

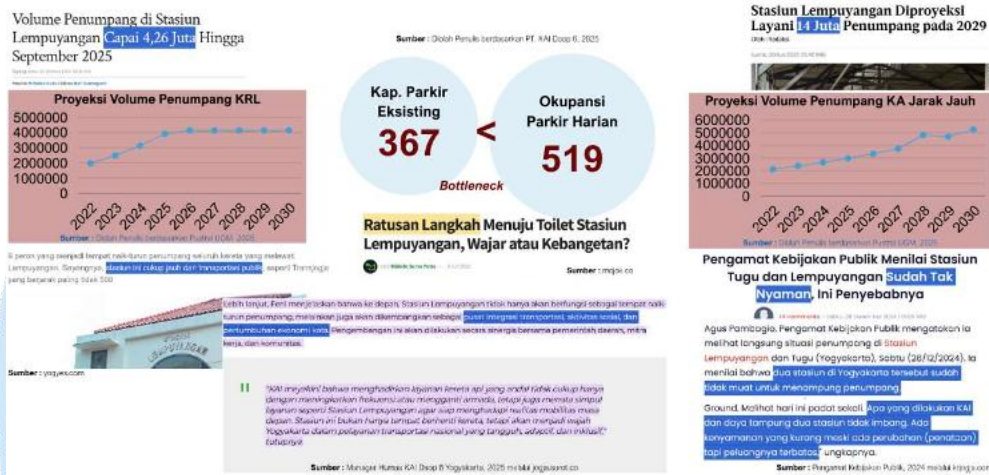
|BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

1.1.1. Latar Belakang Permasalahan

Berangkat dari meningkatnya volume penumpang yang mencapai 4,26 juta hingga September 2025 dan diproyeksikan terus bertambah hingga 14 juta penumpang pada tahun 2029.



Gambar 1. 1 Permasalahan Awal Tapak

Pertumbuhan ini tidak diimbangi dengan kualitas fasilitas dan kapasitas penunjang yang memadai, terutama pada aspek parkir, di mana kapasitas eksisting hanya 367 unit sementara okupansi harian mencapai 519 unit, menimbulkan bottleneck dan ketidaknyamanan bagi pengguna. Kondisi fasilitas stasiun yang dinilai tidak lagi nyaman, antrean panjang menuju toilet, hingga kurangnya integrasi transportasi publik memperkuat urgensi peningkatan kualitas pelayanan. Di sisi lain, Stasiun Lempuyangan memiliki peran strategis sebagai simpul mobilitas dan ruang interaksi sosial yang berpotensi mendukung pertumbuhan ekonomi kota, sehingga pengembangannya perlu dilakukan secara terintegrasi antara pemerintah, operator transportasi, dan masyarakat. Dengan meningkatnya tuntutan terhadap kenyamanan, aksesibilitas, dan kapasitas layanan, permasalahan ini menunjukkan perlunya perancangan ulang, khususnya untuk Stasiun Lempuyangan agar lebih responsif, aman, inklusif, serta siap menghadapi lonjakan mobilitas di masa mendatang..

Upaya pengembangan dan penataan Stasiun Lempuyangan saat ini tengah dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) melalui masterplan yang telah dirancang secara resmi.



Gambar 1. 2 Perencanaan Masterplan PT. KAI

Sumber: PT. KAI (2025)

Berdasarkan gambar 1.2 terlihat bahwa masterplan ini menitikberatkan pada penataan ulang jalur kendaraan, penambahan fasilitas area parkir, serta pengaturan akses keluar-masuk stasiun. Selain itu, area selatan stasiun diproyeksikan menjadi pusat aktivitas baru berupa bangunan massa tunggal dan area parkir. Meskipun demikian, fokus utama pengembangan tersebut masih dominan pada aspek pergerakan dan penataan kendaraan.

Terdapat kekurangan mendasar dalam perencanaan Stasiun Lempuyangan, khususnya terkait aspek manusia sebagai pengguna utama fasilitas transportasi. Perencanaan saat ini belum mengakomodasi kebutuhan pejalan kaki secara memadai, dimana koridor pejalan kaki yang aman, nyaman, dan bebas konflik dengan pergerakan kendaraan belum tersedia. Selain itu, fasilitas penunjang yang dapat meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pengguna pejalan kaki juga belum terpenuhi. Ketidaktersediaan ruang pejalan kaki yang memadai berpotensi menimbulkan risiko kecelakaan dan menurunkan kualitas pengalaman pengguna stasiun secara keseluruhan.

Oleh karena itu, penataan Stasiun Lempuyangan memerlukan pendekatan perencanaan yang lebih terpadu dengan mempertimbangkan aspek mobilitas manusia secara komprehensif. Integrasi antara ruang untuk kendaraan dan pejalan kaki harus dirancang sedemikian rupa sehingga menciptakan lingkungan

yang aman, nyaman, dan tersier bagi seluruh pengguna, serta mendukung fungsi stasiun sebagai simpul transportasi yang efisien dan berkelanjutan. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji permasalahan tersebut sebagai dasar perumusan solusi desain adaptif yang mampu mengakomodasi kebutuhan pergerakan dan kenyamanan pengguna di Stasiun Lempuyangan.

1.1.2. Sudut Pandang Topik

Transformasi Stasiun Lempuyangan yang sedang berlangsung melalui rencana pengembangan resmi PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) menandai langkah strategis dalam memperbaiki fungsi dan peran stasiun sebagai simpul transportasi utama di Yogyakarta. Namun, masterplan yang ada masih berorientasi pada aspek pergerakan kendaraan dan kurang mengakomodasi manusia sebagai pusat desain. Fokus tersebut menimbulkan kekurangan dalam penyediaan fasilitas penunjang, integrasi antar moda transportasi, serta koridor pejalan kaki yang aman dan nyaman, sehingga menciptakan kesenjangan antara kebutuhan pengguna dengan rancangan eksisting.

Pendekatan perancangan yang berorientasi pada kebutuhan dan pengalaman pengguna menjadi penting sebagai bentuk intervensi arsitektural untuk mengatasi kekurangan yang ada. Konsep *transit hub* pada sisi selatan diarahkan untuk mereorganisasi sirkulasi kendaraan dan manusia dalam satu wadah arsitektural yang efektif, yang tidak hanya berfungsi sebagai area parkir, *drop-off*, dan transportasi online, tetapi juga menyediakan fasilitas penunjang seperti hotel kapsul, shower locker, serta sentra UMKM dan kuliner. Hal ini tidak hanya meningkatkan kenyamanan dan keselamatan pengguna, tetapi juga memberikan nilai tambah ekonomi, melalui pengembangan aktivitas komersial.

Peningkatan *walkability* dan *connectivity* menjadi prioritas untuk menciptakan jalur pejalan kaki yang bebas dari konflik dengan kendaraan, aman, dan nyaman. Keterhubungan yang baik antara fasilitas parkir, moda transportasi, dan stasiun harus terwujud agar integrasi antar moda berjalan optimal. Kondisi eksisting yang masih mengakibatkan persinggungan langsung antara pejalan kaki dan kendaraan mengakibatkan penurunan keselamatan, orientasi ruang, dan kualitas pengalaman pengguna.

Berdasarkan perspektif *urban morphology*, Stasiun Lempuyangan merupakan area *mixed-use* dengan kepadatan tinggi dan pola ruang kompleks yang menunjukkan adanya tumpang tindih fungsi ruang akibat dominasi kendaraan. Perancangan transit hub bertujuan memperkuat orientasi pejalan kaki sambil menciptakan ruang publik yang inklusif serta menjembatani ketiadaan koneksi ruang dalam stasiun. Dengan demikian, pembangunan stasiun ini tidak hanya menitikberatkan aspek infrastruktur kendaraan, tetapi juga merevitalisasi fungsi sosial dan ruang publik untuk terciptanya lingkungan yang ramah pengguna dan berkelanjutan.

1.2. Penelusuran Masalah

1.2.1. Ruang Lingkup

1.2.1.1. Spasial

Secara spasial, area perancangan mencakup Stasiun Lempuyangan dengan luasan $\pm 9983\text{m}^2$ yang berada dalam radius keterjangkauan pejalan kaki. Tapak berada pada zona camputan dengan intensitas menengah, yang memiliki potensi tinggi untuk mendukung fungsi transportasi dan aktivitas komersil. Area ini dipilih karena secara tata ruang memiliki hubungan secara langsung antara area parkir, jalur pejalan kaki dan bangunan stasiun.

1.2.1.2. Substansial

Secara **substansial**, penelitian ini difokuskan kepada pengembangan sistem konektivitas dan fasilitas penunjang di kawasan Stasiun Lempuyangan sebagai respon terhadap gap antara kondisi eksisting dan *masterplan* pengembangan PT. KAI. Dalam *masterplan* memperlihatkan bahwa fokus penataan masih hanya berfokus kepada pergerakan kendaraan dan pola sirkulasi moda bermotor, sementara kebutuhan pejalan kaki serta kualitas interaksi pengguna dengan ruang belum menjadi prioritas.

Sehingga, substansi perancangan ini mencakup :

- a. Penyediaan *Transit Amenities* yang menjadi nilai tambah kawasan stasiun, sekaligus menjadi fasilitas penunjang aktivitas harian pengguna.

Meliputi : hotel kapsul, shower locker, ruang tunggu, dan sentra UMKM/kuliner.

- b. Perancangan *Transit Hub* yang berfungsi sebagai pusat sirkulasi kawasan. Perancangan ini mencakup area parkir, integrasi multimoda transportasi, dan area *drop-off*.
- c. Sistem Konektivitas dan Pedestrian berupa jembatan penyeberangan multiguna. Fokusnya adalah menciptakan pemisahan level antara jalur pejalan kaki dan kendaraan, serta menghadirkan koridor pejalan yang nyaman dan memiliki orientasi visual yang jelas menuju stasiun.
- d. Perancangan yang Merespon Masterplan. Berfokus kepada *transit hub* dan koridor kontinu yang mampu menyatukan kembali ketiadaan spasial dan menciptakan satu kesatuan dalam kawasan stasiun.

1.2.1.3. Temporal

Dalam konteks penyusunan Proposal Tugas Akhir, tahapan penelitian ini dilakukan selama satu semester melalui pengumpulan data, observasi lapangan, studi literatur hingga penyusunan usulan proyek dalam desain.

1.2.2. Permasalahan dan Esensi Proyek

1.2.2.1. Permasalahan

Permasalahan ini berangkat dari ketidakseimbangan antara tingginya permintaan dan keterbatasan penyediaan fasilitas, sementara masterplan pengembangan masih berfokus pada orientasi kendaraan. Pendekatan tersebut menyebabkan perencanaan yang lebih menekankan pada pergerakan serta penataan kendaraan, tanpa mengutamakan kebutuhan manusia sebagai pengguna utama. Dampaknya, pejalan kaki belum memperoleh koridor yang aman, nyaman, dan bebas konflik dengan arus kendaraan, sehingga kualitas mobilitas mereka tidak terpenuhi secara optimal. Selain itu, ketiadaan fasilitas penunjang yang seharusnya mendukung aktivitas harian penumpang turut mengurangi tingkat kenyamanan dan efisiensi penggunaan ruang, menjadikan situasi semakin menuntut evaluasi dan perbaikan menyeluruh dalam perencanaan.

1.2.2.2. Esensi Proyek

Esensi proyek dalam perancangan ini adalah perancangan *transit hub* di kawasan Stasiun Lempuyangan yang secara fungsional berperan sebagai simpul integrasi antar moda transportasi publik. *Transit hub* ini tidak hanya mengoptimalkan pergantian moda dan efisiensi mobilitas, melainkan juga secara aktif menghadirkan pengalaman ruang pejalan kaki yang aman, nyaman, dan inklusif melalui pembenahan sistem konektivitas dan pengembangan koridor pedestrian berkualitas. Selain aspek transportasi, desain transit hub diarahkan untuk menyediakan fasilitas penunjang dan ruang publik yang adaptif terhadap kebutuhan sosial, ekonomi, dan mobilitas masyarakat. Dengan menerapkan pendekatan *walkability* dan *connectivity*, transit hub diharapkan mampu mengakomodasi seluruh aktivitas pengguna secara seimbang, meningkatkan aksesibilitas, serta memberikan nilai tambah terhadap kualitas pelayanan di stasiun.

1.2.3. Rumusan Masalah

Bagaimana perancangan fasilitas transit hub di Stasiun Lempuyangan Yogyakarta yang memprioritaskan pejalan kaki, sekaligus berfungsi sebagai integrator moda transportasi, mampu mengurai konflik sirkulasi dan menyatukan putusnya konektivitas, sekaligus meningkatkan kualitas pengalaman pengguna melalui pendekatan *Walkability* dan *Connectivity*? Tujuan dan Sasaran

1.2.4.1. Tujuan

Tujuan dari perancangan ini adalah:

1. Mengintegrasikan fungsi parkir, drop-off, dan transit bus TransJogja ke dalam satu wadah transit hub, yang semula berada di badan jalan.
2. Menciptakan konektivitas spasial melalui jembatan penyeberangan multiguna dengan sistem pemisahan level.
3. Menghadirkan ruang transisi yang tidak hanya fungsional, tetapi juga memberikan nilai sosial-ekonomi, melalui transit amenities seperti hotel kapsul, shower locker, dan sentra UMKM/kuliner untuk meningkatkan nilai tambah dan pelayanan stasiun.

Menghadirkan ruang transisi yang tidak hanya fungsional, tetapi juga memberikan nilai sosial-ekonomi, melalui transit amenities seperti hotel kapsul, shower locker, dan sentra UMKM/kuliner untuk meningkatkan nilai tambah dan pelayanan stasiun.

1.2.4.2. Sasaran

1. Mengidentifikasi pola sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki, serta titik konflik yang terjadi. Hasil dari identifikasi akan memengaruhi tata letak fasilitas *transit hub* dan mengurai titik konflik yang terjadi.
2. Mengimplementasikan parameter *walkability* yang masih belum tercapai dalam kondisi eksisting.
3. Merumuskan program kebutuhan ruang fasilitas *transit hub* berdasarkan hasil dari analisis kebutuhan pengguna.
4. Menciptakan konektivitas visual yang memungkinkan pengguna memahami orientasi arah menuju tujuan dengan mudah.
5. Menciptakan massa bangunan yang kontekstual terhadap tapak dan rencana pengembangan PT. KAI.

1.3. Sistematika Penulisan

BAB 1

PENDAHULUAN

Pada Bab pertama membahas dasar perancangan dengan mencari latar belakang permasalahan, sudut pandang topik yang dikaji, penelusuran masalah, menetapkan tujuan dan sasaran, serta pola pikir dalam proses perancangan

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Bab kedua ini membahas terkait teori yang akan digunakan sebagai landasan dalam proses perancangan

BAB 3

TINJAUAN OBJEK

Pada bab ketiga ini, membahas terkait tinjauan objek yang akan dirancang

BAB 4

METODE DAN ANALISIS

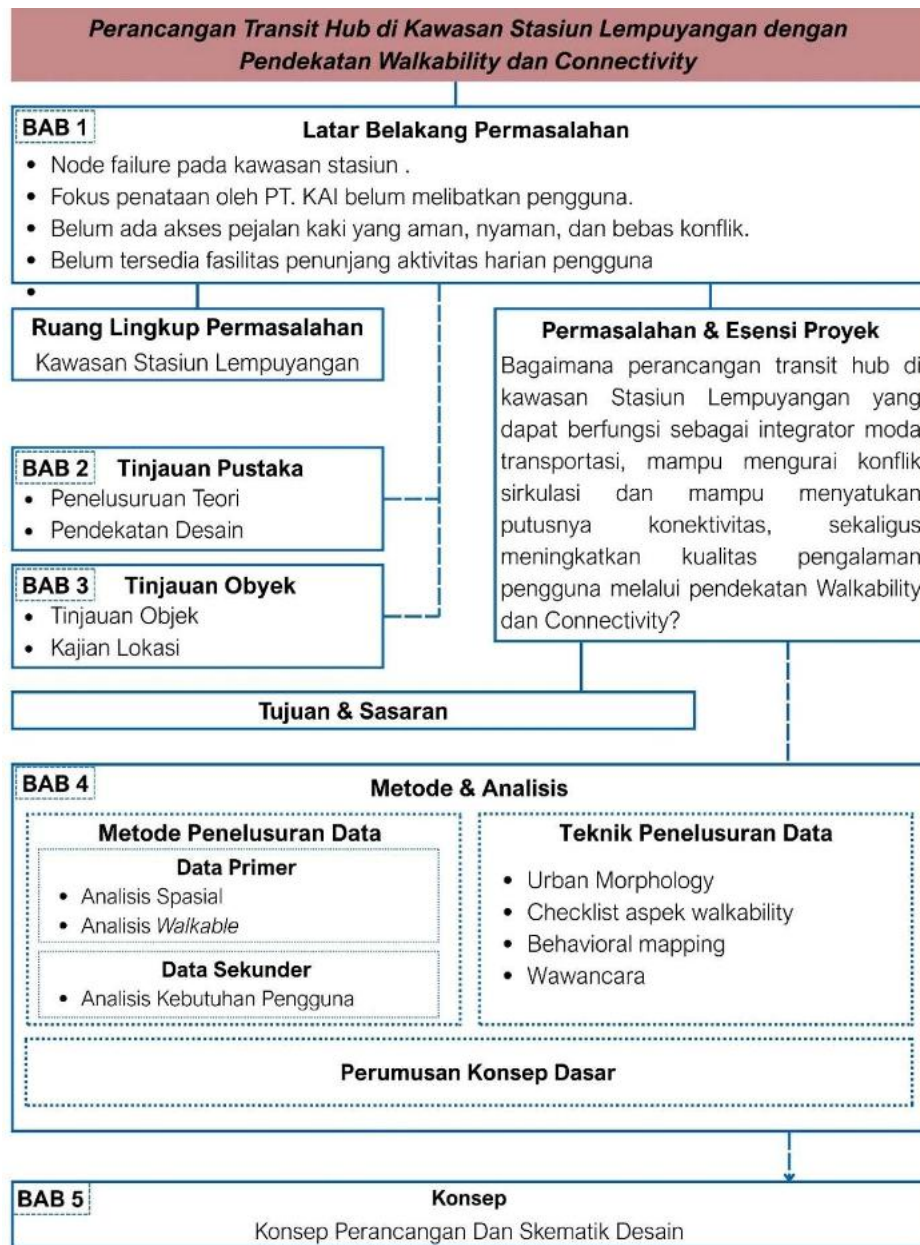
Pada bab empat ini, membahas terkait metode penelusuran data dan analisis mendalam mengenai tapak, programatik dan analisis yang mendukung sebagai landasan perancangan.

BAB 5

KONSEP

Pada bab lima membahas konsep perancangan yang digunakan penulis sebagai landasan dan acuan dalam pengembangan desain.

1.4. Kerangka Pikir



Gambar 1. 3 Kerangka Pikir

Sumber: Analisa Penulis, 2025