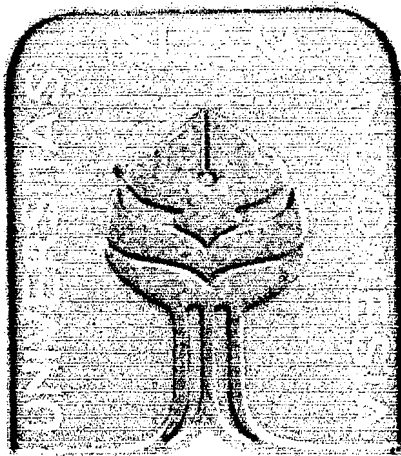


PERPUSTAKAAN FTSP UII	
HADIAH/BELI	
TGL. TERIMA :	6 Jun 2006
NO. JUDUL :	000165
NO. INV. :	51200001865001
NO. INDUK. :	

LAPORAN PERANCANGAN

TUGAS AKHIR
PUSAT PERBELANJAAN
STASIUN TUGU DI YOGYAKARTA
 "Shopping Center in Tugu Railway Station Yogyakarta"

12
 711 5522
 Bud
 P
 9



x. 75 Bud long id

**DIBACA DI TEMPAT
 TIDAK DIBAWA PULANG**

Oleh :
ANDI BUDIMAN

96 340 110

• keranc. 128
 • pusat perbelanjaan
 • ps. perindag
 • Station baru

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA

2005

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR

**PUSAT PERBELANJAAN
STASIUN TUGU DI YOGYAKARTA
SHOPPING CENTRE IN TUGU RAILWAY
STATION YOGYAKARTA**



Telah disetujui oleh :

Ketua Jurusan

Dosen Pembimbing,

Bpk H. Ir. Revianto Budi Santoso, M.Arch Bpk H. Ir. Revianto Budi Santoso, M.Arch

KATA PENGANTAR



Puji syukur Saya panjatkan kepada Allah SWT atas selesainya laporan ini, dengan judul Pusat Perbelanjaan Stasiun Tugu di Yogyakarta.

Laporan perencanaan dan perancangan ini dibuat sebagai kelengkapan bahan tugas akhir, Mahasiswa Arsitektur Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan jurusan Arsitektur Universitas Islam Indonesia, dalam menempuh gelar kesarjanaannya.

Laporan perencanaan dan perancangan ini diharapkan dapat dijadikan bahan dokumentasi ilmu yang berguna di masa mendatang. Namun demikian tentulah bahan ini bukan bahan yang sempurna seperti dengan apa yang diharapkan. Oleh karena itu, kritik dan saran sangatlah berguna bagi kesempurnaan laporan ini.

Ucapan terima kasih kami tujukan kepada :

1. Bapak II. Ir. Revianto Budi Santosa, M. Arch. Selaku Dosen Pembimbing Grup Tugas akhir Kami, atas segala upaya yang telah diberikan kepada kami dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
2. Bapak Ir. Ilya Fajar Mahardika, M Arch Selaku Dosen Penguji Tugas Akhir Kami, atas segala kritik dan saran yang membangun dalam kesempurnaan Tugas Akhir Kami.
3. Para Dosen Jurusan Arsitektur FTSP, atas segala upaya yang telah diberikan kepada Kami, menyelesaikan studi di FTSP UII.

4. Para Civitas akademika yang telah mendukung penuh kebutuhan kami selama menyelesaikan tugas akhir ini.
5. Teman-teman Mahasiswa yang telah menyumbangkan dayanya untuk keberhasilan Saya menyelesaikan Tugas Akhir ini dengan baik.
6. Semua pihak yang ikut serta membantu dalam penyelesaian laporan perencanaan dan perancangan ini.
7. Kedua Orang Tuaku (Papa-Mama) Tercinta yang selama ini telah memberikan dukungan dan kepercayaannya, Terima Kasih yang sebesar-besarnya.
8. Saudara-saudaraku yang tersayang, atas Doa-doanya Alhamdulillah Hirobbil'Alammim.

Yogyakarta, 13 Agustus 2005

Andi Budiman

ABSTRAKSI

Pertumbuhan yang pesat kota Yogyakarta perlu perbaikan dalam sarana dan prasarannya. Salah satu yang perlu diperbaiki adalah transportasi, pertumbuhan jumlah kendaraan melewati pertumbuhan panjang jalan yang menyebabkan kemacetan. Kondisi transportasi di Yogyakarta khususnya perkereta apian harus dapat mengimbangi perkembangan kebutuhan sarana ini pada masa yang akan datang.

Angkutan kereta api merupakan salah satu alternatif untuk transportasi antar kota yang murah dan bebas kemacetan. Peningkatan kualitas dan kuantitas pelayanan merupakan hal yang perlu diperhatikan untuk mendapatkan penumpang disamping kelebihan lain yang dimiliki sarana ini, kereta api juga punya kekurangan yaitu hanya dapat melayani daerah yang ada dekat lintasannya. Untuk mencapai tujuan tertentu seseorang harus melanjutkan dengan menggunakan sarana transportasi lain.

Stasiun Tugu sebagai bagian dari jaringan kereta api yang ada di Yogyakarta adalah satu stasiun dalam kota yang juga akan dikembangkan menjadi perhentian terakhir dari kereta jurusan luar kota, untuk ini dibutuhkan perencanaan yang baik dengan memanfaatkan kegiatan massa juga sebagai kegiatan ekonomi. Sehingga dibutuhkan fasilitas lain, seperti pusat perbelanjaan dan area parkir sebagai penunjang.

Sebagai pusat kegiatan massa yang akan bergerak menuju tujuan masing-masing stasiun ini dirancang untuk kemudahan para penumpang yang melakukan pergantian kereta antar jurusan yang berlainan dari Yogyakarta maupun jurusan luar kota dengan memanfaatkan sistem tiket terusan, juga hubungan dengan transportasi lain, yaitu bis umum yang terletak di luar stasiun.

Sebagai pintu gerbang kota Yogyakarta, yang merupakan kota pendidikan, kota budaya, dan kota wisata. Stasiun Tugu dirancang untuk memberikan citra yang baik bagi pemakai khususnya para pendatang.

Perbaikan Stasiun merupakan bentuk peningkatan kualitas pelayanan, sehingga penumpang bisa merasa nyaman untuk naik kereta api dan dengan mudah pindah ke moda transportasi lain untuk melanjutkan perjalanannya.

Stasiun Tugu sebagai daerah yang terletak di pusat kota mempunyai penting dalam lalu lintas kereta, karena letaknya dipersimpangan jalur Utara-Selatan, bersebelahan dengan Jalan Pangeran Mangkubumi dengan Jalan Malioboro, sebagai pusat bisnis Yogyakarta. Dan sebelah Selatan dengan Jalan Pasar Kembang, yang merupakan Kawasan Komersial Stasiun Kereta Api Tugu. Untuk kereta luar kota dapat berhenti disini karena dari Stasiun Tugu mereka dapat melanjutkan ke Daerah mana saja yang dilayani Kereta Api.

Dengan rencana pengembangan Kawasan Tugu sebagai "Pusat Perbelanjaan" (Shopping Center), Stasiun sebagai sarana transportasi diharapkan nantinya dapat mendukung Transportasi di Pusat Bisnis Stasiun Tugu pada khususnya dan Daerah Istimewa Yogyakarta pada umumnya.

"PUSAT PERBELANJAAN"
(Shopping Center)

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Lokasi Perencanaan Shopping Center	17
Gambar 2. Sirkulasi Stasiun – Shopping Center	17
Gambar 3. Entrance Lokasi Stasiun	18
Gambar 4. Ruang Tunggu Stasiun	29
Gambar 5. Emplacement.....	29
Gambar 6. Area Parkir Stasiun Sebagai Lokasi Perencanaan	45
Gambar 7. Jalur Rel Kereta Api	62

THE DESIGN STASIUN TUGU]..

ENTRENCE TIMUR STASIUN TUGU YOGYAKARTA.

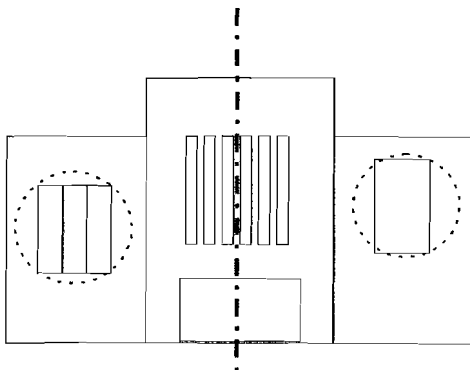
STASIUN TUGU

GUBAHAN MASSA



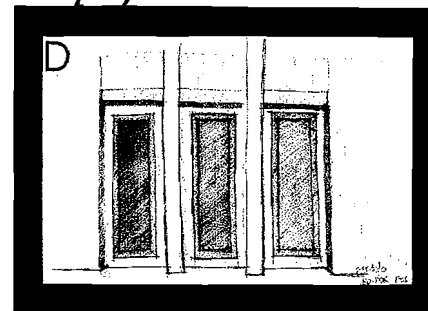
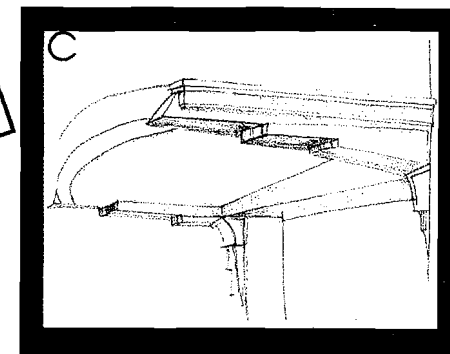
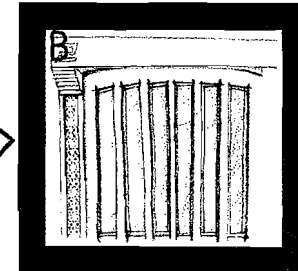
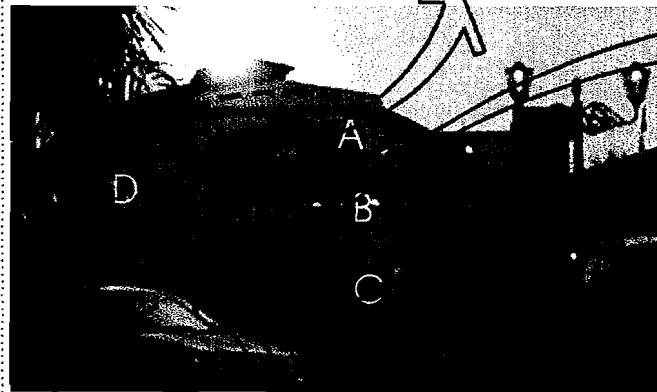
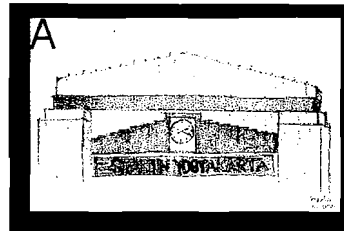
GUBAHAN MASSA LINEAR

MASSA BANGUNAN



PADA DASARNYA BANGUNAN INI SIMETRIS, KARENA BENTUKAN JENDELA PADA SISI KIRI DAN KANAN BERBEDA SEHINGGA MEMNIMBULKAN KESAN ASIMETRIS

DETIL



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Yogyakarta dikenal sebagai kota budaya, kota perjuangan, kota pendidikan, kota pariwisata dan juga sebagai kota transito perdagangan bagi wilayah propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dan sekitarnya (Peraturan Daerah Kodaya Dati II Yogyakarta No : 5 Tahun 1991). Perkembangan Kota Yogyakarta yang pesat ditandai dengan tumbuh dan berkembangnya kawasan perdagangan, serta perumahan di pusat dan pinggiran kota. Salah satu faktor yang mendorong pertumbuhan adalah peranan peningkatan sarana transportasi yang semakin baik. Meningkatnya kapasitas kegiatan transportasi tersebut secara timbal balik menuntut berbagai sarana dan prasarana yang mendukung keragaman aktifitas yang menjadi semakin berkembang.

Sebagai prasarana transportasi kereta api di Yogyakarta, Stasiun Tugu dengan segala aktifitas kebutuhannya yang beraneka ragam telah membentuk suatu kawasan yang spesifik. Keberadaan kawasan tersebut mempunyai arti penting terhadap perkembangan kota Yogyakarta, yaitu :

1. *Sebagai pintu gerbang kota*, merupakan salah satu akses utama bagi pengunjung yang datang ke Yogyakarta dengan menggunakan jasa angkutan kereta api.
2. *Sebagai simpul (node) jaringan transportasi*, merupakan peralihan model transportasi kereta api dengan kendaraan penumpang umum, yang

menghubungkan pusat-pusat aktifitas dan terminal kendaraan jenis lainnya.

3. *Sebagai generator bagi kegiatan-kegiatan perdagangan dan jasa*, dengan penggabungan beberapa fungsi dalam satu sistem yang terintegrasi diharapkan akan menjawab tantangan-tantangan efisiensi, ekonomi, dan kemudahan dalam pengaturan serta manajemen stasiun.

1. Masalah Transportasi Secara Umum

Seperti umumnya kebanyakan kota-kota besar di dunia, Yogyakarta pun mengalami masalah transportasi yang pelik. Beberapa penyebab utama timbulnya masalah transportasi ini, yaitu :

- a. Pertumbuhan penduduk yang sangat pesat, Yogyakarta mencapai 4-5% tiap tahun.
- b. Jumlah Penduduk yang cukup besar.
- c. Para Pendatang dari berbagai Daerah dan Mancanegara.
- d. Tata guna tanah yang tidak/belum serasi.
- e. Ketidak seimbangan jaringan lalulintas angkutan dibandingkan dengan jumlah pertumbuhan kendaraan.
- f. Penggunaan kendaraan pribadi yang cenderung berlebihan.
- g. Kualitas dan Kuantitas pelayanan angkutan umum yang belum memadai.

Stasiun Tugu merupakan salah satu kawasan kota yang berfungsi sebagai kawasan bisnis penting kota Yogyakarta. Setiap usaha yang mengarah ke peningkatan mutu kawasan tersebut (seperti perbaikan/

peremajaan, pembangunan sarana baru, dan sebagainya) merupakan suatu tindakan yang positif.

Berdasarkan satu dan lain hal, judul diatas diberikan kepada peserta Tugas Akhir ini sebagai suatu pendekatan kebijaksanaan kota dalam rangka peningkatan mutu kawasan Tugu yaitu dengan menggabungkan kegiatan Transportasi (Stasiun Kereta Api) dan pusat perbelanjaan (Shopping Center) dalam satu lokasi.

Site dan spesifikasinya,

Data Administratif

1. Nama Proyek : Pusat perbelanjaan Stasiun Tugu Yogyakarta
2. Alamat Proyek : Jalan Pasar Kembang, Yogyakarta.
3. Owner : - PJKA (Owner Kereta Api)
- Swasta (Owner Pusat Perbelanjaan)

T.O.R berkaitan dengan penugasan dan hasil diskusi kelompok, yang berisi kesepakatan-kesepakatan yang bersifat soal (*intern*).

Data berkaitan dengan batasan-batasan lain yang diperoleh di lapangan, berupa : data site, peraturan pemerintah mengenai bangunan, literature (teori-teori), pengalaman,-pengalaman (contoh kasus), dan sebagainya (*ekstern*).

T.O.R dan data ini diolah untuk menghasilkan informasi yang relevan sebagai dasar perencanaan dan perancangan arsitektur. Informasi, yang disebut Ikhtisar Informasi Dasar Perencanaan (Berupa List)

Di dalam Ikhtisar Informasi Dasar Perencanaan tersebut tersurat tujuan perancangan, permasalahan yang harus dipecahkan, dan criteria perancangan, dan lain-lain yang berkaitan dengan proyek. Informasi Dasar Perencanaan dan Perancangan Arsitektur, yang di dalamnya terdapat proses analisis, Pra-disain, dan pengembangan Disain pembuatan Gambar Kerja. Konstruksi merupakan tahap pelaksanaan di lapangan. Lingkup kegiatan Tugas Akhir ini adalah hanya sampai pada tahap Perencanaan dan Perancangan.

2. Peran Angkutan Kereta Api

Peran angkutan kereta api sendiri sebagai alat angkutan umum antar kota cukup besar, yaitu mencapai sekitar 25 % dibandingkan seluruh angkutan umum jalan raya. Untuk itu perlu perbaikan pelayanan kereta api, sebab dengan demikian akan menambah kenyamanan dan keamanan penumpang Kereta Api. Dan akan menambah presentase tersebut dan kepadatan jalan kendaraan dapat berkurang.

Kasus ini dianggap sebagai kasus studi yang harus dituangkan ke dalam perencanaan dan perancangan arsitektur agar tujuan tersebut dapat tercapai.

Hal lain yang diharapkan muncul dalam pemecahan masalah kasus ini adalah selain terpenuhinya criteria umum perencanaan dan perancangan arsitektur, juga adanya penerapan teknologi modern terutama pada struktur baru (seperti standard-standard baru, detail-detail baru, dan

sebagainya) yang kemudian diharapkan dapat mendorong perkembangan industri bahan dasar dan komponen konstruksi bangunan di Indonesia.

B. Maksud Dan Tujuan

Maksud dan Tujuan dari Pusat Perbelanjaan Stasiun Tugu Yogyakarta ini adalah membantu memecahkan masalah kebutuhan Masyarakat dalam meningkatkan fasilitas Transportasi Kereta Api. Dengan adanya Pusat Perbelanjaan Stasiun Tugu di Yogyakarta ini diharapkan kebutuhan Masyarakat dalam pelayanan transportasi lebih lancar dan lengkap.

Perencanaan Pengembangan Terpadu Stasiun Tugu Yogyakarta ini diharapkan dapat memecahkan masalah-masalah antara lain :

1. Masalah Transportasi Umum.
2. Masalah Umum Stasiun.
3. Masalah Arsitektur.
4. Masalah Perkotaan dan Lingkungan.
5. Masalah Struktur dan Utilitas.
6. Masalah Perkembangan Perekonomian.

1. List Dan Informasi Dasar Perencanaan

Informasi Dasar Perencanaan ini dibuat sebagai satu "Sistem Informasi" maupun titik perhatian (*point of interest*) yang menjadi dasar perencanaan dan perancangan tahap-tahap berikutnya. Ia berisi tujuan perancangan dan konstrain yang berkaitan dengan proyek ini. Beberapa hal dibuat berdasarkan 'analisa dan fakta' yang dikemukakan dalam bentuk final. Informasi Dasar Perencanaan (IDP) ini adalah pijakan awal

yang sengaja dibuat untuk kemudahan melangkah ke tahap pembahasan berikutnya dalam rangka melaksanakan pendekatan yang telah terpilih. Oleh karena itu IDP ini termasuk metode jalan pintas dari keseluruhan system pembentuk informasi, yang tidak mungkin dibicarakan dalam laporan ini.

2. Studi Kelayakan

Secara asumptif 'studi kelayakan' ini telah dilakukan dan dimuat di dalam laporan tersendiri, kesimpulan studi kelayakan tersebut adalah bahwa proyek pembangunan 'pusat perbelanjaan Stasiun Tugu' ini 'dapat dilaksanakan' (given).

Ada beberapa hal penting dalam studi kelayakan tersebut yang perlu diungkapkan kembali secara singkat dalam laporan ini, yang berkaitan erat dengan pra design.

C. Metodologi Pembahasan

1. Metode Survey

- a. Studi literatur yang berkaitan dengan aspek historis, fungsi dan telaah tentang teori-teori yang berkaitan dengan kompilasi data, tahap analisis dan tahap perancangan.
- b. Mengumpulkan data-data sekunder yang berkaitan dengan kawasan dan Stasiun Kereta Api melalui literatur, hasil skripsi, hasil penelitian serta data primer melalui survey fisik di lapangan.

2. Metode Pembahasan,

- a. Data yang diperoleh kemudian dikompilasikan dan diuraikan secara diskriptif untuk menemukani dan merumuskan permasalahan Stasiun Tugu.
- b. Selanjutnya rumusan permasalahan dipecahkan pada tahap analisis secara diskriptif kualitatif dan kuantitatif dengan menggunakan teori-teori yang ada.
- c. Dari hasil analisis diperoleh kesimpulan yang merupakan rekomendasi, sebagai konsep dasar perencanaan dan perancangan.

BAB II

TINJAUAN UMUM

A. Tujuan dan Sasaran

1. Tujuan

Berdasarkan T.O.R dimuka, maka dapat diformulasikan tujuan Pusat Perbelanjaan Stasiun Tugu di Yogyakarta ini sebagai berikut :

- a. Meningkatkan mutu lingkungan Stasiun Tugu sebagai salah satu pusat bisnis kota Yogyakarta.
- b. Meningkatkan mutu pelayanan akan sarana belanja dan angkutan massal bagi masyarakat kota Yogyakarta dan sekitarnya.
- c. Diharapkan wilayah perancangan ini dapat memberikan kontribusi pendapatan bagi ekonomi masyarakat.
- d. Menjadi salah satu proyek kebanggaan masyarakat kota Yogyakarta, khususnya dan Bangsa Indonesia pada umumnya.

Secara arsitektural, tujuan tersebut dapat dijabarkan menjadi sebagai berikut :

a. Filosofi

Mencerminkan kedinamisan dan kesemarakannya Pusat Perbelanjaan Stasiun Tugu pada khususnya, dan mencerminkan fungsi Pusat Perbelanjaan (Shopping Centre) tingkat kota dan stasiun kereta api antar distrik dan luar kota pada umumnya.

b. Fungsi

Menampung secara optimal kegiatan berbelanja bagi Masyarakat dalam kota maupun luar kota secara efektif dan efisien bagi kebutuhan saat ini maupun masa yang akan datang.

c. Estetika

Mencerminkan keteraturan system bentuk, menampilkan elemen struktur secara murni pada wajah dan wujud bangunan.

2. Sasaran

- a. Pusat Perbelanjaan Stasiun Tugu di Yogyakarta sebagai langkah revitalisasi suatu kawasan perkotaan.
- b. Meningkatkan nilai guna sarana dan prasarana kota melalui penggabungan dan penyatuan berbagai fungsi yang tidak saling bertentangan dengan alat konservasi.
- c. Menata sistem organisasi ruang, sistem komunikasi (fisik dan visual) dan sistem sirkulasi orang, barang dan kendaraan serta sistem parkir yang mengutamakan kemudahan bagi pejalan kaki.
- d. Mewujudkan wadah fisik bangunan Stasiun Kereta Api Tugu dengan penampilan yang dapat mencerminkan citra bangunan stasiun dan menjadi identitas kawasan, serta mampu menampung semua aktifitas didalamnya.
- e. Mengkonservasi kawasan Stasiun Kereta Api Tugu dengan cara menjaga kesinambungan visual melalui pendekatan tipologi bangunan

historis dan atribut bangunan (brolin,1981) agar makna tempat tetap (the spirit of place) tetap terpelihara.

- f. Menghasilkan konsep gagasan dalam upaya memecahkan masalah integrasi sistem sirkulasi dan fungsi Stasiun Kereta Api Tugu dalam bentuk desain, untuk menghadapi pertumbuhan dan perkembangan pada saat yang akan datang.

B. Permasalahan

1. Permasalahan Mikro

Latar belakang mikro akan meliputi perkembangan aktifitas internal, aksesibilitas, organisasi ruang, sirkulasi internal dan penampilan bangunan (*building appearence*) serta kebijaksanaan yang melatarbelakanginya.

Pencapaian ke stasiun saat ini memiliki dua akses, yaitu dari arah timur dan selatan. Dari arah timur digunakan oleh semua pemakai, baik kendaraan pribadi, kendaraan umum (taksi), pejalan kaki calon penumpang/pengantar, maupun kereta api. Akses dari arah timur ini cenderung padat dan sering terjadi kemacetan pada saat jam kedatangan atau menjelang keberangkatan kereta api (*peak hours*). Kondisi yang sama terjadi pada waktu kereta melintas memotong jalur pintu masuk/keluar stasiun. Berbagai pengguna terakumulasi pada pintu masuk dan halaman parker, sehingga aktifitas pejalan kaki yang memang tidak memiliki ruang pedestrian menjadi amat terganggu. Kepadatan dan kemacetan pada main

gate stasiun tersebut juga mengakibatkan terganggunyalalu-lintas di jalan Pangeran Mangkubumi.

Sedangkan pintu Selatan lebih banyak digunakan untuk keluar masuk barang kiriman (paket) dan sebagai pintu keluar penumpang. Intensitas penggunaan pintu Selatan lebih banyak dipakai digunakan untuk ke luar-masuk barang kiriman (paket) dan sebagai pintu keluar penumpang. Intensitas penggunaan pintu pintu selatan lebih banyak dipakai untuk siang hari, sirkulasi diarahkan melalui pintu timur, pintu selatan cenderung teratur dan mempunyai kepadatan yang relative rendah.

Demikian halnya dengan sirkulasi dalam ruang stasiun. Jalur sirkulasi pada ruang emplasemen dipadati oleh calon penumpang dan pengantar yang menunggu saat pemberangkatan kereta. Pada jam puncak (peak hour) yaitu jam-jam pemberangkatan kereta, kapasitas ruang tunggu hingga emplasemen tidak mampu menampung pengunjung stasiun. Sebagian ruang sirkulasi juga dipakai oleh pedagang kaki lima yang terkonsentrasidisekitar emplasemen, menambah kepadatan ruang sirkulasi. Secara umum kenyamanan bagi calon penumpang di stasiun belum terpenuhi. Apabila motto jasa transportasi : Penumpang adalah raja, maka kenyamanan "para raja" harus diperhatikan dengan pengaturan system sirkulasi dan penataan ruang yang memberi kenyamanan pengguna secara manusiawi.

2. Permasalahan Proses Perencanaan dan Perancangan

Permasalahan yang perlu mendapat perhatian dan tanggapan dalam proses perencanaan dan perancangan proyek ini disusun di dalam suatu sistematika tertentu seperti dikemukakan di bawah ini. Permasalahan tersebut merupakan konstrain yang disarikan dari daftar Informasi Dasar Perencanaan (Bab.I. Pendahuluan). Klasifikasi permasalahan adalah :

- a. Permasalahan site
- b. Permasalahan bangunan
- c. Permasalahan metode membangun

Masing-masing pihak yang terlibat berpotensi melahirkan konstrain pada setiap klasifikasi tersebut di atas.

Berikut ini adalah penjabaran permasalahan tersebut sesuai dengan sistematika yang dimaksud :

- a. Permasalahan site
 - 1) Pemerintah

Konstrain dari pihak ini yang berkaitan dengan perencanaan site dalam proyek ini adalah :

- Master Plan Wilayah setempat.
- Garis Sempadan jalan (GSJ)
- Garis Sempadan Bangunan (GSB)

Keterangan gambar : ketinggian permukaan bangunan.

- 2) Sosial Budaya

Konstrain yang timbul dari aspek ini adalah

- ♦ **Interaksi social :**
 - View ke tapak
 - View dari tapak
 - View melalui tapak.

- ♦ **Budaya :**
 - Keistimewaan buatan
 - Sirkulasi kendaraan
 - Sirkulasi manusia
 - Kebisingan
 - Utilitas lingkungan sekitar

b. Permasalahan Pusat Perbelanjaan Stasiun Tugu di Yogyakarta

1) **Konstrain yang timbul dari pihak ini berkaitan dengan perencanaan bangunan dalam proyek ini adalah :**

- ♦ **Filosofis :**
 - Skyline
 - Perletakan massa

- ♦ **Estetika :**
 - Modern teknologis
 - Sumbu bangunan
 - Bahan dan warna
 - Proporsi dan skala
 - Fungsi
 - Program ruang

- Zonning
- Sistem sirkulasi dalam gedung
- ♦ Teknis :
 - Struktur
 - Utilitas
 - Bahan
 - Maintenance

2) Pemerintah :

Konstrain yang timbul dari aspek ini berkaitan dengan perencanaan bangunan dalam proyek ini adalah :

- Koefisien Dasar Bangunan (KDB)
- Koefisien Lantai Bangunan (KLB)
- Ketinggian Bangunan
- Peraturan-peraturan mendirikan bangunan

3) Sosial Budaya :

Konstrain yang timbul dari aspek ini berkaitan dengan perencanaan bangunan dalam proyek ini adalah : Tingkat pengetahuan user dalam menggunakan peralatan-peralatan tertentu yang mungkin masih berkategori asing.

C. Kriteria

1. Pengertian Pengembangan Terpadu Stasiun Tugu Yogyakarta

Stasiun berasal dari kata Stasiun yang berarti tempat pemberhentian (diam) yang teratur.

Pengembangan adalah penambahan nilai yang bersifat fisik maupun non fisik. Terpadu yaitu ada yang dipadukan menjadi satu.

Maka pengertian keseluruhan dari Pengembangan Terpadu Stasiun Tugu Yogyakarta adalah memadukan menjadi satu antara Stasiun Kereta Api Tugu dengan fungsi lain untuk menambah nilai fisik maupun non fisik.

2. Sistem Stasiun di Indonesia

Stasiun di Indonesia diklasifikasikan berdasarkan kelas-kelasnya. Kelas-kelas ini tingkatannya berdasar pada kelengkapan dari fasilitas pemeliharaan kereta apinya. Seperti misalnya Stasiun Tugu Yogyakarta menjadi Stasiun kelas 1, stasiun ini mempunyai bengkel lokomotif sendiri sehingga dimasukkan dalam tingkat kelas satu.

Selain dilihat dari kelengkapan fasilitas pemeliharaan kereta apinya, stasiun dapat juga dibagi menurut luas pelayanan penumpangnya. Pembagiannya menjadi : Stasiun antar kota, stasiun dalam kota, stasiun transit (penghubung), dan stasiun gabungan ketiganya. Dalam hal ini Stasiun Tugu sebagai Stasiun antar kota.

Untuk kota Yogyakarta ada 2 route kereta api luar kota yaitu route arah Barat, tujuan Jakarta dan Bandung, dan route arah Timur tujuan Surabaya dan Solo.

Stasiun Tugu merupakan pelayanan Kereta Api antar kota dengan system pelayanan penumpang yang terbagi menjadi 2 kelas, yaitu kelas Eksekutif (AC) dan kelas Bisnis (Non AC).

Stasiun Tugu ini sendiri sebagai pintu gerbang / masuk kereta api luar kota Yogyakarta yang merupakan tempat pemberhentian 'terakhir' untuk jurusan Yogyakarta. Dan untuk pemberangkatan ke luar kota, Stasiun Tugu Yogyakarta sebagai tempat 'asal' keberangkatan yang pertama untuk tujuan luar kota Yogyakarta.

3. Data Tentang Lokasi

Lokasi Stasiun Tugu terhadap Yogyakarta memungkinkan untuk menjadi sebuah stasiun besar yang menampung trayek kota Yogyakarta, yaitu trayek antar kota/luar kota.

Lokasi Stasiun Tugu juga berdekatan dengan pusat komersial untuk wilayah propinsi Jawa Tengah pada umumnya dan Daerah Istimewa Yogyakarta pada khususnya.

Site berbatasan dengan :

- Sebelah Utara : Jl. Wongsodirjan
- Sebelah Selatan : Jl. Pasar Kembang (Entrance)
- Sebelah Timur : Jl. Pangeran Mangkubumi.
- Sebelah Barat : Jl. Tentara Rakyat Mataram



Gambar 1. Lokasi Perencanaan Shopping Center



Gambar 2. Sirkulasi Stasiun - Shopping Center

4. Kondisi yang ada

a. T a p a k

Stasiun Tugu di Daerah Istimewa Yogyakarta, jalur rel kereta api merupakan batas yang memisahkan Jalan Pangeran Mangkubumi dengan Jalan Malioboro sebagai pusat jajanan Jogja. Yang mana Stasiun Tugu itu sendiri bersebelahan dengan Jalan Pangeran Mangkubumi dari arah Timur.

Topografi pada umumnya adalah datar seperti pada umumnya lintasan kereta api dan Stasiun Kereta Api.

b. L i n g k u n g a n

Lingkungan di Stasiun Tugu lebih banyak di dominasi oleh aktifitas jasa dan perdagangan sehingga membentuk pita perdagangan sepanjang Jalan Pasar Kembang dan Jalan Pangeran Mangkubumi.

Tepat di bagian selatan Stasiun Tugu terdapat Pasar dan Pusat Perbelanjaan serta deretan pertokoan.

Bagian Utara dari Stasiun hanya merupakan jalur sirkulasi kendaraan saja, yang merupakan jalur keluar masuk Kawasan Stasiun Tugu dari pintu Utara. Bagian Timur dari Stasiun merupakan pintu gerbang utama (*main entrance*) Kawasan Stasiun Tugu, sebagai jalan masuk Jalur Utama dari Jalan Pangeran Mangkubumi.

Bagian Selatan sebagai sirkulasi khusus Karyawan Kereta Api dan parkir kendaraan bermotor roda dua.

Tempat parkir yang terletak di sebelah Timur Stasiun, sebagai pintu gerbang utama akan diteruskan dengan memperluas area parkir Utara sebagai jalur sirkulasi kendaraan dari arah Jalan Pangeran Mangkubumi.

Bangunan Arsitektur yang ada sekarang mempunyai bentuk arsitektur yang cukup baik, namun perlu adanya pengembangan fungsi di masa yang akan datang. Dengan melestarikan masa bangunan lama dan memadukannya ke dalam perencanaan masa bangunan baru yang akan direncanakan. Sehingga tidak merusak nilai sejarah arsitektur dengan mempertahankan aslinya (preservasi).



Gambar 3. Entrence Lokasi Stasiun

5. Tinjauan Teoritis Shopping Center

a. Pengertian

Adalah sekelompok kesatuan bangunan komersial yang dibangun dan didirikan pada sebuah lokasi yang telah direncanakan, dimulai dan diatur menjadi sebuah kesatuan operasi (operating unit), berhubungan dengan lokasi, ukuran, type toko dan area perbelanjaan dari unit tersebut.

Shopping center juga dapat diartikan sebagai wadah dalam masyarakat yang menghidupkan kota atau lingkungan setempat, selain berfungsi sebagai tempat untuk kegiatan berbelanja juga sebagai tempat berekreasi/relak.

Pengertian yang lain menyebutkan *shopping center* adalah pusat kegiatan pertukaran dan distribusi barang/jasa yang bercirikan komersial, melibatkan waktu dan perhitungan khusus dengan tujuannya adalah memetik keuntungan.

b. Kegiatan Shopping Center

1) Pelaku Kegiatan

Para pelaku kegiatan pada shopping center dapat dibedakan antara lain :

(a) Konsumen

Konsumen adalah masyarakat yang membutuhkan pelayanan barang dan jasa dengan melakukan transaksi serta melakukan kegiatan rekreasi didalam *shopping center*.

Semakin tinggi tingkat sosial ekonomi masyarakat maka semakin tinggi pula tuntutan masyarakat terhadap kualitas pelayanan kebutuhannya. *Shopping center* menyediakan banyak pilihan barang dan pelayanan maksimal dalam melakukan transaksi

(b) Pedagang

Pedagang adalah penyewa atau pembeli ruangan yang disediakan sebagai tempat untuk menjual barang dagangannya. Pedagang berkemauan memperoleh sewa ruang yang menguntungkan usahannya dan dapat memasarkan barang dagangannya secara efektif.

(c) Pengelola

Pengelola tentunya berkeinginan untuk menyediakan fasilitas yang menguntungkan bagi pedagang yang terlibat melakukan kegiatan didalam *shopping center*.

(d) Supplier

Supplier merupakan pihak penyedia barang yang dibutuhkan oleh pedagang.

2) Jenis dan Pola Kegiatan

Secara umum kegiatan yang ada di *Shopping center* adalah sebagai berikut:

a) Kegiatan jual beli, meliputi :

(1) Penyajian barang

(2) Promosi

(3) Pergerakkan

(4) Pelayanan

b) Kegiatan pengelolaan, meliputi :

(1) Operasional

(2) Manajemen

(3) Maintenance

c) Kegiatan supplier, meliputi :

(1) Dropping barang

(2) Penyimpanan barang

BAB III

ANALISA MASALAH

A. Permasalahan Makro

1. Stasiun Tugu sebagai node yang mempertemukan jalur-jalur transportasi dan aktifitas ekonomi. Bagaimana mewujudkan pusat prasarana transportasi kereta api dan pusat bisnis yang menjadi generator ekonomi bagi sector formal informal secara terintegrasi.
- b. Bagaimana bentuk aksesibilitas yang memberikan kemudahan bagi berbagai pengguna menuju stasiun dengan tetap memperhatikan pejalan kaki dan pengguna kendaraan umum.
- c. Bagaimana mewujudkan stasiun dengan aktifitas baru yang tetap memperhatikan citra stasiun tugu sebagai identitas kawasan konservasi.

B. Permasalahan Mikro

1. Bagaimana penataan system sirkulasi dan aksesibilitas yang efisien, pengorganisasian dan pengaturan system sirkulasi yang memperhatikan pelayanan dan kenyamanan pada kegiatan antar waktu dengan tetap memperhatikan pejalan kaki sebagai komponen utama.
2. Bagaimana gubahan massa yang mengkomposisikan bangunan lama dan bangunan baru yang merubah citra bangunan yang dimiliki dan pola gubahan bangunan sekitar.

3. Bagaimana hubungan ruang yang memberi kemudahan dan kenyamanan, khususnya bagi calon penumpang dari ruang-ruang public menuju emplasemen.
4. Bagaimana penampilan bangunan (building appeareance) stasiun yang mengakomodasikan aktifitas-aktifitas baru dengan tetap mempertimbangkan kedudukan Stasiun Tugu sebagai bangunan bernilai arsitektural yang memperkuat citra kawasan dan menjadi identitas kota Yogyakarta.
5. Bagaimana pola gubahan fasad bangunan baru terhadap bangunan lama yang simetri, bagaimana proporsi ketinggian bangunan lama-baru, bangunan lama dan bangunan sekitar.

C. Analisa

1. Analisa Transportasi Kota

Hubungan antar Stasiun Kereta Api dengan system angkutan lain dalam suatu kota sangat berpengaruh terhadap kemungkinan tata letak komponen-komponen antar terminal dengan system angkutan yang berbeda. Dimana mempengaruhi kemudahan pencapaian, jarak jangkau dan jalur penataan sirkulasi dalam kota, sehingga perlu system angkutan dalam kota yang merata dan teratur.

2. Analisa Sirkulasi

a. Kegiatan utama didalam stasiun adalah sirkulasi atau pergerakan yang dilakukan oleh alat angkut dan penumpang. Karakter sirkulasi didalam stasiun adalah sebagai berikut :

- Ada 2 pintu masuk menuju stasiun, yaitu pintu utama pintu timur untuk penumpang dan barang hantaran atau kiriman dan pintu Selatan yang biasa dipakai untuk sirkulasi barang dan penumpang relative sangat sedikit. Dengan demikian ada kecenderungan bahwa sebagai sirkulasi penumpang adalah pintu Timur.
- Terjadi perpotongan jalur sirkulasi kendaraan yang akan memasuki stasiun dari arah Timur dengan kereta api. Kesulitannya, apabila seluruh jalur kereta api terpakai, penumpang mengalami kesulitan dalam mencapai kereta yang jalurnya terhalang oleh kereta api lain.

b. Analisa Sirkulasi Lingkungan Stasiun Kereta Api Tugu

1) Sirkulasi Kendaraan

Kendaraan yang menuju Stasiun Kereta Api Tugu antara lain :
Kendaraan pribadi, bis kota, taksi, andong, becak, sepeda motor dan sepeda. Permasalahan sirkulasi kendaraan yang ada di Lingkungan Stasiun, antara lain :

- Pertemuan jalur kereta api dan jalan raya, yaitu di pintu utama sebelah Timur Stasiun.

- Keberadaan taksi, andong dan becak yang mangkal di pintu Selatan Stasiun.

2) Sirkulasi penumpang

Perlu pemisahan yang jelas antara sirkulasi penumpang dan barang (bagasi/hantaran), agar tidak terjadi kekacauan dan memberikan kenyamanan kepada penumpang.

3) Sirkulasi barang

Barang-barang yang naik /turun di Stasiun Tugu adalah barang bagasi dan hantaran yang dimuat oleh Kereta Api penumpang (pada gerbong khusus bagasi/paket).

Sirkulasi barang terpisah dari sirkulasi penumpang dan kereta barang mempunyai tempat parkir tersendiri, sehingga tidak terdapat masalah pada sirkulasi penumpang.

3. Analisa Fungsi

a. Fungsi Utama Stasiun

Terdiri dari bangunan-bangunan : gedung stasiun, emplasemen, bengkel-bengkel dan gudang, los lokomotif, kantor pengelola, kantor masinis dan pengawas, buffet, yang merupakan ruang atau bangunan fungsional untuk menangani aktifitas stasiun. Hingga kini fasilitas yang disediakan masih bias dipergunakan, tetapi perlu dipertimbangan untuk pelayanan di masa yang akan datang, mengingat semakin meningkatnya penumpang.

b. Fungsi Penunjang

Terdiri dari ruang-ruang penunjang aktifitas stasiun, terdiri dari : Penginapan, jasa pengiriman barang, dan fasilitas perdagangan. Fungsi-fungsi penunjang ini mempunyai kecenderungan berkembang dengan tidak mempunyai pola pengembangan tertentu, sehingga dikawatirkan akan memperburuk tata lingkungan di kawasan stasiun. Untuk mengatasi perlu penataan yang terintegrasi dengan fungsi utama Stasiun dalam suatu perencanaan terpadu.

c. Fungsi Pelengkap

Terdiri dari ruang atau bangunan yang keberadaannya disebabkan karena adanya stasiun, sebagian karena ada keinginan untuk berdekatan dengan stasiun, sebagian karena ada keinginan untuk berdekatan dengan stasiun, misalnya karena kemudahan dalam transportasi dan komunikasi, antara lain bengkel, perdagangan souvenir, warung kaki lima, bank, dan sebagainya.

Perkembangan fungsi pelengkap ini juga cenderung tidak teratur, karena diperlukan penataan seiring dengan penataan lingkungan stasiun tugu.

Dalam pelayanan pada masa yang akan datang, fungsi-fungsi penunjang dan pelengkap akan dikembangkan sebagai satu kesatuan dengan fungsi stasiun. Stasiun sebagai pintu gerbang kota dengan transportasi kereta api, merupakan daerah strategis sebagai area

layanan komersial bagi kegiatan ekonomi. Adapun jenis layanan komersial ini nantinya adalah :

- Kegiatan Layanan Komersial
Pertokoan (pusat perbelanjaan), penginapan, biro perjalanan, restoran, bank, dll.
- Kegiatan pengelola
Merupakan kelompok kegiatan yang mengelola seluruh kegiatan komersial.

4. Kesimpulan dan Rekomendasi Berdasarkan Analisa

a. Sistem sirkulasi

- Perlu dilakukan pemindahan gerbang masuk dari arah timur ke Selatan Stasiun agar Sirkulasi kendaraan dan barang lancar.

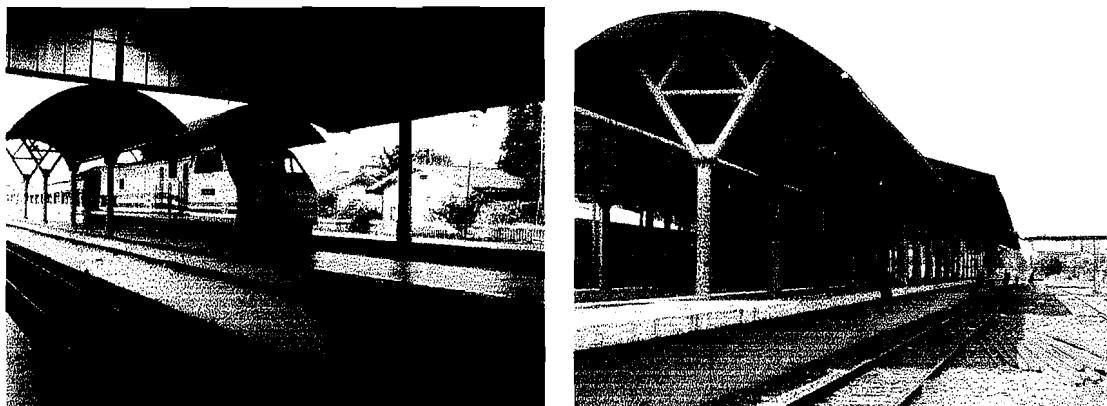
b. Fungsi

- Perlu dilakukan penataan fungsi bangunan dan prasarana lingkungan dalam suatu penataan bangunan yang terintegrasi.
- Penataan fungsi bangunan dan prasarananya harus mempertimbangkan fasilitas dan kesesuaian dengan standar untuk masing-masing fasilitas.

PUSAT PERBELANJAAN STASIUN TUGU DI YOGYAKARTA
Andi Budiman (96340110)



Gambar 4. Ruang Tunggu Stasiun



Gambar 5. Emplacement

D. Pusat Perbelanjaan (Shopping Center)

1. Pengertian Pusat Perbelanjaan (Shopping Center)

Pusat perbelanjaan adalah suatu tempat kegiatan pertukaran dan distribusi barang/jasa yang bercirikan komersial, melibatkan waktu dan perhitungan khusus dengan tujuan untuk memetik keuntungan.

Pusat perbelanjaan adalah sekelompok kesatuan bangunan komersial yang dibangun dan didirikan pada sebuah lokasi yang direncanakan, dikembangkan, dimulai dan diatur menjadi sebuah kesatuan operasi (operasional unit), berhubungan dengan lokasi, ukuran, type toko dan area perbelanjaan dari unit tersebut. Unit ini juga menyediakan parkir yang dibuat berhubungan dengan type dan ukuran total dari toko-toko.

Dari pengertian-pengertian diatas maka *Shopping Center* yang dimaksudkan adalah sebuah fasilitas perdagangan yang terpadu dalam bentuk sekelompok bangunan yang dikelola oleh sebuah unit operasional, yang berfungsi sebagai tempat pertukaran barang/jasa yang melibatkan waktu dan perhitungan khusus dengan tujuan untuk memetik keuntungan.

Konsep mall : - Rekreasi
- Sirkulasi toko dan stasiun
- Orientasi ruang dalam

2. Shopping Center Sebagai Layanan Publik

Penduduk Kota Yogyakarta berjumlah ± 300 ribu jiwa dengan pertumbuhan ekonomi selama rentang waktu 1995 – 2005 rata-rata 7,77 % per tahun. Perkembangan ekonomi yang pesat ini meningkatkan

pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan pendapatan perkapita masyarakat, sehingga memberikan dampak pada pola hidup dan kebutuhan masyarakat modern terhadap fasilitas-fasilitas yang telah ada dan salah satunya adalah fasilitas perdagangan terpadu yang lebih dikenal dengan istilah *shopping center*.

Pengkajian dasar perekonomian adalah tahap pertama perencanaan *shopping center*. Langkah-langkah dalam analisis mengikuti tahap-tahap yang logis, yaitu :

- Wilayah pelayanan.

Wilayah pelayanan yang mencakup penelitian atas penduduk, tingkat pendapatan, tempat dan arah pertumbuhannya dan lokasi sekarang serta lokasi potensial, dan volume perdagangan di tempat-tempat pesaing. Wilayah pelayanan ini akan menunjukkan volume perdagangan dalam kaitannya dengan lokasi pusat yang baru.

- Potensi penjualan kotor.

Potensi penjualan kotor bagi pusat yang dihitung dari perkiraan pengeluaran dalam wilayah pelayanan tersebut. Hal ini dapat menunjukkan besarnya porsi perdagangan barang dan pelayanan jasa.

- Penjualan bersih potensial

Penjualan bersih potensial bagi suatu pusat baru dikaitkan dengan volume penjualan di pusat perdagangan pesaing yang sudah ada dan potensial di wilayah perdagangan tersebut. Hal ini memerlukan

penilaian proporsi perdagangan yang sudah ada yang dapat diserap ke lokasi yang baru.

- Ruang fisik yang mendukung

Ruang fisik dapat didukung oleh penjualan bersih oleh wilayah pelayanan dari beberapa fasilitas perdagangan eceran.

- Pendapatan yang diantisipasi.

Pendapatan yang diantisipasi dapat ditentukan dengan kemungkinan tariff sewaa ruang perdagangan.

Shopping center dibagi menjadi tiga kategori utama, yaitu :

- Pusat lingkungan* adalah sumber setempat untuk bahan makanan serta pelayanan sehari-hari untuk penduduk di sekitarnya. Pusat ini dirancang disekitar pasar swalayan sebagai pelayanan perdagangan eceran utama.
- Pusat daerah/kota* bisa melayani penduduk yang cukup besar dan memperluas pelayanan pusat lingkungan dengan menyediakan berbagai took atau toserba kecil sebagai unsur utama.
- Pusat regional* biasanya dibangun disekitar satu atau lebih toserba dan mencakup berbagai jenis perdagangan eceran yang biasanya ditemukan di suatu kota kecil yang seimbang.

Merujuk dari tiga kategori utama dari jenis dan tahap-tahap perencanaan logis dalam perencanaan *shopping center*, maka dapat dikatakan Stasiun Tugu Yogyakarta mempunyai potensi yang merujuk pada tiga katagori utama dan tahap perencanaan untuk didirikannya pasar regional dalam

Shopping Center. Pusat regional biasanya dibangun disekitar satu atau lebih toserba dan mencakup berbagai jenis perdagangan eceran yang biasanya ditemukan di suatu kota kecil yang seimbang.

E. Permasalahan Stasiun

1. Pemakaian sepur yang kurang efektif.
2. Jalur kereta yang masih selevel dengan kendaraan lain sehingga memisahkan menjadi dua daerah yang terputus.
3. Jalur kereta yang juga memisahkan menjadi dua daerah bagi pejalan kaki.
4. Stasiun Tugu sebagai Stasiun pertama dan terakhir masuk kota Yogyakarta untuk kereta luar kota pada rencana yang akan datang.
5. Stasiun Tugu Yogyakarta sebagai Stasiun Transit/penghubung untuk kereta antar kota.

1. Permasalahan dari pengembangan Terpadu Stasiun Tugu Yogyakarta

- a. Site termasuk daerah pusat komersial untuk wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta.
- b. Menciptakan suatu bangunan yang terpadu antara stasiun dengan fungsi lain, yaitu pusat-pusat perbelanjaan dan perkantoran.
- c. Dengan terpadu daerah tersebut akan dapat dikembangkan.
- d. Bangunan terpadu menghubungkan kawasan parkir timur dan utara dengan pusat perbelanjaan.

- e. Dengan Joint Development antara PJKA, Developer dan pemerintah setempat, maka diciptakan bangunan utilitas yang mengambil manfaat komersial sehingga stasiun berfungsi lebih.

2. Masalah Sirkulasi

Masalah utama dari bangunan utilitas umumnya dan bangunan stasiun khususnya adalah pengaturan pola sirkulasi.

Secara garis besar sirkulasi dalam stasiun dibagi atas :

- a. Sirkulasi Kereta Api
- b. Sirkulasi Manusia
- c. Sirkulasi Kendaraan Pribadi
- d. Sirkulasi Kendaraan Umum
- e. Sirkulasi Barang

Masing-masing bagian akan diuraikan lagi ke dalam jenis yang lebih detail.

- a. Sirkulasi Kereta Api, dibedakan atas :
 - 1) Kereta penumpang luar kota
 - 2) Kereta barang
- b. Sirkulasi Manusia, dibedakan atas :
 - 1) Pegawai PJKA dan Pengelola
 - 2) Calon penumpang luar kota
 - 3) Bekas penumpang luar kota
 - 4) Pengunjung stasiun atau toko

- 5) Pelintas
 - 6) Pegawai kantor sewa
 - 7) Pemilik toko
- c. Sirkulasi kendaraan Pribadi, dibedakan atas :
- 1) Kendaraan pegawai PJKA dan Pengelola
 - 2) Kendaraan pemilik toko
 - 3) Kendaraan Pegawai kantor sewa
 - 4) Kendaraan pengunjung
 - 5) Kendaraan barang kiriman
- d. Sirkulasi kendaraan Umum, dibedakan atas :
- 1) Bis khusus stasiun
 - 2) Bis umum
 - 3) Taksi
- e. Sirkulasi Barang, dibedakan atas :
- 1) Barang kiriman ke dan dari kereta
 - 2) Barang pertokoan

Hal-hal yang dianalisis untuk keperluan proses perencanaan dan perancangan bangunan dalam proyek ini adalah hal-hal yang telah disebut dalam section “Permasalahan” di halaman sebelumnya.

F. Analisis SITE

Analisis ini disajikan melalui sketsa-sketsa secara berurutan sesuai daftar urut dibawah ini :

1. Pemerintah (Government)

Menentukan zoning peruntukan yang tepat sesuai dengan peraturan pemerintahan setempat seoptimal mungkin. Memperhatikan rencana umum perkotaan yang ada, dalam hal ini RUTR 2005 Kota Yogyakarta. Site harus menjaga keseimbangan hijau dan perkerasan sebesar 2 : 3 . Selain itu site juga harus menjadi taman hijau aktif bagi masyarakat sekitarnya (kawasan Tugu) mengingat sudah tidak ada lahan lagi yang dipergunakan untuk itu. Apa yang terdapat sekarang ini sebagai taman hijau yang rindang harus dipertahankan atau ditingkatkan baik secara fisi maupun mutunya.

2. Sosial Budaya

a. Interaksi Sosial :

1) Sikap pengolahan site terhadap lingkungan sekitarnya (tetangga)

Masing-masing sisi memiliki sifat dan karakteristik yang berbeda yang membutuhkan penanganan yang berbeda pula. Pengolahan site di tiap titik dipertimbangkan berdasarkan sifat interaksi bagian tersebut terhadap sesuatu di dekatnya. Pada sisi-sisi site sangat potensial sebagai sisi-sisi masuk pengunjung. Demikian juga terdapat sisi yang banyak digunakan sebagai pergelaran kaki lima pada jam-jam tertentu, yaitu pada sisi Barat jalur kereta api. Pada bagian ini dapat dikembangkan suatu sarana penampungan perdagangan kaki lima, dan penyediaan fasilitas area parkir. Dengan kata lain desain harus memperhatikan dan

memanfaatkan potensi tersebut untuk kepentingan fungsi dan komersial bangunan tersebut.

2) View ke tapak

Arah pandang ke site berasal dari keempat sisi site, sehingga memerlukan transisi pandang yang tepat. Desain harus memanfaatkan keempat sisi jalan sebagai interaksi visual pengunjung atau masyarakat pengguna jalan disisi site tersebut. Pendekatan pemanfaatan keempat sisi ini adalah menempatkan bidang-bidang pandang (*display*) yang biasa terdapat pada pertokoan-pertokoan besar. Bidang-bidang ini dibuat sedemikian sehingga apa yang dilihat pertama kali oleh pengunjung dari sisi jalan adalah bidang yang baik dalam pengertian bukan bagian servis.

Perlu diperhatikan juga mengenai jarak bangunan dari sisi bangunan, yang mengingat tinggi bangunan, maka perlu dibuat suatu tinggi transisi yang manusiawi. Memberikan alternative pencapaian seluas mungkin kepada pengunjung dari berbagai arah kedatangan di setiap sisi site.

3) View dari tapak

Pada ketinggian tertentu site memiliki potensi view ke dua arah akibat adanya otoritas PJKA yang mau tidak mau dominan membelah site menjadi dua. Pada level yang agak tinggi, view di dalam site adalah kearah empat sisi site.

Dalam keadaan demikian maka perlu diberikan kesempatan yang seimbang bagi users (dalam hal ini pengunjung) antara mencari sasaran pandang interior maupun ke arah luar bangunan.

Cara yang ditempuh adalah misalnya dengan memberikan satu atau dua lantai yang transparan sehingga dapat terlihat seluruh kegiatan didalam pertokoan dari luar atau sebaliknya. Cara lain atau juga tambahan cara adalah dengan menerapkan skylight dan atrium sehingga kontak cahaya dengan cahaya alam dapat dirasakan. Hal ini dilakukan terutama pada bagian-bagian gelap seperti pada blok bangunan kolong lantai satu.

4) View melalui tapak

Pada ketinggian tertentu site memiliki potensi view ke dua akibat adanya jalur otoritas PJKA yang mau tidak mau dominan membelah site menjadi dua. Dalam site yang begitu luas maka akan banyak sekali kemungkinan sasaran pandang yang dapat dibuat oleh pengunjung didalam site. Hal ini dapat mengembirakan namun juga dapat membingungkan. Perlu kiranya dalam disain nantinya menciptakan variasi sasaran pandang dalam site yang banyak namun tetap dalam batas kejelasan orientasi maupun otoritas masing-masing pihak yang terlibat. Termasuk juga unsur arah pandang ke luar bangunan seperti telah disebut di atas, untuk menjaga keseimbangan psikologis pengunjung, dan juga untuk

memperkuat orientasi akan posisinya berada dimana di dalam bangunan besar ini.

b. Budaya.

1) Keistimewaan buatan

Kawasan Stasiun Tugu tempat site studi berada merupakan kawasan padat dan sangat dinamis. Banyak terdapat keistimewaan buatan dan menjadi ciri khas daerah Stasiun Tugu. Keistimewaan buatan ini memiliki spectrum yang luas mulai dari fisik (bangunan, jalan, kendaraan, dan sebagainya), maupun non fisik seperti kedinamisan, kesibukan, juga ketegangan) yang semuanya itu bisa jadi berpotensi untuk dipertahankan walau tidak semuanya.

Bangunan dalam proyek ini harus dapat meningkatkan kualitas dan dinamika antar aktifitas yang saling menguntungkan, dengan menjunjung tinggi segala hal yang bersifat positif. Hal-hal yang dapat memenuhi criteria itu adalah antara lain hubungan dagang dan pengelolaan tempat bagi pedagang kaki lima, taman parkir dan pertokoan yang sudah ada, stasiun kereta api yang sibuk 24 jam, pasar dan lain-lain.

2) Sirkulasi Kendaraan.

Jalur Kendaraan terdapat disemua sisi site dengan kepadatan relative sedang hingga tinggi. Letak sitepun terdapat di jalur strategis yaitu jalur Jalan Pasar Kembang penghubung ke arah jalan Malioboro pusat jajanan Kota Yogyakarta.

Menentukan pintu-pintu masuk kendaraan sefleksible mungkin sehingga dapat melayani akses kendaraan dari berbagai zona kedatangan. Demikian juga sebaliknya fleksibilitas diberikan terhadap kendaraan yang akan keluar menuju salah satu zona di Kota Yogyakarta. Pada kenyataannya memang jalur selatan (jalan Pasar Kembang) merupakan jalur padat yang menampung kendaraan dari berbagai bagian wilayah DIY. Sehingga dengan pertimbangan tertentu bukaan utama untuk kendaraan berada di jalur ini.

3) Sirkulasi Manusia.

Sirkulasi manusia terdapat di sekitar site (jalan-jalan tepi site), dan dari maupun ke Stasiun Kereta Api Tugu Yogyakarta (*eksisting*). Potensi sumber massa hampir terdapat di semua arah menuju site. Pembuatan bukaan-bukaan atau plaza-plaza penampung pertama diprioritaskan di daerah yang memang banyak kedatangan atau berkumpulnya pengunjung pertama kali. Hal ini perlu dipertimbangkan masak-masak agar penempatannya tidak berbenturan dengan sirkulasi kendaraan.

Pada kenyataannya stasiun Tugu merupakan potensi sumber massa pejalan kaki. Demikian juga dengan Pusat Perbelanjaan Malioboro saat ini yang dengan cara tertentu bisa ditarik ke pertokoan yang baru ini. Maka disinipun akan arus massa yang cukup besar.

Menciptakan kualitas pedestrian / kaki lima yang baik demi kenyamanan pejalan kaki disekitar site.

4) Kebisingan

Kebisingan di sekitar site cukup tinggi. Memperhatikan pengolahan zone bising baik yang berasal dari luar site maupun yang berasal dari dalam site (dalam hal ini kebisingan sesaat saat kereta api lewat)

5) Utilitas Lingkungan

Jaringan utilitas lingkungan telah terpasang. Jaringan tersebut tentunya telah memiliki kapasitas tertentu yang terbatas. Pemanfaatan jaringan harus memperhatikan juga kapasitas tersebut. Namun demikian pada dasarnya disain harus memanfaatkan semaksimal mungkin jaringan utilitas tersebut untuk keperluan jaringan utilitas di dalam site.

G. Faktor yang mempengaruhi Perjalanan

Perjalanan di dalam suatu system sirkulasi adalah dengan maksud tertentu dan berorientasi ke tempat tujuan (suatu persoalan bergerak dari titik A ke titik B) ataupun bersifat rekreasi (dilakukan demi dirinya sendiri). Kebanyakan system harus menampung kedua penggunaan tersebut, meskipun mereka biasanya dirancang untuk satu atau yang lainnya. Kesulitan dapat timbul apabila para pelaku perjalanan yang bersifat rekreasi atau berorientasi ke tempat tujuan menggunakan system yang sama, suatu akibat dari

pengharapan-pengharapan yang berbeda. Perjalanan yang berorientasi ke tempat tujuan adalah lebih langsung, dan pemakai mengharapkan bahwa system ini akan lebih cepat, sedangkan pemakai untuk rekreasi mengharapkan untuk berjalan melalui latar belakang yang banyak menarik pada waktu senggang mereka. Menggabungkan perjalanan berorientasi ke tempat tujuan dengan perjalan untuk rekreasi dapat membahayakan, dapat mengurangi efisien dan dapat menimbulkan dua grup pemakai yang tidak puas.

Untuk maksud-maksud praktis, tidak ada satupun system sirkulasi yang terlepas dari sekurang-kurangnya satu dari yang lain-lainnya. Bahkan system yang dipergunakan secara tersendiri untuk rekreasi pun harus bagaimanapun juga tercapai oleh para pemakai prospektif. Akibatnya, system-sistem yang berlainan bertemu, bersilangan, sejajar terhadap satu sama lain, dan berpencar.

Titik-titik perpindahan di antara system-sistem adalah genting dari segi fungsi keseluruhan dari tapak. Titik-titik perpindahan mungkin bersifat internal, dengan suatu perubahan penting dalam arah dan kecepatan di dalam suatu system, seperti terjadi ketika bergerak dari tempat tinggal ke jalur pencapaian dari sebuah jalan bebas hambatan, atau eksternal. Seperti ketika pengemudi kendaraan memarkirnya dan menjadi seorang pejalan kaki untuk masuk ke bangunan, atau ketika seorang pengendara sepeda mencapai sebuah daerah penyimpanan sentral, menyimpan sepedanya, dan naik ke sebuah bis, ataupun mulai berjalan kaki. Juga ada beberapa kategori dan perpindahan internal, seorang pemilik mobil dapat mengendarai ke lokasi parkir dan naik

ke sebuah kereta atau bis yang menggunakan lorong sirkulasi yang sama seperti yang digunakan mobil, sekalipun kendaraan pengangkutnya berbeda.

Susunan dari system sirkulasi harus fungsional, membawakan orang-orang ke lokasi-lokasi yang diinginkannya dalam suatu cara yang aman, efisien, dan menyenangkan. Penggunaan suatu studi tempat asal-tujuan dapat membantu menetapkan lokasi-lokasi dari lorong perjalanan. Studi tempat asal-tujuan terdiri dari garis-garis lurus diantara titik-titik masuk dan keluar, sering digambarkan pada kelebaran atau intensitas yang berbeda-beda untuk menunjukkan penggunaan yang lebih besar.

BAB IV

PERENCANAAN

A. Pendekatan Konsep

1. Pendekatan Aksesibilitas Tapak

Aksesibilitas bangunan ditentukan oleh pola sirkulasi lingkungan dan pelaku pergerakan.

a. Pejalan kaki

Sebagai sarana public, stasiun harus dapat dicapai oleh pejalan kaki dari segala arah.

Dikaitkan dengan pergerakan pejalan kaki dari lingkungan dan pusat-pusat pergerakan yang potensial. Mempertimbangkan lintasan terpendek, karena pergerakan pejalan kaki terbatas.

b. Kendaraan

Dipengaruhi oleh lalu lintas di sekitar kawasan, disana dapat dicapai dari 2 arah Timur dan Selatan, karena arah Timur dipertimbangkan kurang memenuhi syarat keamanan dan kenyamanan (adanya lintasan jalur rel kereta)

c. Service

Pencapaian untuk kendaraan-kendaraan service dan pengelola. Didalam peletakannya mempertimbangkan kemungkinan persilangan relative kecil dengan pergerakan lain. Harus ada pemisahan yang jelas antara pergerakan pengunjung atau penumpang, dengan pengelola dan service.

2. Pendekatan Sirkulasi Tapak

- Pola Sirkulasi Tapak

Merupakan jaringan yang menghubungkan lingkungan dengan ruang dalam, dengan pertimbangan-pertimbangan :

- Perbedaan karakter pergerakan
- Persilangan seminimal mungkin
- Prioritas pergerakan



Gambar 6. Area Parkir Stasiun Sebagai Lokasi Perencanaan
Gambar 6. Area Parkir Stasiun Sebagai Lokasi Perencanaan

B. Dasar-dasar Perencanaan

Luas lahan perencanaan (tanpa luas rel)	: ± 5.000 m ²
Luas lantai	: ± 25.000m ² (± 2,5 ha)
Luas stasiun (tanpa peron)	: ± 2000 m ²
Luas bangunan penunjang	
- Pertokoan	: ± 500 m ²
- Toko kecil (luas 20 – 200 m ²)	
- Kios / retail (desain khusus di tengah koridor : 20 m ²)	
- Dept. Store	: ± 300 m ²
- Supermaket	: ± 500 m ²
- Bank	: ± 50 m ²
- Perkantoran	: ± 500 m ²
- Food & Beverage 20 %	
- Restaurant	: ± 350 m ²
- Café	: ± 350 m ²
- Bakery	: ± 350 m ²
- Fast Food	: ± 350 m ²
- Fitness	: ± 400 m ²
- Medical centre	: ± 200 m ²
- Game centre	: ± 100 m ²
- Bilyard	: ± 100 m ²
- Eksibisi	: ± 2000 m ²
- Gudang	: ± 500 m ²

- Pengelola : ± 500 m²
- Service, sirkulasi, & core (30-35 %)
 - Toilet : ± 20 m²
 - Utilitas / ME : ± 10 m²
 - Kantor adm : ± 30 m²
 - Hall : ± 40 m²
- Parkir : ± 300 mobil & 500 sepeda motor

Program-program penunjang telah disebutkan di atas sebagai daya tarik orang dari pusat komersial di seberang jalan sehingga merupakan satu komersial yang terpadu, yang akan menjadi Pusat Perbelanjaan Stasiun Tugu di Yogyakarta.

C. Tujuan Perencanaan

1. Stasiun Tugu di Yogyakarta

- Memberikan pelayanan yang baik kepada pemakai jasa angkutan Kereta Api, baik penumpang maupun barang dengan Fasilitas yang lebih baik dan memenuhi kapasitas pemakai jasa angkutan kereta api.
- Menaikkan kapasitas penumpang sesuai dengan kebijaksanaan pemerintah untuk menekan beban lalu lintas jalan raya sehingga lebih seimbang.

2. Pusat Perbelanjaan Stasiun Tugu di Yogyakarta

- Memanfaatkan potensi lahan yang mahal semaksimal mungkin, dimana termasuk didalamnya adalah usulan perbaikan lingkungan

stok barang (gudang) disamping tempat parkir kendaraan konsumen dan kendaraan pengangkut.

- b. *Pedagang eceran*, biasanya menjual barang secara eceran sehingga tidak membutuhkan ruangan yang terlalu besar akan tetapi disesuaikan dengan barang dagangannya. Pedagang ini biasanya merupakan barang kebutuhan sehari-hari, pakaian, perabot dan perkakas rumah, alat pertanian dan pertukangan, alat tulis dan kantor, perhiasan dan aksesoris, elektronik. Pedagang jenis ini menuntut ruangan untuk dapat menyajikan barang dagangannya dan melayani konsumen serta tempat parkir kendaraan konsumen.
- c. *Pedagang kaki lima*, merupakan pedagang tetap dengan jenis dagangan antara lain : makanan, barang seni dan kerajinan, tanaman hias dan buah, alat pertanian dan pertukangan. Pada bangunan, sektor pedagang kaki lima memerlukan pewadahan yang khusus, sehingga kehadirannya diharapkan tidak mengganggu kelancaran sirkulasi manusia dan barang. Pedagang jenis ini menuntut ruangan untuk dapat menyajikan barang dagangannya dan melayani konsumen serta tempat parkir kendaraan konsumen.
- d. *Pedagang musiman*, perdagangan ini memiliki sifat musiman jadi kadang ada kadang hilang sama sekali atau bergantian dengan pedagang musiman jenis lain. Pewadahan sektor perdagangan semacam ini memerlukan perhitungan yang cermat sehingga nantinya tidak akan banyak ruang-ruang yang tidak efektif. Pedagang jenis ini

menuntut ruangan untuk dapat menyajikan barang dagangannya dan melayani konsumen serta tempat parkir kendaraan konsumen.

2. Cara Penyajian

Berdasarkan atas dimensi, resiko, berat dan sifat barang (bersih,tidak bau, padat,kering,tahan lama), terdapat beberapa cara penyajian yang sesuai untuk pusat perbelanjaan, yaitu :

- a. *Dalam kotak terbuka*, jenis barang yang sesuai adalah berdimensi kecil /sedang, beresiko (mudah pecah,rusak), ringan, bersifat (bersih/kotor, tidak bau/bau, padat, kering/basah, tahan lama/tidak)
- b. *Dalam etalase*, jenis barang yang sesuai adalah : berdimensi kecil/sedang, beresiko (mudah pecah, rusak), ringan bersifat (bersih, tidak bau, padat kering, tahan lama).
- c. *Di dalam rak*, jenis barang yang sesuai adalah : berdimensi kecil/sedang, beresiko (mudah pecah,rusak), ringan, bersifat (bersih, tidak bau, padat, kering, tahan lama).
- d. *Barang disajikan di lantai*, jenis barang yang sesuai adalah berdimensi sedang/besar (mudah pecah, rusak), ringan, bersifat (bersih, tidak bau, padat, kering, tahan lama/tidak).

Cara pelayanan jual beli yang ada biasanya antara lain :

- a. Pedagang dan pengunjung sama-sama berdiri.

Contoh : pedagang yang menggunakan meja etalase, meja barang, rak/almari.

b. Pedagang berdiri pengunjung duduk.

Contoh : pedagang makanan.

Sistem pelayanan yang digunakan harus disesuaikan dengan jenis barang dagangannya, seperti :

- 1) *Sistem personal Service* untuk barang yang mahal dan eksklusif, seperti : emas dan asesoris.
- 2) *Sistem self Selection* untuk jenis barang pakaian, perabot dan perkakas rumah, alat pertanian dan pertukangan, alat tulis dan kantor, elektronik, kendaraan.
- 3) *Sistem Self Selection* untuk jenis barang pakaian, perabot dan perkakas rumah.

Cara penyajian barang dagangan dan cara pelayanan kepada konsumen harus menarik dan memberikan nilai lebih. Di samping itu dengan sistem pelayanan yang sesuai dengan jenis barang dagangan.

Selain itu cara penyajian yang baik harus didukung dengan kualitas penghawaan dan pencahayaan yang memadai. Sehingga diperlukan ruang saji dan penanganan kualitas pencahayaan dan penghawaan yang tepat dan dapat diatur secara fleksibel sesuai dengan barang dagangannya.

3. Pola Sirkulasi

Pola sirkulasi pada fasilitas perdagangan dapat dibagi menjadi dua bagian, yaitu : sirkulasi manusia dan sirkulasi barang.

a. Sirkulasi Manusia

Pola sirkulasi manusia secara umum pada fasilitas perdagangan umumnya berbentuk linier. Akan tetapi semua itu dapat berubah sesuai dengan lay out ruangnya. Pada masing-masing fasilitas dagang terdapat kriteria tersendiri dalam penyelesaian peruangan yang disebabkan adanya fluktuasi perdagangan. Pertama, perdagangan yang jenis dan jumlah dagangannya relatif tetap. Pada fasilitas dagang seperti ini peruangannya biasanya sudah fixed dan tidak berubah-ubah. Kedua, perdagangan yang jenis dan jumlah dagangannya selalu berfluktuasi ini memerlukan penyelesaian peruangan yang fleksibel.

Secara umum terdapat tiga macam aspek fleksibilitas ruang yang berlaku, yaitu : fleksibilitas karena perluasan, karena perubahan jenis dagangannya dan karena penggabungan jenis dagangan. Pada bangunan terdapat tiga macam penyelesaian fleksibilitas peruangan, yaitu : ruang yang dapat diubah (*fleksibel/moveabel*), ruang yang semi fleksibel, dan ruang yang fixed. Penyelesaian peruangan dalam bangunan tersebut akan mempengaruhi bentuk pola sirkulasinya. Ruang sirkulasi itu sendiri dikembangkan berdasarkan lebar badan manusia dan barang dagangannya. Hal ini dapat diartikan bahwa penekanan untuk sirkulasi manusia lebih menuntut pada luas area.

b. Sirkulasi Barang

Sirkulasi barang berkaitan erat dengan pola distribusinya, pada bangunan mempunyai pola distribusi langsung dan tidak langsung.

Beberapa perantara yang terlibat dalam distribusi barang antara lain pedagang grosir dan pedagang eceran. Untuk toko grosir memerlukan area bongkar muat khusus dan biasanya barang dagangan dalam jumlah besar sehingga lokasinya harus berdekatan gudangnya. Ruang sirkulasi yang dibutuhkan lebih besar sesuai dengan besar barang dan kendaraan pengangkut barang di dalam dan luar di bangunan. Sedangkan untuk toko eceran, ruang sirkulasi disesuaikan dengan besar barang dan karakter konsumen dalam berbelanja. Pada saat fluktuasi meningkat sistem bongkar muat barang dilakukan pada tepi jalan raya sehingga sangat mengganggu kelancaran lalu lintas kota. Untuk itu penyediaan area bongkar muat dan sirkulasinya harus memadai pada bangunan.

c. Faktor yang Mempengaruhi Kelancaran Sirkulasi

Kelancaran sirkulasi ini dapat dilihat dari seberapa jauh pelaku melakukan pergerakan, hal ini dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain :

- 1) *Jarak pergerakan*, jarak yang diutamakan masih bisa ditempuh oleh konsumen dengan barang belanjanya. Bagi pejalan kaki jarak ± 250 meter merupakan jarak yang masih bisa dicapai dengan mudah dan menyenangkan.
- 2) *Kecepatan pergerakan*, hal ini dipengaruhi oleh : perbedaan umur dan jenis kelamin, group/kelompok dimana kecepatannya dihitung dari yang paling lambat.

- 3) *Ruang gerak /sirkulasi*, hal ini dipengaruhi oleh lebar badan manusia dan barang, perhitungan didasarkan pada perkiraan jumlah manusia dan barang yang akan melewati secara bersamaan.

E. Jenis Barang Dagangan dan Cara Berdagang

Ditinjau dari sekuensial waktu berdagang, maka untuk jenis barang dagangan dan cara berdagang di Yogyakarta dapat dihubungkan dengan adanya dua sifat pedagang yaitu : pedagang tetap dan pedagang temporer/musiman.

1. Sistem Perdagangan

Perdagangan dapat diartikan sebagai pedagang yang berdagang sepanjang waktu dan merupakan mata pencarian utamanya. Termasuk didalamnya adalah pedagang yang mempunyai tempat berdagang yang sifatnya 'statis' untuk tempat usahanya, sektor ini terbagi dalam dua kelompok, yaitu : pedagang penyewa dan pedagang yang tidak menyewa.

- a. Pedagang penyewa, dapat diartikan sebagai pedagang yang menyewa atau membeli ruangan pada pertokoan atau pasar yang disediakan oleh investor baik pemerintah atau swasta, untuk digunakan sebagai tempat menjual barang dagangannya. Pedagang penyewa yang mempunyai modal sedang hingga besar dapat menyewa (membeli) toko atau kios. Sedangkan pedagang penyewa yang bermodal kecil dapat menyewa los pada pasar.

Berdasarkan tingkat kebutuhan pemakainya jenis barang dagangan pada kelompok pedagang penyewa dapat dikelompokkan :

- 1) Barang-barang pokok yang dibutuhkan sehari-hari, misalnya : makanan, sabun, odol, dan sebagainya.
- 2) Barang kebutuhan standar, perlu tetapi tidak pokok, misalnya : pakaian, perkakas rumah, kebutuhan pertanian dan pertukangan, alat tulis dan kantor.
- 3) Barang-barang kebutuhan khusus, mewah, luks yang digunakan untuk kenyamanan dan kepuasan, misalnya : perhiasan dan aksesoris, elektronik, kendaraan.

Beberapa cara penyajian barang pada kelompok pedagang penyewa ini adalah :

- 1) Bentuk meja yang menerus.
- 2) Bentuk almari rendah.
- 3) Bentuk almari transparan.
- 4) Kotak-kotak terbuka.
- 5) Rak-rak almari yang terbuka/transparan yang sekaligus sebagai penyimpanan.
- 6) Lemari penggantung.
- 7) Jendela peraga yang penyajian barangnya diluar toko, berfungsi sebagai alat promosi.
- 8) Barang dagangan diletakkan (dihamparkan) di lantai baik dengan wadahnya atau secara langsung.

Tidak semua bentuk penyajian di atas digunakan pada setiap toko, kios dan los, tetapi hanya beberapa bagian yang sesuai dengan barang yang dijual dan disusun berdasarkan suasana yang dikehendaki.

Berdasarkan sifat materi perdagangan yang merupakan sifat fisik barang, digolongkan :

- 1) Barang bersih hingga barang kotor.
- 2) Barang basah hingga barang kering.
- 3) Barang tahan lama hingga barang tidak tahan lama.
- 4) Barang riskan (mudah pecah, rusak) atau tidak riskan.
- 5) Barang berat atau ringan.
- 6) Barang berbau hingga barang tidak berbau.
- 7) Barang cair hingga barang padat.

Berdasarkan cara pelayanan :

- 1) *Personal service* : pembeli dilayani oleh pramuniaga di belakang counter, biasanya untuk barang, mahal dan eksklusif.
 - 2) *Self selection* : pembeli memilih barang, kemudian memberitahu pramuniaga untuk diberikan bon pembayaran di kasa/kasir.
 - 3) *Self service* : pembeli dengan membawa keranjang atau trolley (kereta dorong), memilih barang kemudian dibayar di kasa/kasir.
- b. Pedagang bukan penyewa, mempunyai pengertian sebagai pedagang yang tidak tempat berdagang secara khusus. Sektor ini biasa disebut sebagai sektor perdagangan informal, yang mempunyai pengertian

sebagai sektor ekonomi marginak (kecil-kecilan) mempunyai ciri-ciri sebagai berikut : (Soecipto W, 1985)

- 1) Pola kegiatannya tidak teratur baik dalam arti waktu, permodalan, maupun penerimaan.
- 2) Kurang tersentuh oleh peraturan atau ketentuan yang ditetapkan pemerintah.
- 3) Modal, peralatan dan perlengkapan maupun omzetnya biasanya kecil dan diusahakan atas dasar hitungan harian.
- 4) Umumnya tidak mempunyai tempat usaha yang permanen dan terpisah dari tempat tinggalnya.
- 5) Tidak mempunyai keterikatan dengan usaha lain yang besar.
- 6) Umumnya dilakukan oleh dan melayani golongan masyarakat yang berpendapatan rendah.
- 7) Tidak membutuhkan keahlian dan ketrampilan khusus sehingga secara luwes bisa menyerap bermacam-macam tingkat pendidikan tenaga kerja.
- 8) Umumnya tiap-tiap satuan usaha memeperkerjakan tenaga yang sedikit dan dari lingkungan hubungan kenalan/berasal dari daerah yang sama.
- 9) Tidak mengenal sistem perbankan, pembukuan, perkreditan.

Khusus mengenai Pedagang Kaki Lima (PKL) dapat didefinisikan (Daldjoeni, 1987) :

"Pedagang kakai lima adalah mereka yang dalam usahanya menggunakan sarana dan atau perlengkapan yang mudah dibongkar pasang/dipindahkan serta memepergunakan bagian jalan trotoar, tempat-tempat untuk kepentingan umum yang bukan diperuntukkan bagi tempat usaha, atau tempat lain yang bukan miliknya".

Klaasifikasi pedagang bukan penyewa :

- 1) Menetap, pedagang bukan penyewa yang memerlukan tempat yang sifatnya "statis" untuk tempat usahanya, misalnya : warung makan, penjual barang produksi/kerajinan, penjual tanaman hias, tukang tambal ban, dsb. Mereka biasanya membuat tenda-tenda, payung, atau membawa rak-rak barang.
- 2) Bergerak, pedagang bukan penyewa yang dalam melakukan kegiatan usahanya, biasanya berkeliling dalam suatu kawasan, misalnya : penjual makanan keliling, pedagangan asongan, penjual jasa. Mereka biasanya memiliki gerobak dorongan atau "dipinggul".

Berdasarkan tingkat kebutuhan pemakaiannya dapat dibedakan :

- 1) Barang-barang pokok yang dibutuhkan sehari-hari, misalnya : makanan, sabun, odol, dan sebagainya.
- 2) Barang kebutuhan standar, perlu tetapi tidak pokok, misalnya : pakaian, perkakas rumah, kebutuhan pertanian dan pertukangan.

Berdasarkan materi barang, terdapat beberapa kemungkinan penyajiannya :

- 1) Pedagang Menetap :
 - (a) Penyajian dalam kotak terbuka.
 - (b) Penyajian barang pada meja rendah.
 - (c) Penyajian barang dalam almari transparan.
 - (d) Barang disajikan di lantai.
- 2) Pedagang Bergerak :
 - (a) Barang disajikan di lantai.
 - (b) Barang disajikan di keranjang dengan pikulan.
 - (c) Barang disajikan di kotak dengan pikulan.
 - (d) Barang disajikan dengan kotak dorongan.

Penyajian barang pada pedagang bergerak umumnya lebih sederhana dari pedagang menetap. Prinsip penyajian barang pada pedagang ini adalah kemudahan untuk di angkut/dipindahkan.

Sifat materi perdagangan merupakan sifat yang terkandung di dalamnya, meliputi :

- 1) Barang bersih hingga barang kotor.
- 2) Barang basah hingga barang kering.
- 3) Barang tahan lama hingga barang tidak tahan lama.
- 4) Barang berbau hingga barang tidak berbau.
- 5) Barang cair hingga barang padat.

Pelayanan jual beli pada kelompok pedagang bukan penyewa ini antara lain :

- 1) Pedagang berdiri pengunjung berdiri, contohnya : pedagang yang menggunakan meja barang.
- 2) Pedagang berdiri pengunjung duduk, contoh : tukang cukur.
- 3) Pedagang duduk pengunjung berdiri, contoh : pedagang yang menggunakan meja pendek untuk memajan barang dagangan.
- 4) Pedagang duduk pengunjung duduk, contoh : pedagang yang memanjang barang dagangan di lantai.
- 5) Berdasarkan pengamatan pada pusat-pusat perbelanjaan, walau bagaimanapun pedagang kaki lima akan selalu muncul. Kehadiran pedagang kaki lima dalam pusat-pusat perdagangan biasanya merupakan sesuatu yang tidak direncanakan. Akan tetapi karena pola kegiatannya yang tidak teratur dan umumnya tidak mempunyai tempat usaha yang permanen, kehadirannya sering menimbulkan masalah. Dalam bangunan ini perlukan adanya pengaturan dan penyediaan tempat khusus pedagang kaki lima.

2. Sistem Pelayanan

Berdasarkan materi barang, terdapat beberapa kemungkinan penyajiannya :

- a. Penyajian dalam kotak terbuka.
- b. Penyajian barang pada meja rendah.
- c. Penyajian barang dalam almari transparan.
- d. Barang disajikan di lantai.

Sifat materi perdagangan merupakan sifat fisik yang terkandung di dalamnya, meliputi :

- a. Barang bersih hingga barang kotor.
- b. Barang basah hingga barang kering.
- c. Barang tahan lama hingga barang tidak tahan lama.
- d. Barang berbau hingga barang tidak berbau.
- e. Barang cair hingga barang padat.

Sistem pelayanan ini memiliki karakter tersendiri disamping bersifat kontemporer, untuk itu dalam bangunan ini diperlukan penataan ruangan untuk perdagangan secara khusus.

BAB V

PERANCANGAN

A. Konsep Arsitektur

Konsep dasar yang utama dalam perencanaan Pusat Perbelanjaan Stasiun Tugu di Yogyakarta adalah :

- *Jelas* : Pengarahan arus yang mudah terbaca, dan sederhana.
- *Cepat* : Jarak yang harus ditempuh tidak melebihi batas lelah
- *Aman* : Jalur manusia tidak bertabrakan dengan jalur kendaraan
- *Nyaman* : meringankan beban penumpang luar kota

Dengan konsep dasar ini jalur sirkulasi harus singkat dan diusahakan searah dan merata.



Gambar 7. Jalur Rel Kereta Api

B. Sirkulasi

Sistem-sistem sirkulasi ke, dari, dan di dalam sebuah tapak adalah sangat perlu bagi penggunaannya, dan dalam banyak hal sistem-sistem itu dapat menentukan tataletak tapak seluruhnya. Suatu tipe gerakan melalui ruang adalah suatu bentuk sirkulasi, apakah oleh dua roda lebih, oleh kaki, oleh air, oleh rel, atau oleh udara. Sirkulasi adalah perlu untuk tinggal, bekerja, bermain, dan terlibat dalam pembicaraan sederhana : orang-orang yang berbaur dalam pesta-pesta dikatakan melakukan sirkulasi melalui keramaian tersebut, daerah bersirkulasi seperti halnya air pada sebuah kolam. Sirkulasi sebagai gerakan dari orang-orang atau dari benda-benda yang diperlukan oleh orang-orang yang diperlukan melalui sebuah tapak adalah ide perancangan dari bab ini.

Mengenai ruang eksterior sirkulasi digambarkan sebagai satu-satunya cara seseorang dapat mengalami sepenuhnya tapak dalam tiga dimensi. Panorama berupa pemandangan dan vista dari sebuah tapak yang secara tetap berubah-ubah dari sebuah tapak yang secara tetap berubah-ubah yang dialami melalui gerakan digambarkan sebagai terlebih penting daripada pemandangan pada suatu saat yang dibekukan dan tunggal. Berbagai ragam cara untuk mengalami sebuah dan berbagai ragam pencapaian-pencapaian menuju tapak, dapat diciptakan melalui perubahan-perubahan pada system sirkulasi. Sistem sirkulasi juga mengisi suatu kebutuhan yang genting didalam menggerakkan orang-orang dengan informasi yang segar dan barang-barang.

1. Tipe-Tipe Sistem

Pada dasar ada tiga buah system sirkulasi yang mempunyai pengaruh-pengaruh berbeda pada tapak, ruang, dan struktur. Tipe-tipe ini adalah system pejalan kaki, system beroda dua tanpa motor (termasuk terutama sepeda), dan system kendaraan bermotor (yang meliputi segala sesuatu dari mobil, bis sampai kereta api).

2. Sistem Pejalan Kaki

Sistem pejalan kaki dicirikan oleh kelonggaran (*looseness*) dan fleksibilitas dari gerakan, berkecepatan rendah, skala manusia dan kecil. Dari semua system sirkulasi, system pejalan kaki memberikan kebebasan perancangan yang paling banyak karena system tersebut mengambil dari kemampuan manusia untuk memanjat tanjakan-tanjakan yang curam dan membeloki sudut-sudut yang tajam, dan berubah arah atau berhenti semuanya. Fleksibilitas gerakan ini dapat menciptakan masalah-masalah, bagaimanapun karena pejalan kaki pada dasarnya dapat berjalan kemana saja mereka ingin pergi, perancang harus menyalurkan aliran menuju lokasi-lokasi yang diinginkan. Terlalu banyak kekakuan pada rancangan dari system pejalan kaki, akan mendapat hambatan. Terlalu sedikit kendali akan mengakibatkan banyak bagian tapak akan terinjak-injak oleh pejalan kaki di dalam mencari rute-rute yang lebih pendek menuju tujuan mereka.

Suatu hirarki pada intensitas penggunaan sering terbentuk pada tapak-tapak yang besar apabila pejalan-pejalan kaki lebih banyak atau lebih sedikit dibiarkan untuk memilih arah mereka sendiri : jalan-jalan melebar

pada lokasi lalu-lintas yang padat, seperti jalan arteri utama, jalan masuk, dan jalan keluar dan sempit pada tempat-tempat berlalu lintas ringan. Ini dapat dipegunakan sebagai pedoman rancangan akhir, dengan rute-rute yang diperkeras pada akhirnya bersesuaian sekuran-kurang sebagian dengan daerah-daerah pakai tertinggi.

Bahkan jaringan pejalan kaki yang paling cermat dirancang pun tidak dapat diharapkan untuk menjaga orang-orang pada rute-rute yang direncanakan sepanjang waktu. Keperluan orang-orang untuk kecepatan sekali-sekali akan timbul pada jam pintas, dan perubahan-perubahan pada jadwal dapat meningkatkan atau menghilangkan banyaknya orang-orang yang mempergunakan suatu lintasan pada suatu waktu tertentu.

3. Sistem Sepeda

Sistem kendaraan beroda dua memperoleh pengakuan kalayak ramai, dimana jarak diantara tempat tujuan jauh lebih kecil dan ruang-ruang terbuka lebih intim dirancang. Akibatnya, sirkulasi sepeda roda dua dan tiga berskala besar, sehingga di seret atau diabaikan ke dalam system pejalan kaki atau kendaraan sebagai suatu yang timbul kemudian. Di samping kendaraan-kendaraan beroda dua tidak sangat cocok dengan orang-orang yang berjalan kaki ataupun berkendara motor, dan system sepeda ditandai dengan oleh kecepatan yang lebih cepat daripada kecepatan berjalan kaki tetapi biasanya lebih lambat daripada kecepatan mengendarai mobil. Keistimewaan khusus lainnya dari system sepeda adalah kebutuhan untuk penyimpanan di atau dekat tempat tujuan

akhir, penggunaan musiman, ketentuan-ketentuan dan peraturan-peraturan hukum yang tidak tentu, dan kemampuan lalu-lintas untuk menuju ke hampir sebanyak tempat yang dapat ditempuh berjalan kaki. Pada tahun-tahun belakangan ini, bersepeda telah menjadi suatu olah raga yang bersifat rekreasi maupun sebagai suatu alat untuk menuju suatu tempat.

4. Sistem Kendaraan

Sistem kendaraan benar-benar mengadakan suatu persyaratan yang paling rumit dari system sirkulasi yang mana saja. Sistem ini dicirikan oleh variasi-variasi luas pada kecepatan dan ukuran kendaraan, dengan kebutuhan yang sesuai untuk rute-rute yang diratakan (*surfaced*) dari berbagai dimensi untuk memberikan ruang yang dapat dijalani pada perjalanan dan ruang penyimpanan yang memadai pada waktu kedatangan. Dikarenakan ukuran, persyaratan teknis, dan biaya dari system ini, rancangannya sering menentukan suatu susunan dari semua elemen tapak lainnya. Ini khususnya benar pada tapak-tapak yang membuka kesempatan-kesempatan terbatas untuk menghubungkan system pada tapak dengan jalan-jalan pengisi (*feeder*) di luar tapak, dan pada tapak-tapak yang kondisinya menentukan rancangan di sepanjang rute yang paling efisien.

C. Integrasi Pewadahan Pedagang dalam *Shopping Center*

Fasilitas ruang pada *Shopping Center* dapat dibagi menjadi tiga berdasarkan kemampuannya menghasilkan keuntungan, yaitu :

1. *Area yang tidak produktif*, area ini meskipun penting tetapi tidak menghasilkan keuntungan secara langsung. Termasuk disini adalah pedestrian, pelataran, teras, tempat duduk-duduk, hall, ruang-ruang service seperti : docker loading, menara service, ruang mekanikal elektrik, musholla.
2. *Area yang menghasilkan pemasukan*, area ini menghasilkan pemasukan akan tetapi tidak diharapkan dapat mengembalikan modal awal yang telah dikeluarkan. Termasuk disini adalah area parkir dan lavatori umum.
3. *Area yang menghasilkan keuntungan*, area disini merupakan area yang dijual atau disewakan. Termasuk disini adalah :
 - a. Fasilitas untuk pedagang tetap
 - Pertokoan yang merupakan tempat perdagangan eceran yang dapat berdiri sendiri maupun berkelompok.
 - Kios yang merupakan tempat perdagangan eceran yang ditata secara berderet.
 - Los yang merupakan tempat perdagangan eceran yang ditata secara berkelompok-kelompok.
 - Fasilitas untuk pedagang kaki lima dibatasi hanya untuk pedagang kaki lima yang sangat menunjang pemenuhan kebutuhan

masyarakat umum dan penunjang kenyamanan dan mengurangi kejenuhan dalam berbelanja. Termasuk fasilitas disini adalah :

- Pujasera yang merupakan tempat bagi para pedagang makanan untuk menjajakan makanan khasnya.

b. Fasilitas untuk pedagang musiman

Fasilitas ini dibatasi hanya untuk pedagang barang kebutuhan sehari-hari, pakaian, alat pertanian dan pertukangan. Termasuk disini adalah kios pedagang kebutuhan sehari-hari dan pakaian.

Dalam bangunan *Shopping Center* itu terdapat beberapa alternatif penggabungan peruangan untuk pedagang tetap dan pedagang musiman, yaitu :

- a. Meletakkan kelompok perdagangan tetap berdampingan dengan perdagangan musiman di dalam/luar bangunan tanpa dengan pemisah yang jelas (jarak relatif dekat).

Keuntungan : Terdapat kontinuitas hubungan yang erat pedagang tetap dan musiman, sehingga saling melengkapi.

Kerugian : Kegiatan pedagang musiman yang dapat mengganggu kegiatan pedagang tetap, misalnya peluberan jumlah pedagang musiman sehingga masuk ke area yang ditujukan untuk pedagang tetap, serta menjadi pesaing apabila jenis barang yang dijual sama.

- b. Meletakkan ruang terbuka di antara kelompok pedagang tetap dengan pedagang musiman sebagai suatu ruang transisi/perantara (jarak keduanya relatif jauh).

Keuntungan :

- 1) Kegiatan pedagang musiman yang relatif lebih ramai tidak mengganggu kegiatan pedagang tetap yang relatif lebih tenang dan teratur.
- 2) Peluberan jumlah pedagang musiman sementara dapat ditampung pada ruang terbuka yang ada.
- 3) Tidak terjadi persaingan yang menyolok jika terdapat jenis barang yang dijual sama.
- 4) Peruangan bagi pedagang musiman menjadi lebih jelas.

Kerugian : Pemisahan yang cukup jelas dan jaraknya yang relatif jauh mengakibatkan kecenderungan hanya ingin ke pedagan tetap atau musiman saja. Hal ini dapat terjadi bila tidak ada pengarah yang jelas dan daya tarik visual pada keduanya.

- c. Meletakakan kelompok pedagang musiman pada jalur sirkulasi pengunjung di luar/dalam banbvgunan.

Keuntungan :

- 1) Ciri-ciri pedagang musiman yang berdagangan seperti pedagang kaki lima dapat tetap dipertahankan.

- 2) Terdapat hubungan saling melengkapi dan menambah keragaman dagangan.

Kerugian :

- 1) Pejalan kaki dapat terganggu oleh pembeli dan pedagang musiman dan barang dagangannya bila tidak ada pengaturan dan batas dengan jelas.
- 2) Perletakan area pedagang musiman di sepanjang pedestrian dapat merusak daya tarik visual *Shopping Center* bila tidak di desain dan di tata dengan baik.

D. Kualitas Ruang

1. Studi Modul Ruang

Studi modul ruang dilakukan dengan memperhatikan kebutuhan unit luasan minimum pada unit penjualan (los), terutama pada ruang yang dapat berfungsi saling bergantian jenis dagangannya. Ruang-ruang dagang dijadikan sampel didapatkan ukuran tersebut menjadi modul dalam ruang dagang dengan mempertimbangkan ukuran modul dari aspek perancangan lain yaitu efisiensi ukuran struktur bahan bangunan yang akan digunakan dan infrastruktur.

2. Besaran Ruang

Ditinjau dari jenisnya, barang dagangan mempunyai berat resiko dan dimensi yang bervariasi. Berdasarkan beratnya jenis barang dagangan dapat dikelompokkan dalam berat, sedang dan ringan. Berdasarkan resiko

kerusakannya, jenis barang dagangan dapat dikelompokkan dalam barang mudah pecah/rusak dan tidak mudah pecah/rusak. Berdasarkan ukurannya, jenis barang dagangan yang ada dapat dibedakan atas besar, sedang dan kecil. Berbagai jenis barang dagang dengan berat, resiko kerusakan dan ukuran tersebut berpengaruh pada penyajian barangnya dan pola ruang sirkulasinya. Untuk memberikan kenyamanan dalam berbelanja maka diperlukan besaran ruang dan pola ruang dagang yang sesuai. Dengan adanya perubahan fluktuasi perdagangan maka diperlukan ruang dagang dengan besaran dan pola ruang yang fleksibel sesuai karakter yang diwadahnya.

Untuk mengetahui daya tampung (kapasitas) ruang, maka perlu dipertimbangkan faktor-faktor sebagai berikut :

- a. Macam kegiatan yang dimaksudkan disini adalah kegiatan yang ada di dalam bangunan yaitu kegiatan pelayanan dan transaksi jual beli.
- b. Macam dan jumlah pendukung kegiatan, yang meliputi : kendaraan, barang, manusia yang terlibat dalam kegiatan.
- c. Sistem pewadahan, yang meliputi fasilitas kegiatan dan pendukungnya, meliputi :
 - Sistem parkir kendaraan.
 - Sistem bongkar muat, penampungan, pengangkutan barang.
 - Sistem transportasi dan pencapaian manusia ke unit-unit penjualan.

3. Environmen Ruang

Berdasarkan sifat fisiknya jenis barang dagangan memiliki karakter yang berbeda-beda, sehingga perlu diperhatikan pula perlakuan terhadap jenis barang dagangan, misalnya :

a. Sayur dan buah-buahan

Jenis sayur dan buah yang kotor sebaiknya dicuci terlebih dahulu untuk memberikan nilai lebih. Kemudian untuk sayur dan buah-buahan segar sebaiknya disimpan dalm lemari pendingin, sedangkan umbi-umbian dalam ruangan gelap pada suhu 1-5° C dengan kelembaban 85-95 %.

b. Ikan dan daging

Perlakuan tergantung dari jenis ikan atau daging misalnya untuk pajakan, ikan dan daging disimpan di tempat dingin, ikan beku di lemari pembeku, ikan asap dan ikan asin sebaiknya di tempat kering.

c. Makanan

Bahan makanan biasanya memerlukan tempat yang kering dan tidak lembab serta sirkulasi udara yang baik. Untuk jenis makanan jadi ada dua cara perlakuan, yaitu : untuk mekanan kering disimpan di tempat kering sedangkan makanan basah disimpan dipembekuan.

d. Untuk barang dagangan lainnya hampir semuanya memerlukan penanganan environment ruang yang khusus terutama dalam hal penghawaan dan pencahayaannya. Penghawaan dan pencahayaan yang cukup dimaksudkan agar barang dagangan tersebut tidak rusak

sebelum waktunya. Dengan adanya fluktuasi barang yang berubah-ubah tersebut sehingga diperlukan fasilitas penghawaan dan pencahayaan yang dapat diatur sesuai kebutuhannya.

E. Sistem Penataan Unit-unit Dagang

1. Dasar-dasar Pengelompokan

Sistem penataan ruang peruangan unit-unit dagang dalam bangunan didasarkan pada pengelompokan-pengelompokan, antara lain :

- a. Skala/kuantitas barang dagangan.
- b. Sekuensial waktu berdagang.
- c. Gaya hidup konsumen.
- d. Fasilitas uniot dagang.
- e. Sifat barang dagangan.

Penggabungan kelima hal tersebut dimaksudkan untuk mempermudah dalam pengaturan peruangannya, secara garis besarnya dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian, yaitu :

a. Kelompok Pedagang Grosir

Kelompok ini memiliki jenis dagangan relatif bersifat kering, dengan unit dagang berupa toko. Cara penyajian biasanya berdasarkan atas sampel barang, dengan sistem pelayanan dapat secara *personal service*, *self selection*, dan *self service*. Konsumen untuk jenis ini adalah pedagang eceran atau masyarakat umum yang membutuhkan barang dalam jumlah besar. Karena sifat dasarnya yang relatif sama

PUSAT PERBELANJAAN STASIUN TUGU DI YOGYAKARTA
Andi Budiman (96340110)

maka pemisahan dapat didasarkan atas jenis dagangan yang dimaksudkan untuk kemudahan pelayanan kepada konsumen.

b. Kelompok pedagang eceran

Kelompok ini terdiri dari dua macam pedagang berdasarkan sekuensial waktu berdagang, yaitu :

1) Pedagang tetap

Pedagang ini memiliki unit dagang yang dapat dibedakan atas sifat relatif dagangan, yaitu :

- Toko eceran
- Kios basah
- Kios kering.

2) Pedagang musiman

Pedagang ini memiliki unit dagang yang juga didasarkan atas sifat relatif dagangan, yaitu :

- Kios basah
- Kios kering.

c. Kelompok Pedagang Kaki Lima (PKL)

Pedagang ini memiliki unit dagang berupa los yang dibedakan atas basah dan kering.

2. Pola Penggabungan

Pola penggabungan unit-unit dagang dalam tabel di bawah ini memperhatikan jenis-jenis pedagang yang didasarkan pada kuantitas

barang dagangan, sekuensial waktu berdagang, gaya hidup, dan sifat-sifat barang dagangan.

F. Organisasi Ruang

Organisasi ruang diperlukan guna mendapatkan suasana ruang yang nyaman pada suatu ruangan.

Macam dan ciri-ciri organisasi ruang :

1. Organisasi terpusat

- a. Bentuk-bentuk yang relatif kompak
- b. Bentuk, ukuran dan fungsi mempunyai konfigurasi yang secara geometris teratur dan simetris terhadap dua sumbu atau lebih.
- c. Mempunyai bentuk sekunder yang berbeda dengan bentuk lain sebagai akibat tanggapan terhadap bentuk yang lain.
- d. Bentuk-bentuk yang luwes sehingga tanggap terhadap bentuk-bentuk yang lain.

2. Organisasi linier

- a. Terdiri dari bentuk yang berulang-ulang.
- b. Bentuk organisasi yang luwes sehingga bisa dihubungkan dengan bentuk organisasi ruang yang lain.
- c. Bentuk organisasi menunjukkan arah dan pertumbuhan.
- d. Dapat dihubungkan dengan ruang linear yang berbeda dan terpisah.
- e. Dapat menghubungkan dan mengorganisir ruang-ruang disepanjang bentangnya.

DAFTAR PUSTAKA

- TOR (*Term Of Referm*), Materi Kuliah Stupa 7.
 - *Pengembangan Terpadu Stasiun Jatinegara*, Tugas Akhir Saptitah Prihtiari Universitas Indonesia 1989-1990.
 - *Pusat Perbelanjaan & Stasiun Kereta Api Senin*, Tugas Akhir Rachmat Anak Zaman. Universitas Indonesia 1992-1993.
 - *Pusat Perbelanjaan (Shopping Center) di Temanggung*, Tugas Akhir Anong Pambudi. Universitas Islam Indonesia 2001-2002.
 - *Tapak*, Buku Pedoman Arsitektur.
 - *Peningkatan Fungsi Stasiun Kereta Api Tugu Yogyakarta*, Tugas akhir Duta Wacana 1995-1996.
-

DAFTAR PUSTAKA

- *Pengembangan Terpadu Stasiun Jatinegara*, Tugas Akhir Saptitah Prihtiari Universitas Indonesia 1989-1990.
 - *Pusat Perbelanjaan & Stasiun Kereta Api Senin*, Tugas Akhir Rachmat Anak Zaman. Universitas Indonesia 1992-1993.
 - *Pusat Perbelanjaan (Shopping Center) di Temanggung*, Tugas Akhir Anong Pambudi. Universitas Islam Indonesia 2001-2002.
 - *Tapak*, Buku Pedoman Arsitektur.
 - *Peningkatan Fungsi Stasiun Kereta Api Tugu Yogyakarta*, Tugas akhir Duta Wacana 1995-1996.
-

DAFTAR RUANG & BESARAN RUANG

LANTAI BASEMENT 1

Area Parkir Mobil	96 mobil
Area Parkir Motor	150 motor
Toilet	24 m ²
Ruang Karyawan	24 m ²
Ruang bongkar muat barang	48 m ²
Kantin	48 m ²

LANTAI BASEMENT 2

Area Parkir Mobil	96 mobil
Ram	50 m ²
Mekanikal	48 m ²
Elektrikal	48 m ²
Toilet	24 m ²
Gudang	48 m ²
Mushola	48 m ²

LANTAI 1

Optik	Anchor tenant
Bodycare	Retail
Man & Women Shoes	Semi retail
Casual Wear	Small retail
Watch	Small retail
Casual & Sport Shoes	Small retail
Parfum & Accessories	Small retail
Handphone & Accessories	Semi retail
Fashion	Retail
Bank Mandiri – ATM	Anchor tenant

LANTAI 2

Hair & Beauty	Anchor tenant
Food & Beverage	Retail
Casual Wear	Semi retail
Music	Small retail
Fashion	Small retail
House Hold	Small retail
Ponsel & Assesoris	Small retail
Crystal	Small retail
Fashion	Small retail
Hand Bag & Watches	Small retail

PUSAT PERBELANJAAN STASIUN TUGU DI YOGYAKARTA
Andi Budiman (96340110)

Photography	Small retail
Batik & HandyCraft	Small retail
Accessories	Small retail
Fashion	Semi retail
Multimedia	Retail
Food & Beverage	Anchor tenant

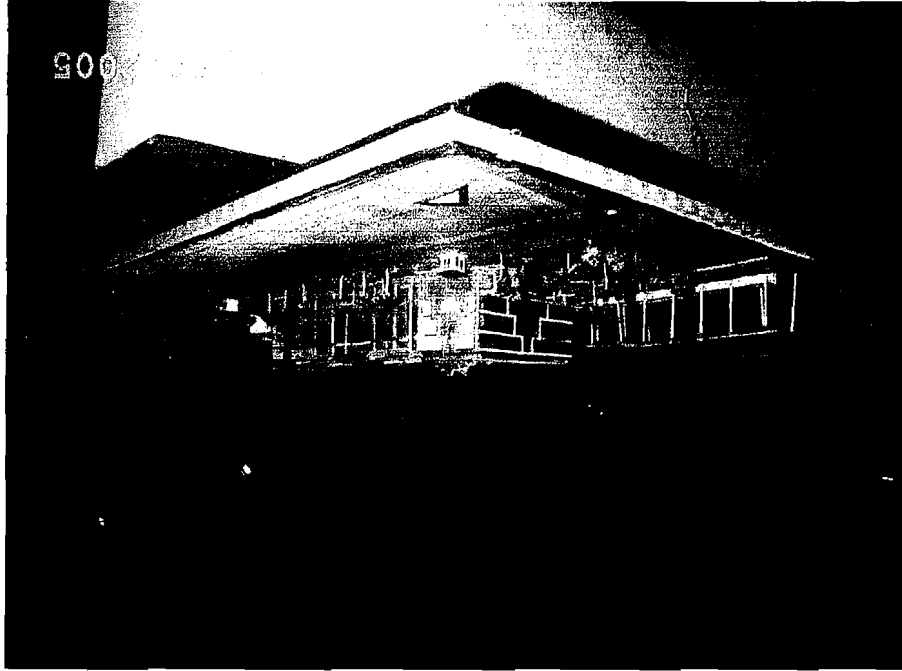
LANTAI 3

Fashion	Anchor tenant
Shoes	Retail
Fast Food	Semi retail
Leather & Shoes	Small retail
Assesories	Small retail
Music	Small retail
Hair & Beauty	Small retail
Ponsel & Assesories	Small retail
Watch	Small retail
Photography	Small retail
Sport	Semi retail
Hair & Beauty	Retail
Book	Anchor tenant

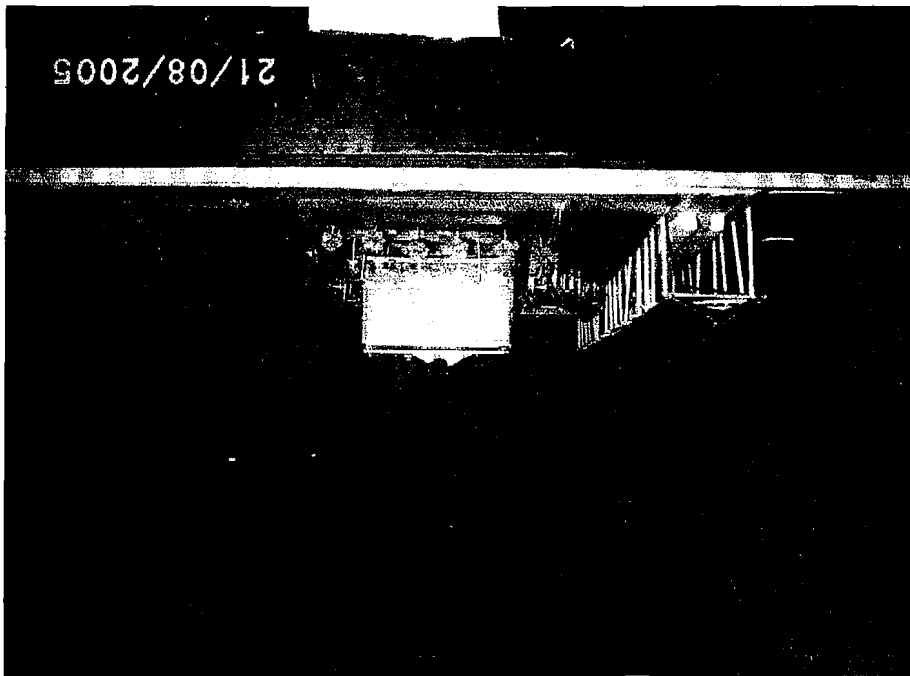
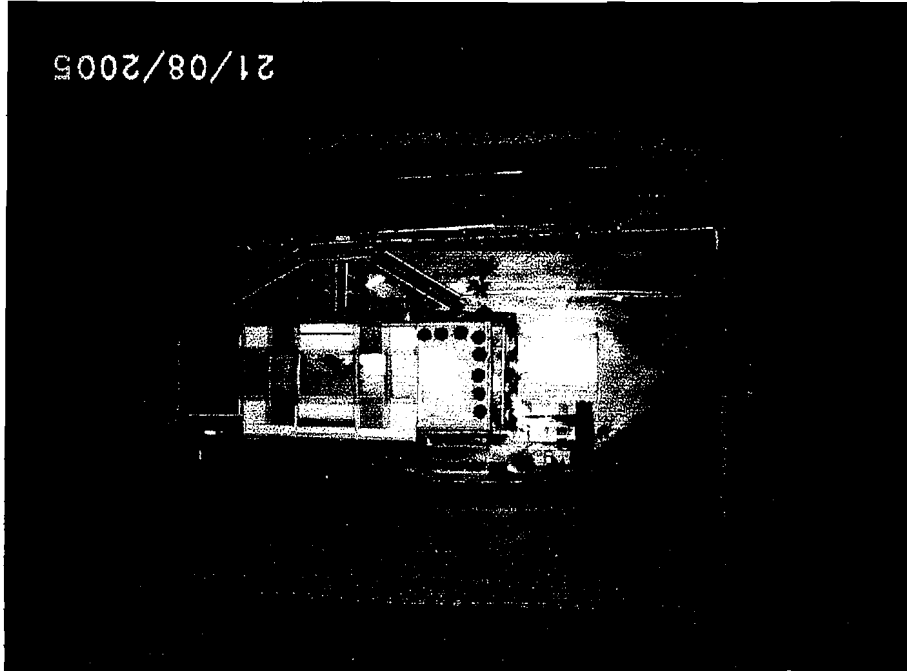
LANTAI 4

Café	Anchor tenant
Restaurant	Retail
Fast Food Wartel & Fax	Small retail
Laundry	Small retail
Trafel Agent	Small retail
Entertainmen & Games	Small retail
Biliard	Small retail
Food & Beverage	Retail
Photography	Anchor tenant

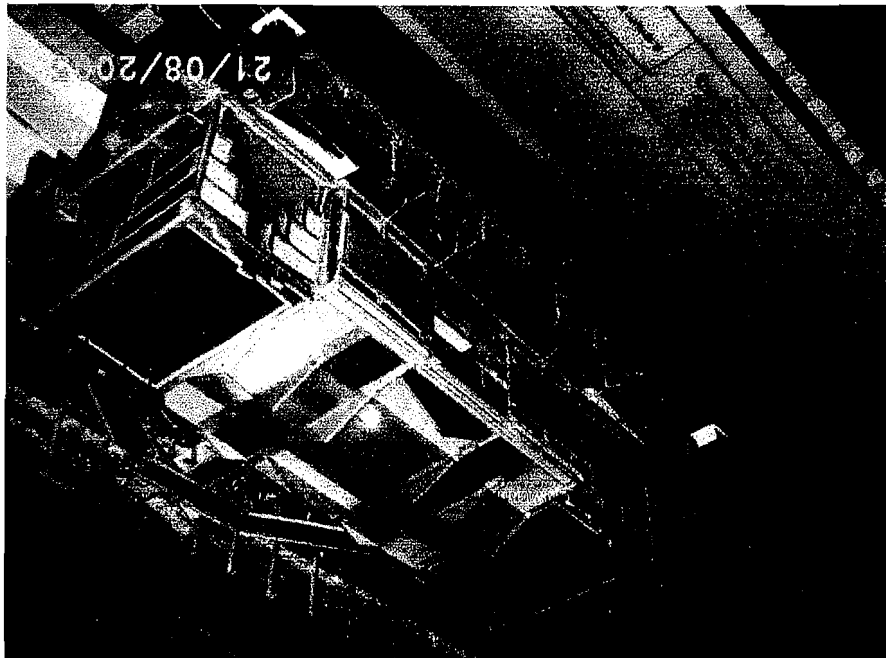
Anchor tenant	+ 300 m ²
Small retail	+ 24 m ²
Semi retail	+ 48 m ²
Retail	+ 115 m ²



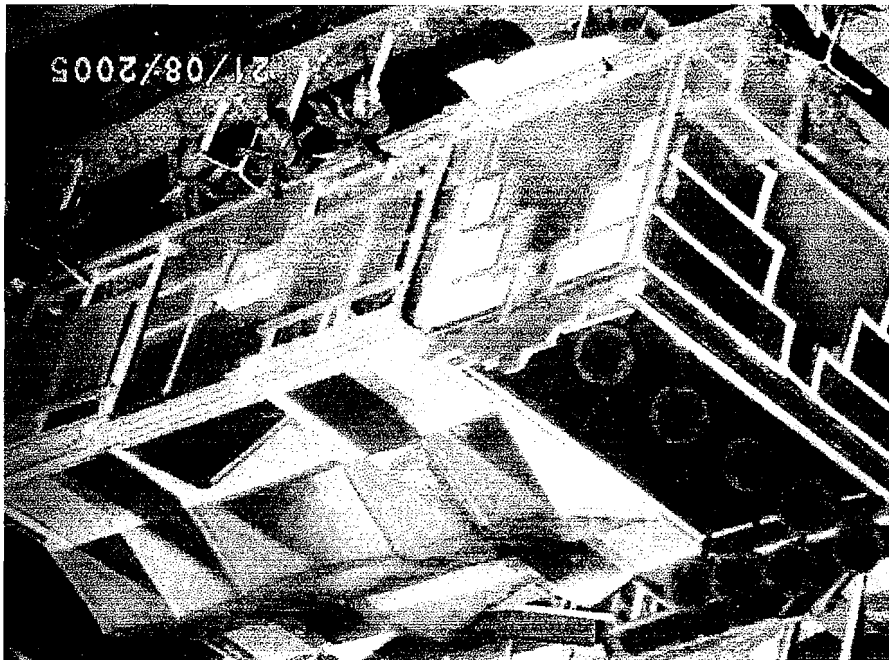
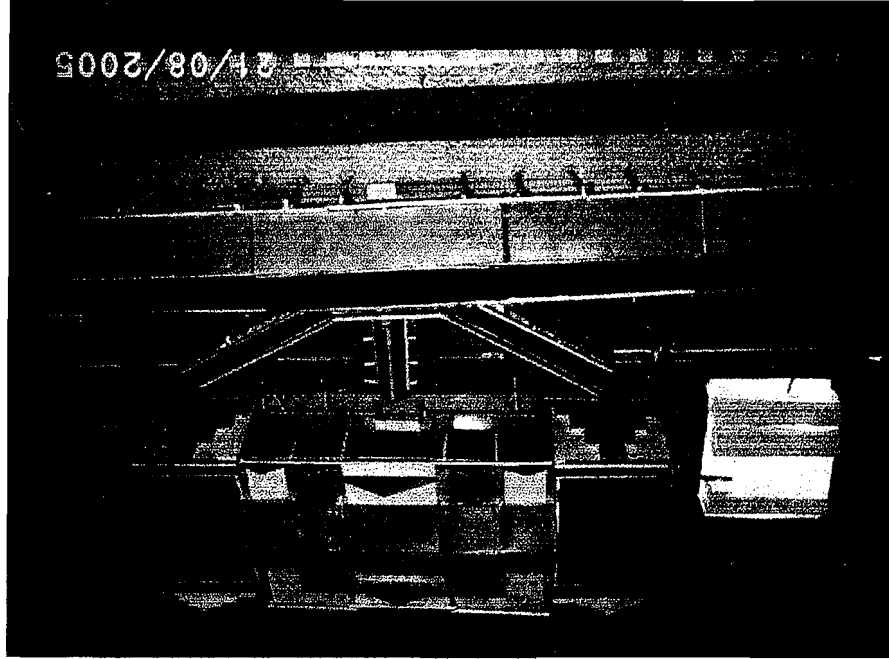
Lampiran 21.



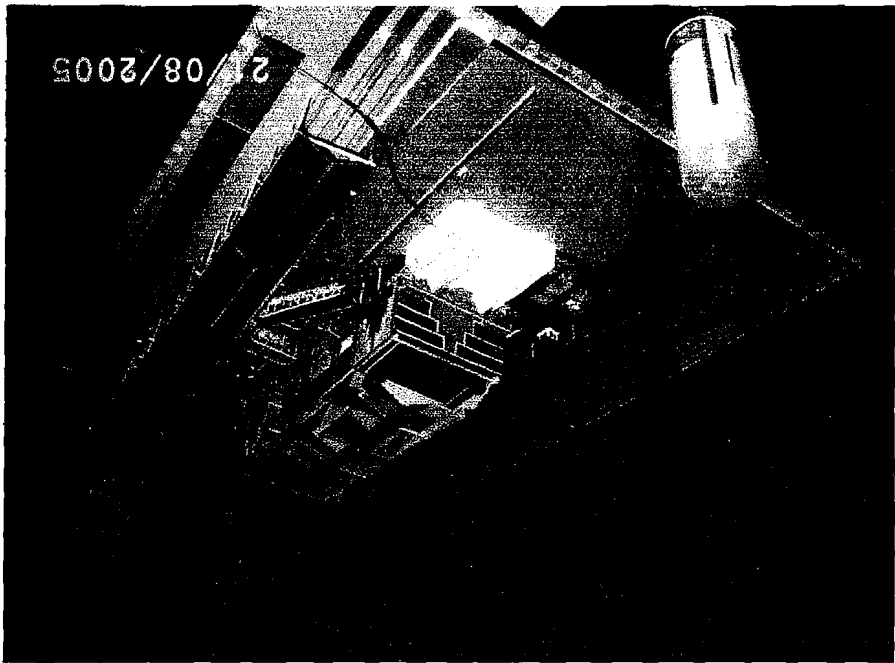
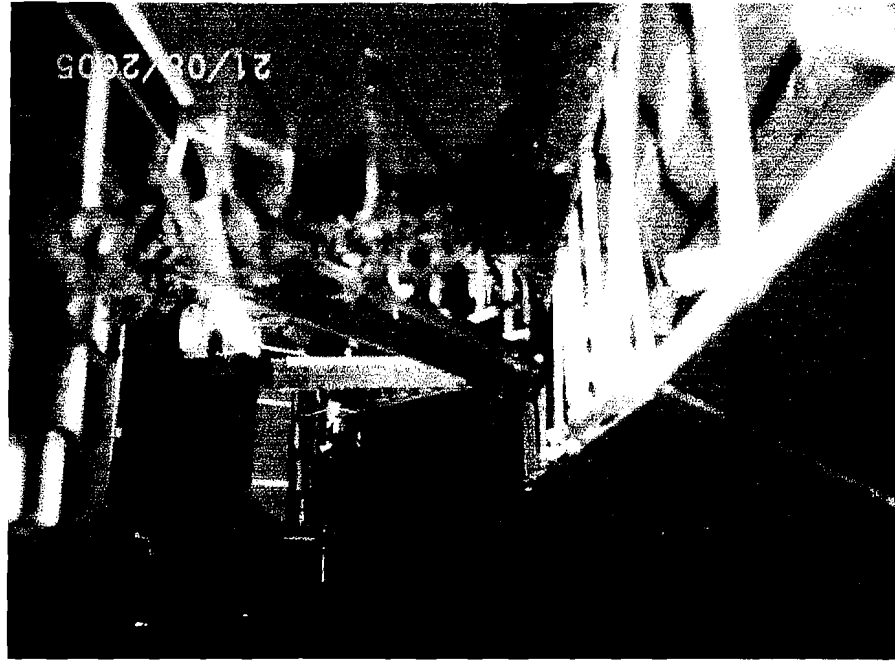
Lampiran 22.



Lampiran 28.

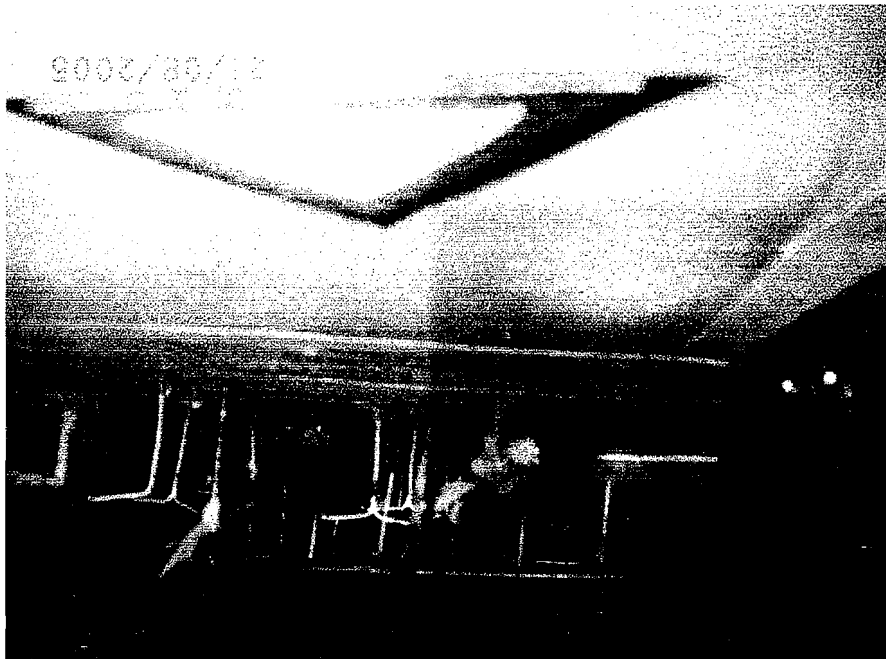
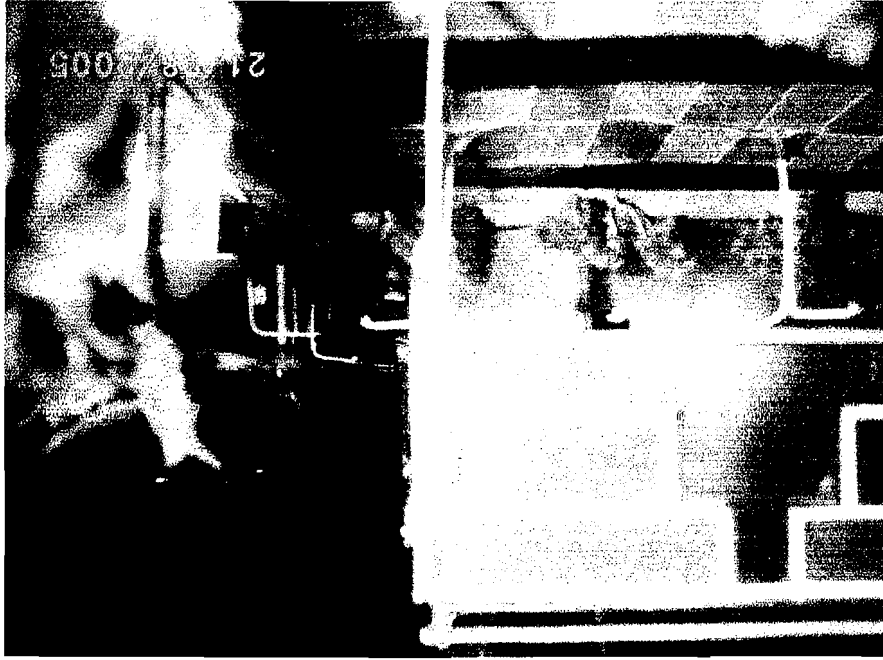


Lampiran 29.



Lampiran 30.

PUSAT PERBELANJAAN STASION TUGU DI YOGYAKARTA
Andi Budiman (96340110)



Lampiran 32.

PUSAT PERBELANJAAN STASION TUGU DI YOGYAKARTA
Andi Budiman (96340110)