

BAB IV METODOLOGI DAN ANALISIS

4.1 METODOLOGI

4.1.1 JENIS METODE PERANCANGAN

Metode perancangan merupakan proses dalam mengumpulkan data, menganalisis data, serta membuat sintesis metode perancangan untuk menentukan konsep desain. Data yang digunakan berasal dari beberapa data primer (interview, observasi lapangan, tapak) dan sekunder (jurnal, buku, artikel, dan sebagainya). Data yang didapatkan akan menjadi ide dasar perancangan. Tahap perancangan dilakukan menggunakan metode kualitatif. Metode kualitatif merupakan metode yang mempelajari suatu dasar pengaturan alaminya, serta berusaha mengerti pengaruh fenomena pada individu. Perancangan kualitatif menggunakan studi empiris yang merupakan studi pada kehidupan sehari-hari (Groat & Wang, 2013).

4.1.2 METODE PENELITIAN DATA

Melalui teori (Groat & Wang, 2013), terdapat empat teknik penelitian data, yakni *interview*, observasi lapangan, tapak, dan penelitian data sekunder.

a. Interview

Pada tahap ini dilakukan metode penelitian data dengan cara mewawancarai langsung warga sekitar atau responden dengan beberapa pertanyaan yang sudah disiapkan. Pada tahap ini penulis akan mengajukan 5 pertanyaan, yakni:

1. Bagaimana kondisi lingkungan (sarana dan prasarana) di kawasan Jalan Lempuyangan?
2. Apa saja aktivitas yang terjadi di kawasan Jalan Lempuyangan?
3. Biasanya aktivitas paling padat atau ramai terjadi pukul berapa?
4. Fasilitas apa saja yang menurut responden perlu dikembangkan?
5. Masalah apa saja yang terjadi dalam pengembangan fasilitas?

Pada tahap ini memerlukan beberapa alat rekam audio untuk mendokumentasikan proses wawancara. Namun sebelum melakukan *interview*, penulis akan meminta persetujuan terlebih dahulu terhadap responden.

b. Observasi Lapangan

Observasi lapangan merupakan aktivitas pengamatan secara langsung kondisi lapangan ruang Jalan Lempuyangan. Proses ini bertujuan untuk mengobservasi segala aktivitas dan pengguna ruang, terutama *activity support* yang terjadi di Ruang Jalan Lempuyangan. Alat yang digunakan pada tahap ini adalah kamera

untuk mendokumentasikan gambar dari aktivitas yang muncul pada kawasan.

c. Tapak

Penulis akan mencari data secara *interactive* untuk pengambilan data tapak kawasan Ruang Jalan Lempuyangan. Tahap ini dilakukan dengan pencarian data kondisi fisik site serta rencana pengembangannya yang mencakup beberapa peraturan bangunan lain (*urban context*).

d. Data Sekunder

Data sekunder yang digunakan untuk proses perancangan Ruang Jalan Lempuyangan merupakan data yang sudah ada dan dikumpulkan melalui jurnal, buku, artikel, peraturan setempat, dan sebagainya. Peraturan membangun pada kawasan Ruang Jalan Lempuyangan tidak hanya menggunakan peraturan tata ruang kota, namun juga menggunakan peraturan pengelolaan kawasan cagar budaya dan peraturan pembangunan.

4.1.3 METODE ANALISIS PERANCANGAN

Proses analisis penelitian rancangan merupakan suatu cara berpikir yang digunakan untuk menghasilkan solusi dan jawaban terhadap rumusan masalah perancangan. Tahap ini dilakukan dengan cara menguraikan data yang ada, kemudian dilakukan pengolahan agar data yang didapat lebih mudah dipahami dan koheren atau menjadi satu kesatuan utuh. Penulis menggunakan teori *Activity Support* (Shirvani, 1986) sebagai pendekatan, kemudian ditambahkan dengan analisis konteks fisik, analisis programatik manusia, analisis kebutuhan ruang, analisis tapak dan regulasi, serta analisis visual kawasan.

4.1.4 METODE PENETAPAN KONSEP PERANCANGAN

Dalam menetapkan konsep perancangan, diperlukan beberapa proses pemikiran untuk menyesuaikan agar konsep yang ditetapkan dapat menjawab permasalahan yang terjadi pada kawasan menggunakan pendekatan yang dipilih yakni pendekatan *activity support*. Penulis mensegmentasikan beberapa tipe konsep perancangan yang terdiri dari:

a. Konsep Zoning

Konsep zoning digunakan untuk menyelesaikan permasalahan pada kawasan yakni zonasi guna lahan serta pengelolaan dan pemeliharaan kawasan. Penataan fungsi guna lahan akan difokuskan pada tahap ini guna menyelesaikan permasalahan tata letak agar lebih efektif. Konsep zoning dalam perancangan akan mempertimbangkan dua aspek, yakni aspek ruang sebagai dimensi dan aspek waktu sebagai konteks kawasan yang memberikan sejarah dan pembentukan karakter pada kawasan yang menjadi acuan dalam merancang visual

kawasan. Konsep zoning dilakukan agar beberapa fungsi pada kawasan dapat saling terhubung dan mudah aksesibilitasnya.

b. Konsep Sirkulasi dan Ruang Parkir

Konsep sirkulasi difungsikan untuk memberikan solusi dari permasalahan kawasan yakni arus lalu lintas dan juga kepadatan fungsi kawasan dalam luas lahan yang terbatas. Sebagai salah satu jalan *primay arterial* di Kota Yogyakarta, Jalan Lempuyangan memiliki arus sirkulasi linear dengan satu arus sirkulasi dan aksesibilitas yang mudah. Selain itu, konsep sirkulasi yang kurang tertata di Jalan Lempuyangan memberikan dampak pada berkurangnya kapasitas parkir yang efektif, begitupula sebaliknya. Sehingga konsep perancangan ruang parkir diharapkan dapat meminimalkan konflik pada kawasan, mencegah kemacetan, memaksimalkan kapasitas, dan tetap menjaga karakteristik estetika kawasan.

c. Konsep Ruang Publik

Konsep ini merupakan konsep makro yang menjadi solusi segala permasalahan yang ada di kawasan Ruang Jalan Lempuyangan. Konsep ini melalui berbagai proses pertimbangan dan analisis terlebih dahulu menggunakan teknik analisis yang sudah dipilih. Ruang publik merupakan sebuah tempat dalam kawasan yang dapat digunakan umum secara bebas namun tetap memiliki batasan. Dengan pertimbangan konsep ruang sebagai dimensi dan perancangan ruang publik yang didasarkan activity support pengguna ruang, konsep ruang publik diharapkan dapat menjawab kebutuhan pengguna ruang.

d. Konsep *street furniture, street equipment & signage*

Konsep *street furniture & equipment* mempertimbangkan aspek ruang dan waktu untuk menjaga karakteristik kawasan, sehingga penataan *street furniture & equipment* dapat menunjang kenyamanan pengguna ruang dan meningkatkan kualitas lingkungan dengan desain yang menarik (memiliki identitas dan karakteristik kawasan). Signage pada kawasan Jalan Lempuyangan akan dilakukan penataan ulang serta menekankan pada konsep waktu sebagai dasar perancangan agar dapat tetap menjaga karakteristik visual kawasan. Selain menjaga karakteristik visual, penataan signage juga mempertimbangkan aspek standar ukuran dan jarak sebagai pendukung legibilitas kawasan.

e. Konsep penataan Area Komersial

Area Komersial pada kawasan Jalan Lempuyangan perlu dilakukan penataan ulang, karena dinilai cukup

mengganggu dan tidak mengindahkan konsep waktu kawasan Lempuyangan sebagai kawasan cagar budaya. Perancangan konsep ini akan menekankan pada penataan PKL, warung, toko dan area komersial lain yang berada pada kawasan Jalan Lempuyangan agar tetap terjaga baik identitas kawasan sebagai area komersial dan identitas bangunan pada kawasan.

f. Konsep Pedestrian & Jalan

Konsep penataan Jalan Lempuyangan akan menekankan pengadopsian standar ukuran jalan dan aspek waktu. Konsep pedestrian Jalan Lempuyangan akan dipertimbangkan sebagai fasilitas yang hadir secara seimbang untuk pengguna ruang, agar aktivitas serta kebutuhan pejalan kaki dan pengendara dapat terjadi keselarasan. Konsep Pedestrian dan Jalan pada Jalan Lempuyangan juga tetap mempertimbangkan aspek waktu agar tetap menjaga karakteristik visual kawasan.

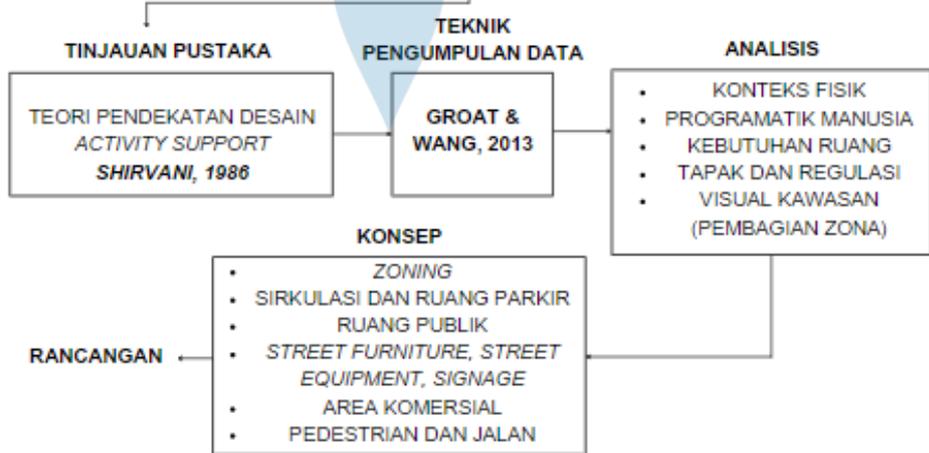
4.1.5 SINTESIS METODE PERANCANGAN

PERANCANGAN RUANG PUBLIK JALAN LEMPUYANGAN DI KOTA YOGYAKARTA DENGAN PENDEKATAN ACTIVITY SUPPORT

LATAR BELAKANG PERMASALAHAN

- SISTEM ZONASI PADA JALAN LEMPUYANGAN MASIH MENJADI DILEMA PADA KAWASAN SEHINGGA PERLU DIPERBAIKI
- HILANGNYA AREA PEDESTRIAN KARENA TERTUTUP OLEH PKL, WARUNG DAN TOKO
- ADANYA PARKIR LIAR DI KAWASAN YANG MENGGANGGU SIRKULASI
- PEMELIHARAAN IDENTITAS KAWASAN LEMPUYANGAN
- KONDISI PENERANGAN DAN FASILITAS PUBLIK KURANG MEMADAI
- POTENSI KAWASAN JALAN LEMPUYANGAN SEBAGAI RUANG PUBLIK

MENGEMBANGKAN KAWASAN JALAN LEMPUYANGAN, KOTA YOGYAKARTA UNTUK MENJAWAB KEBUTUHAN PENGGUNA RUANG DENGAN MEMPERTIMBANGKAN ASPEK SOSIAL, BUDAYA, DAN SEJARAH MENGGUNAKAN PENDEKATAN TEORI ACTIVITY SUPPORT.



Gambar 4. 1 Sintesis Metode Perancangan

Sumber: Analisis penulis, 2023

4.2 ANALISIS

4.2.1 ANALISIS KONTEKS FISIK

Perancangan Ruang Publik Jalan Lempuyangan di Kota Yogyakarta memerlukan beberapa pertimbangan dalam konteks fisik, diantara lain:

- Kondisi topografi Jalan Lempuyangan
Kawasan Jalan Lempuyangan memiliki kondisi elevasi permukaan lahan yang tergolong datar dengan sedikit derajat kemiringan pada sisi bahu jalan untuk mengalirkan air ketika hujan ke sistem drainase pada kawasan. Karakteristik kawasan Jalan Lempuyangan merupakan dataran rendah dengan penataan ruang lahan yang mayoritas ruang terbuka. Permukaan perkerasan pada kawasan Jalan Lempuyangan berupa material aspal pada jalan raya, beton cor, serta paving yang tersebar dalam berbagai titik dalam kawasan.



Gambar 4. 2 Batas area lahan Jalan Lempuyangan

Sumber: earth.google.com diolah penulis, 2023

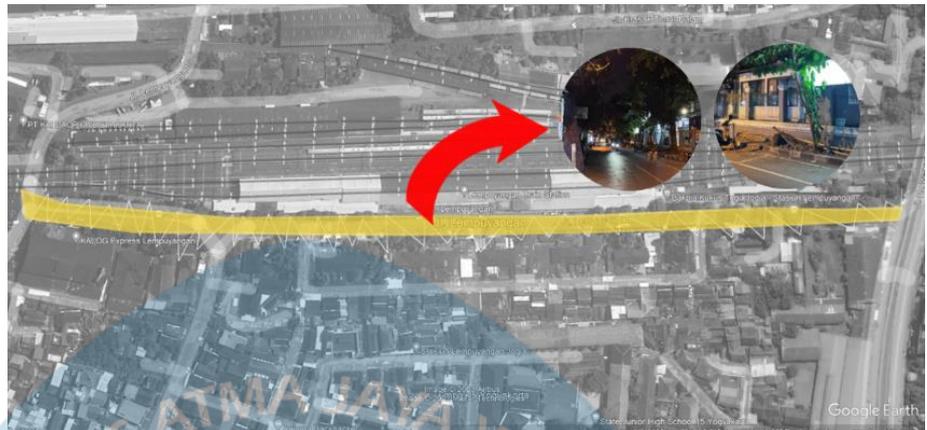


Gambar 4. 3 Hasil pengukuran kontur lahan Jalan Lempuyangan

Sumber: earth.google.com diolah penulis, 2023

- Kondisi Eksisting
Kawasan Jalan Lempuyangan memiliki panjang total keseluruhan kurang lebih 560M. Disepanjang Jalan Lempuyangan, terdapat berbagai sarana dan prasarana

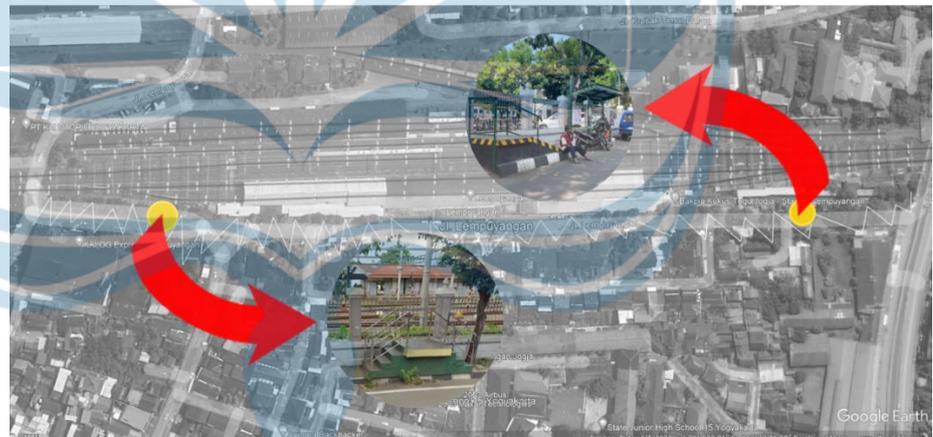
yang tersedia untuk umum. Berikut penggambaran kondisi eksisting sarana dan prasarana yang terdapat pada kawasan Jalan Lempuyangan:



Gambar 4. 4 Kondisi eksisting sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan

Sumber: Observasi penulis, 2023

Melalui observasi yang dilakukan penulis, jalur sirkulasi untuk pejalan kaki masih terdapat gangguan untuk area parkir kendaraan dan juga sirkulasi kendaraan. Selain itu, sirkulasi untuk kendaraan tidak bermotor seperti sepeda, tidak disediakan lajur khusus.



Gambar 4. 5 Kondisi eksisting titik transit Bus TransJogja

Sumber: Observasi penulis, 2023

Terdapat titik transit untuk kendaraan TransJogja, namun untuk ojek, becak dan taksi tidak terdapat titik pemberhentian khusus. Namun titik transit ini peletakkannya masih mengganggu aktivitas pejalan kaki karena memakan area pedestrian.



Gambar 4. 6 Kondisi eksisting penerangan dan peletakkan signage

Sumber: Observasi penulis, 2023

Kondisi eksisting penerangan di Jalan Lempuyangan sebagai elemen *street equipment* tergolong kurang memadai (terlalu gelap), hanya terbantu dari lampu warung pedagang kaki lima, sehingga jika area warung sudah tidak berjualan, kawasan menjadi gelap dan rawan terjadi tindak kriminalitas. Selain itu juga belum terdapat elemen *street furniture* sebagai tempat peristirahatan ketika orang berjalan menyusuri kawasan.



Gambar 4. 7 Kondisi eksisting area parkir kawasan Jalan Lempuyangan

Sumber: Observasi penulis, 2023

Kondisi area parkir di kawasan Jalan Lempuyangan disegmentasikan dalam dua tipe, yakni parkir di badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*). tata letak parkir yang terdapat di Jalan Lempuyangan masih dapat diperbaiki agar tidak

mengganggu aktivitas pejalan kaki, lebih rapi dan tertata, serta lebih aman untuk pembawa kendaraan. Selain itu, pengoptimalan ruang parkir di luar badan jalan dapat dilakukan dengan peletakkan yang lebih strategis dengan titik pusat ramai kawasan, terutama pada area keberangkatan stasiun dan area kedatangan stasiun.



Gambar 4. 8 Kondisi eksisting penyebaran PKL dan warung di Jalan Lempuyangan

Sumber: Observasi penulis, 2023

Penyebaran dipenuhi dengan aktivitas perekonomian, terutama maraknya pedagang kaki lima (PKL) pada kawasan. Selain itu, terdapat berbagai aktivitas usaha lain seperti penyewaan motor, bisnis kargo, hingga jasa cukur rambut pada Ruang Jalan Lempuyangan. Melalui observasi penulis, peletakkan titik usaha pada kawasan Ruang Jalan Lempuyangan memberikan pengaruh terhadap tingkat keramaian pengunjung usaha, di kawasan.



Gambar 4. 9 Persebaran vegetasi peneduh kawasan Jalan Lempuyangan

Sumber: Analisis penulis, 2023

Vegetasi pada kawasan Jalan Lempuyangan mayoritas berupa vegetasi peneduh seperti pohon kerai payung, pohon asoka, pohon tanjung, dan pohon asam jawa. Vegetasi yang terdapat pada kondisi eksisting sudah

memiliki kondisi yang cukup baik karena memiliki pola pertumbuhan yang membulat sehingga rapi dan tidak perlu dipangkas. Selain itu vegetasi kerai payung dan pohon tanjung masuk dalam peringkat dua puluh besar vegetasi yang dapat menyerap CO-2 dengan baik menurut Endes N. Dahlan. Namun kondisi site masih perlu beberapa penambahan vegetasi yang dapat difungsikan sebagai peneduh, penyerap polusi udara, penyerap kebisingan, serta penahan silau lampu kendaraan. Berikut beberapa tanaman yang direncanakan penulis untuk diletakan pada proyek perancangan ruang publik Jalan Lempuyangan:



Gambar 4. 10 Pohon Angsana

Sumber: images.google.com, 2023

Pohon angšana sering difungsikan sebagai vegetasi peneduh karena dapat tumbuh tinggi dan memiliki daun yang lebat serta akar dari pohon angšana dapat berfungsi sebagai pelindung jalan karena memiliki karakter kuat namun tidak merusak jalan.



Gambar 4. 11 Tanaman bougenville

Sumber: images.google.com, 2023

Tanaman bougenville memiliki karakteristik daun yang tebal sehingga dapat difungsikan sebagai vegetasi penurun silau kendaraan, *barrier* kebisingan, serta mengurangi polusi udara.



Gambar 4. 12 Pohon palem

Sumber: images.google.com, 2023

Pohon palem dapat difungsikan sebagai vegetasi pengarah yang memberikan alur sirkulasi pada pengunjung ketika berada di kawasan Jalan Lempuyangan.

4.2.2 ANALISIS PROGRAMATIK

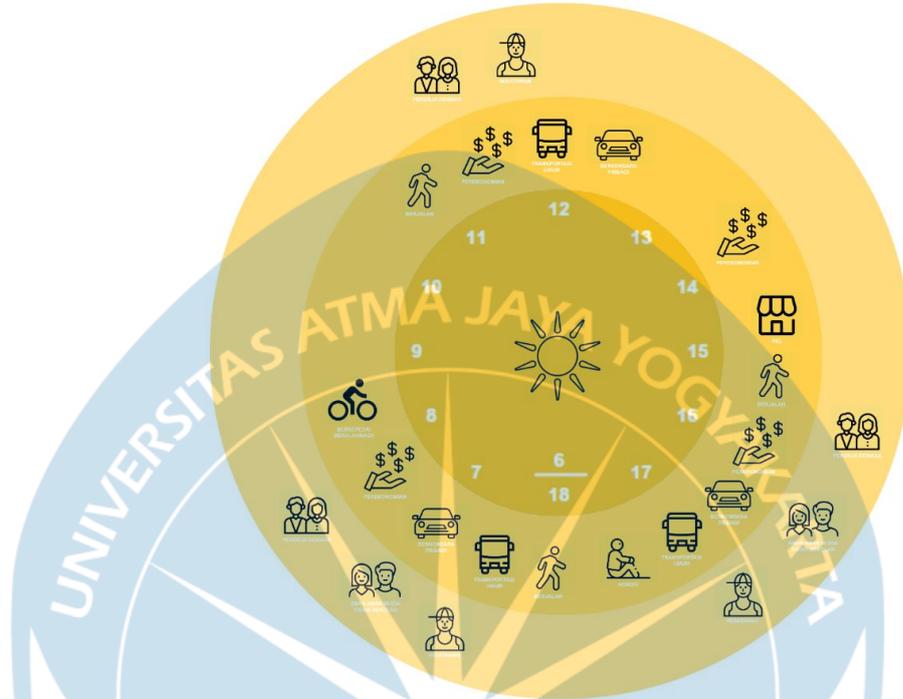
Perancangan Fasilitas Publik Jalan Lempuyangan di Kota Yogyakarta memiliki beberapa sasaran pengguna yang tersegmentasi dalam tabel berikut:

Tabel 4. 1 Segmentasi sasaran pengguna

Segmentasi Pengguna	Pengguna
Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> • Wisatawan • Warga lokal setempat
Komersial	<ul style="list-style-type: none"> • Pedagang kaki lima • Pedagang kios • Penyedia jasa sewa motor dan parkir inap
Pekerja	<ul style="list-style-type: none"> • Pekerja PT.KAI • Petugas parkir • Petugas kebersihan (sampah, penyapu) • Petugas keamanan
Pengguna	<ul style="list-style-type: none"> • Pejalan kaki • Pengendara kendaraan bermotor (roda dua, roda empat, transportasi publik) • Becak • Pesepeda • Kereta Api

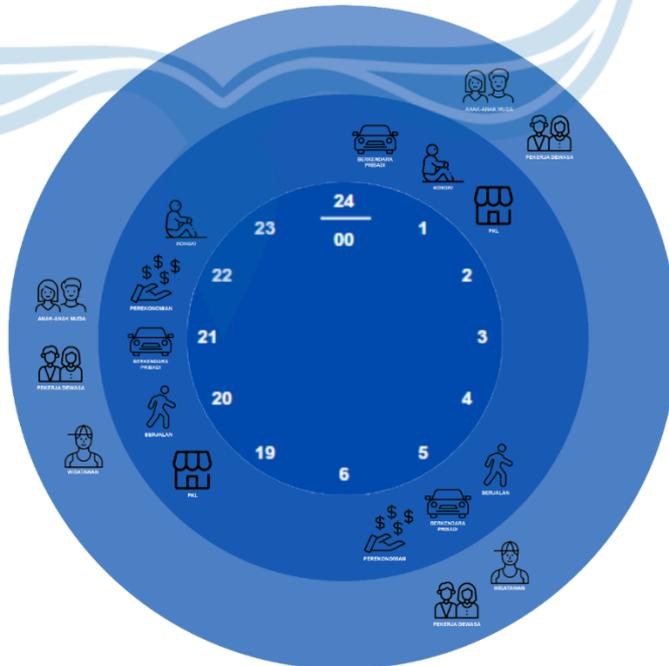
Sumber: Analisis penulis, 2023

Selain sasaran pengguna pada Perancangan Fasilitas Publik kawasan Jalan Lempuyangan, Kota Yogyakarta, terdapat beberapa analisis programatik aktivitas yang dilakukan oleh pengguna ruang pada ruang Jalan Lempuyangan. Berikut analisis aktivitas yang terjadi pada ruang Jalan Lempuyangan:



Gambar 4. 13 Data Aktivitas dan pengguna ruang Jalan Lempuyangan siang-sore

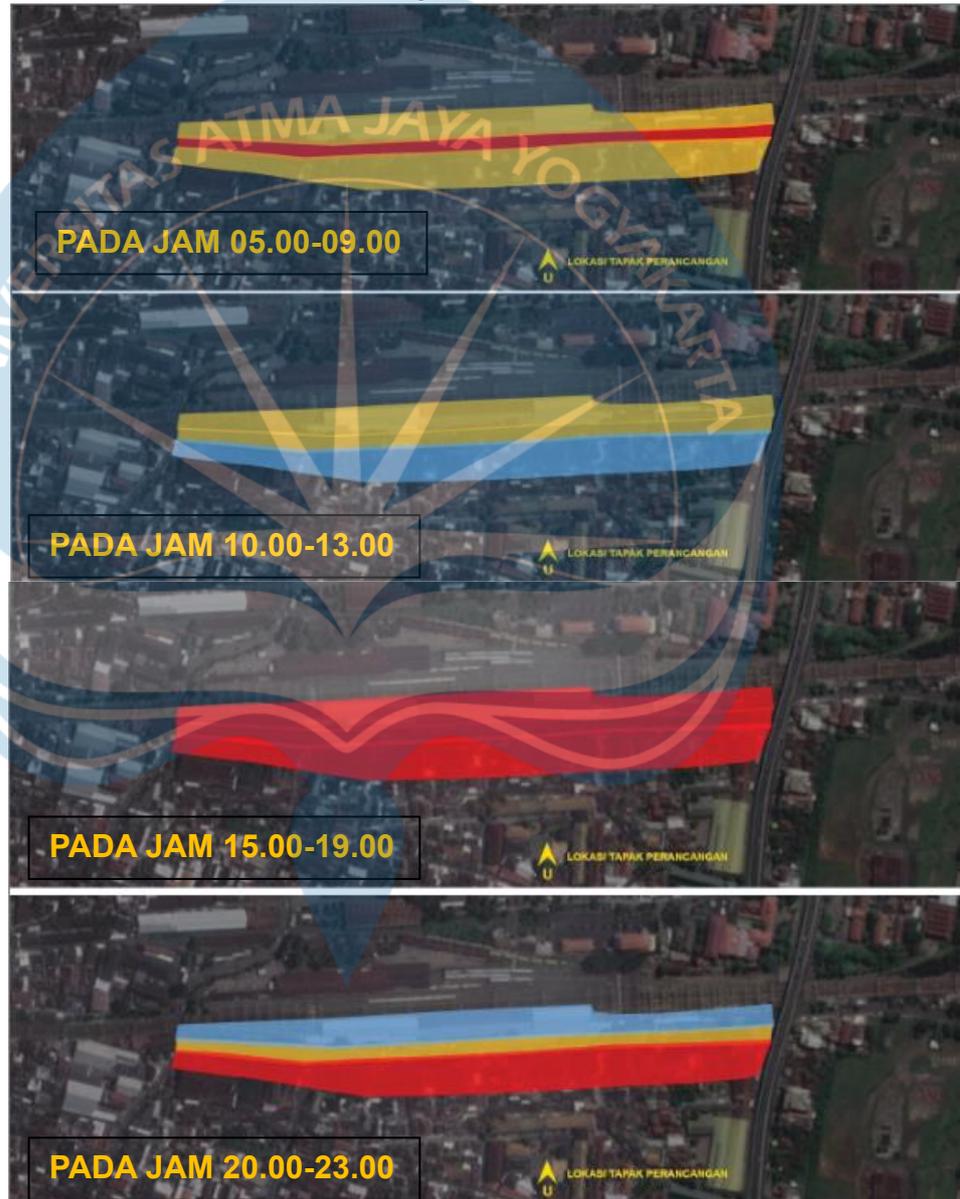
Sumber: Analisis Penulis, 2023



Gambar 4. 14 Data Aktivitas dan pengguna ruang Jalan Lempuyangan sore-pagi

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Data yang didapatkan penulis setelah observasi Jalan Lempuyangan, terdapat banyak aktivitas sosial pada tapak. Dapat dicermati pada data tersebut bahwa aktivitas sosial yang terjadi pada tapak banyak terjadi ketika pukul 05.00-09.00 dan 15.00-22.00. Aktivitas yang dilakukan pada tapak mayoritas merupakan kegiatan perekonomian seperti bisnis ritel, warung makan, warung oleh-oleh, angkringan, kios, dan industri kecil lainnya yang menjadi daya tarik untuk berkunjung ke kawasan. Selain pada jam tersebut, kegiatan perekonomian tetap ada namun ruang jalan lebih banyak difungsikan sebagai sirkulasi kendaraan dan manusia saja.



KETERANGAN :

SEDANG
 SEPI
 RAMAI

Gambar 4. 15 Ilustrasi tingkat keramaian ruang Jalan Lempuyangan

Sumber: Observasi penulis, 2023

- Pukul 05.00-09.00
Berdasarkan observasi penulis, pada pagi hari ruang Jalan Lempuyangan sudah cukup padat dengan aktivitas sirkulasi kendaraan dan manusia, terutama masyarakat yang memiliki kepentingan bekerja dan wisatawan yang datang dan pergi.
- Pukul 10.00-13.00
Saat pertengahan pagi menuju siang, sisi utara ruang Jalan Lempuyangan tergolong cukup ramai untuk kegiatan pada stasiun, namun sisi selatan tergolong sepi meskipun tetap terdapat aktivitas perekonomian.
- Pukul 15.00-19.00
Pada sore hari mulai bermunculan pedagang kaki lima yang membuka usahanya di sekitar ruang Jalan Lempuyangan. Pada saat ini juga jadwal aktivitas perkeretaapian di Stasiun Lempuyangan cukup padat, sehingga terdapat beberapa titik kemacetan di Jalan Lempuyangan terutama pada titik kedatangan kereta dan keberangkatan kereta.
- Pukul 20.00-23.00
Menuju malam, kondisi ruang Jalan Lempuyangan mulai melenggang dan kondisi area stasiun mulai sepi. Namun kegiatan pada sisi selatan ruang Jalan Lempuyangan masih cukup ramai dengan berbagai macam aktivitas perekonomian dan sosial seperti *nongki*. Berdasarkan observasi penulis, beberapa kegiatan yang terjadi di sisi selatan pada pukul yang sama tidak selamanya memiliki kondisi keramaian yang sama. Bisa dikatakan keramaian yang ada cukup dinamis menyesuaikan hari kerja atau hari libur.

Dari data yang didapat, penulis mensegmentasikan aktivitas yang terjadi pada kawasan Jalan Lempuyangan dalam beberapa zona berdasarkan aktivitas yang terjadi, sebagai berikut:



Gambar 4. 16 Pembagian Zona Analisis Rancangan berdasarkan Aktivitas

Sumber: Obervasi penulis, 2023

Aktivitas yang terjadi tersegmentasikan menjadi empat zona mengacu pada jenis aktivitas yang berbeda-beda. Berikut penjelasan detail terkait aktivitas yang terjadi antar zona:

- Zona 1 (Sisi selatan bagian barat)
Aktivitas yang terjadi pada Zona 1 memiliki contoh pada Gambar 4.6, yakni secara intensitas terjadi aktivitas perekonomian seperti angkutan barang logistik, namun juga terdapat PKL. Selain hal tersebut, terdapat aktivitas perkantoran.



Gambar 4. 17 Aktivitas pada Zona 1

Sumber: earth.google.com diolah penulis, 2023

- Zona 2 (Sisi utara bagian barat)
Aktivitas yang terjadi pada Zona 2 memiliki contoh pada Gambar 4.7, pada zona ini terjadi aktivitas parkir liar yang memakan bagian jalan, aktivitas berjalan sekaligus berteduh karena cukup banyak pohon dan trotoar yang sering dimanfaatkan sebagai area istirahat, serta terdapat aktivitas angkutan barang KAI RAILEXPRESS.



Gambar 4. 18 Aktivitas pada Zona 2

Sumber: earth.google.com diolah penulis, 2023

- Zona 3 (Sisi utara bagian timur)
Aktivitas yang terjadi pada Zona 3 memiliki contoh pada Gambar 4.8, pada zona ini terjadi aktivitas parkir liar yang memakan badan jalan. Karena Zona 3 merupakan zona yang terletak berdampingan langsung dengan Stasiun Lempuyangan, maka secara intensitas sering terjadi aktivitas berjalan, mengantar dan menjemput penumpang kereta. Selain itu terdapat aktivitas *nongki* serta berjalan

yang terletak tepat dibawah jembatan flyover Jl. Dr. Wahidin Sudirohusodo.



Gambar 4. 19 Aktivitas pada Zona 3

Sumber: earth.google.com diolah penulis, 2023

- Zona 4 (Sisi selatan bagian timur)
Aktivitas yang terjadi pada Zona 4 memiliki contoh pada Gambar 4.9, pada zona ini terjadi aktivitas parkir liar yang memakan badan jalan karena banyaknya area usaha persewaan motor. Pada Zona 4 intensitas sering terjadi aktivitas nongki serta berjualan cukup ramai, pada Zona ini aktivitas komersial banyak terjadi. Selain itu juga terdapat kantor militer, kantor KAI, dan juga Perumahan Dinas PJKa yang sekarang menjadi tempat parkir inap dan bangunanya tidak berfungsi lagi secara optimal.



Gambar 4. 20 Aktivitas pada Zona 4

Sumber: earth.google.com diolah penulis, 2023

4.2.3 ANALISIS KEBUTUHAN RUANG

Kawasan Jalan Lempuyangan memiliki beberapa titik potensial yang dapat dikembangkan, dengan penjelasan sebagai berikut:



Gambar 4. 21 Titik potensial kawasan Jalan Lempuyangan

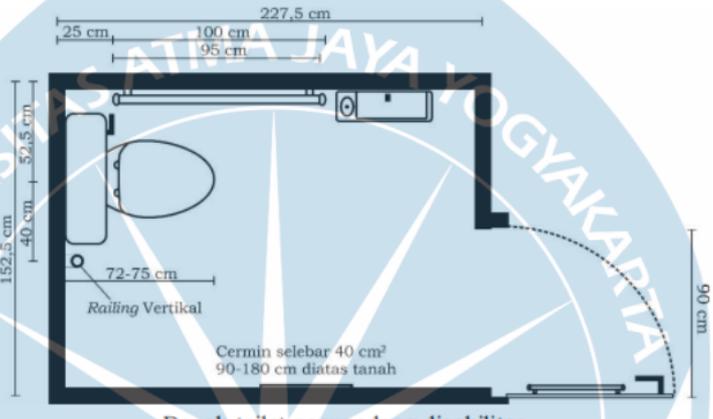
Sumber: Analisis penulis, 2023

Kawasan Jalan Lempuyangan memiliki beberapa tipe titik potensial yang dapat dikembangkan di kawasan. Titik potensial dalam kawasan disegmentasikan menjadi titik pusat aktivitas, aktivitas penggerak, umkm, serta landmark kawasan. Pusat aktivitas yang terdapat di kawasan Jalan Lempuyangan yakni Stasiun Lempuyangan dengan titik area UMKM yang berada tepat di sisi selatan Stasiun Lempuyangan. Sedangkan untuk aktivitas penggerak memiliki beragam aktivitas yang terletak di sekitarnya. Selain itu kawasan Jalan Lempuyangan memiliki landmark berupa Tugu Tegal Lempuyangan yang dapat dikembangkan. Melalui analisis penulis dengan berbagai aktivitas yang ada, terdapat beberapa ruang berupa area pedestrian, jalan raya, area parkir, dan area komersial yang menjadi tempat dimana aktivitas terjadi dalam kawasan. Namun ruang tersebut masih kurang menjawab kebutuhan aktivitas yang terjadi pada kawasan seperti ketersediaan area bersepeda, akses yang ramah untuk difabel, serta toilet yang kurang memadai.

Pada perancangan Ruang Publik Jalan Lempuyangan Kota Yogyakarta, penulis menyimpulkan kawasan Jalan Lempuyangan memiliki beberapa kebutuhan ruang sebagai berikut:

Tabel 4. 2 Kebutuhan Ruang Jalan Lempuyangan

KEBUTUHAN	STANDAR																																							
Area Pedestrian	<ul style="list-style-type: none"> Lebar trotoar sesuai dengan jalan <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Lokasi</th> <th rowspan="2">Arus pejalan kaki maksimum</th> <th colspan="4">Zona</th> <th rowspan="2">Dimensi Total (pembulatan)</th> </tr> <tr> <th>Kerb</th> <th>Jalur fasilitas</th> <th>Lebar efektif</th> <th>Bagian depan gedung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jalan Arteri Pusat kota (CBD) Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya</td> <td>80 pejalan kaki/menit</td> <td>0,15 m</td> <td>1,2 m</td> <td>2,75 – 3,75 m</td> <td>0,75 m</td> <td>5 – 6 m</td> </tr> <tr> <td>Jalan Kolektor Pusat kota (CBD) Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya</td> <td>60 pejalan kaki/menit</td> <td>0,15 m</td> <td>0,9 m</td> <td>2 – 2,75 m</td> <td>0,35 m</td> <td>3,5 – 4 m</td> </tr> <tr> <td>Jalan Lokal</td> <td>50 pejalan kaki/menit</td> <td>0,15 m</td> <td>0,75 m</td> <td>1,9 m</td> <td>0,15 m</td> <td>3 m</td> </tr> <tr> <td>Jalan lokal dan lingkungan (wilayah perumahan)</td> <td>35 pejalan kaki/menit</td> <td>0,15 m</td> <td>0,6 m</td> <td>1,5 m</td> <td>0,15 m</td> <td>2,5 m</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> Terdapat area penyeberangan 	Lokasi	Arus pejalan kaki maksimum	Zona				Dimensi Total (pembulatan)	Kerb	Jalur fasilitas	Lebar efektif	Bagian depan gedung	Jalan Arteri Pusat kota (CBD) Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya	80 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75 – 3,75 m	0,75 m	5 – 6 m	Jalan Kolektor Pusat kota (CBD) Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,9 m	2 – 2,75 m	0,35 m	3,5 – 4 m	Jalan Lokal	50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m	Jalan lokal dan lingkungan (wilayah perumahan)	35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m
Lokasi	Arus pejalan kaki maksimum			Zona					Dimensi Total (pembulatan)																															
		Kerb	Jalur fasilitas	Lebar efektif	Bagian depan gedung																																			
Jalan Arteri Pusat kota (CBD) Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya	80 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75 – 3,75 m	0,75 m	5 – 6 m																																		
Jalan Kolektor Pusat kota (CBD) Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,9 m	2 – 2,75 m	0,35 m	3,5 – 4 m																																		
Jalan Lokal	50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m																																		
Jalan lokal dan lingkungan (wilayah perumahan)	35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m																																		
Jalur Sepeda	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki luas atau lebar minimal 1,2m (satu koma dua meter) Terdapat rambu lalu lintas untuk sepeda 																																							
Akses Difabel	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat penanda sepanjang area pedestrian sebagai peringatan dan pengarah sebagai lajur pemandu Terdapat area berpapasan antar orang berkebutuhan khusus yang disediakan minimal setiap 50m (lima puluh meter) 																																							
Jalur Kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> Terdapat rambu lalu lintas sebagai petunjuk zona Terdapat marka atau pembagi ruas jalan tiap 3,5m (tiga koma lima meter) 																																							
Area Parkir	<ul style="list-style-type: none"> Standar kebutuhan parkir menurut Departemen Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Darat <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Peruntukan</th> <th>Satuan (SRP untuk mobil penumpang)</th> <th>Kebutuhan Ruang Parkir</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pusat Perdagangan <ul style="list-style-type: none"> Pertokoan Pasar Swalayan Pasar </td> <td>SRP / 100 m² luas lantai efektif SRP / 100 m² luas lantai efektif SRP / 100 m² luas lantai efektif</td> <td>3,5 - 7,5 3,5 - 7,5</td> </tr> <tr> <td>Pusat Perkantoran <ul style="list-style-type: none"> Pelayanan bukan umum Pelayanan umum </td> <td>SRP / 100 m² luas lantai SRP / 100 m² luas lantai</td> <td>1,5 - 3,5</td> </tr> <tr> <td>Sekolah</td> <td>SRP / mahasiswa</td> <td>0,7 - 1,0</td> </tr> <tr> <td>Hotel/Tempat Penginapan</td> <td>SRP / kamar</td> <td>0,2 - 1,0</td> </tr> <tr> <td>Rumah Sakit</td> <td>SRP / tempat tidur</td> <td>0,2 - 1,3</td> </tr> <tr> <td>Bioskop</td> <td>SRP / tempat duduk</td> <td>0,1 - 0,4</td> </tr> </tbody> </table> <p>Sumber : Naasra 1988</p>	Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir	Pusat Perdagangan <ul style="list-style-type: none"> Pertokoan Pasar Swalayan Pasar 	SRP / 100 m ² luas lantai efektif SRP / 100 m ² luas lantai efektif SRP / 100 m ² luas lantai efektif	3,5 - 7,5 3,5 - 7,5	Pusat Perkantoran <ul style="list-style-type: none"> Pelayanan bukan umum Pelayanan umum 	SRP / 100 m ² luas lantai SRP / 100 m ² luas lantai	1,5 - 3,5	Sekolah	SRP / mahasiswa	0,7 - 1,0	Hotel/Tempat Penginapan	SRP / kamar	0,2 - 1,0	Rumah Sakit	SRP / tempat tidur	0,2 - 1,3	Bioskop	SRP / tempat duduk	0,1 - 0,4																		
Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir																																						
Pusat Perdagangan <ul style="list-style-type: none"> Pertokoan Pasar Swalayan Pasar 	SRP / 100 m ² luas lantai efektif SRP / 100 m ² luas lantai efektif SRP / 100 m ² luas lantai efektif	3,5 - 7,5 3,5 - 7,5																																						
Pusat Perkantoran <ul style="list-style-type: none"> Pelayanan bukan umum Pelayanan umum 	SRP / 100 m ² luas lantai SRP / 100 m ² luas lantai	1,5 - 3,5																																						
Sekolah	SRP / mahasiswa	0,7 - 1,0																																						
Hotel/Tempat Penginapan	SRP / kamar	0,2 - 1,0																																						
Rumah Sakit	SRP / tempat tidur	0,2 - 1,3																																						
Bioskop	SRP / tempat duduk	0,1 - 0,4																																						

	Jenis Kendaraan		Satuan Ruang Parkir (m ²)
		1. a. Mobil penumpang untuk golongan I b. Mobil penumpang untuk golongan II c. Mobil penumpang untuk golongan III	
	2. Bus/truk		3,40 x 12,50
	3. Sepeda motor		0,75 x 2,00
Toilet	<ul style="list-style-type: none"> Standar minimal toilet mengadopsi ukuran toilet untuk orang berkebutuhan khusus yang memiliki ukuran 152,5 cm x 227,5 cm, karena memerlukan pertimbangan untuk area gerak pengguna kursi roda.  <p style="text-align: center;">Denah toilet penyandang disabilitas</p>		
Area Komersial	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki standar luas ruang 4mx5m per area dengan ukuran dapur 2mx3m Memiliki standar luas area cuci piring 6mx6m 		

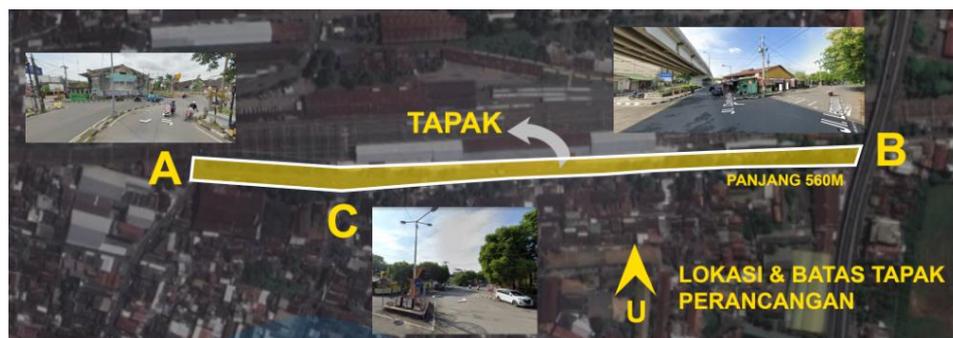
Sumber: Analisis Penulis, 2023

4.2.4 ANALISIS TAPAK & REGULASI

A. LOKASI TAPAK

Lokasi tapak perancangan fasilitas publik, berada di kawasan Jalan Lempuyangan, Bausasaran, Kota Yogyakarta. Perancangan ruang publik pada kawasan Jalan Lempuyangan dilakukan dengan tujuan merespon kebutuhan pengguna ruang dalam beraktivitas. Dengan adanya perancangan ruang publik menggunakan pendekatan *activity support*, harapannya hasil rancangan dapat memberikan dampak positif pada kawasan.

B. BATAS TAPAK



Gambar 4. 22 Batas Tapak Perancangan

Sumber: earth.google.com, diolah penulis, 2023

- Lokasi tapak: Jalan Lempuyangan, Bausasran, Kota Yogyakarta, 55213.
- Judul proyek: Perancangan Ruang Publik Jalan Lempuyangan di Kota Yogyakarta dengan pendekatan *Convivial*.
- Tipologi: Ruang Publik.
- Panjang tapak: 560M.

Batas Tapak Perancangan:

- Jalan Tukangan
- Jalan Doktor Sutomo
- Jalan Hayam Wuruk

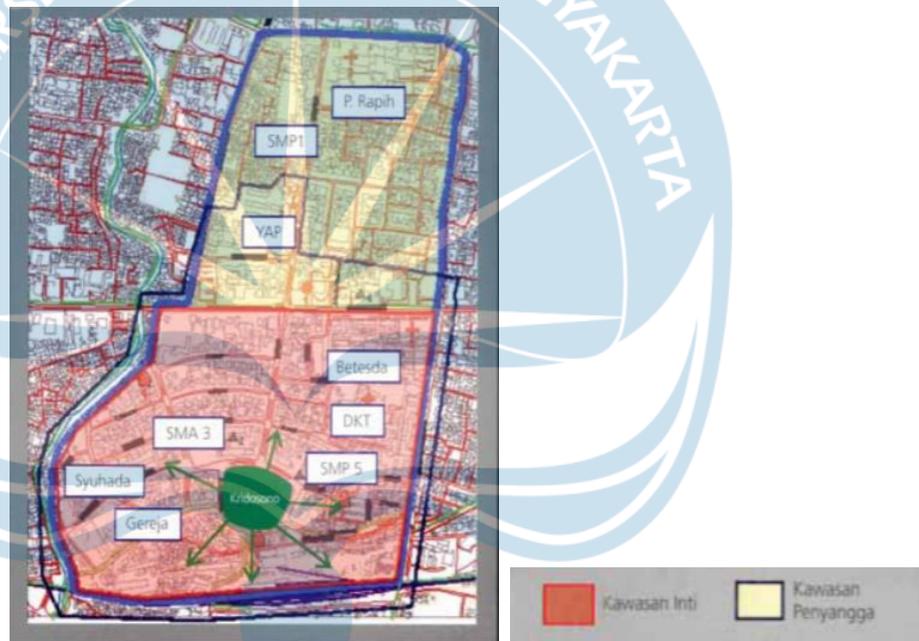
C. REGULASI TAPAK

Jalan Lempuyangan merupakan salah satu jalan primary arterial di Kota Yogyakarta yang memiliki nilai historis dan sosial yang tidak dapat diabaikan (Goenawan & Harnoko, 1993). Aspek guna lahan yang cukup padat dan berbagai macam kegiatan di ruang Jalan Lempuyangan, menjadi potensi kawasan dalam penyediaan ruang publik atau Urban Space. Kawasan Jalan Lempuyangan terikat dengan berbagai peraturan zonasi dan regulasi wilayah. Karena letak Jalan Lempuyangan yang termasuk dalam Kawasan Cagar Budaya dan juga memiliki warisan Benda Cagar Budaya, pembangunan yang terdapat pada Jalan Lempuyangan sudah diatur pada Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 11 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Kawasan Cagar Budaya dan Benda Cagar Budaya serta Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2015 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kota Yogyakarta Tahun 2015-2035.



Gambar 4. 23 Regulasi Zonasi Guna Fungsi Lahan dan Tata Ruang Kota

Sumber: intantaruberinfo.jogjaprovo.go.id, 2023



Gambar 4. 24 Delineasi Kawasan Cagar Budaya

Sumber: Peta Kawasan Cagar Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta, 2023

Regulasi Zona Guna Lahan pada kawasan Jalan Lempuyangan yang diatur dalam Peta Tata Ruang Kota Yogyakarta menunjukkan bahwa Jalan Lempuyangan merupakan jalan yang terletak diantara zona perdagangan dan jasa, sarana transportasi, perumahan kepadatan sedang, perumahan kepadatan tinggi, dan perkantoran. Selain itu, dapat dilihat pada peta Delineasi Kawasan Cagar Budaya Kotabaru, Jalan Lempuyangan termasuk dalam kawasan inti cagar budaya. Area ini memiliki aturan membangun sebagai berikut:

Ketentuan intensitas Pemanfaatan Ruang, meliputi:

- a) KDB paling tinggi 60% (enam puluh persen);
- b) KLB paling tinggi 3,2 (tiga koma dua); dan
- c) KDH paling rendah 20% (dua puluh persen).

Gambar 4. 25 Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 118 Tahun 2021

Sumber: peraturan.bpk.go.id, 2023

Selain peraturan tersebut, terdapat peraturan Garis Sempadan Bangunan sesuai dengan peruntukan zona fungsi lahan, yakni di sebelah utara memiliki zona fungsi lahan pariwisata, maka GSB minimal 0 meter. Kemudian di sisi selatan, terdapat zona fungsi lahan perdagangan dan jasa, maka GSB minimal 5 meter, peraturan ini tertera pada Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2015 tentang rencana detail tata ruang dan peraturn zonasi Kota Yogyakarta Tahun 2015 – 2035. Berdasarkan regulasi yang ada, berikut analisis regulasi besaran ruang pada kawasan Jalan Lempuyangan:

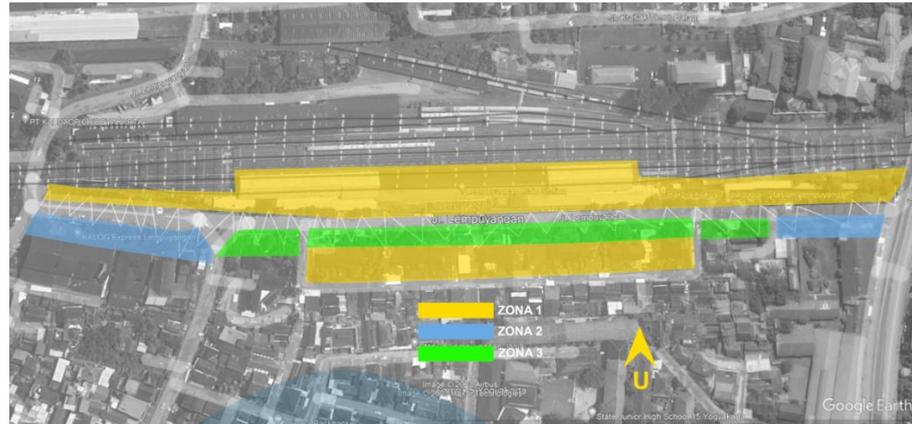
Tabel 4. 3 Analisis Regulasi Besaran Ruang

LUAS TAPAK	KDB	KLB	KDH	GSB
11,762.27 m ²	=Luas Tapak x 60% =7,057.36 m ²	=Luas tanah yang dapat dibangun x KLB =22,583.55 m ²	=Luas Tapak x 20% =2,352.45 m ²	0 m (Utara) 5 m (Selatan)

Sumber: Analisis Penulis, 2023

4.2.5 ANALISIS VISUAL KAWASAN

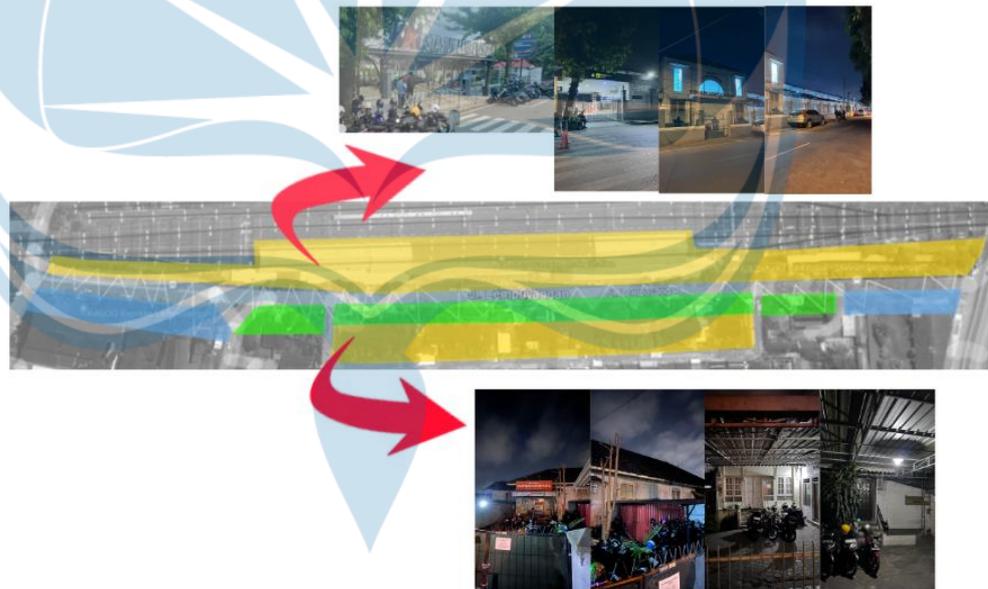
Analisis visual kawasan ditujukan agar dapat memahami karakteristik suatu wilayah. Pada proses analisis visual kawasan Ruang Jalan Lempuyangan, Kota Yogyakarta penjelasan akan disegmentasikan menjadi beberapa zona berdasarkan gaya arsitektural kawasan. Berikut penjelasan detail mengenai segmentasi zona visual kawasan Jalan Lempuyangan:



Gambar 4. 26 Pembagian zona analisis visual kawasan Jalan Lempuyangan

Sumber: Analisis penulis, 2023

- Zona 1 (Bangunan Cagar Budaya)
 Pada Zona 1 terdapat bangunan Stasiun Lempuyangan di sisi utara yang masih aktif digunakan sebagai sarana transportasi, termasuk dalam zona pariwisata. Disisi selatan terdapat bangunan Perumahan PJKa yang sekarang sudah beralih fungsi sebagai lahan parkir inap. Gambaran kondisi arsitektural kawasan pada zona 1, dapat dilihat pada Gambar 4.27.



Gambar 4. 27 Analisis arsitektural bangunan Zona 1

Sumber: Analisis penulis, 2023

Gaya arsitektur bangunan yang terdapat pada Zona 1 memiliki karakteristik bangunan bergaya kolonial atau *heritage* yang memberikan nilai sejarah dengan tata letak spasial pada kawasan saling berseberangan. Material pada bangunan yang digunakan di zona ini mayoritas menggunakan beton, serta memiliki warna abu-abu gelap dan abu-abu terang.

- Zona 2 (Bangunan Perkantoran dan Usaha)
 Pada Zona 2 terdapat bangunan perkantoran militer, usaha bengkel serta kuliner di sisi timur yang termasuk dalam zona perdagangan dan jasa, dan perkantoran. Disisi barat terdapat bangunan perusahaan kargo yang termasuk dalam zona perdagangan dan jasa. Gambaran kondisi arsitektural kawasan pada zona 2, dapat dilihat pada Gambar 4.28.

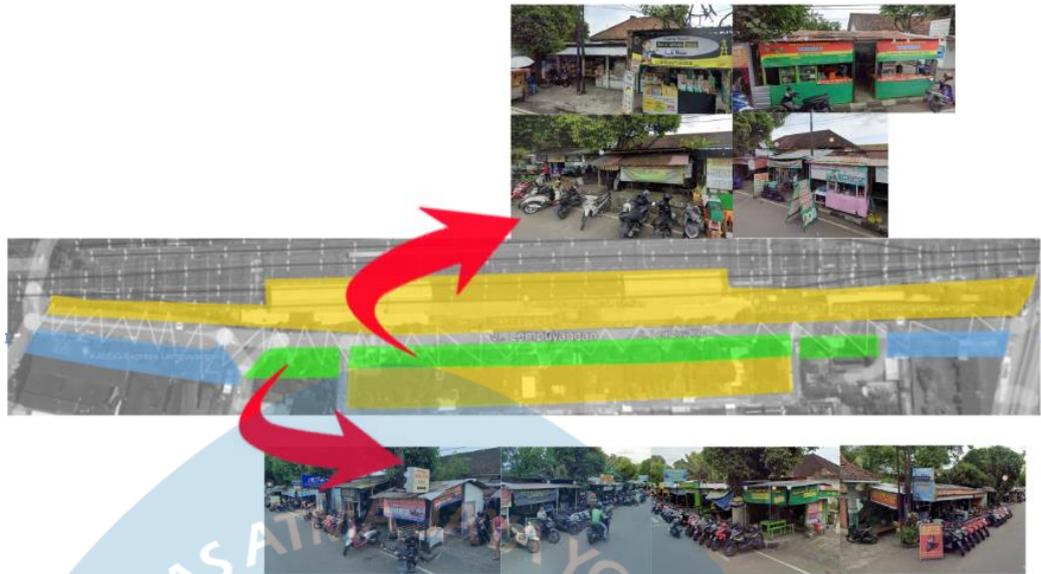


Gambar 4. 28 Analisis arsitektural bangunan Zona 2

Sumber: Analisis penulis, 2023

Gaya arsitektur bangunan yang terdapat pada Zona 2 memiliki karakteristik bangunan bergaya khusus militer pada kantor militer dan gaya industrial pada usaha bengkel dan kuliner serta kargo dengan tata letak spasial pada kawasan yang mengapit zona 1 bagian selatan dan zona 3. Material pada bangunan yang digunakan di zona ini mayoritas menggunakan beton, besi dan baja serta memiliki warna yang beragam.

- Zona 3 (PKL)
 Pada Zona 3 terdapat area usaha pedagang kaki lima berupa usaha kuliner, oleh-oleh, angkringan, serta persewaan motor yang termasuk dalam zona perdagangan dan jasa. Gambaran kondisi arsitektural kawasan pada zona 3, dapat dilihat pada Gambar 4.29.



Gambar 4. 29 Analisis arsitektural bangunan Zona 3

Sumber: Analisis penulis, 2023

Gaya arsitektur bangunan yang terdapat pada Zona 3 dapat dikatakan belum memiliki karakteristik bangunan bergaya khusus. Pada zona ini terdapat bangunan dengan tipe tenda dan gerobak yang dapat dipindahkan, memiliki tata letak spasial pada kawasan terletak di tengah. Material pada bangunan yang digunakan di zona ini mayoritas menggunakan besi dan baja serta memiliki warna yang beragam.