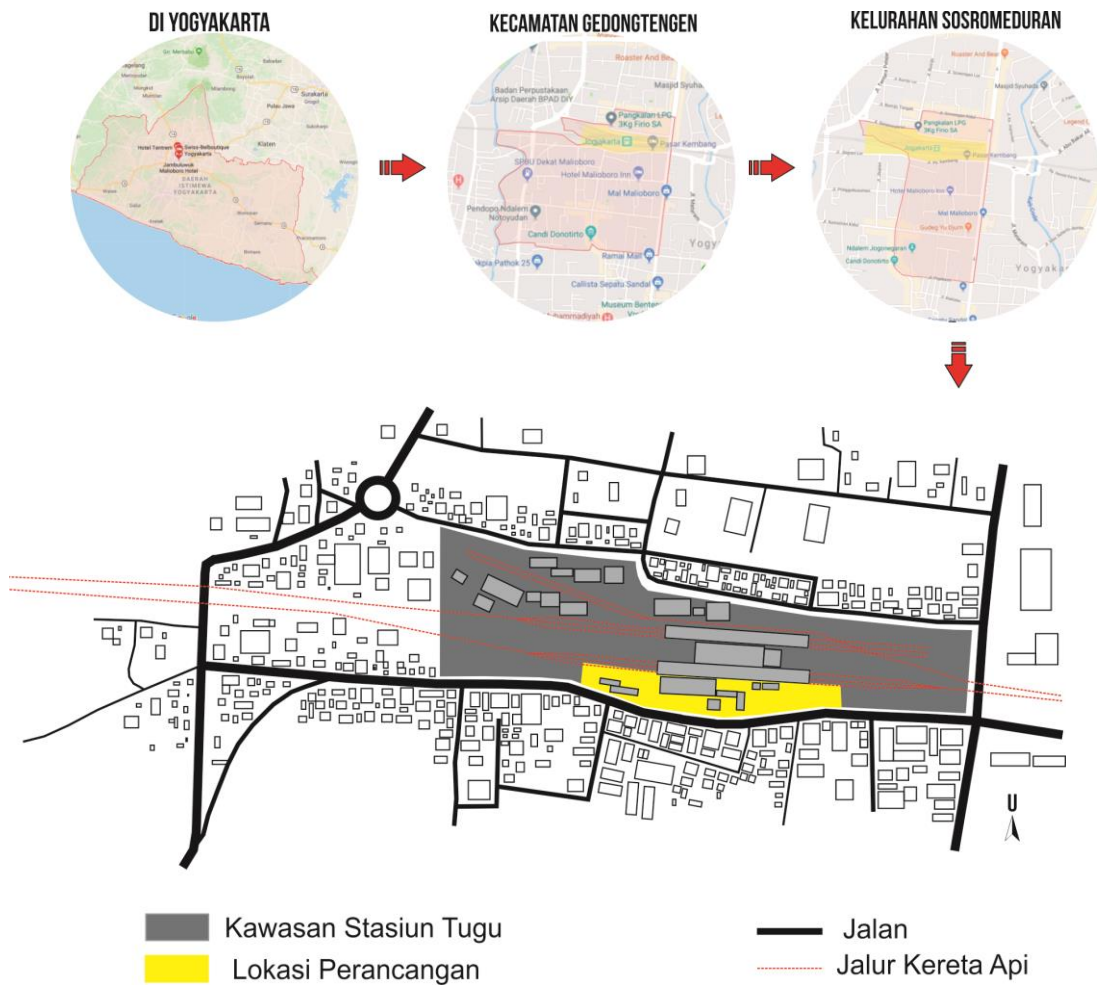


BAB II

KAJIAN DAN PETA KONFLIK

2.1 LOKASI PERANCANGAN



Gambar 2.1 Lokasi Site

Sumber: Data Penulis (Redraw STUPA 7 Berdasarkan Google Maps, 2018)

Lokasi Site Proyek Akhir Sarjana (PAS) ini di Stasiun Tugu Yogyakarta. Usulan perancangan ini untuk merespon permasalahan di kota Stasiun Tugu dalam permasalahan jumlah wisatawan yang tinggi, sirkulasi dan program ruang. Kawasan ini merupakan salah satu kawasan padat pemukiman dan aktivitas komersial lainnya, selain itu tidak lupa bahwa Stasiun Tugu merupakan salah satu pintu gerbang masuknya pendatang dan wisatawan dari dalam maupun luar kota Yogyakarta akan tetapi fasilitas

penunjang umum masih kurang mampu untuk mencukupi kebutuhan masyarakat dan pariwisata.

Batas – batas:

- Utara : Jalan Wongsodirjan
- Selatan : Jalan Pasar Kembang
- Timur : Jalan Pangeran Mangkubumi
- Barat : Jalan Letjen Suprpto

2.2 PETA KONDISI FISIK

2.2.1 Kondisi Akses Stasiun

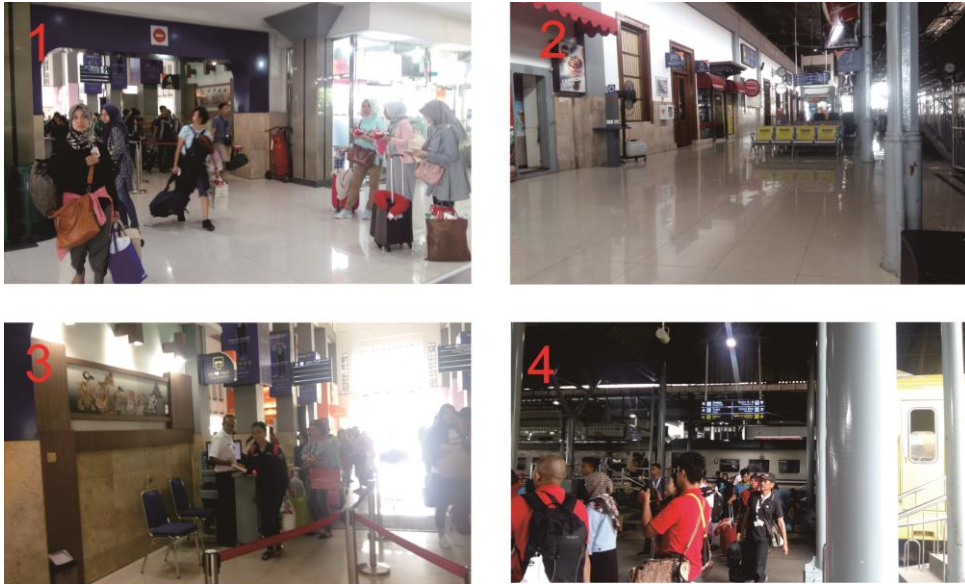
Kondisi akses Stasiun Tugu, yang kurang baik dengan penggunaan 2 alur kendaraan dengan keterbatasan lebar jalan. Uniknya terdapat tempat Pedicab yang terdapat pada Stasiun Tugu sebagai fasilitas penunjang transportasi.



Gambar 2.2 Kondisi Akses Stasiun

Sumber: Data Penulis, 2018

2.2.2 Kondisi Internal Stasiun



1 Kondisi Pintu masuk

2 Kondisi Ruang tunggu

3 Kondisi Loket

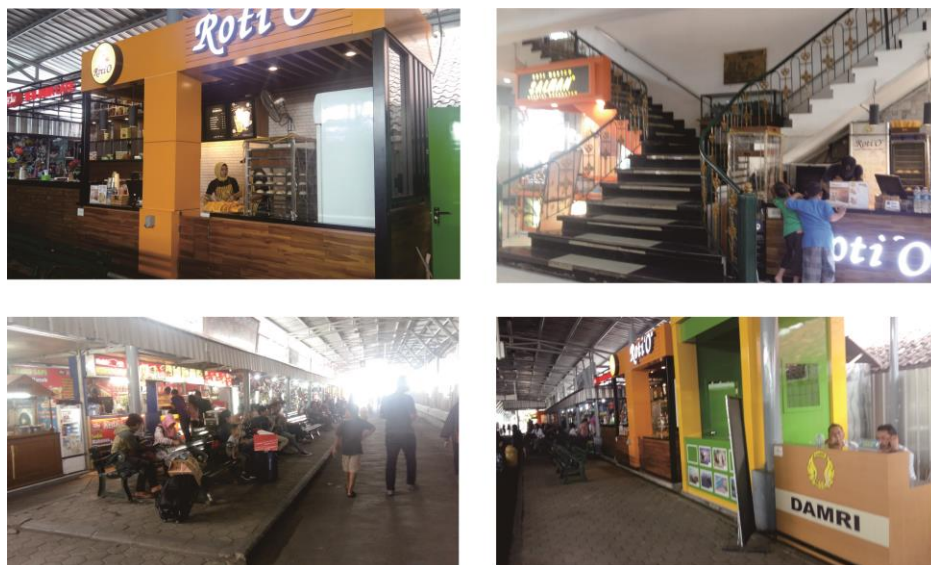
4 Kondisi saat kedatangan kereta

Gambar 2.3 Kondisi Internal Stasiun Tugu

Sumber: Data Penulis, 2018

2.2.3 Fasilitas Penunjang Stasiun Tugu

Pada Stasiun Tugu ini terdapat beberapa fasilitas yang ada di dalam Stasiun Tugu antara lain fasilitas makanan, retail-retail pertokoan dan fasilitas penunjang transportasi (biro perjalanan).



Gambar 2.4 Fasilitas Penunjang Stasiun Tugu

Sumber: Data Penulis, 2018

2.2.4 Fasad Stasiun Tugu

Bangunan Stasiun Tugu yang mempunyai karakter Indische terlihat pengaplikasian ruang utama Stasiun Tugu pada penggunaan jendela, pintu dan lubang ventilasi atas



Gambar 2.5 Fasad Stasiun Tugu

Sumber: Data Penulis, 2018



Gambar 2 6 Ventilasi Stasiun Tugu

Sumber: Data Penulis, 2018

2.2.5 Terowongan Stasiun Tugu



Gambar 2.7 Pintu Masuk Terowongan

Sumber: Data Penulis, 2018



Gambar 2.8 Kondisi Dalam Terowongan

Sumber: Data Penulis, 2018

2.2.6 Fasilitas Transportasi umum Stasiun Tugu



Gambar 2.9 Transportasi Umum Damri dan Transjogja

Sumber: Data Penulis, 2018

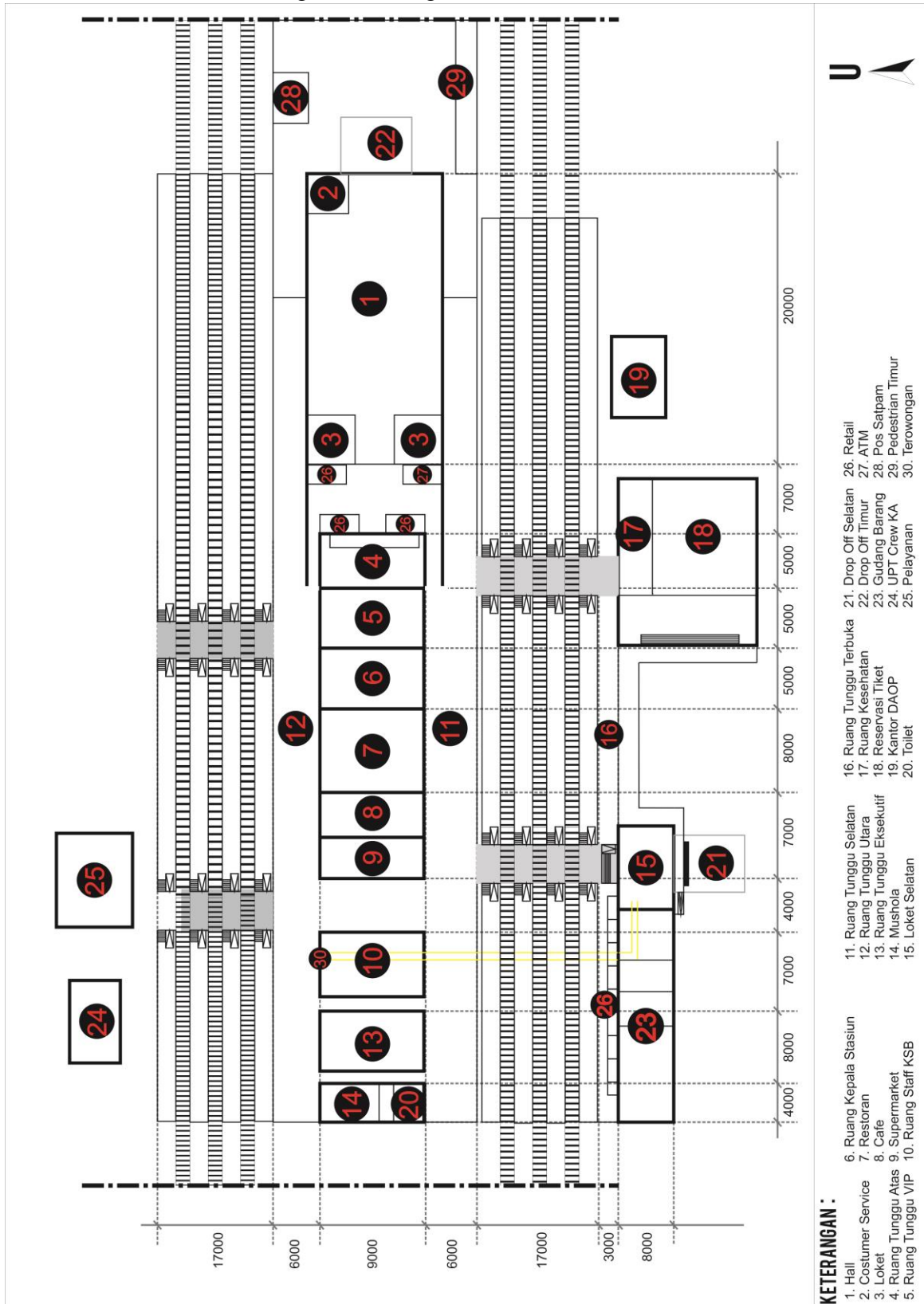


Gambar 2.10 Transportasi Umum Ojek dan Becak

Sumber: Data Penulis, 2018

2.3 DATA LOKASI DAN PERATURAN BANGUNAN TERKAIT

2.3.1 Denah Eksisting Stasiun Tugu

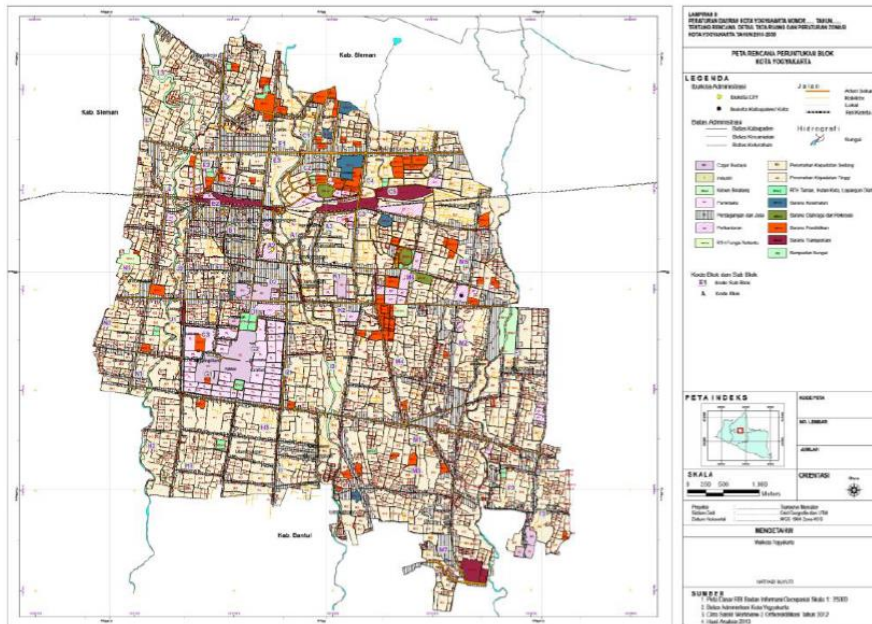


Gambar 2.11 Denah Eksisting Stasiun Tugu

Sumber: PT. KAI (Edit Penulis 2018)

2.3.2 Kajian Konteks Wilayah

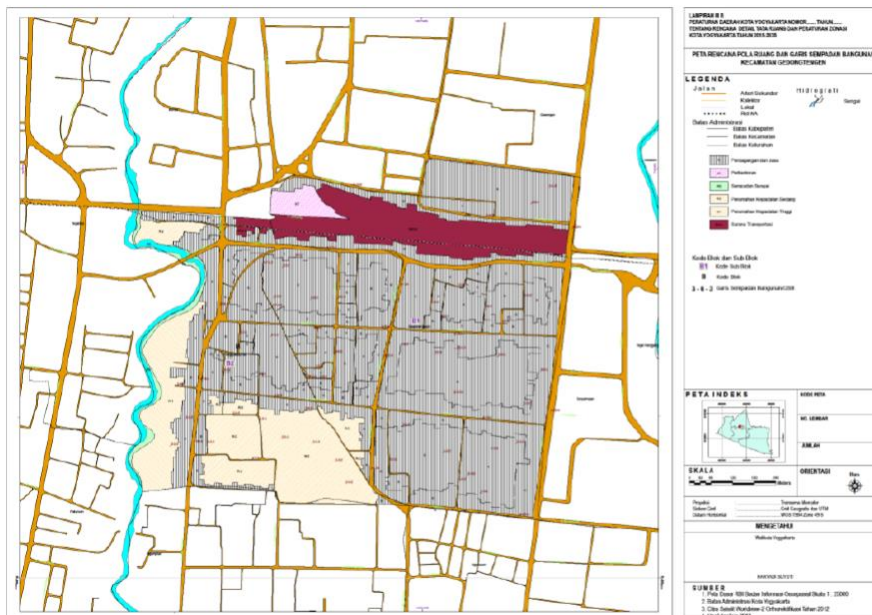
Berikut tata guna lahan yang sesuai dengan Peraturan Daerah Yogyakarta, penetapan pemanfaatan ruang di Kota Yogyakarta terdiri dari zona – zona yang ada yaitu:



Gambar 2.12 Rencana Pola Pemanfaatan Ruang Yogyakarta

Sumber: (Pemerintah Kota Yogyakarta, 2015)

Berikut Peta Rencana Pola Ruang Kecamatan Gedongtengen :



Gambar 2.13 Peta Rencana Pola Ruang Kawasan Stasiun Tugu

Sumber: (Pemerintah Kota Yogyakarta, 2015)

2.3.2 Peraturan Bangunan Terkait

Menurut Pemerintah Kota Yogyakarta, Stasiun Tugu merupakan berada pada kawasan Malioboro di Kecamatan Gedong Tengen dimana merupakan Kawasan Penyangga Alam dan Budaya, serta Perdagangan dan Jasa. Gambar tersebut juga menjelaskan tentang Stasiun Tugu yang telah diidentifikasi sesuai dengan fungsi dan karakteristik masing – masing kawasan. Terdapat juga peraturan mengenai standar – standar luas tanah (m²), tinggi bangunan (m), koefisien dasar bangunan (%), dan koefisien lantai bangunan.

KETENTUAN INTENSITAS PEMANFAATAN RUANG BWP KOTA YOGYAKARTA

No.	Kegiatan	Zona	Cagar Budaya	Ruang Terbuka Hijau			Sempadan Sungai	Perumahan		Perdagangan dan Jasa	Perkantoran	Sarana Pelayanan Umum				Industri Kecil RumahTangga	Pariwisata
			SC	RTH-1	RTH-2	RTH-3	PS	R-1	R-2	K	KT	SPU-1	SPU-2	SPU-3	SPU-4	I	PL
A Koefisien Dasar Bangunan Maksimal (%)																	
1	Luas Tanah/Persil 40-100 m ²		80	-	25	20	25	80	80	90	90	80	80	80	80	80	80
2	Luas Tanah/Persil 101-200		80	-	25	20	25	80	80	90	90	80	80	80	80	80	80
3	Luas Tanah/Persil 201-400		80	-	20	20	20	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80
4	Luas Tanah/Persil 401-1000		80	-	20	20	20	80	80	80	80	70	70	70	70	80	80
5	Luas Tanah/Persil ≥1001		80	30	20	20	20	80	80	80	80	70	70	70	70	80	80
B Tinggi Bangunan Maksimal (m)																	
1	Luas Tanah/Persil 40-100 m ²		12	-	8	8	8	16	12	20	16	16	16	16	12	12	12
2	Luas Tanah/Persil 101-200		12	-	8	8	8	16	12	24	16	16	16	16	16	12	12
3	Luas Tanah/Persil 201-400		12	-	8	8	8	16	12	26	20	16	16	16	16	12	12
4	Luas Tanah/Persil 401-1000		12	-	8	8	8	20	16	28	20	20	20	20	20	16	12
5	Luas Tanah/Persil ≥1001		12	20	8	8	8	20	16	32	24	24	24	24	24	16	12
C Koefisien Lantai Bangunan Maksimal																	
1	Luas Tanah/Persil 40-100 m ²		1,2	-	0,5	0,4	0,5	3,2	2,4	4,5	3,6	3,2	3,2	3,2	3,2	2,4	2,4
2	Luas Tanah/Persil 101-200		1,2	-	0,5	0,4	0,5	3,2	2,4	4,5	3,6	3,2	3,2	3,2	3,2	2,4	2,4
3	Luas Tanah/Persil 201-400		1,2	-	0,4	0,4	0,4	3,2	2,4	4,8	4	3,2	3,2	3,2	3,2	2,4	2,4
4	Luas Tanah/Persil 401-1000		1,2	-	0,4	0,4	0,4	4	3,2	4,8	4	3,5	3,5	3,5	3,5	3,2	2,4
5	Luas Tanah/Persil ≥1001		1,2	1,5	0,4	0,4	0,4	4	3,2	6,4	4,8	4,2	4,2	4,2	4,2	3,2	2,4

XVI - 1

No.	Kegiatan	Zona	Cagar Budaya	Ruang Terbuka Hijau			Sempadan Sungai	Perumahan		Perdagangan dan Jasa	Perkantoran	Sarana Pelayanan Umum				Industri Kecil RumahTangga	Pariwisata
			SC	RTH-1	RTH-2	RTH-3	PS	R-1	R-2	K	KT	SPU-1	SPU-2	SPU-3	SPU-4	I	PL
D Koefisien Dasar Hijau Minimal (%)																	
1	Luas Tanah/Persil 40-100 m ²		10	-	50	60	50	10	10	5	5	10	10	10	10	10	10
2	Luas Tanah/Persil 101-200		10	-	50	60	50	10	10	5	5	10	10	10	10	10	10
3	Luas Tanah/Persil 201-400		10	-	60	60	60	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
4	Luas Tanah/Persil 401-1000		10	-	60	60	60	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
5	Luas Tanah/Persil ≥1001		10	60	60	60	60	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

Gambar 2.14 Ketentuan Peraturan Bangunan

Sumber: (Pemerintah Kota Yogyakarta, 2015)

Pemanfaatan lahan untuk bangunan gedung sesuai gambar diatas dan Peraturan Pemerintah Kota Yogyakarta mengenai

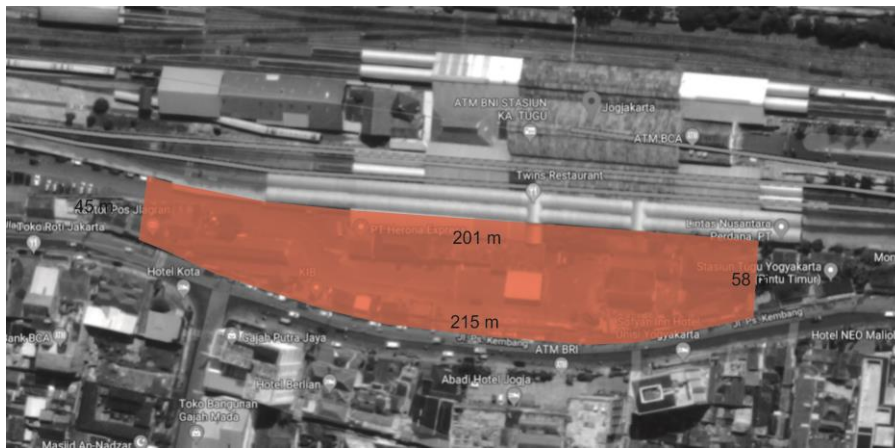
1. Koefisien Dasar Bangunan (KDB): 70%
2. Tinggi Bangunan (TB):

- Berkaitan Stasiun Tugu dikembangkan dengan dukungan fasilitas perdagangan dan jasa yang penetapan TB, KLB dan KDB yang merujuk pada persyaratan khusus yang terkait.

3. Koefisien Lantai Bangunan (KLB): 4,2

4. Sempadan : 5m dari as jalan

2.4 DATA UKURAN LAHAN PERANCANGAN



Gambar 2.15 Ukuran Lokasi Perancangan

Sumber: Google Earthn (Edit Penulis, 2018)

Secara keseluruhan luasan site berukuran 12.162 m².

2.5 KAJIAN TEORI

2.5.1 Stasiun Kereta Api

2.5.1.1 Pengertian Stasiun Kereta Api

Stasiun kereta api yaitu tempat pemberhentian dan pemberangkatan atau untuk menaikan dan menurunkan penumpang yang menggunakan jasa transportasi kereta api. Menurut pasal (1) Peraturan Menteri No. 29 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api, stasiun kereta api merupakan prasarana kereta api sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api. Pada pasal (2) disebutkan stasiun kereta api menurut jenisnya terdiri dari:

1. stasiun penumpang,
2. stasiun barang, dan

3. stasiun operasi.

2.5.1.2 Tipologi Stasiun Kereta Api

Pembedaan Stasiun dapat dibedakan berdasarkan perbedaan tata letak, berdasarkan bentuk, posisi rel terhadap permukaan tanah, menurut Imam Subarkah(1981) sebagai berikut :

1. Macam Stasiun Berdasarkan Letaknya

Berdasarkan letaknya stasiun dapat dibedakan menjadi:

- a. Stasiun Akhir, yaitu kereta api memulai dan mengakhiri perjalanannya
- b. Stasiun Antara, terletak pada jalan terusan.
- c. Stasiun Pertemuan atau *Junctions*, yaitu yang menghubungkan 3 jurusan, tempat penumpang dapat melanjutkan perjalanan ke tujuan lain memakai kereta lain.

2. Macam Stasiun Berdasarkan Bentuknya

Menurut Imam Subarkah (1981), stasiun sendiri memiliki jenisnya masing-masing dengan rincian sebagai berikut:

- a. Stasiun siku-siku, letak gedung stasiun adalah siku-siku dengan letak sepur-sepur yang berakhir di stasiun tersebut. Maksud pembuatan stasiun siku-siku supaya jalan rel dapat mencapai suatu daerah sampai sedalam-dalamnya, misalnya daerah industri, perdagangan, dan pelabuhan.
- b. Stasiun paralel, gedungnya sejajar dengan sepur-sepur dan merupakan stasiun pertemuan. Pada stasiun pertemuan atau junction, dapat pula gedung stasiunnya dibuat sebagai suatu kombinasi dari stasiun paralel dan stasiun siku-siku.
- c. Stasiun pulau, posisi stasiun sejajar dengan sepur-sepur tetapi letaknya di tengah-tengah antara sepur.
- d. Stasiun semenanjung, letak gedung stasiun pada sudut dua sepur yang bergandengan.

3. Stasiun menurut posisi

- a. Ground level station, bangunan stasiun yang letaknya sejajar dengan platform / peron diatas tanah.
- b. Over track station, letak bangunan stasiunnya diatas platform / peron.
- c. Under track station, letak bangunan stasiunnya di bawah peron.

4. Kelas Stasiun Kereta Api

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan PM. 33 Tahun 2011 stasiun penumpang

dikelompokkan dalam kategori kelas stasiun yaitu:

- a. Kelas besar
 - 1. Kelas A
 - 2. Kelas B
 - 3. Kelas C
- b. Kelas sedang
 - 1. Kelas 1
- c. Kelas kecil
 - 1. Kelas 2
 - 2. Kelas 3

Pengelompokkan kelas stasiun sebagaimana dimaksud dilakukan berdasarkan kriteria:

- 1. Jumlah jalur
 - Kelas Besar, lebih dari 10 jalur
 - kelas sedang, 6 sampai 10 jalur
 - kelas kecil, kurang dari 6 jalur
- 2. Fasilitas penunjang
 - Penunjang umum
 - Penunjang khusus
- 3. Jumlah penumpang
 - Besar, lebih dari 50.000
 - Sedang, 10.000 sampai dengan 50.000
 - Kecil, kurang dari 10.000

Berdasarkan kajian teori diatas Stasiun Tugu termasuk kedalam :

Stasiun Tugu termasuk kedalam jenis stasiun penumpang dan barang dan memiliki orientasi memanjang kearah barat dan timur. Stasiun Tugu berdasarkan letaknya merupakan Stasiun Antara, dimana berdasarkan letaknya Kota Yogyakarta berada di tengah-tengah Pulau Jawa. Berdasarkan bentuknya Stasiun Tugu termasuk kedalam Stasiun Pulau dimana letak terminal berada ditengah-tengah rel kereta dan juga menurut posisi atau level termasuk Ground Level Station. Berdasarkan kelas stasiun, Stasiun Tugu termasuk kedalam stasiun Kelas Sedang berdasarkan :

- memiliki 6 jalur
- terdapat fasilitas penunjang seperti restoran, foodcourt, souvenir dan fasilitas kesehatan seperti ruang kesehatan dan ibu menyusui.

- dan jumlah penumpang mencapai 10.000-50.000

2.5.1.3 Standar Perencanaan Stasiun Kereta Api

Menurut peraturan menteri perhubungan nomor 29 tahun 2011, bangunan stasiun terdiri atas 3 bagian, yaitu:

1. Gedung kegiatan pokok

Gedung untuk kegiatan pokok terdiri atas:

- Hall
- Perkantoran kegiatan stasiun
- Loket karcis
- Ruang tunggu
- Ruang informasi
- Ruang fasilitas umum
- Ruang fasilitas keselamatan
- Ruang fasilitas keamanan
- Ruang fasilitas penyandang cacat dan lansia
- Ruang fasilitas kesehatan

2. Gedung sebagai kegiatan penunjang stasiun kereta api , terdiri atas :

Untuk melengkapi kinerja sebuah stasiun maka dibutuhkan gedung penunjang. Gedung ini berfungsi untuk menunjang kegiatan usaha penunjang di stasiun. Gedung untuk kegiatan penunjang stasiun kereta api, yang terdiri atas :

1. Pertokoan
2. Restoran
3. Perkantoran
4. Perparkiran
5. Perhotelan
6. Ruang lain yang menunjang langsung kegiatan stasiun kereta api

Selain itu pada sebuah gedung stasiun juga diperlukan fasilitas gedung untuk jasa pelayanan khusus. Gedung pelayanan khusus ini berfungsi untuk menunjang kegiatan jasa pelayanan khusus di stasiun. Gedung untuk kegiatan jasa pelayanan khusus di stasiun kereta api, yang terdiri atas:

1. Ruang tunggu penumpang
2. Bongkar muat barang

3. Pergudangan
4. Parkir kendaraan
5. Penitipan barang
6. Ruang atm
7. Ruang lain yang menunjang baik secara langsung maupun tidak langsung kegiatan stasiun kereta api.

Kedua jenis gedung pelengkap stasiun berfungsi sebagai pelengkap gedung pokok. Gedung –gedung ini memiliki persyaratan tersendiri dalam perancangan, diantaranya adalah :

1. Lokasi sesuai dengan pola operasi stasiun kereta api.
2. Tata letak ruang tidak mengganggu alur proses kedatangan dan keberangkatan penumpang kereta api dan pengaturan perjalanan kereta api.
3. Menunjang kegiatan stasiun kereta api dalam rangka pelayanan pengguna jasa stasiun.
4. Terjamin keselamatan dan keamanan operasi kereta api.

2.5.1.4 Persyaratan Teknis

Menjamin terselenggaranya pembangunan stasiun yang sesuai dengan kebutuhan maka disusun beberapa standarisasi teknis, operasi dan instalasi pendukung yang harus dipenuhi sebuah stasiun kereta api diantaranya mengatur tentang :

Persyaratan teknis sebuah bangunan stasiun diantaranya adalah :

- 1) Konstruksi, material, desain, ukuran dan kapasitas bangunan sesuai dengan standar kelayakan, keselamatan dan keamanan serta kelancaran sehingga seluruh bangunan stasiun dapat berfungsi secara handal.
- 2) Memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan gedung dari bahaya banjir, bahaya petir, bahaya kelistrikan dan bahaya kekuatan konstruksi.
- 3) Instalasi pendukung gedung sesuai dengan peraturan perundang-undangan tentang bangunan, mekanikal elektrik, dan pemipaan gedung (*plumbing*) bangunan yang berlaku.
- 4) Menjamin bangunan stasiun dapat berfungsi secara optimal dari segi tata letak ruang gedung stasiun, sehingga pengoperasian sarana perkeretaapian dapat dilakukan secara nyaman.

5) Komponen gedung meliputi:

- Gedung atau ruangan
- Media informasi (papan informasi atau audio)
- Fasilitas umum, terdiri dari:
 - a) ruang ibadah
 - b) toilet;
 - c) tempat sampah
 - d) ruang ibu menyusui
- Fasilitas keselamatan
- Fasilitas keamanan
- Fasilitas penyandang cacat atau lansia
- Fasilitas kesehatan.

2.5.1.5 Persyaratan Teknis Peron

a. Tinggi

1. Peron tinggi, tinggi peron 1000 mm, diukur dari kepala rel.
2. Peron sedang, tinggi peron 430 mm, diukur dari kepala rel.
3. Peron rendah, tinggi peron 180 mm, diukur dari kepala rel.

b. Jarak tepi peron ke as jalan rel

1. Peron tinggi, 1600 mm (untuk jalan rel lurus) dan 1650 mm (untuk jalan rel lengkungan);
2. Peron sedang, 1350 mm
3. Peron rendah, 1200 mm.

c. Panjang peron sesuai dengan rangkaian terpanjang kereta api penumpang yang beroperasi.

d. Hasil penghitungan lebar peron menggunakan formula di atas tidak boleh kurang dari ketentuan lebar peron minimal sebagai berikut:

e. Lantai peron tidak menggunakan material yang licin.

f. Peron sekurang-kurangnya dilengkapi dengan:

- 1) lampu;
- 2) papan petunjuk jalur;
- 3) papan petunjuk arah; dan
- 4) batas aman peron.

2.5.2 Sirkulasi

Berikut aturan mengenai sirkulasi di stasiun menurut *Pedoman Standarisasi Stasiun PT. KAI Persero*

2.5.2.1 Pengaturan Zona Pelayanan Stasiun

Pembagian zona pelayanan stasiun ini dimaksudkan agar pengaturan orang di stasiun lebih mudah dan lebih teratur karena akan berdampak langsung terhadap kenyamanan penumpang.

Zona pelayanan stasiun dibagi menjadi 3 yaitu :

- a. Zona Penumpang Bertiket atau Zona I
- b. Zona Calon Penumpang Bertiket atau Zona II
- c. Zona Umum atau Zona III

Berikut penjelasan mengenai Zona Penumpang :

- Zona Penumpang Bertiket atau Zona I

Zona I merupakan tempat steril yang khusus disediakan bagi penumpang bertiket yang telah siap memasuki kereta. Tempat ini adalah area peron dan jenis peron tinggi merupakan rekomendasi untuk standarisasi stasiun.

- Zona Calon Penumpang Bertiket atau Zona II

Zona II merupakan tempat yang disediakan bagi calon penumpang bertiket yang menunggu datangnya kereta yaitu :

1. Ruang tunggu (umum, eksekutif, vip).
2. Semua ruang dalam yang ada di stasiun setelah calon penumpang melewati tempat pemeriksaan tiket/portir.

- Zona Umum atau Zona III

Zona III merupakan tempat dimana calon penumpang, pengantar dan orang umum mendapatkan pelayanan sebelum masuk ke dalam zona II. Zona III dimaksud adalah zona calon penumpang dan umum sebelum diperiksa tiketnya atau sebelum masuk peron, yang termasuk zona I adalah:

1. Hall
2. Tempat parkir
3. Halaman stasiun; dan semua ruang yang dibatasi oleh tempat pemeriksaan tiket/portir.

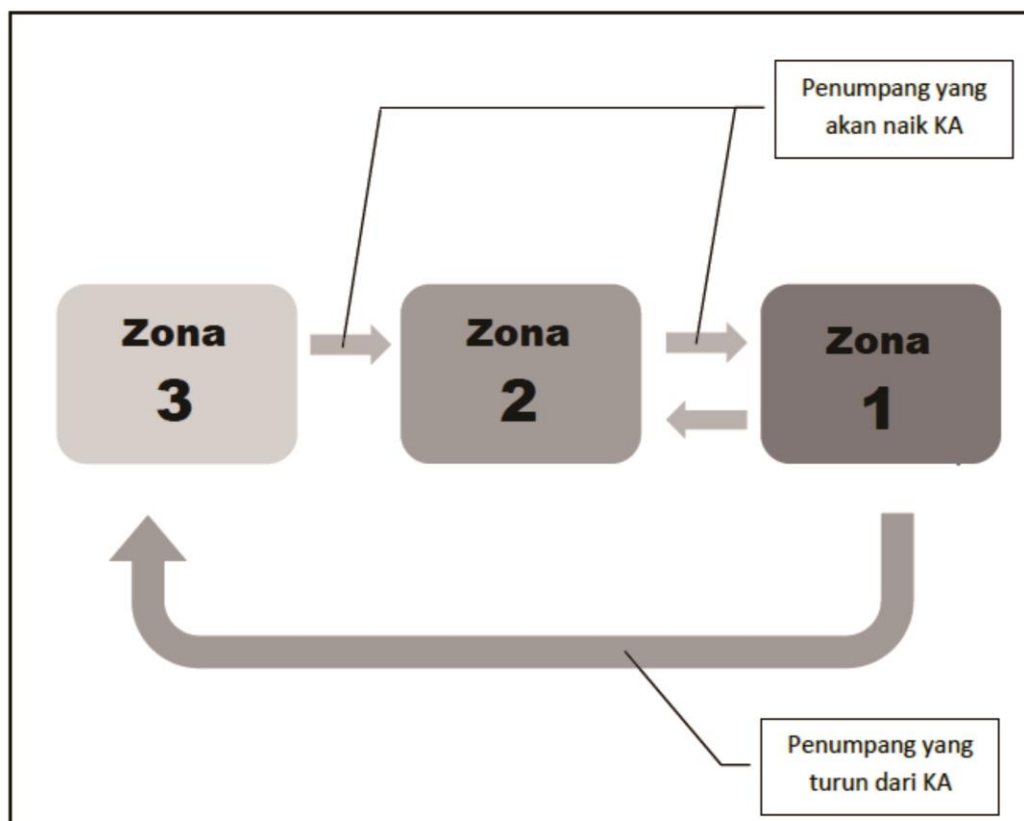
2.5.2.2 Pengaturan Sirkulasi Penumpang di Stasiun

1. Pengaturan Arah Sirkulasi Penumpang

Pengaturan sirkulasi penumpang di stasiun harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut :

- Tidak Terjadi Perpotongan Antara Akses masuk dan keluar penumpang baik yang akan naik KA maupun Turun dari KA.
- Pintu masuk dipisahkan dengan pintu keluar stasiun
- Kapasitas/Ukuran pintu masuk dan keluar Penumpang sesuai dengan Volume penumpang yang ada.

Berikut gambar alur sirkulasi dan pembagian zona di stasiun



Gambar 2.16 Alur Sirkulasi dan Zona di Stasiun

Sumber : Pedoman Standarisasi Stasiun(2012)

2.5.2.3 Pengaturan Arah Sirkulasi Kendaraan Maupun Pejalan Kaki

Area parkir maupun depan stasiun harus diatur arah sirkulasi kendaraan maupun pejalan kaki sedemikian rupa sehingga :

- Tidak Terjadi Perpotongan Antara Akses masuk dan keluar kendaraan di area parkir.
- Tidak Terjadi Perpotongan Antara Akses pejalan kaki dengan akses kendaraan .
- Ditempatkan Dropping Zone untuk Kendaraan.
- Pengaturan Sirkulasi Kendaraan di Depan Stasiun untuk mendukung Intermoda.

2.5.3 Program Ruang

Program ruang bertujuan untuk menentukan identitas ruang sehingga didapatkan penataan ruang yang sesuai dengan kebutuhan. Berikut terdapat macam program ruang berdasarkan :

1. Zonasi Ruang :

a. Ruang Publik

Merupakan ruang yang terbuka bersifat umum dan dapat dicapai oleh siapa saja didalam stasiun baik pengunjung, pengantar, pengguna kereta api hingga staff-staff stasiun.

b. Semi Publik

Bersifat sedikit lebih privat dari pada ruang publik, namun didalam stasiun biasanya area ini dapat diakses oleh dan staff pengguna stasiun saja atau yang sudah memiliki karcis/ tiket kereta.

c. Privat

Merupakan area yang hanya dapat diakses seseorang atau sekelompok orang, pada stasiun hanya dapat diakses oleh petugas staff , karyawan dan kepala stasiun

2. Besaran Ruang

Besaran Ruang ditentukan berdasarkan kegiatan, jumlah pelaku kegiatan serta kenyamanan sirkulasi bagi pelaku kegiatan. Berikut besaran ruang minimum kelas sedang di Stasiun Kereta Api yang diperoleh dari Pedoman Standarisasi Stasiun PT. KAI tahun 2011 :

Tabel 1: Standar Minimum Kebutuhan dan Besaran Ruang untuk Stasiun Kelas Sedang

NO	Kebutuhan Ruang	Luasan Minimum (m ²)	Jumlah	Total (m ²)
1	Ruang Kepala Stasiun	24	1	24
2	Ruang wakil Kepala Stasiun	15	1	15
3	Ruang PPKA	18	1	18
4	Ruang Serbaguna	50	1	50
5	Ruang Peralatan	12	1	12
6	Ruang UPT Kru KA	24	1	24
7	Ruang Istirahat Kru KA	25	1	25
8	Ruang Petugas Keamanan	12	1	12
9	Ruang Petugas Kebersihan	9	1	9
10	Ruang Hall	150	1	150
11	Ruang Loker	12	2	24
12	Ruang Pelayanan Informasi	12	1	12
13	Ruang Tunggu Eksekutif	60	1	60
14	Ruang Tunggu Umum	160	2	320
15	Ruang Layanan Kesehatan	15	2	30
16	Toilet	45	4	180
17	Ruang Mushola	30	2	60
18	Ruang Ibu Menyusui	10	2	20
	TOTAL			= 1045 m ²

Sumber : Pedoman Standarisasi Stasiun (2011)

2.5.4. Kajian Bangunan Cagar Budaya

Bangunan Cagar Budaya adalah sebuah kelompok bangunan bersejarah dan lingkungannya, yang memiliki nilai sejarah, ilmu pengetahuan, dan nilai sosial budaya masa kini maupun masa lalu (Burra Charter, 1992). Berikut beberapa hal mengenai peraturan bangunan Cagar Budaya :

1. Undang-undang No.11 tahun 2010 tentang cagar budaya; Pasal 1 yang

menyatakan “Cagar Budaya adalah warisan budaya bersifat kebendaan berupa Benda Cagar Budaya, Bangunan Cagar Budaya, Struktur Cagar Budaya, Situs Cagar Budaya, dan Kawasan Cagar Budaya di darat dan/atau di air yang perlu dilestarikan keberadaannya karena memiliki nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama, dan/atau kebudayaan melalui proses penetapan. Bangunan Cagar Budaya adalah susunan binaan yang terbuat dari benda alam atau benda buatan manusia untuk memenuhi kebutuhan ruang ber dinding dan/atau tidak ber dinding, dan beratap.”

2. Undang-undang No.11 tahun 2010 tentang cagar budaya; Pasal 83 yang menyatakan:

1. Bangunan Cagar Budaya atau Struktur Cagar Budaya dapat dilakukan adaptasi untuk memenuhi kebutuhan masa kini dengan tetap mempertahankan:

- a) Ciri asli dan/atau muka Bangunan Cagar Budaya atau Struktur Cagar Budaya; dan/atau
- b) Ciri asli lanskap budaya dan/atau permukaan tanah Situs Cagar Budaya atau Kawasan Cagar Budaya sebelum dilakukan adaptasi.

2. Adaptasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan:

- a) Mempertahankan nilai-nilai yang melekat pada cagar budaya;
- b) Menambah fasilitas sesuai dengan kebutuhan;
- c) Mengubah susunan ruang secara terbatas

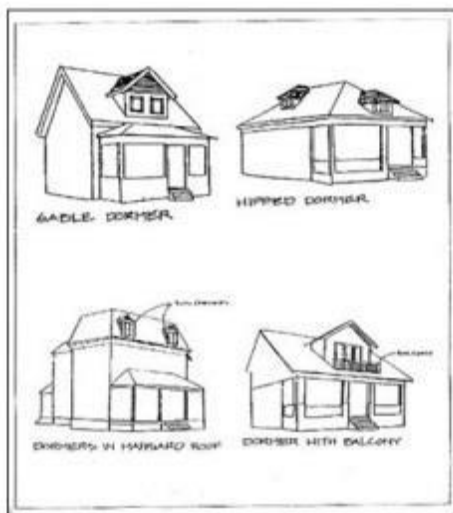
2.5.5. Karakteristik Arsitektur Indische

Menurut (Wardani, 2009) mengenai arsitektur Kolonial Belanda sebagai berikut Arsitektur Kolonial Belanda adalah gaya desain yang cukup populer di Netherland tahun 1624-1820. Ciri-cirinya yakni (1) fasad simetris, (2) material dari batu bata atau kayu tanpa pelapis, (3) entrance mempunyai dua daun pintu, (4) pintu masuk terletak di samping bangunan, (5) denah simetris, (6) jendela besar berbingkai kayu, (7) terdapat dormer (bukaan pada atap).

Elemen – elemen Arsitektur Kolonial Belanda

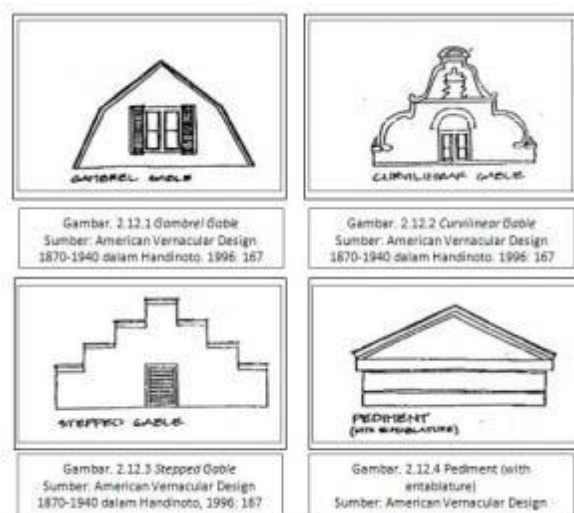
Elemen-elemen bangunan bercorak Belanda yang banyak digunakan dalam arsitektur kolonial Hindia Belanda (Handinoto, 1996) antara lain:

- a) *gevel* (*gable*) pada tampak depan bangunan
- b) *tower*
- c) *dormer* (bukaan pada atap)
- d) *windwijzer* (penunjuk angin);
- e) *nok acroterie* (hiasan puncak atap)
- f) *geveltoppen* (hiasan kemuncak atap depan)
- g) ragam hias pada tubuh bangunan
- h) *balustrade*.



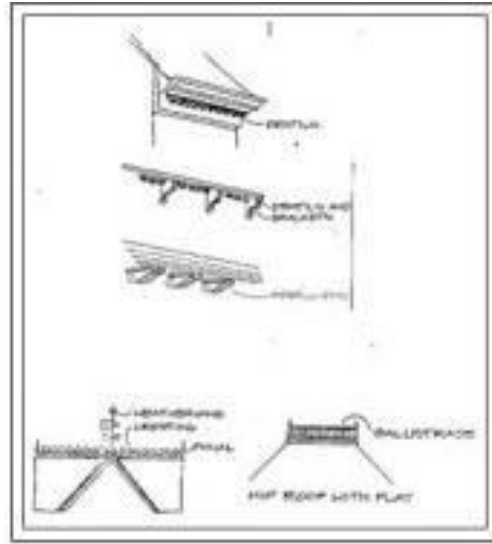
Gambar 2.17 Macam Bentuk Dormer

Sumber: (Handinoto, 1996)



Gambar 2.18 Macam Bentuk Gevel

Sumber: (Handinoto, 1996)



Gambar 2.19 Detail Arsitektur Indische Kolonial Belanda

Sumber: (Handinoto & Soehargo, 1996)

2.6 KAJIAN TEMA PERANCANGAN

2.6.1 Definisi dan Bentuk-Bentuk Konservasi

Konservasi adalah suatu proses pengelolaan suatu tempat atau ruang atau obyek agar makna kultural yang terkandung didalamnya terpelihara dengan baik. Yang termasuk cara pemeliharaan dan bila memungkinkan menurut keadaan proses preservasi, restorasi, rekonstruksi, dan adaptasi, maupun kombinasinya termasuk kedalam proses konservasi. (Burra Charter :1999).Konservasi juga merupakan salah satu pengelolaan sumber budaya.

Konservasi merupakan suatu proses memahami, menjaga, yang juga mementingkan pemeliharaan, perbaikan, pengembalian, dan adaptasi terhadap aset sejarah untuk memelihara kepentingan kebudayaan. Konservasi merupakan salah satu proses pengelolaan yang berkelanjutan terhadap perubahan, yang dalam prosesnya memperhatikan beberapa pendekatan nilai yaitu nilai umur dan kelangkaan, nilai arsitektur, nilai artistik, nilai kebudayaan, nilai asosiatif, nilai ekonomi, nilai pendidikan, nilai emosi, nilai sejarah, nilai *landscape*, kekhasan daerah, nilai politik, nilai masyarakat, nilai agama, nilai sosial, nilai simbolik, nilai teknik, nilai sains, penelitian dan pengetahuan, dan tampilan suatu kota. (*Architectural Conservation*:Aylin Orbasli).

Penerapan, Prinsip dan Panduan Konservasi

A. Etika Konservasi

Selain prinsip umum, terdapat peran lain yang mendasari dalam tahap konservasi yaitu etika dalam konservasi. Pendekatan terhadap nilai yang didapatkan mendukung suatu kegiatan konservasi juga harus didasari oleh unsur keutuhan dan keaslian.

1. Kondisi bangunan harus direkam terlebih dahulu intervensi.
2. Bukti sejarah tidak boleh dihancurkan, dipalsukan atau dipindahkan.
3. Intervensi diusahakan seminim mungkin.
4. Intervensi harus didasari oleh penghargaan terhadap integritas, estetika, kesejarahan dan fisik dari properti budaya yang bersangkutan.
5. Semua metoda dan material yang digunakan dalam intervensi harus didokumentasi.

2.6.2. Arsitektur Kontekstual

Kontekstual adalah memungkinkan perluasan bangunan dan keinginan mengaitkan bangunan baru dengan dengan lingkungan sekitarnya (brent c brolin, arshitecture in context).

2.6.2.1 Ciri-Ciri Kontekstual

Adapun ciri – ciri dari kontekstual adalah:

- a. Adanya pengulangan motif dari desain bangunan sekitar.
- b. Pendekatan baik dari bentuk, pola atau irama, ornament, dan lain - lain terhadap bangunan sekitar lingkungan, hal ini untuk menjaga karakter suatu tempat.
- c. Meningkatkan kualitas lingkungan yang ada

2.6.2.2 Unsur-Unsur Kontekstual

Yang perlu diperhatikan dalam kontekstual adalah:

a. Irama

Irama adalah sebagai pengulangan garis, bentuk, wujud, atau warna secara teratur dan harmonis. Pada dasarnya manusia memiliki kecenderungan mengelompokkan unsur – unsure di dalam suatu komposisi acak menurut:

- 1) Kedekatan atau keterhubungan satu sama lain, dan
- 2) Karakteristik visual yang dimiliki bersama Sifat fisik dari bentuk dan ruang arsitektur yang dapat diorganisir secara berulang adalah:

1) Ukuran

2) Bentuk wujud

3) Karakteristik detail

b. Datum

Suatu datum diartikan sebagai suatu garis, bidang atau ruang acuan untuk menghubungkan unsur - unsur lain di dalam suatu komposisi. Datum mengorganisi suatu pola acak unsur – unsur melalui keteraturan kontinuitas dan kehadirannya yang konstan. Sebagai contoh, garis – garis lagu berfungsi sebagai suatu datum yang memberi dasar visual untuk membaca not dan irama secara relatif nada – nada yang ada.

Pada sebuah organisasi acak dari unsur – unsur yang tidak sama, sebuah datum dapat mengorganisir unsur – unsur ini menurut cara – cara berikut:

1) Garis

Sebuah garis dapat memotong atau membentuk sisi – sisi bersama suatu pola; garis – garis grid dapat membentuk sebuah bidang penyatu yang netral dari suatu pola.

2) Bidang

Sebuah bidang dapat mengumpulkan pola unsur – unsur di bawahnya atau berfungsi sebagai latarbelakang dan membatasi unsur – unsur di dalam bidangnya.

3) Ruang

Sebuah bidang dapat mengumpulkan pola – pola di dalam batas – batasnya atau mengorganisir mereka sepanjang sisi – sisinya.

2.6.2.3 Pembagian Arsitektur Kontekstual

Arsitektur kontekstual dibagi menjadi dua kelompok yaitu:

a. Contrasts (kontras / berbeda)

Kontras dapat menciptakan lingkungan urban yang hidup dan menarik, namun dalam pengaplikasiannya diperlukan kehati – hatian hal ini agar tidak menimbulkan kekacaun. Hal ini sesuai dengan pendapat Brent C. Brolin, bahwasannya kontras bangunan modern dan kuno bisa merupakan sebuah harmoni, namun ia mengatakan bila terlalu banyak akan mengakibatkan ”*shock effect*” yang timbul sebagai akibat kontas. Maka efektifitas yang dikehendaki akan menurun sehingga yang muncul adalah *chaos*.

b. Harmony (harmoni / selaras)

Ada kalanya suatu lingkungan menuntut keserasian / keselarasan, hal tersebut dilakukan dalam rangka menjaga keselarasan dengan lingkungan yang sudah ada. Bangunan baru lebih menghargai dan memperhatikan konteks / lingkungan dimana

bangunan itu berada. Sehingga kehadiran satu atau sekelompok bangunan baru lebih menunjang dari pada menyaingi karakter bangunan yang sudah ada walaupun terlihat dominan (secara Kuantitatif).

2.6.3. Insertion

2.6.3.1 Pengertian Insertion

Menurut Keith Ray dalam buku *Insertion* Oleh Milla Ardiani mengaktakan “*Infill ialah Suatu usaha penyisipan bangunan baru pada lahan kosong dalam suatu lingkungan dengan karakteristik kuat dan teratur*”.

Bangunan baru dikategorikan bangunan infill apabila satu bangunan berdiri sendiri dalam satu area dan diapit beberapa bangunan yang berada di samping kanan atau kirinya. Dalam beberapa kasus, bangunan eksisting merupakan bangunan cagar budaya yang memiliki nilai konservasi 1. Bangunan baru yang dihadirkan dalam satu kompleks dengan bangunan eksisting adalah bangunan sisipan yang disebut *Insertion*. *Insertion* ialah upaya menghadirkan sebuah bangunan baru dengan cara menyisipkan ke dalam area bangunan eksistingnya.

Langkah-langkah untuk melakukan *insertion*, tidak jauh berbeda dengan *infill*. Hal-hal yang harus diperhatikan dadalah bangunan baru harus memperkuat dan meningkatkan karakter bangunan baik pola-pola visual setempat. Berikut beberapa elemen yang harus diperhatikan dalam menyisipkan sebuah bangunan baru di dekat bangunan cagar budaya :

1. Proporsi Fasad

- Proporis bukaan (Irama,garis,bentuk)
- Bahan bangunan (material,tekstur)
- Warna

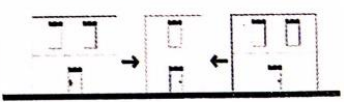
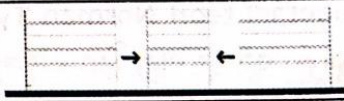
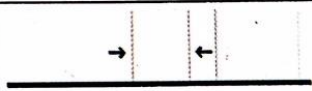
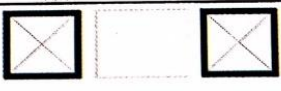

2. Komposisi Massa

- Ukuran dan tinggi bangunan
- Skala

Berdasarkan buku *Historic Preservation* oleh Norman Tyler di dalam Buku *Insertion* membedakan 4 pendekatan untuk Insertion dan Infill dengan parameter elemen diatas :

1. Matching

Dalam pendekatan ini, bangunan baru dirancang dengan gaya arsitektur sama seperti bangunan aslinya dengan membuat imitasi elemen bangunan bersejarah sekitarnya, dengan menggunakan material dan detail-detail yang sama(mirip).

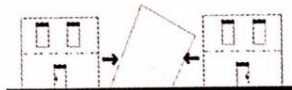
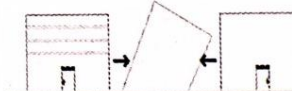
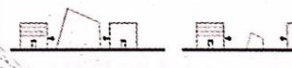


Elemen-elemen visual MATCHING	Terwujudnya dalam bentuk / elemen arsitektural	Kriteria Perancangan MATCHING
1. Elemen fasad		<ul style="list-style-type: none"> • Elemen dan hubungan fasad sama dengan bangunan eksisting • Ornamen sama tanpa menvederhanakannya
a) Proporsi bukaan		
b) Bahan bangunan		
c)Warna		<ul style="list-style-type: none"> • Bahan bangunan yang sama. • Motif fasad sama.
2. Massa bangunan		<ul style="list-style-type: none"> • Warna yang mirip atau sama • Ketinggian bangunan sama.
a) Tinggi bangunan		<ul style="list-style-type: none"> • Menyesuaikan dengan bangunan eksisting sekitarnya.
b) Garis Sempadan bangunan		
c) Bentuk massa		
		<ul style="list-style-type: none"> • Bentukan <i>figure ground</i> yang sama dengan bangunan sekitar.

Gambar 2.20 Matching

Sumber: Buku *Insertion* Oleh Milla Ardiani

2. Contrasting

Pendekatan ini menggunakan material dan tampilan modern atau sederhana, namun bentuk bangunannya jauh berbeda dengan bangunan eksistingnya.

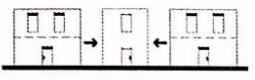
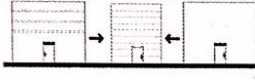
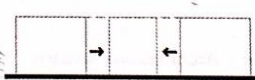

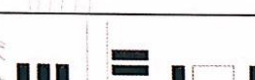
Elemen-elemen visual CONTRASTING	Terwujudnya dalam bentuk / elemen arsitektural	Kriteria Perancangan CONTRASTING
1. Elemen fasad		
a) Proporsi bukaan		<ul style="list-style-type: none"> • Tidak menggunakan omamen fasad bangunan lama.
b) Bahan bangunan		<ul style="list-style-type: none"> • Bahan bangunan yang baru dan berbeda dengan bangunan/sekitarnya.
c)Warna		<ul style="list-style-type: none"> • Warna berbeda atau kontras dengan sekitar.
2. Massa bangunan		
a) Tinggi bangunan		<ul style="list-style-type: none"> • Ketinggian bangunan lebih tinggi atau lebih rendah 50%-70% dengan bangunan eksisting sekitar.
b) Garis Sempadan bangunan		<ul style="list-style-type: none"> • Tidak menyesuaikan dengan bangunan eksisting sekitarnya.
c) Bentuk massa		<ul style="list-style-type: none"> • Bentukan massa yang abstrak dan bentukan <i>figure ground</i> baru yang berbeda dengan bangunan sekitar.

Gambar 2.21 Contrasting

Sumber: Buku Insertion Oleh Milla Ardiani

3. Compatible laras

Pada pendekatan ini, bangunan baru menyesuaikan dan diuat mirip dengan krakter bangunan lama berdasarkan elemen-element visualnya namun lebih sederhana dari bangunan aslinya.

Elemen-elemen visual COMPATIBLE - LARAS	Terwujudnya dalam bentuk / elemen arsitektural	Kriteria Perancangan COMPATIBLE-LARAS
1. Elemen fasad		
a) Proporsi bukaan		• elemen dan hubungan fasad yang mirip misal mengulang ritme ketinggian jendela dan pintu.
b) Bahan bangunan		• Menggunakan bahan bangunan dan motif fasad sama dengan meminimalkannya.
c) Warna		• Menggunakan warna senada
2. Massa bangunan		
a) Tinggi bangunan		• Menyesuaikan dengan ketinggian rata-rata.
b) Garis Sempadan bangunan		• Degradasi bangunan sama dengan bangunan eksisting sekitarnya.
c) Bentuk massa		• Bentukan <i>figure ground</i> sama dengan bangunan sekitar.

Gambar 2.22 Compatible Laras

Sumber: Buku Insertion Oleh Milla Ardiani

4. Compatible kontras

Pada pendekatan ini, gubahan massa disesuaikan dengan bangunan lama namun karakter, komposisi dan hubungannya dibuat kontras terutama pemilihan penggunaan fasad dan bentuk bangunan

Elemen-elemen visual COMPATIBLE - KONTRAS	Terwujudnya dalam bentuk / elemen arsitektural	Kriteria Perancangan COMPATIBLE-KONTRAS
1. Elemen fasad		
a) Proporsi bukaan		• Menggunakan elemen dan hubungan fasad yang berbeda.
b) Bahan bangunan		• Menggunakan bahan bangunan yang berbeda dengan bangunan sekitar namun motif fasad sama dengan menyederhanakannya.
c)Warna		• Warna yang kontras
2. Massa bangunan		
a) Tinggi bangunan		• Ketinggian bangunan tidak lebih tinggi
b) Garis Sempadan bangunan		• Menyesuaikan dengan bangunan eksisting sekitarnya.
c) Bentuk massa		• Menggunakan bentukan <i>figure ground</i> yang mirip dengan bangunan sekitar.

Gambar 2.23 Competible Kontras

Sumber: Buku Insertion Oleh Milla Ardiani

2.7.3.2 Preseden

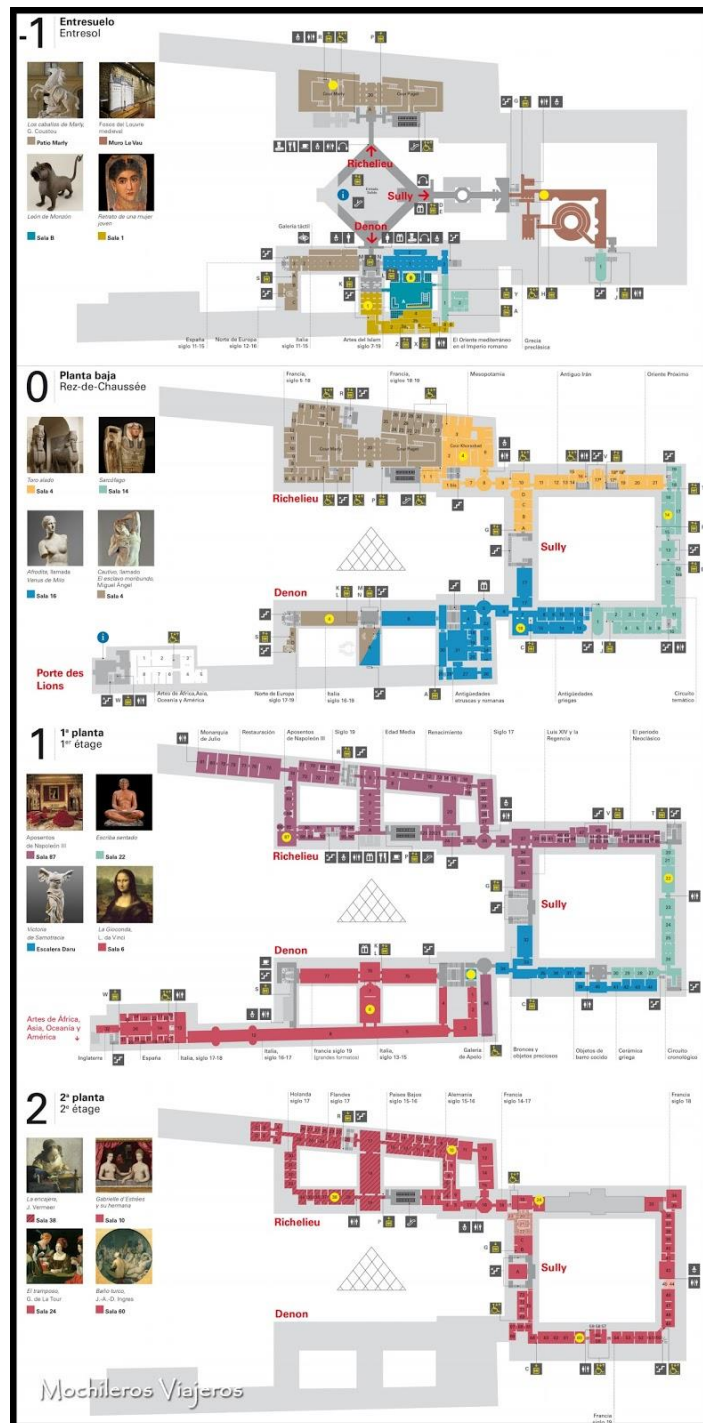
1. Museum Louvre



Gambar 2.24 Museum Louvre

Sumber: <http://google.com>

Museum Louvre merupakan salah satu museum terbesar, museum seni yang paling banyak dikunjungi dan sebuah merupakan monumen bersejarah di dunia. Museum Louvre terletak di Rive Droite Seine, Paris dan memiliki luas area 60.600 meter persegi.



Gambar 2.25 Denah Skematik Louvre

Sumber: <http://google.com>

Bangunan ini merupakan benteng yang dibangun pada abad ke-12 di bawah pemerintahan Philip II. Sisa-sisa benteng dapat dilihat di ruang bawah tanah museum. Bangunan ini diperluas beberapa kali hingga membentuk Istana Louvre yang sekarang ini. Kawasan benteng yang memiliki karakteristik dan memiliki nilai historis dipadukan dengan arsitektur modern tanpa mengurangi atau menyaingi nilai dan karakter bangunan dengan nilai historis yang tinggi sehingga museum ini sangat berhasil menempatkan arsitektur modern di tengah-tengah bangunan lama (historis)

Lesson learn yang dapat diambil dari preseden ini yaitu :

Memadukan bangunan modern dan bangunan yang memiliki nilai historis tinggi dengan karakteristik yang berbeda/berlawanan, dimana yang satu menggunakan material kaca dengan sifat transparan dan ringan sedangkan yang satu memiliki karakteristik massiv, berat dan banyak ornamen.

Kemudian dari segi level ketinggian, louvre dengan bangunan heritage yang memiliki level yang sama, dan keterkaitan bangunan baru dan lama dihubungkan melalui jalan underground pada louvre yang dapat menuju bagian basement pada setiap bagian museum.

2.7. KAJIAN PRESEDEN

2.7.1 Kajian Stasiun

2.7.1.1 Stasiun Gambir Jakarta



Gambar 2.26 Stasiun Gambir

Sumber: Wikipedia.com

Stasiun Gambir yaitu stasiun yang termasuk kereta api kelas besar yang terletak di Gambir, Jakarta Pusat. Dengan nuansa Art Deco, Stasiun ini dibangun pada tahun 1930-an dan direnovasi menjadi jalur layang pada tahun 1990-an. (sumber: *Wikipedia.com*). Stasiun ini melayani kelas Eksekutif dan Campuran dari dan menuju kota-kota yang ada di Jawa. Stasiun Gambir merupakan pintu gerbang kota Jakarta yang termasuk jenis Elevated Station. Stasiun ini memiliki 3 buah lantai dengan fungsi masing-masing lantai yang berbeda. Pada lantai 1 terdapat aula, loket dan ticket gate, beberapa restoran, lantai 2 terdapat ruang tunggu dan komersil dan platform pada lantai 3 (sumber: *wikipedia.com*). Dari stasiun gambir ini dapat dicontoh dalam zoning fungsi perlantai yang sebenarnya dapat mempermudah sirkulasi dan pengawasan penumpang terutama dalam peak hour.

Lesson learn dari preseden ini yaitu :

Pembagian zona ruang perlantai dan berdasarkan zonasi, dimana letak platform berada paling atas sehingga mudah dalam sirkulasi dna pengawasasn penumpang. Dan juga menyelesaikan permasalahan sirkulasi dengan cara vertikal atau elevated station

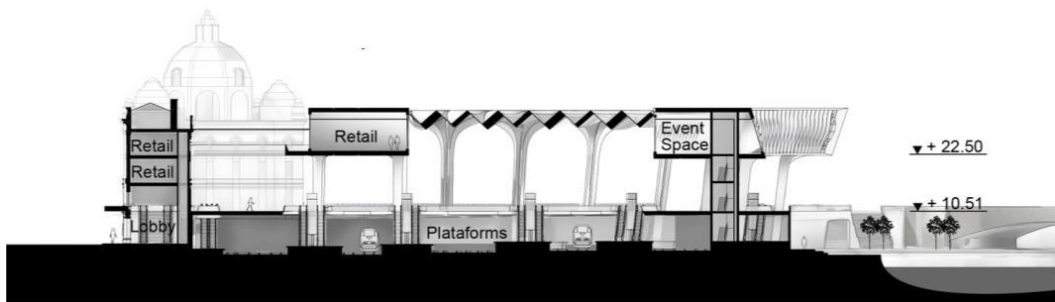
2.7.1.2 The Flinders Street Station



Gambar 2.27 Bangunan lama dan baru

Sumber: *archdaily.com*

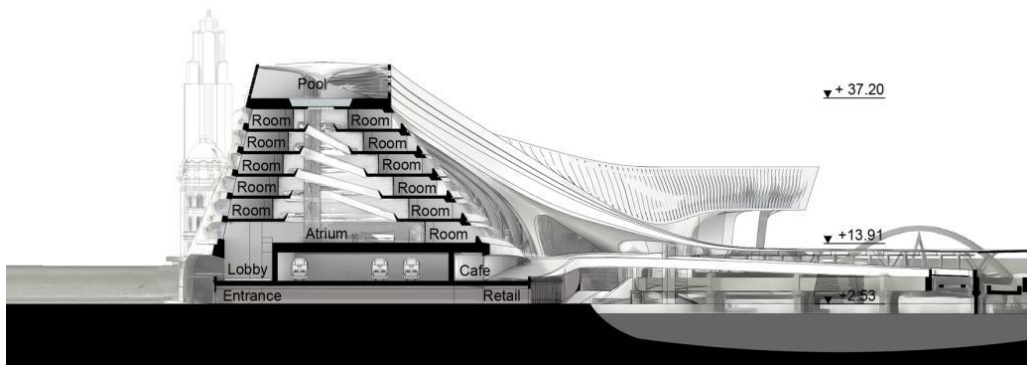
Stasiun ini merupakan proyek pengembangan dari Stasiun bersejarah di Melbourne yang bertujuan untuk menambah ruang pelayanan pada stasiun dan menciptakan ruang public baru bagi para warga. Bangunan ini didesain dengan cara pola pengembangan restorasi dan *adaptive reuse* dari bangunan stasiun yang lama dengan menambah fungsi baru seperti kantor, hotel dan ruang publik sedangkan Stasiun lama difungsikan untuk lobby hotel dan restaurant dan bangunan baru mengikuti skala awal bangunan eksisting agar terlihat setara dengan bangunan lama.



Gambar 2.28 Potongan bangunan lama-baru

Sumber: *archdaily.com*

Terlihat pada potongan Stasiun ini dibagi menjadi dua bagian yaitu bangunan eksisting sebagai lobby dan retail sedangkan bangunan baru sebagai stasiun, hotel, dan kantor. Pembagian zoning antara retail dan platform menggunakan sistem vertikal dimana tepat dibawah zona komersil



Gambar 2.29 Potongan bangunan baru

Sumber: archdaily.com

Sementara pada bangunan baru terlihat pembagian ruang secara vertikal dimana kamar hotel dibagi oleh atrium dimana pembagian zona privat-semi privat dan publik dibagi secara vertikal sehingga pembagian zona jelas terlihat dengan letak kereta api yang berada di paling bawah



Gambar 2.30 Potongan bangunan baru

Sumber: archdaily.com

Pembagian fungsi ruang pada bangunan lama dengan letak peron berada paling bawah dan penggunaan atrium pada retail-retail memberi kesan besar dan luas dan

sedangkan ruang-ruang dengan privasi tinggi memberi kesan rapat dan rendah pada peron.



Gambar 2.31 Bangunan baru sebagai Background bangunan lama

Sumber: archdaily.com

Tampilan bangunan baru dibuat berbeda terhadap bangunan eksisting yang merupakan bangunan heritage dengan menggunakan pewarnaan yang berbeda yaitu dengan warna putih dan terlihat transparan agar dapat menjadi background bangunan eksisting yang terlihat lebih kaya dengan motif bangunan dengan ornament dan dipadu dengan material ringan seperti aluminium dan kaca agar terlihat kontras antara bangunan heritage dengan bangunan baru.

Lesson learn yang dapat diambil dari preseden ini yaitu :

- Stasiun baru dan lama memiliki skala ukuran ketinggian yang sama sehingga terlihat setara.*
- peletakan platform berada di underground dengan pertimbangan penzoningan berdasarkan zonasi yang publik dan semi privat antara pengunjung/pengantar dan pengguna kereta api.*
- membedakan karakteristik ruang antara hotel(privat) dan platform(semiprivat) dengan cara membuat ruangan dengan atrium, dan;*

- juga menerapkan atrium pada zona publik dan platform memberi kesan besar dan luas sedangkan ruang-ruang platform memberi kesan rapat dan rendah pada peron.

2.7.1.3 Fort Lauderdale Station



Gambar 2.32 Stasiun Fort Lauderdale

Sumber: <http://pinterest.com>

Stasiun Fort Lauderdale merupakan Stasiun yang terletak di Florida, tepatnya di Downtown Fort Lauderdale. Stasiun ini dibangun pada oktober 2014 dan sudah selesai pada januari 2018. Stasiun ini menggunakan gaya modern dengan penggunaan kolom Struktur V yang memberikan kesan estetika sekaligus mendukung concourse yang ada pada Stasiun. Stasiun Fort Lauderdale menggunakan kaca secara ekstensif memberikan perasaan ringan dan estetik.



Gambar 2.33 Siteplan Stasiun Fort Lauderdale

Sumber: <http://pinterest.com>

Stasiun ini dipisahkan antara platform dan drop terpisah oleh jalan sehingga terdapat skywalk untuk menyeberang, sehingga pengguna stasiun harus melewati skywalk yang berada di lantai 3 dan harus melewati retail dan pusat perbelanjaan kemudian platform ada di lantai ground floor. Alur sirkulasi kendaraan menuju drop off menggunakan alur linier sehingga mobil hanya menurunkan penumpang dan langsung keluar. Peletakan area parkir berada didepan sehingga dapat akses langsung menuju Terminal.

Lesson learn yang dapat diambil dari preseden ini yaitu :

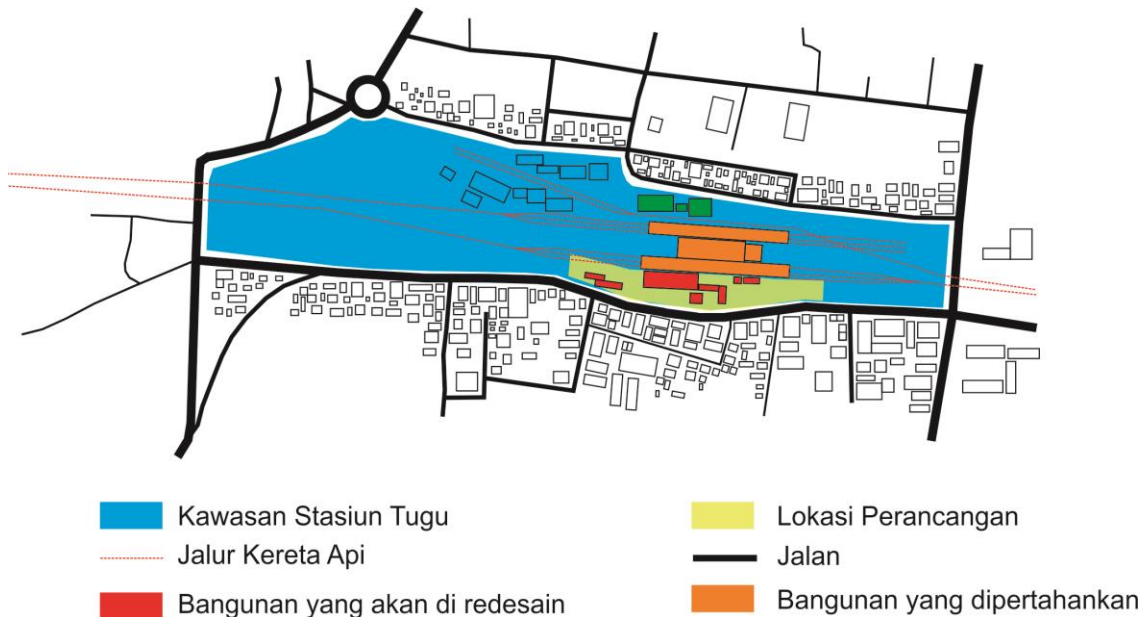
-Penggunaan kolom struktur yang berbentuk V memberikan kesan estetika yang indah dan modern dan dipadukan dengan penggunaan material kaca yang memberikan kesan ringan.

-Penggunaan skywalk dalam penyelesaian masalah antara platform yang terpisah oleh jalan.

-Penggunaan alur linier pada sirkulasi drop off dan parkir dimana menerus hingga platform

2.8 LINGKUP REDESAIN

Pada perancangan redesign Stasiun Tugu ini terdapat beberapa bangunan yang dipertahankan dan di hancurkan. berikut analisa

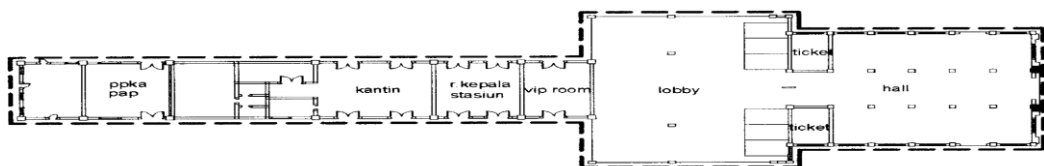


Gambar 2.34 Bangunan stasiun yang dipertahankan

Sumber : Data Penulis (2018)

2.8.1 Bangunan yang dipertahankan.

Stasiun Tugu merupakan bangunan cagar budaya yang memiliki karakter, bentuk fisik dan nilai historis yang harus dipertahankan, menurut **Undang-undang No.11 tahun 2010 tentang cagar budaya; Pasal 83**” mempertahankan ciri asli dan/atau muka Bangunan Cagar Budaya atau Struktur Cagar Budaya”.



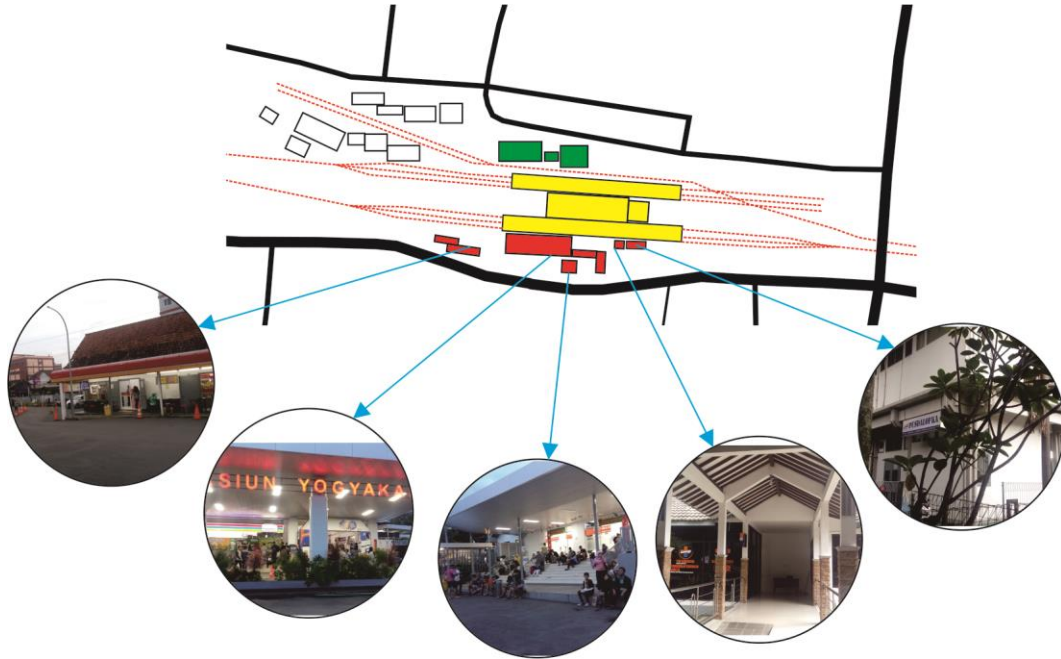
Gambar 2.35 Denah Bangunan Cagar Budaya Stasiun Tugu

Sumber : Fauzan (2006)

Berikut denah bangunan utama Cagar Budaya Stasiun Tugu Sehingga bangunan tersebut akan tetap dipertahankan tanpa mengganti atau merusak bagian luar maupun dalam bangunan.

2.8.2 Bangunan yang dihancurkan.

Dalam redesain ini lingkup yang akan dihancurkan yaitu pada pintu selatan yang bukan termasuk bangunan Cagar Budaya sehingga dapat di redesain.



Gambar 2.36 Bangunan yang diredesain

Sumber : *Data Penulis* (2018)

Pada zona merah merupakan bangunan yang akan di redesain, berikut beberapa bangunan yang termasuk didalamnya yaitu :

1. Indomaret
2. Dropp off pintu selatan dan bangunannya meliputi ticketing, biro perjalanan, dan beberapa retail didalamnya
3. Atm center dan souvenir
4. Ruang kesehatan
5. Kantor

2.9 KAJIAN AKSES TAPAK

2.9.1 Pencapaian jalan



Gambar 2.37 Pencapaian jalan

Sumber: Data Penulis (2018)

Pencapaian jalan pada tapak terdapat 4 jalur yaitu :

1. Pencapaian melalui jalan Margo Utomo

Pada jalan ini dapat mengakses 2 buah pintu yang pertama langsung menuju pintu timur dan kedua memutar melewati jalan pasar kembang menuju pintu selatan.

2. Pencapaian melalui jalan Suryonegaran.

Pada jalan ini merupakan jalan 1 arah yang hanya dapat dilalu dari jalan tentara pelajar atau jalan tentara rakyat mataram dan kemudian menuju pintu timur.

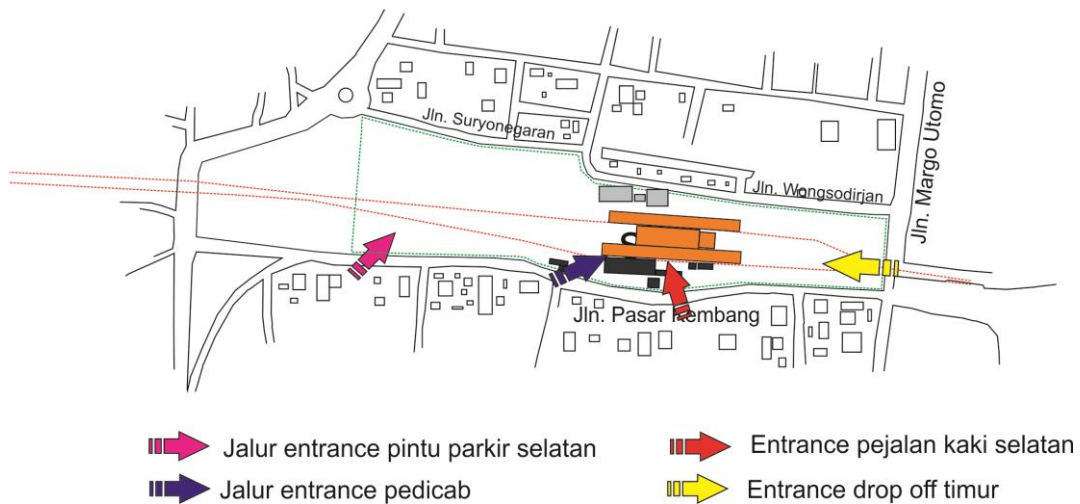
3. Pencapaian melalui jalan Pasar Kembang.

Pada jalan ini merupakan jalan 2 arah yang dapat dilewat dari arah barat dan timur atau jalan tentara rakyat mataram dan jalan abu bakar ali kemudian menuju pintu selatan.

4. Pencapaian melalui jalan Gandekan

Jalan ini merupakan pencapaian satu-satunya dari arah selatan yang dapat menuju langsung pintu selatan stasiun tugu.

2.9.2 Akses kedalam tapak (eksisting)



Gambar 2.38 Akses kedalam tapak

Sumber : Data Penulis (2018)

Pada Stasiun Tugu terdapat 4 buah entrance kedalam stasiun yaitu :

1. Jalur entrance pintu parkir selatan

Jalur entrance ini merupakan jalur yang dapat dilalui oleh kendaraan roda 2 dan roda 4, pada jalur ini pengunjung dapat parkir dan menuju drop off pada bagian selatan Stasiun.

2. Jalur entrance Pedicab

Pada Stasiun Tugu ini terdapat entrance khusus yang hanya dapat dilalui oleh pedicab yang terletak pada bagian selatan stasiun. Pada jalur ini penumpang diturunkan pada zona pedicab dan dapat jalan menuju pintu masuk ticketing pada selatan stasiun.

3. Entrance pejalan kaki selatan

Pada jalur entrance ini merupakan jalur yang hanya dapat dilewati oleh pejalan kaki dan menuju pintu ticket selatan. Namun dengan kesalahan perilaku pengunjung menurunkan penumpang pada bahu jalan dan kemudian menciptakan kemacetan pada jalan pasar kembang, dan juga pengunjung yang menggunakan sepeda motor parkir dibahu jalan kemudian berjalan kaki menuju ticketing pintu selatan.

4. Entrance drop off timur

Jalur akses pintu timur ini merupakan satu-satunya pintu yang berada di timur stasiun dan tidak melayani pintu keluar, pada pintu ini hanya dapat melakukan drop off untuk kendaraan roda 2 dan roda 4. Pada pintu hanya dapat melakukan drop off dan tidak terdapat parkir untuk kendaraan.

2.10 KAJIAN KARAKTERISTIK BANGUNAN CAGAR BUDAYA ST. TUGU



Gambar 2.39 Tampak depan Stasiun Tugu

Sumber : Data Penulis (2018)

Stasiun Tugu diresmikan pada tahun 1887, sehingga dari segi umur termasuk cukup tua, Stasiun ini memiliki arsitektur yang unik yang merupakan peninggalan bangunan belanda dengan karakter bangunan indische dengan penggunaan ornamen garis-garis vertikal dan horizontal yang banyak dianut pada akhir abad ke 19 dan menjadi gaya arsitektur kolonial modern pada awal abad ke 20 di Hindia Belanda. (sumber :wikipedia.org)

Karakter bangunan indische pada stasiun tugu ini yaitu :

1. Irama

Komposisi simetris yang memiliki irama pengulangan dengan bagian tengah yang merupakan pintu masuk utama sebagai pusat perhatian,

2. Elemen garis

Perpaduan garis — garis vertikal dan horizontal sebagai pemberi karakter bangunan

3. Ornament

lubang-lubang dinding yang berguna untuk cross ventilation sebagai pemberi karakter bangunan..

4. Bentuk

Stasiun tugu pada dasarnya adalah geometris seperti persegi yang tersusun dalam suatu pola yang memberikan kesan rapi, ini padukan dengan unsur-unsur hias dengan bentukan diagonal. Namun harus tetap menjadi suatu kesatuan antara bentukan dan hiasan.

5. Material Beton(masif)

Bahan yang digunakan pada bangunan Cagar Budaya stasiun tugu ini yaitu semen, beton, batu yang permukaannya dihaluskan dan bersamaan dengan kaca dekoratif.

6. Gevel

bangunan biasanya dihias dengan bentuk seperti menara untuk menunjukkan letak entrance agar lebih terlihat dan menarik

7. Dormer

Terdapat bukaan-bukaan kecil pada atap sebagai cross ventilation

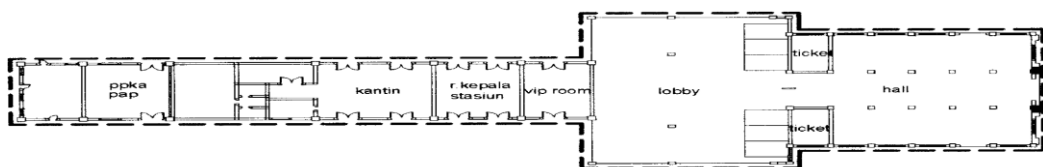
8. Ventilasi sebagai elemen vertikal

Terdapat jendela sebagai bukaan dalam bentuk persegi atau bulat. Untuk menjaga elemen garis pada bangunan, biasanya jendela diatur dalam pola horizontal menerus.

9. Warna

Memiliki warna dominan putih dengan penekanan warna pada pintu masuk dan elemen garis horizontal.

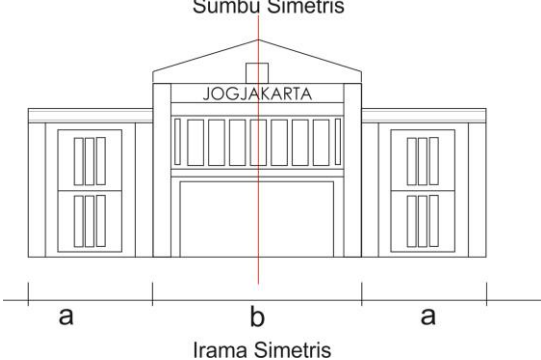
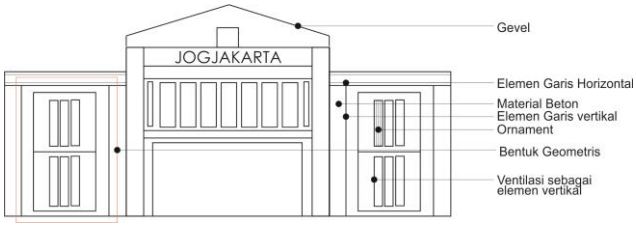

10. Denah Simetris



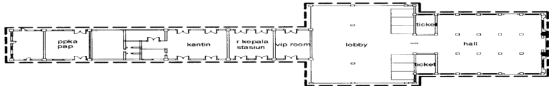


Gambar 2.40 Denah Bangunan Cagar Budaya Stasiun Tugu

Sumber : Fauzan (2006)

Tabel 2: Karakter Bangunan Cagar Budaya Stasiun Tugu

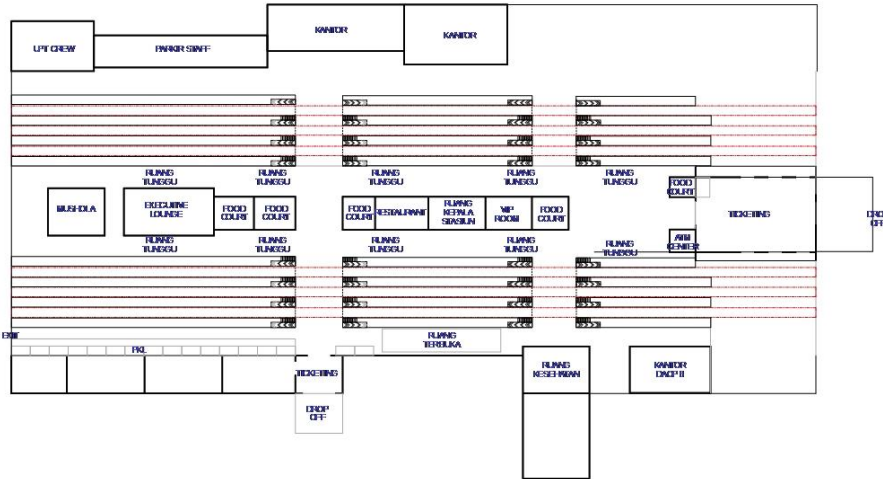
NO	Karakter	Gambar
1	Irama	<p style="text-align: center;">Sumbu Simetris</p>  <p style="text-align: center;">Irama Simetris</p>
2	Element Garis	
3	Ornament	
4	Bentuk	
5	Gebel	
6	Ventilasi Sebagai Elemen Vertikal	
7	Warna	
8	Dormer	

		
9	Material Beton/Masiv	
10	Denah Simetris	

2.11 DATA JALUR KERETA API STASIUN TUGU

Jalur kereta Stasiun Tugu eksisting memiliki 6 jalur yang terbagi menjadi 2 dimana terminal berada di tengah-tengah jalur kereta, sehingga 3 jalur di bagian kiri dan kanan terminal. Stasiun Tugu melayani kereta dengan kelas bisnis dan eksekutif namun terdapat 1 buah jalur yang digunakan untuk kereta kelas ekonomi jalur jarak jauh karena Stasiun Tugu hanya melayani kelas bbisnis dan eksekutif sehingga tidak

ada jalur ekonomi pada Stasiun ini kecuali Jogja-Solo. Berikut layout eksisting Stasiun tugu :

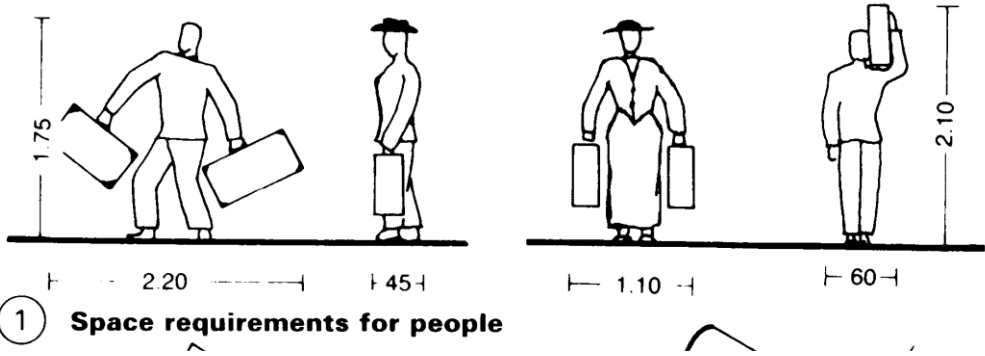


Gambar 2.41 Layout eksisting Stasiun Tugu

Sumber: (Penulis, 2017)

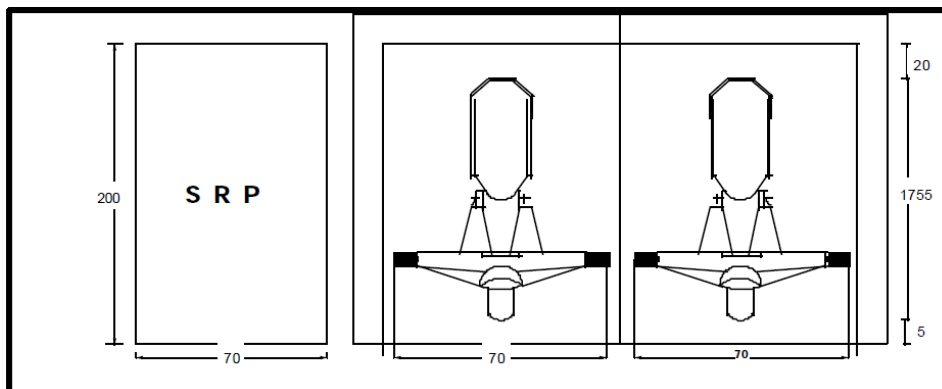
2.12 STANDAR SIRKULASI DAN PARKIR

2.12.1 Sirkulasi Manusia dan Kendaraan



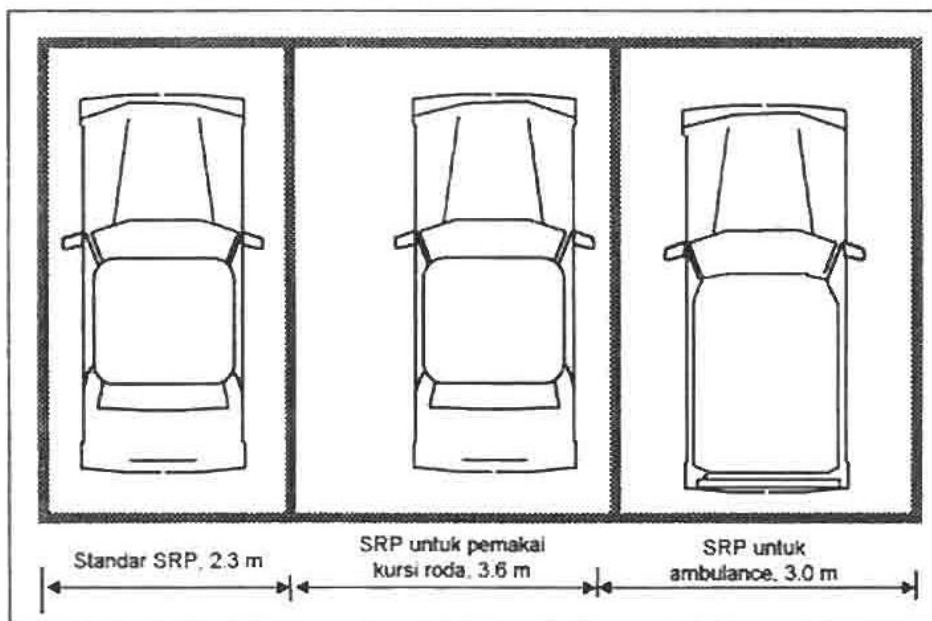
Gambar 2.42 Standar Ukuran Manusia

Sumber: (Neufert Data Arsitek)



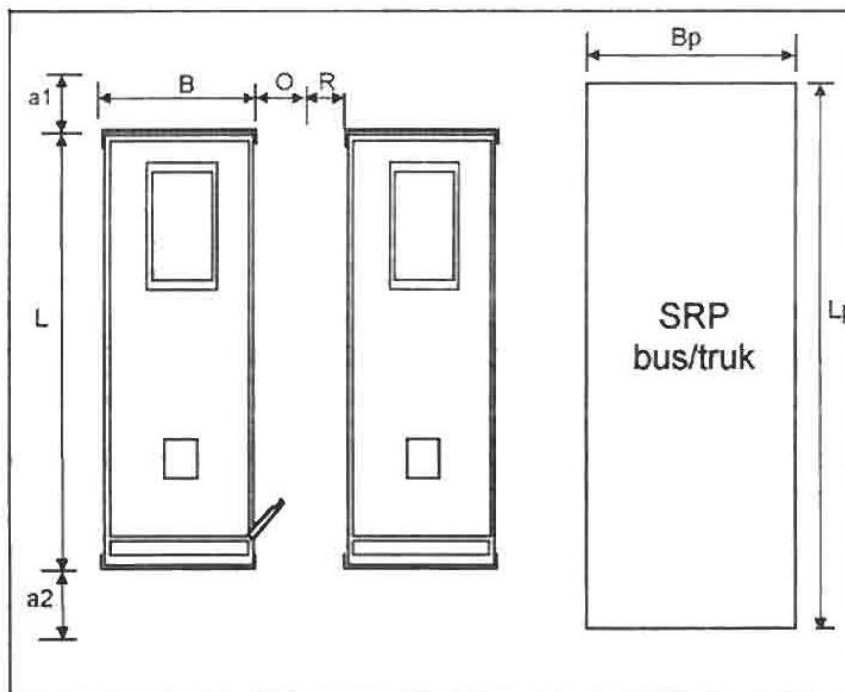
Gambar 2.43 Standar Ukuran Kendaraan Motor

Sumber: (Pedoman Standar Parkiran Dinas Perhubungan Darat)



Gambar 2.44 Standar Ukuran Kendaraan Mobil

Sumber: (Pedoman Standar Parkiran Dinas Perhubungan Darat)



Dimensi gambar adalah sebagai berikut :

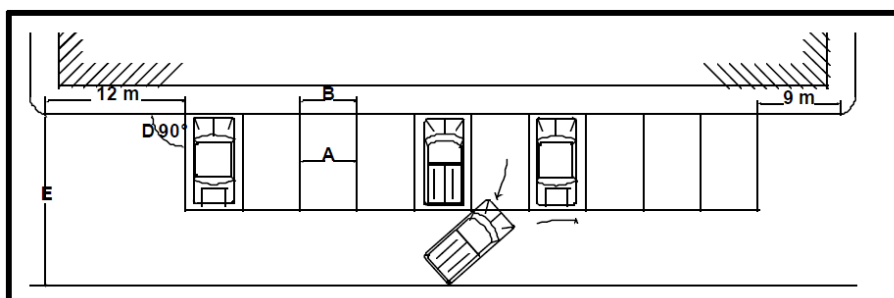
Bus/ Truk kecil	B = 170 O = 80 R = 30	a1 = 10 L = 470 a2 = 20	Bp = 300 = B + O + R Lp = 500 = L + a1 + a2
Bus/ Truk sedang	B = 200 O = 80 R = 40	a1 = 20 L = 800 a2 = 20	Bp = 320 = B + O + R Lp = 500 = L + a1 + a2
Bus/ Truk besar	B = 250 O = 80	a1 = 30 L = 1200	Bp = 380 = B + O + R Lp = 1250 = L + a1 + a2

Gambar 2.45 Standar Ukuran Kendaraan Bus

Sumber: (Pedoman Standar Parkiran Dinas Perhubungan Darat)

2.12.2 Jenis Standar Ruang Parkir

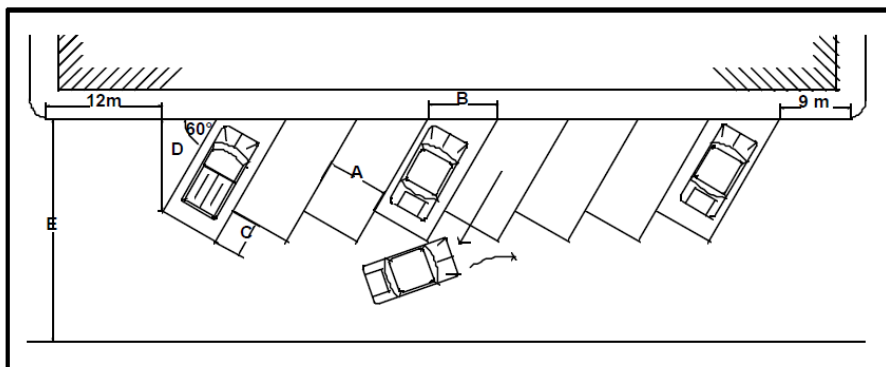
1. Parkir 90°



Gambar 2.46 Standar Parkir 90°

Sumber: (Pedoman Standar Parkiran Dinas Perhubungan Darat)

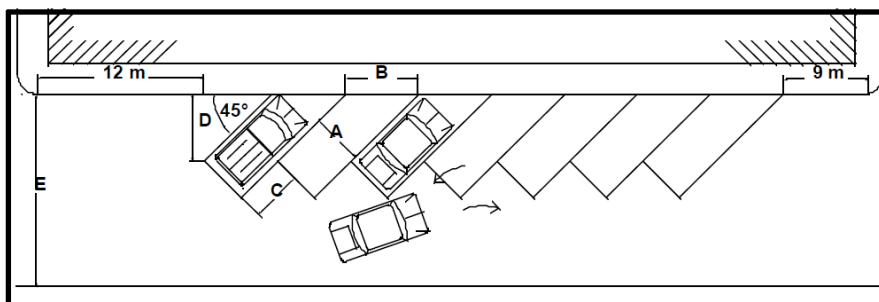
2. Parkir 60°



Gambar 2.47 Standar Parkir 60°

Sumber: (Pedoman Standar Parkiran Dinas Perhubungan Darat)

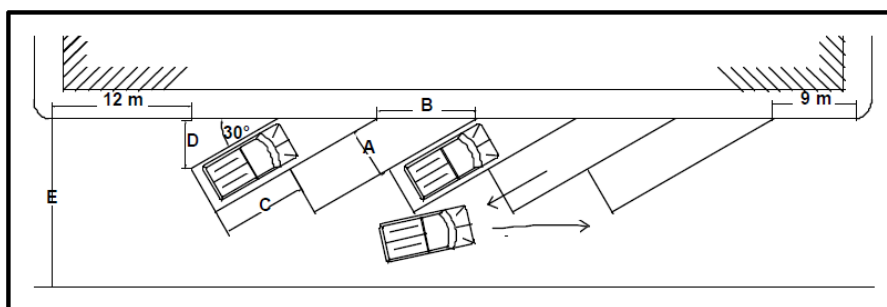
3. Parkir 45°



Gambar 2.48 Standar Parkir 45°

Sumber: (Pedoman Standar Parkiran Dinas Perhubungan Darat)

4. Parkir 30°



Gambar 2.49 Standar Parkir 30°

Sumber: (Pedoman Standar Parkiran Dinas Perhubungan Darat)