

## PENERAPAN ARSITEKTUR ANALOGI LOGO KULON PROGO BINANGUN PADA REST AREA DI JALAN TEMON WATES, KULON PROGO

### Article History:

First draft received:

19 Juni 2019

Revised:

16 November 2019

Accepted:

10 Januari 2020

Final proof received:

Print:

25 Februari 2020

Online

29 Februari 2020

Trianita Wulandari<sup>1</sup> ; Marcelina Dwi Setyowati<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Program Studi Arsitektur Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Teknologi Yogyakarta, Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia

<sup>2</sup> Program Studi Arsitektur Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Teknologi Yogyakarta, Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia  
Jalan Glagahsari No.63, Warungboto, Umbulharjo, Kota Yogyakarta, Indonesia

Email: Nitatria9@gmail.com

Marcelina.dwi@staff.ac.id

**Abstract:** *The design of the Rest Area on Kulon Progo Temon Wates Road with the Kulon Progo Binangun Logo Analogy Architecture approach is the design of the design of the building for the rest area for drivers in the Wates Kulon Progo area, especially in the Temon sub-district located right on the National road. This is due to the absence of a rest area in the Kulon Progo area. In connection with the construction of the new Yogyakarta Airport in Temon Wates it will increase the number of vehicles through the connecting link between Kulon Progo to Yogyakarta and outside Yogyakarta. Therefore, a facility for resting is needed, namely the rest area for road user safety. Aside from being a place of rest, the conceptual approach used in the Temon Wates road rest area is planned to use a symbolic analogy architecture approach related to the logo of Kulon Progo, in order to create a building that has a landmark image in the buildings in the Kulon Progo area.*

*The method used in designing this rest area is a descriptive method through primary and secondary data collection, the data is analyzed to determine the design concept. Therefore, in the Rest Area on Temon Wates street, there are facilities that support visitors to rest comfortably such as food court, lodging, souvenir center, sitting area, prayer room, gas station, and park.*

Keywords: *Architectural Analogy, Logo of Kulon Progo Binangun, Rest Area*

**Abstrak:** Perancangan Rest Area di Jalan Temon Wates Kulon Progo dengan pendekatan Arsitektur Analogi Logo Kulon Progo Binangun adalah perancangan desain bangunan area tempat beristirahat bagi para pengendara di kawasan Wates Kulon Progo khususnya di daerah kecamatan Temon yang berada tepat di jalan Nasional. Hal ini dilatar belakangi karena belum adanya rest area di kawasan Kulon Progo. Sehubungan dengan pembangunan Bandara baru Yogyakarta yang berada di Temon Wates maka akan meningkatkan jumlah kendaraan yang melalui jalur penghubung antara Kulon Progo ke Yogyakarta maupun luar Yogyakarta. Maka dari itu dibutuhkan sebuah fasilitas untuk beristirahat yaitu rest area demi keselamatan pengguna jalan. Selain sebagai tempat beristirahat, pendekatan konsep yang digunakan pada *rest area* jalan Temon Wates direncanakan akan menggunakan pendekatan arsitektur analogi simbolik yang berkaitan dengan logo dari Kulon Progo, agar menciptakan sebuah bangunan yang memiliki citra sebagai landmark pada bangunan di kawasan Kulon Progo.

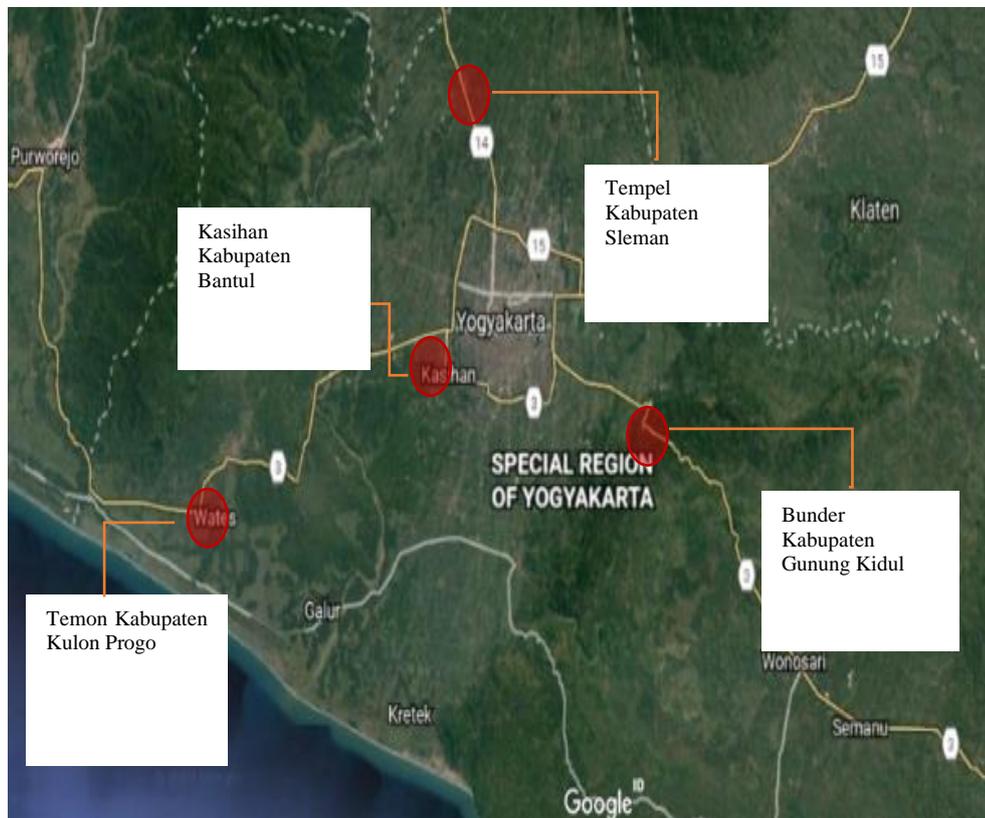
Metode yang digunakan dalam perancangan rest area ini adalah metode deskriptif melalui pengumpulan data primer dan sekunder, data tersebut dianalisis untuk menentukan konsep perancangan. Oleh karena itu di dalam Rest Area di jalan Temon Wates ini memiliki fasilitas yang mendukung pengunjung agar beristirahat secara nyaman seperti food court, penginapan, pusat oleh-oleh, area duduk, mushola, SPBU, dan taman.

Kata kunci : Analogi Arsitektur, Logo Kulon Progo Binangun, *Rest Area*

## 1. Pendahuluan

Jalan Raya Temon Wates-Purworejo adalah jalan yang terletak di perbatasan antara Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta dengan Kabupaten Purworejo. Namun sampai saat ini belum terdapat sebuah area peristirahatan sementara/ *rest area* bagi para pengendara yang melalui jalur utama yang menghubungkan antara Kabupaten menuju Yogyakarta. Keselamatan berlalu lintas para pengendara dan kondisi jarak jauh pengendara untuk menghindari lelah bahkan diatur secara hukum Undang-undang no. 22 Tahun 2009 pasal 90 ayat (3) menyebutkan, “Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.” Aturan lain mengenai pencegahan kecelakaan dari faktor lelah diatur dalam pasal 90 mengenai waktu kerja pengemudi.

Menurut Perda DIY Nomor 2 Tahun 2010 tentang rencana tata ruang wilayah tahun 2009-2029 pasal 14 (4) disebutkan, bahwa Arah pengembangan pada jalan arteri atau kolektor primer ditetapkan *rest area* di Tempel dan Kalasan Kabupaten Sleman, Temon Kabupaten Kulon Progo, dan Bunder Kabupaten Gunung Kidul. Lokasi pembangunan Bandara Internasional Adisucipto Yogyakarta terletak di Kawasan Kulon Progo terletak di Glagah, Temon. Rencana sistem jaringan jalan utama menuju Bandara NYIA akan dibagi menjadi 4, yaitu akses penghubung bandara, KSPN – Borobudur (Sentolo-Dekso-Klangon), pembangunan jaringan jalan lintas selatan (JJLS), akses jalan Nasional menuju Bandara, *fly over/underpass* yang berada pada jalan Daendels.

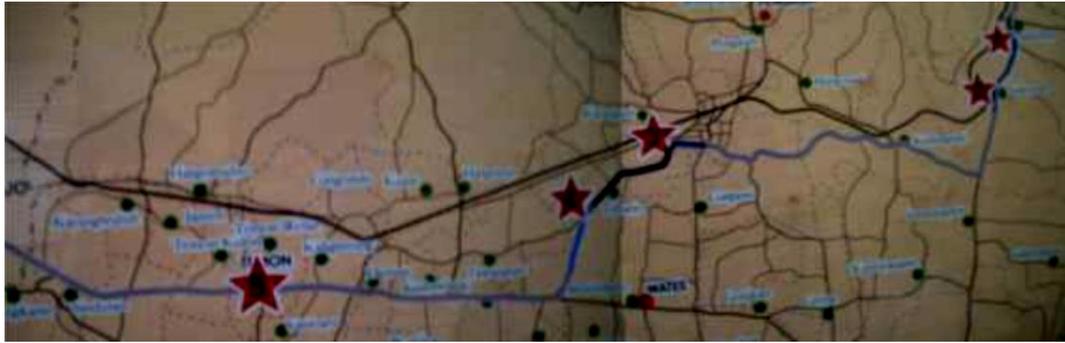


**Gambar 1. Foto Satelit Daerah Pembangunan Rest Area Provinsi DIY**

Sumber : [www.earth.com](http://www.earth.com)

Dari data tersebut, perencanaan lokasi rest area yang memiliki posisi strategis berada di jalan raya Nasional karena pada jalan Nasional masih memiliki topografi datar dan area yang sudah terdapat SPBU, sedangkan hanya pada jalan Daendels akan direncanakan fly over atau underpass yang berarti jalan akan dapat diakses melalui atas atau bawah jalan daendels saja.

Sehubungan dengan peran Kabupaten Kulon Progo sebagai batas barat Provinsi DIY yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Purworejo Provinsi Jawa Tengah, menurut Unit Laka Kepolisian Resor Kulon Progo, sebagai jalan kolektor utama, jalan Jogja – Wates memiliki tingkat kecelakaan relatif tinggi dibanding daerah sekitarnya dalam lingkup kabupaten. Menurut Sigit Purnomo, Kanit Laka Polres Kulon Progo, tingkat kecelakaan tertinggi terjadi saat rangkaian hari raya Idul Fitri, dimana frekuensi kendaraan terjadi paling tinggi. Salah satu faktor penyebab kecelakaan antara lain adalah karena faktor kelelahan, kemudian terdapat beberapa titik area rawan kecelakaan dari arah Jawa Tengah berada di sekitar Temon.

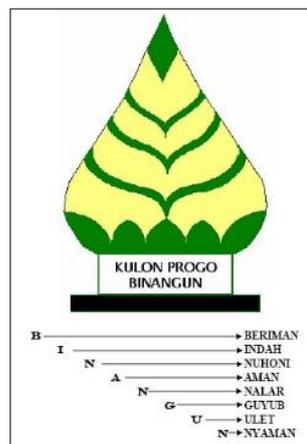


| Black Spot ★               | Black Area —   | Black Link —  |
|----------------------------|--|---|
| Dudukan Km.19              | Salam Rejo Km. 18<br>Sukoreno Km. 19                           | Salam Rejo Km. 18<br>Sukoreno Km. 19  |
| Kalimenur Km.22            | Dudukan Km. 19<br>Kalimenur Km.22                              | Dudukan Km 19.<br>Kalimenur Km. 22  |
| Depan Terminal Wates Km.29 | Karang Nongko Km. 28,5<br>Depan Terminal Wates Km.29           | Karang Nongko Km. 28,5<br>Depan Terminal Wates Km. 29                                 |
| Tambak Km. 31              | Depan SPBU Km. 30<br>Tambak Km. 31<br>Dalangan Km. 32 Triharjo | Depan SPBU Km. 30<br>Tambak Km. 31<br>Dalangan Km. 32 Triharjo<br>Sebokarang Km. 31,5 |
| Turi Km. 41                |  |   |

**Gambar 2. Peta Rawan Kecelakaan Jalan Jogja-Wates**

Sumber : Polres Kulon Progo Unit Laka, data laporan Mahendra Ardiyanto, 2007

Perancangan rest area direncanakan akan menggunakan pendekatan arsitektur analogi simbolik yang berkaitan dengan logo dari Kulon Progo, agar menciptakan sebuah kreatifitas yang memberikan ciri khas pada bangunan di Kawasan Kulon Progo. Setiap wilayah ataupun daerah memiliki sebuah identitas daerah, daerah Kulon Progo memiliki logo Kulon Progo Binangun yang digambarkan dengan simbol berbentuk gunung.



**Gambar 3. Semboyan Binangun, Kulon Progo**

Sumber : <http://www.kulonprogokab.go.id>

Selain tempat untuk beristirahat, konsep kawasan *rest area* juga bisa berupa pemanfaatan area jalan sebagai area komersial, tidak hanya untuk kendaraan sebagai pengguna, melainkan pejalan kaki. Pada umumnya area pejalan kaki dan kendaraan pada kawasan *rest area* tidak diberi pembeda. Untuk mendukung kenyamanan pejalan kaki di kawasan *rest area* di jalan Temon Wates kali ini akan menerapkan konsep *shared street* pada zona mobil dan pejalan kaki tentang pemanfaatan pedestrian ways di koridor komersial. Koridor jalan komersial merupakan koridor jalan yang pemanfaatan ruang di sepanjang jalannya untuk kegiatan komersial, perkantoran yang kompleks dan pusat pekerjaan di dalam kota (Setyowati, 2017). Menurut Untermann (1984), kriteria jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*) antara lain memiliki keamanan (*safety*) pejalan kaki harus mudah bergerak atau berpindah dan terlindung dari kendaraan bermotor, aksesibilitas (*accessibility*) pejalan kaki harus memiliki rute sesingkat mungkin (jarak terpendek) yang bebas hambatan dari suatu lokasi ke lokasi tujuan lain, kenyamanan (*comfort*) pejalan kaki harus memiliki jalur yang mudah dilalui (Setyowati,

2017). Menurut Holmes (2015) juga disebutkan bahwa salah satu solusi yang digunakan untuk memecahkan masalah pada *pedestrian ways* adalah dengan menggunakan *shared space street*, *Shared space* adalah pendekatan desain yang bertujuan untuk mengurangi dominasi jalan dan kendaraan motor dengan mengurangi atau menghapus manajemen lalu lintas konvensional seperti rambu lalu lintas, marka jalan, sehingga menghasilkan *level surfaces* (jalan yang sama). Unsur-unsur paling menonjol dari banyak skema *shared space* adalah penghilangan *curbs* dan penyeberangan pejalan kaki Hobbs F D, (1979) (Clark, 2015).

## 2. Metode Penelitian

Metode yang digunakan untuk merancang *rest area* di jalan Temon Wates diantaranya mengidentifikasi masalah yang muncul dalam perancangan *rest area*, ide perancangan yang muncul dilatar belakangi ide melalui potensi dan peraturan perda yang ada, dan kemudian di jelaskan kembali dengan maksud tujuan pencapaian dari hasil perancangan. Selain itu terdapat beberapa metode pengumpulan data berupa data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh langsung dari sumber asli seperti survey dan observasi langsung, sedangkan data sekunder diperoleh dari penelitian secara tidak langsung melalui media perantara. Data-data tersebut kemudian dianalisa dari beberapa aspek seperti analisa tapak, utilitas, fungsi, kebutuhan ruang, serta analisis bentuk untuk acuan mendapatkan hasil perancangan *rest area* di jalan temon Wates dengan pendekatan arsitektur analogi binangun.

## 3. Hasil dan Pembahasan

### 3.1 Lokasi Site

Pemilihan lokasi berdasarkan Bappeda Yogyakarta mengenai rencana sistem jaringan jalan utama menuju Bandara YIA dari dalam Yogyakarta maupun luar Yogyakarta yaitu berada di jalan Nasional Kecamatan Temon, Wates, Kabupaten Kulon Progo.



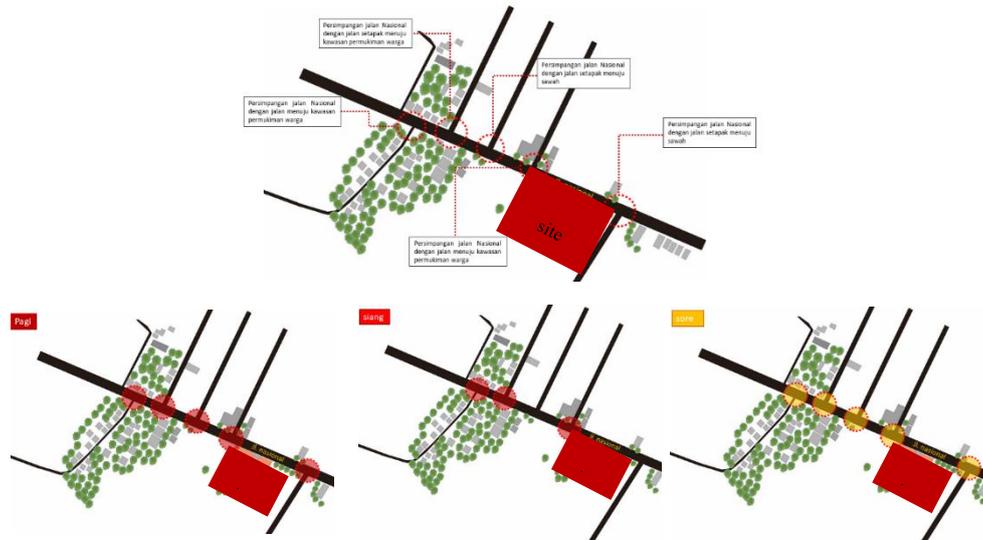
**Gambar 4. Eksisting Tapak**  
Sumber : Analisis Peneliti, 2018

Lokasi juga dipilih karena berdasarkan standarisasi luasan *rest area* menurut Keputusan Direktur jendral Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999, berikut beberapa potensi pemilihan lokasi site *rest area* menurut Keputusan Direktur jendral Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 :

- Mempunyai panjang Jalan minimum 20 km.
- Mempunyai minimum 2 jalur lalu lintas dan setiap jalur terbagi atas lajur.
- Mempunyai tingkat dan titik kelelahan yang sedang dan tinggi bagi pengendara.
- Mempunyai lahan yang memadai untuk penempatan fasilitas tempat istirahat dan pelayanan.

Kondisi site masih memiliki banyak lahan kosong berupa sawah di sekitaran eksisting. Karena hasil analisa dan menyesuaikan Keputusan Direktur jendral Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 *rest area* yang dapat dibangun didaerah Temon Wates adalah *rest area* dengan tipe II yaitu dengan minimal luas 5.180 m<sup>2</sup>. Didapatkan luas lokasi SPBU 3.200 m<sup>2</sup> ditambah luas lahan tambahan 15.000 m<sup>2</sup>, serta beberapa perda diwilayah jalan Temon Wates memiliki GSB 14,5m dari ruas jalan, KDB ≤50 %, dan KLB 0,6.

Terdapat beberapa titik node berupa persimpangan jalan yang berada di kawasan sekitaran site. Diantaranya berupa jalan di dalam gang maupun jalan setapak.



**Gambar 5. Analisa Node**  
Sumber : Analisis Peneliti, 2018

Pada kawasan site perancangan rest area di Temon, Wates ini terdapat beberapa penggunaan lahan berupa permukiman, komersil seperti warung-warung kecil, dan pemakaman. Pengguna lahan yang lebih dominan merupakan kawasan permukiman dan beberapa lahan kosong berupa sawah.

### 3.2 Analisa Tapak

#### a. Analisa Topografi

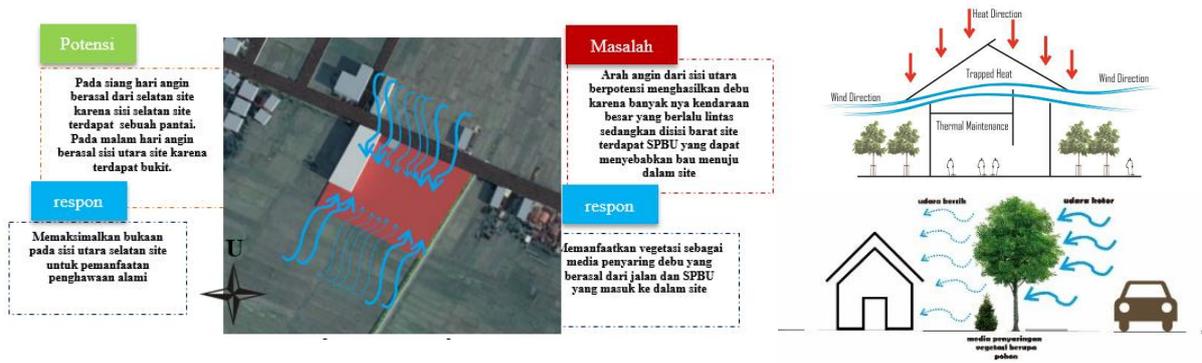
Kontur pada site relatif datar, namun memiliki perbedaan level ketinggian tanah 0,5 m antara bahu jalan dan lahan sawah.



**Gambar 6. Analisa Topografi**  
Sumber : Analisis Peneliti, 2018

#### b. Analisa Angin

Pada lokasi site angin berhembus dari segala arah, karena masih kurang adanya vegetasi dalam dan sekitaran site sehingga angin berhembus lebih kencang, angin lebih dominan berasal dari arah utara ke selatan sehingga mendapatkan beberapa respon untuk memaksimalkan bukaan pada bangunan berupa rongga angin terutama bagian atap untuk menangkap angin dan reduksi panas, sehingga suhu ruang dalam tetap stabil (sumber panas berkurang) dan hemat pemakaian energi. Pemanfaatan vegetasi pada sisi utara site yang bertujuan untuk menyaring udara kotor yang berasal dari jalan raya yang akan masuk masuk kedalam site. Seperti pohon mahoni dan tanaman pucuk merah.



**Gambar 7. Analisa Angin**  
Sumber : Analisis Peneliti, 2018

c. Analisa View

Berdasarkan kondisi eksisting pada sekitar tapak terdapat empat view site, yaitu :

1. View arah utara merupakan view yang menarik, karena terdapat sebuah bukit dan sawah.
2. View arah timur merupakan view menarik karena menghadap sawah dan jalan raya.
3. View arah selatan merupakan view menarik karena menghadap sawah dan pepohonan
4. View arah barat merupakan view yang biasa saja, karena menghadap ke rumah

Respon terhadap site yaitu Orientasi utama menghadap ke arah utara dan timur yaitu jalan utama Temon Wates di sisi utara dan di sisi timur tidak terdapat bangunan yang menghalang sehingga dapat digunakan sebagai orientasi utama. Serta masa bangunan yang memanjang disisi tepian site agar memanfaatkan view positif ke luar site yang berupa sawah untuk tempat beristirahat.

d. Analisa Aksesibilitas

Akses menuju site dapat melalui sebelah utara site yang merupakan jalur utama antara Yogyakarta - Jawa Tengah, Akses pada lokasi site memiliki jalan yang bertipe lokal primer dengan dua arah jalur dan memiliki lebar 10 meter. Main entrance akan diletakkan di sisi utara site yang langsung terhubung dengan jalan utama dan langsung keluar melalui SPBU. Jalur aksesibilitas kendaraan didalam site dibedakan menurut jenis dan tipenya menyesuaikan studi kasus pada rest area km 26 Surabaya dan km 19 Jakarta Cikampek.



**Gambar 8. Analisa Aksesibilitas**  
Sumber : Analisis Peneliti, 2018

e. Analisa Matahari

Matahari melintasi lokasi site cukup optimal dan cahaya matahari tidak terhalang pepohonan maupun bangunan, sehingga perlu penambahan pepohon di sisi timur dan barat sebagai peneduh di dalam site dapat berfungsi untuk mereduksi panas matahari pada siang dan sore hari. Serta penambahan sun shading pada bukaan yang terdapat di sisi timur dan barat site.



Gambar 9. Analisa Matahari  
Sumber : Analisis Peneliti, 2018

3.3. Analisa Kebutuhan Ruang

a. Analisis Pelaku

Pada rest area ini pelakunya adalah pengguna/ pengunjung yang secara langsung melakukan kegiatan di dalam kawasan. Pelakunya dapat dikelompokkan menjadi kelompok Pengunjung dan kelompok Pengelola.

b. Analisa Kebutuhan Ruang

Kebutuhan ruang pada rest area dibagi berdasarkan aktifitas pelaku pada rest area.

| Kelompok Aktivitas                                    | Kegiatan  | Kebutuhan Ruang   |
|---|---|---|
| <b>Aktivitas Pengunjung/ Pengguna/ Utama (Intern)</b> | Aktivitas Utama :<br>Aktivitas pengunjung/ pengguna di dalam kawasan rest area seperti istirahat/ relaksasi, BAB/BAK, parkir, makan/minum, isi bahan bakar mesin, bermain dan lain-lain.  | Area Parkir<br>Toilet/WC<br>Foodcourt/ lounge<br>SPBU<br>Playground   |
|   | Aktivitas Penunjang:<br>Aktivitas penghuni di luar istirahat, seperti memperbaiki kendaraan, refreshing, nongkrong, belanja, beribadah, transaksi ATM Centre, belanja, pijat refleksi dan lain-lain.  | Fasilitas rest area seperti : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bengkel</li> <li>- Cafe/ Lounge</li> <li>- Restoran</li> <li>- Minimarket</li> <li>- Tempat Pija</li> <li>- Refleksi</li> <li>- Masjid</li> <li>- Retail</li> <li>- Usaha</li> <li>- Playground</li> <li>- ATM Centre</li> </ul> |
| <b>Aktivitas Pengelola</b>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kegiatan General Manager</li> <li>- Kegiatan Sekretaris</li> <li>- Kegiatan Marketing/ Pemasaran</li> <li>- Kegiatan Pertemuan antar karyawan</li> <li>- Kegiatan Rapat</li> <li>- Kegiatan Operasional bangunan</li> <li>- Kegiatan Pengelolaan Tenant/ Retail</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lobby</li> <li>- Ruang General Manager</li> <li>- Ruang Sekretaris</li> <li>- Ruang Administrasi</li> <li>- Ruang staff</li> <li>- Ruang rapat</li> <li>- Gudang Arsip</li> <li>- Ruang LPB</li> <li>- Pantry</li> <li>- Lavatory/ Janitor</li> </ul>          |

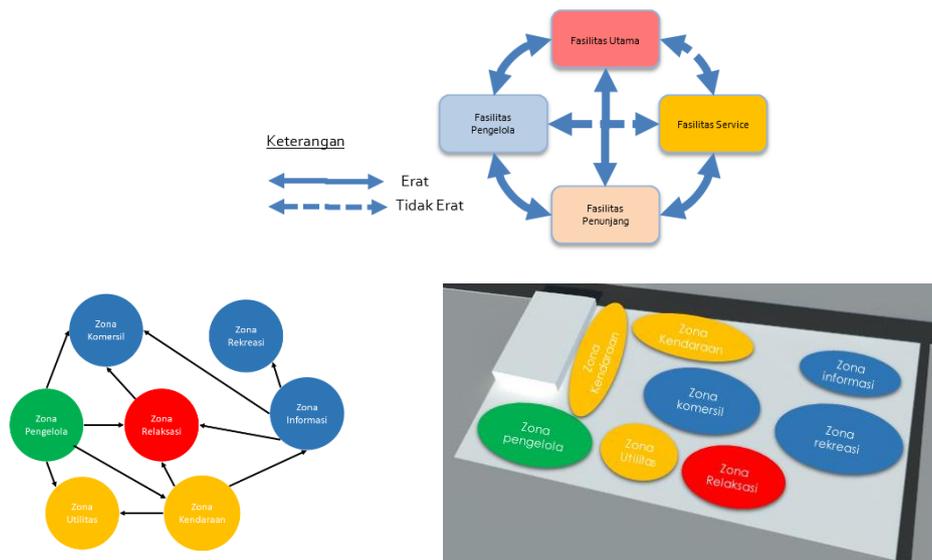
| Kelompok Aktivitas                   | Kegiatan   | Kebutuhan Ruang  |
|--------------------------------------|--|--|
| <b>Aktivitas Penunjang (ekstern)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kegiatan Isi bahan bakar mesin</li> <li>- Kegiatan Bermain</li> <li>- Kegiatan jual beli produk usaha tenant/ retail</li> <li>- Kegiatan makan minum</li> <li>- Kegiatan nongkrong / ngobrol/ berkumpul/ transaksi</li> <li>- Kegiatan perawatan kendaraan</li> <li>- Kegiatan berbelanja pusat oleh-oleh</li> <li>- Kegiatan Pijat/ Relaksasi</li> <li>- Kegiatan BAB/ BAK</li> <li>- Kegiatan transaksi ATM Centre</li> <li>- Kegiatan Beribadah</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- SPBU</li> <li>- Retail-retail usaha</li> <li>- Restoran</li> <li>- Tenant Pusat Oleh-oleh</li> <li>- Café/ Lounge</li> <li>- Taman</li> <li>- Minimarket</li> <li>- Bengkel</li> <li>- Toilet/ WC</li> <li>- Masjid</li> <li>- ATM Centre</li> </ul>                                  |
| <b>Aktivitas Pelayanan (service)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kegiatan Maintenance bangunan</li> <li>- Kegiatan Pengamanan bangunan</li> <li>- Kegiatan Pelayanan Teknis Bangunan</li> <li>- Kegiatan Pelayanan Lavatory</li> <li>- Kegiatan Pelayanan Parkir</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruang cleaning service</li> <li>- Janitor</li> <li>- Ruang CCTV</li> <li>- Ruang Security</li> <li>- Ruang genset</li> <li>- Ruang pompa</li> <li>- Ruang panel</li> <li>- Ruang STP</li> <li>- Reservoir air</li> <li>- Lavatory</li> <li>- Masjid</li> <li>- Area Parkir</li> </ul> |

c. Analisa Zona Ruang

Adapun programatik ruang yang ada di rest area ini dibagi menjadi beberapa zona sesuai fasilitas,yaitu:

- a. Fasilitas Utama : Zona Relaksasi
- b. Fasilitas Pengelola : Zona Pengelola
- c. Fasilitas Penunjang : Zona Rekreatif, Zona Komersil, Zona Informasi
- d. Fasilitas Service : Zona Utilitas, Zona Kendaraan

Analisa pola tata masaa menyesuaikan dari zona yang telah ditentukan untuk untuk mendapatkan pola tata massa bangunan yang sesuai dalam rest area. Analisa pola tata massa dilakukan berdasarkan beberapa pertimbangan, yaitu : Hasil dari tiap zona yang diterapkan dalam site, kebutuhan masing-masing massa bangunan terhadap view, pencahayaan, penghawaan dan kebisingan., Pola kegiatan dan pola hubungan ruang, berdasarkan pertimbangan tersebut maka massa dalam kawasan rest area ditata menyebar menyesuaikan kondisi site dan kebutuhan tiap massa dengan jarak yang cukup.



**Gambar 10. Hubungan Ruang Seluruh Zona**  
Sumber : Analisis Peneliti, 2018

d. Analisa Besaran Ruang

Jumlah besaran ruang ditotal berdasarkan hasil dari kebutuhan ruang perzona.

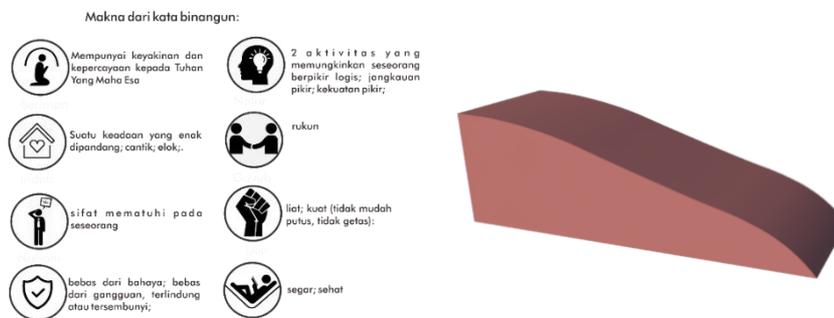
Tabel 3.1. Besaran Ruang Rest Area

| Besaran Ruang   |        |                |
|---|--------|----------------|
| Luas Total Kebutuhan Ruang Zona Relaksasi             | 989.5  | M <sup>2</sup> |
| Luas Total Kebutuhan Ruang Zona Rekreatif             | 787    | M <sup>2</sup> |
| Luas Total Kebutuhan Ruang Zona Komersil              | 2498   | M <sup>2</sup> |
| Luas Total Kebutuhan Ruang Zona Pengelola dan Service | 235.2  | M <sup>2</sup> |
| Luas Total Kebutuhan Ruang Zona informing             | 126.48 | M <sup>2</sup> |
| Luas Total Kebutuhan Ruang Zona Kendaraan             | 2497.5 | M <sup>2</sup> |
| Luas Total Kebutuhan Ruang Zona Utilitas              | 192    | M <sup>2</sup> |
| Luas Total Kebutuhan Ruang rest area                  | 8084,4 | M <sup>2</sup> |
| Luas lahan tersedia                                   | 15.000 | M <sup>2</sup> |

Sumber : Trianita, 2019

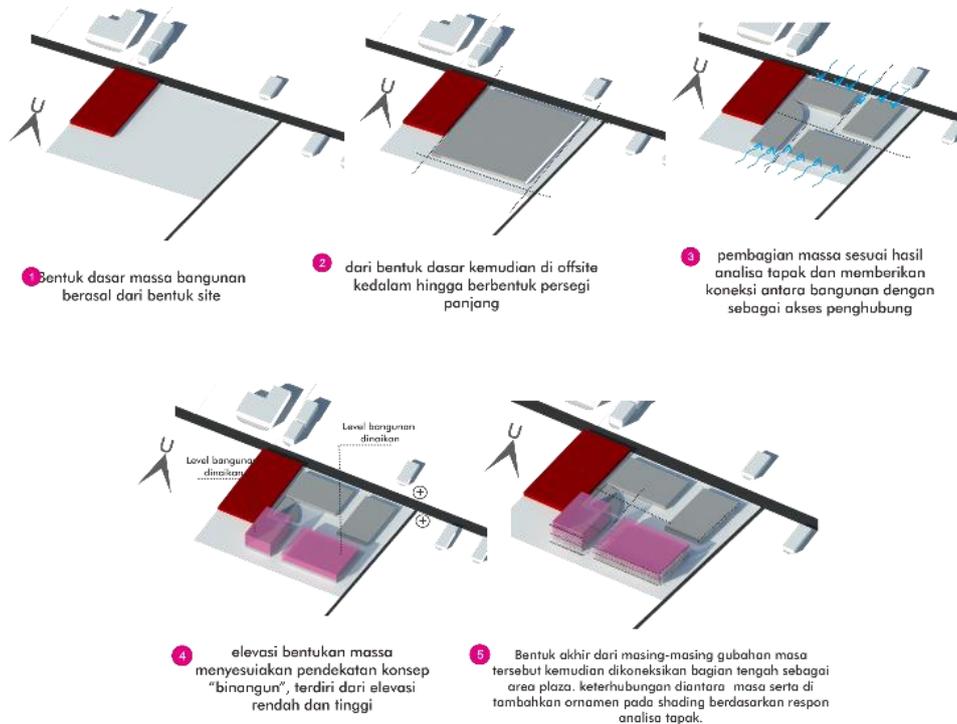
3.4. Analisa Pendekatan Konsep

Perancangan analogi Rest Area Temon Wates, Kulon Progo, pendekatan konsep yang digunakan adalah dengan pendekatan analogi simbolik logo Kulon Progo Binangun. Kulon Progo memiliki semboyan Binangun yang digambarkan dengan simbol berbentuk gunung. Secara keseluruhan bentuk logo adalah gambar Gunungan dari dunia wayang kulit. Dalam dunia wayang Gunungan menggambarkan isi dari alam semesta/dunia/ jagad raya, baik manusia, tumbuh-tumbuhan, hewan dan segala budayanya yang merupakan wujud, cipta, rasa, karsa dan karya manusia. Gunungan dilihat dari segi bentuk segi lima, mempunyai makna bahwa segi lima itu lima waktu yang harus dilakukan oleh agama adapun bentuk gunungan meruncing ke atas itu melambangkan bahwa manusia hidup ini menuju yang di atas yaitu Allah SWT. Makna gunungan akan diterapkan pada konsep antara bangunan dan site. Bangunan akan saling terhubung dengan alam sekitar agar menimbulkan sifat bersyukur manusia atas karunia yang telah Allah berikan berupa alam dan tumbuh-tumbuhan.



Gambar 11. Makna Binangun  
Sumber: Analisis Peneliti, 2018

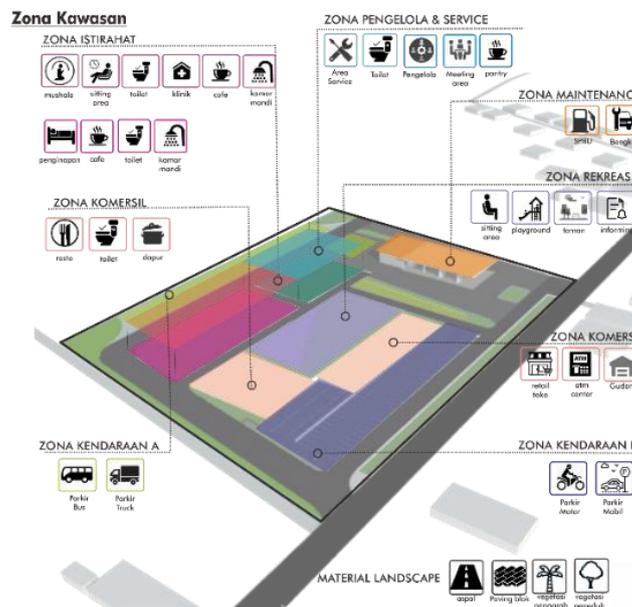
Gubahan masa pada desain di buat terpisah dengan maksud menyesuaikan pembagian zona sesuai analisa tapak, namun dengan memasukan pendekatan analogi logo kulon progo binangun sehingga terlihat terhubung antara massa dengan pendekatan konsep. Seperti Kata “Binangun” secara keseluruhan memiliki makna sesuatu yang dibina dan terbangun. Dibina dan terbangun yang dimaksud adalah suatu proses yang terjadi dari kecil hingga besar. Maka dari itu massa bangunan ditata mengikuti makna binangun, bangunan di bagi menjadi beberapa level ketinggian yang berbeda.



**Gambar 12. Gubahan massa dengan pendekatan Analogi Binangun**

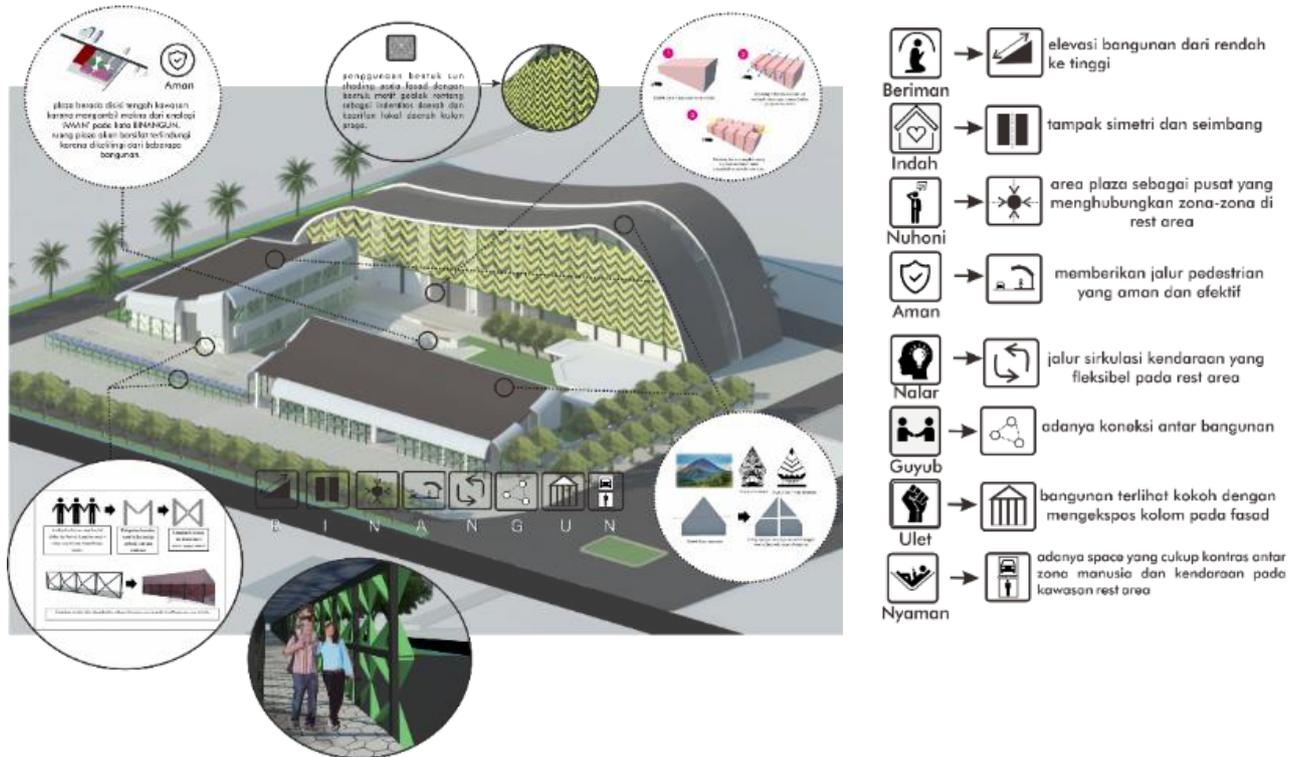
Sumber : Analisis Peneliti 2019

Dengan menggabungkan beberapa fungsi yang berbeda antara aktifitas didalam rest area, maka pada desain bangunan didalam kawasan yang memiliki fungsi berbeda sesuai zona dengan pendekatan analogi kulon progo binangun.



**Gambar 13. Zonasi Fungsi**

Sumber : Analisis Peneliti 2019



**Gambar 14. Konsep Rest Area**  
Sumber : Analisis Peneliti 2019

#### 4. Kesimpulan

Secara keseluruhan bangunan rest area direncanakan dengan pendekatan konsep arsitektur analogi kulon progo binangun, dengan gubahan massa yang meninggi hingga merendah, dilengkapi beberapa ornamen fasad yang merupakan cirikhas dari kulon progo, seperti penggunaan sun shading berupa ornamen motif batik geblek renteng.

Konsep sirkulasi menggunakan sistem atau pola sirkulasi yang ada di dalam site yang dapat diakses oleh manusia maupun kendaraan mobil dan bermotor. Pola sirkulasi meliputi sistem grid, yang dimana sirkulasi saling menghubungkan ke titik-titik bangunan yang bersifat terarah. Serta pemanfaatan pedestrian ways menurut jurnal Setyowati, (2017 dan 2018) dengan memberikan keamanan bagi pejalan kaki, dan penerapan *shared space street* dengan memberikan pembeda antara jalur untuk kendaraan besar dan kecil serta pejalan kaki berupa pembeda perkerasan pada jalan.

#### 5. Referensi

- Clark, Tim. 2015. Shared Space Schemes Labelled ‘Dengerous’ in Lords Report. *The Architect’s Journal*.  
Hamilton-Baillie, Ben. 2008. Shared Space: Reconciling People, Place and Traffic. *Built Environment Journal*. People Plus Technology: New Approaches to Sustainable Mobility. Volume 34, Number 2. Alexandrine Press. Oxon. UK.
- Hobbs F D, (1979), “Traffic Planning & Engineering”, Second Edition, University of Birmingham, England.
- Holmes, L. Chris. 2015. Accidernts by Design: The Holmes Report on “shared space” in the United Kingdom. July 2015. Diakses 15 Juli 2019. <https://www.theihe.org/wp=content/uploads/2013/08/Holmes-Report-on-Shared-Space-.pdf>
- Keputusan Direktur jendral Bina Marga No.76/KPTS/Db/2002
- Lechner, Norbert. 2000. *Heating, Cooling, Lighting: Design Methods for Architects*. Sans Fransisco: John Willey and Sons.
- Morlok, Edward K. (1978) Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Alih Bahasa Johan Kelanaputra Hainim. Editor Yani Sianipar. Jakarta: Penerbit Erlangga
- Morlok, Edward K, (1978), “Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi”, University of Pennsylvania
- Neufert, Ernst. 2000. *Data Arsitek Edisi Kedua Jilid II*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Polres Kulon Progo Unit Laka, data laporan Mahendra Ardiyanto, 2007

- Setyowati, M. D. (2017). Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang. *RUAS*, 15(1), 13-22.
- Setyowati, M. D. (2018). The Shared Space Street Factors of Commercial Corridor in Pemuda Street, Magelang City. *ARSITEKTURA*, 16(1), 139-150.
- Untermann, Richard, 1984. *Accomodating the Pedestrian: Adapting Towns and Neighborhoods for Walking and Bicycling*. Van Nostrand Reinhold Company.
- White, Edward T., 1975. *Concept Source Book. A Vocabulary of Architectural Form*. New York: Architectural Media.