Jumlah	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024
0-4	17.413	17.413	16.696	16.696	34.109	34.109
5-9	17.550	17.550	17.024	17.024	34.574	34.574
10-14	18.803	18.803	18.096	18.096	36.899	36.899
15-19	20.659	20.659	19.675	19.675	40.334	40.334
20-24	20.925	20.925	20.365	20.365	41.290	41.290
25-29	19.920	19.920	19.595	19.595	39.515	39.515
30-34	19.106	19.106	18.664	18.664	37.770	37.770
35-39	19.059	19.059	18.909	18.909	37.968	37.968
40-44	19.718	19.718	19.974	19.974	39.692	39.692
45-49	19.089	19.089	19.632	19.632	38.721	38.721
50-54	17.342	17.342	18.343	18.343	35.685	35.685
55-59	15.358	15.358	17.137	17.137	32.495	32.495
60-64	12.658	12.658	14.774	14.774	27.432	27.432
65-69	10.052	10.052	12.206	12.206	22.258	22.258
70-74	6.597	6.597	8.466	8.466	15.063	15.063
75+	5.056	5.618	8.109	8.721	13.165	14.339

Gambar 1.7 Jumlah penduduk menurut kelompok umur dan jenis kelamin

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Surakarta

Kecamatan	Kepadatan Penduduk per km2 Menurut Kecamatan	
	2024	2023
1. Laweyan	9.741,62	9.734,83
2. Serengan	15.726,30	15.680,19
3. Pasar Kliwon	16.337,30	16.282,99
4. Jebres	9.686,72	9.682,34
5. Banjarsari	11.248,03	11.205,96
Kota Surakarta	11.302,31	11.277,18

Gambar 1.8 Kepadatan Penduduk Per Km Menurut Kecamatan

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Surakarta

Stasiun Solo Balapan memiliki berbagai sejarah yang berdampingan dengan Kawasan Cagar Budaya. Sebagai salah satu cagar budaya, bangunan dari Stasiun Solo Kota ini belum banyak berubah. Arsitektur klasik khas Belanda masih tampak di stasiun kecil itu. Area Konservasi atau area cagar budaya terletak pada bagian hall bangunan utama Stasiun Balapan Solo. Sedangkan area utara dan selatan terdiri dari ruang –ruang pelayanan, ruang komersial, dan area parkir yang dimana tidak termasuk cagar budaya. (Gambar 1.9)



Gambar 1.9 Hall Stasiun Solo Balapan

Sumber: Dokumentasi Penulis

1.2.2.3. Aspek Ekonomi

Kecamatan Banjarsari, Kota Surakarta dapat dikategorikan sebagai salah satu pusat ekonomi utama di kota ini. Banjarsari memiliki jumlah pasar tradisional yang cukup banyak, yaitu sebanyak 14 pasar, yang melayani kebutuhan pokok masyarakat sehari-hari. Selain itu, terdapat 19 supermarket atau swalayan yang menyediakan barang-barang kebutuhan yang lebih modern dan beragam. (Gambar 1.10)

Salah satu aspek yang sangat menonjol di Banjarsari adalah jumlah toko, kios, dan warung yang mencapai angka 4.096 (Gambar 1.10). Ini menunjukkan bahwa sektor perdagangan kecil, termasuk UMKM, sangat berkembang di wilayah ini. Masyarakat di Banjarsari sebagian besar merupakan pelaku usaha kecil yang

beroperasi di sektor perdagangan ini, yang menjual berbagai macam barang mulai dari makanan, kebutuhan rumah tangga, hingga sembako.

Tidak hanya itu, Banjarsari juga memiliki potensi kuliner yang besar. Meski dalam kategori "lainnya" seperti warung makan tidak tercatat secara spesifik di data ini, dapat diasumsikan bahwa dengan jumlah toko dan kios yang besar, sektor kuliner juga memainkan peran penting di perekonomian wilayah ini. Toko-toko kecil dan warung makan lokal berperan sebagai tempat usaha masyarakat setempat.

Dari segi pertumbuhan ekonomi, Banjarsari menunjukkan angka yang stabil dari tahun 2010 hingga 2013. Dalam periode ini, ekonomi Banjarsari tercatat memiliki angka 663 hingga 656. Hal ini menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi Banjarsari tetap terjaga meskipun terdapat variasi kecil di beberapa tahun. (Gambar 1.11)

No	Kecamatan	Pasar Tradisional	Super market / Swalayan	Toko/ Kios/ Warung	Lainnya (warung/rumah makan)
1	Banjarsari	14	19	4.096	0
2	Jebres	9	15	2.967	661
3	Laweyan	7	12	1.203	386
4	Pasar Kliwon	8	10	1.328	834
5	Serengan	2	26	2.069	526

Gambar 1.10 Tabel Pusat perdagangan

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Surakarta

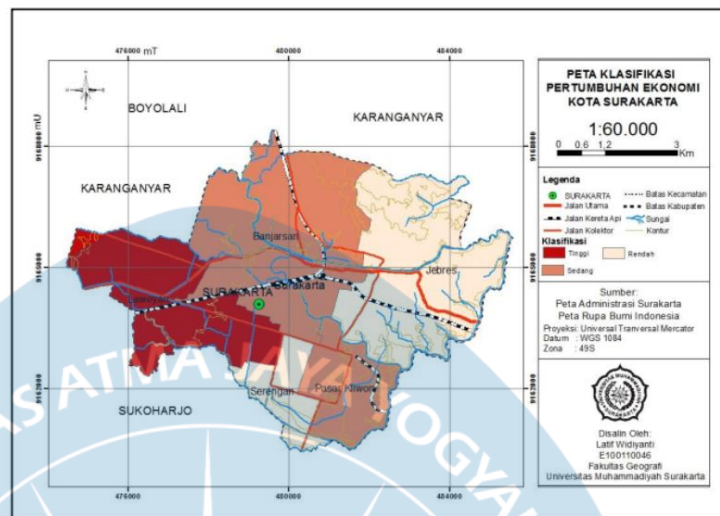
No	Kecamatan	2010	2011	2012	2013
1	Laweyan	612	624	624	408
2	Jebres	1.541	1.544	1.569	1.559
3	Banjarsari	663	656	656	656
4	Pasar Kliwon	312	317	340	414
5	Serengan	1.310	1.277	1.265	1.267

Gambar 1.11 Tabel Pertumbuhan Ekonomi

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Surakarta

Berdasarkan peta yang disediakan, terlihat bahwa Kecamatan Banjarsari diklasifikasikan sebagai wilayah berwarna merah dengan pertumbuhan ekonomi tinggi, yang berarti wilayah ini memiliki aktivitas ekonomi yang signifikan dibandingkan

dengan kecamatan lainnya di Surakarta. (Gambar 1.12)



Gambar 1.12 Peta Klasifikasi Pertumbuhan Ekonomi Kota Surakarta

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Surakarta

1.3. Rumusan Masalah

Bagaimana penerapan konsep Infill Development dalam perancangan activity hub di Stasiun Solo Balapan dapat meningkatkan kapasitas parkir dan menciptakan ruang tunggu dan area komersial yang nyaman serta ramah lingkungan tanpa memperluas lahan, sekaligus meningkatkan kualitas ruang hijau, aksesibilitas, dan konektivitas kawasan stasiun?

1.4. Rencana Pendekatan Desain

Dalam menyelesaikan permasalahan di Stasiun Solo Balapan dipilih pendekatan *infill development* untuk mengatasi keterbatasan lahan dan mendukung pembangunan berkelanjutan di area perkotaan yang sudah berkembang. *Infill development* adalah strategi pengembangan yang fokus pada pemanfaatan lahan kosong atau kurang terpakai di area yang sudah terbangun untuk mencegah ekspansi ke luar kota dan mengoptimalkan potensi ruang yang ada. Tujuannya adalah menciptakan lingkungan yang lebih efisien dan terintegrasi dengan infrastruktur yang sudah ada tanpa perlu membangun di lahan baru.

Dalam konteks Stasiun Solo Balapan, *infill development* menjadi solusi tepat untuk memanfaatkan lahan di sekitar stasiun yang terbatas namun sangat strategis. Dengan pendekatan ini, pembangunan difokuskan pada optimalisasi ruang yang ada untuk memenuhi kebutuhan publik seperti fasilitas parkir, area hub transportasi, dan ruang hijau.

Untuk mendukung pendekatan ini, perancangan Fasilitas Pendukung Stasiun Solo Balapan dilakukan dengan mengacu pada beberapa poin penting:

1. Analisis Lokasi

Melakukan studi lokasi yang menyeluruh untuk memaksimalkan ruang yang tersedia di sekitar stasiun, sehingga tetap berfungsi optimal dengan mempertimbangkan aksesibilitas, konektivitas, dan hubungan dengan area sekitar.

2. Desain Parkir Bertingkat

Penggunaan desain parkir bertingkat dirancang untuk meningkatkan kapasitas parkir tanpa memakan terlalu banyak ruang horizontal.

3. Integrasi Green Hub Dengan Ruang Tunggu, Area Komersial, Serta Fasilitas Umum

Green hub akan diintegrasikan sebagai ruang multifungsi yang tidak hanya melayani kebutuhan transit, tetapi juga sebagai ruang terbuka hijau yang menciptakan suasana nyaman bagi pengguna stasiun.

4. Konektivitas dengan Moda Transportasi Lain

Infill development ini memastikan adanya konektivitas yang baik antara fasilitas parkir dan hub dengan moda transportasi lainnya seperti kereta api, bus, dan kendaraan umum.

1.5. Tujuan dan Sasaran

2.2.1. Tujuan

Proyek ini bertujuan untuk menghadirkan fasilitas pendukung berupa *Activity Hub* yang mampu meningkatkan kapasitas parkir melalui penerapan sistem vertikal, sehingga dapat menampung lebih banyak kendaraan tanpa memerlukan perluasan lahan. Dengan demikian, proyek ini diharapkan mampu mengurangi kepadatan lalu lintas di sekitar stasiun.

Selain itu, *Activity Hub* dirancang untuk menciptakan ruang publik yang nyaman dengan menyediakan area tunggu yang representatif serta ruang komersial yang mendukung interaksi sosial di antara pengguna stasiun. Melalui integrasi elemen hijau dalam desain, proyek ini juga bertujuan untuk meminimalkan dampak lingkungan sekaligus

menciptakan suasana yang lebih ramah lingkungan, sejalan dengan prinsip keberlanjutan.

2.2.2. Sasaran

1. Meningkatkan kapasitas parkir kendaraan motor dan mobil sebanyak 1.5 – 2x lipat dari kapasitas awal yang semula terdapat 630 parkir motor dan 130 parkir mobil.
2. Menawarkan fasilitas yang memadai dengan menyediakan hub yang dilengkapi dengan ruang tunggu, area komersial dengan booth makanan atau oleh-oleh, dan fasilitas public lainnya. Ruang tunggu dan area komersial ditingkatkan sebanyak 2x lipat.
3. Memastikan tersedianya akses yang mudah dan cepat antara fasilitas parkir bertingkat, green hub, dan peron stasiun melalui jalur pedestrian yang nyaman, ramah disabilitas, serta koridor langsung tanpa hambatan.
4. Menyediakan zona drop-off yang aman dan terpisah untuk mobil dan motor yang memungkinkan penumpang turun dan naik dengan cepat dan nyaman, tanpa mengganggu arus lalu lintas di sekitar stasiun

1.5. Metode Perancangan

Data yang digunakan dalam perancangan Fasilitas Pendukung Stasiun Solo Balapan – Surakarta dikumpulkan melalui Metode Mix Used (Kualitatif & Kuantitatif). Penelitian ini melibatkan pendekatan kombinasi untuk mendapatkan data yang komprehensif. Metode yang digunakan adalah sebagai berikut :

- Penelitian Lapangan
Survei langsung di area Stasiun Solo Balapan dilakukan untuk menganalisis kondisi eksisting, perilaku pengguna, serta kebutuhan parkir. Penelitian ini juga mengidentifikasi potensi ruang yang dapat dimanfaatkan untuk pengembangan fasilitas parkir bertingkat dan hub yang ramah lingkungan.
- Studi Kasus
Studi kasus dari proyek serupa di kota besar lain digunakan sebagai referensi untuk menemukan solusi desain yang inovatif dan

berkelanjutan. Hasil dari studi kasus ini akan membantu dalam perancangan yang sesuai dengan pendekatan infill development dan memberikan wawasan tentang praktik terbaik dalam pengelolaan fasilitas parkir dan transportasi di kawasan urban.

- **Analisis Kebutuhan Parkir**

Kebutuhan parkir di sekitar Stasiun Solo Balapan dianalisis secara kuantitatif, dengan memperhitungkan prediksi pertumbuhan kendaraan di masa depan. Hal ini bertujuan agar desain yang diusulkan dapat menampung kapasitas kendaraan secara efektif, mengurangi kepadatan lalu lintas, serta memenuhi kebutuhan pengguna transportasi di sekitar stasiun.

- **Wawancara**

Penulis melakukan wawancara dengan pedagang satpam, petugas stasiun, pedagang, wisatawan, dan orang-orang di lingkungan Stasiun Solo Balapan untuk mendapatkan informasi tambahan mengenai pelaku di lokasi tersebut.

1.6.Sistematika Penulisan

Dalam penyusunan Proposal Tugas Akhir Arsitektur, terdapat struktur penulisan yang diterapkan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan latar belakang secara umum, meliputi isu-isu yang menjadi dasar dan urgensi permasalahan yang akan diteliti. Diperkenalkan juga potensi serta masalah yang relevan untuk dibahas, diikuti oleh perumusan masalah yang jelas. Selain itu, dijelaskan maksud dan tujuan penelitian, metode yang digunakan, sistematika penulisan, serta kerangka pikir yang menjadi pedoman dalam perancangan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi ulasan teori-teori yang mendasari penelitian, termasuk pendekatan desain yang digunakan dan kerangka teori yang mendukung proyek. Tinjauan pustaka juga mencakup analisis keaslian tulisan serta penilaian terhadap tujuan proyek, memberikan gambaran menyeluruh mengenai aspek teoritis yang relevan.

BAB III TINJAUAN OBYEK

Dalam bab ini disajikan data mengenai objek proyek, termasuk analisis berbagai alternatif proyek dan justifikasi terkait pemilihan objek. Tinjauan ini juga mempertimbangkan berbagai aspek yang akan mempengaruhi rancangan proyek.

BAB IV METODOLOGI

Bab ini menguraikan metode penelitian yang diterapkan, termasuk parameter dan variabel yang akan diukur, serta metode pengumpulan data yang digunakan. Teknik pengambilan, pengolahan, dan analisis data juga dijelaskan secara mendetail untuk mendukung proses penelitian.

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berfokus pada analisis data yang dikumpulkan, yang kemudian digunakan untuk memudahkan proses desain. Analisis dilakukan sebagai langkah awal dalam merumuskan konsep desain. Pembahasan dilakukan untuk menjelaskan hasil dan temuan terkait konsep pendekatan yang dipilih untuk perancangan, diikuti dengan pemecahan masalah dan strategi desain yang diusulkan.

BAB V KONSEP DESAIN

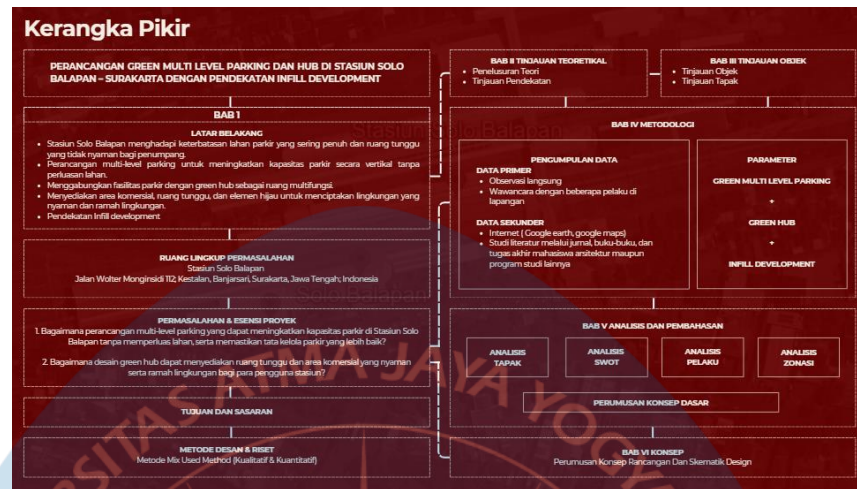
Bab ini berisi penjabaran konsep desain yang dirumuskan berdasarkan pendekatan yang dipilih. Konsep tersebut diuraikan secara rinci sebagai solusi atas permasalahan yang diidentifikasi, serta dijadikan dasar strategi desain yang akan diterapkan.

BAB VI KESIMPULAN

Berisi kesimpulan dari seluruh proses penulisan Proposal Tugas Akhir Arsitektur, merangkum hasil analisis dan pembahasan yang dilakukan dalam bab-bab sebelumnya.

DAFTAR PUSTAKA

1.7. Kerangka Pikir



Gambar 1.13 Kerangka Pikir

Sumber: Analisis Penulis