PERPUSTAKAAN FTSP UII
HADIAH/BELI
TGL. TERIMA : 22 - 11 - 2007
NO. JUDUL : 2514
NO. INV. : 5120002514001
NO. INDUK. : 002514

TUGAS AKHIR

PENGEMBANGAN STASIUN KERETA API TAWANG SEMARANG SEBAGAI MIXED USE BUILDING

TINJAUAN KONTEKSTUAL SEBAGAI PROSES DESAIN

SEMARANG TAWANG TRAIN STATION DEVELOPMENT AS MIXED USE BUILDING

THE CONTEXTUAL REVIEW AS THE PROCESS OF DESIGN

Disusun oleh :

LILIN ELEKTRIKA SARI

02 512 042

Dosen Pembimbing :

IR. HANIF BUDIMAN, MSA

JURUSAN ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2007

MILIK PERPUSTAKAAN
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN
PERENCANAAN UII YOGYAKARTA

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR PERANCANGAN

Judul :

PENGEMBANGAN STASIUN KERETA API TAWANG SEMARANG SEBAGAI MIXED USE BUILDING

TINJAUAN KONTEKSTUAL SEBAGAI PROSES DESAIN

SEMARANG TAWANG TRAIN STATION DEVELOPMENT AS MIXED USE BUILDING

THE CONTEXTUAL REVIEW AS THE PROCESS OF DESIGN

Disusun oleh :

LILIN ELEKTRIKA SARI

02 512 042

Yogyakarta, Februari 2007

Mengetahui
Ketua Jurusan Arsitektur

Ir. Hastuti Saptorini, MA

Menyetujui
Dosen Pembimbing

Ir. Hanif Budiman, MSA

KATA PENGANTAR

بسم الله الرحمن الرحيم

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillahirobbil'alamin, segala puji syukur hanya kami panjatkan kepada Allah SWT atas segala rahmat, hidayah, karunia dan kesehatan yang diberikan, akhirnya Tugas Akhir ini dapat terselasaikan dengan baik, sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Semoga dengan selesainya Tugas Akhir ini dapat memberikan ilmu yang bermanfaat dan dapat menjadi bekal untuk melanjutkan ke jenjang yang berikutnya, yang tentunya akan semakin berat.

Selaku penulis saya sudah berusaha menyelesaikan Tugas Akhir ini dengan sebaik-baiknya. Akan tetapi saya menyadari, masih banyak kekurangan dan kekeliruan saya dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini karena terbatasnya kemampuan, pengalaman dan ilmu yang saya miliki saat ini. Untuk itu saya mohon petunjuk, saran dan kritik guna untuk menyempurnakan Tugas Akhir ini.

Selama belajar sampai menyelesaikan Tugas Akhir ini, banyak pihak yang telah membantu terselesaikannya Tugas Akhir ini. Maka pada kesempatan ini saya ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. **Bapak Ruzardi Dr., Ir., MS** selaku Dekan FTSP UII.
2. **Ibu Ir. Hastuti Saptorini, MA** selaku Ketua Jurusan Arsitektur, FTSP UII.
3. **Bapak Ir. Hanif Budiman, MSA** selaku Dosen Pembimbing Tugas Akhir yang telah banyak memberikan bimbingan, bantuan, nasehat, arahan, perhatian serta dukungan sehingga Tugas Akhir ini dapat diselesaikan dengan baik dan lancar.
4. **Ibu Ir. Rini Darmawati, MT** selaku dosen penguji Tugas Akhir, atas semua masukan dan saran yang diberikan.
5. **Seluruh Dosen Arsitektur** yang telah memberikan ilmu selama kuliah.
6. **Mas Tutut dan Mas Sarjiman** yang banyak memberikan bantuan dan informasi saat di studio.
7. **Bapak Kepala Tata Kota Kodya Semarang** yang telah membantu dan memberikan ijin untuk pencarian data.

8. **Bapak Kepala DAOP IV Semarang** yang telah membantu dan memberikan ijin untuk pencarian data.
9. **Bapak Kepala Stasiun Besar Tawang Semarang** yang telah membantu dan memberikan informasi serta ijin dalam pencarian data.
10. **Bapak dan Ibuku tersayang** yang selalu memberikan do'a, semangat, nasihat serta dukungannya, dan yang membuat aku tetap bertahan untuk menyelesaikan Tugas Akhir ini dengan baik.
11. **Adekku tersayang Yuda dan Lucky** yang selalu mendukungku.
12. **Ganda tersayang** yang selalu memberiku semangat, dukungan, arahan dan mau selalu menemani aku dari mencari data sampai membantu aku membuat maket, dan akhirnya Tugas Akhir ini dapat aku selesaikan dengan baik.
13. **Mas Mail dan Mas Yuda** atas semua bantuan yang diberikan.
14. **Eko** yang bantuin aku nerjemahin semua-semua yang berbau bahasa inggris.
15. **Loe** yang mau minjemin printernya, jadi lancar dech ngprintnya.
16. **Aa'** yang mau memberiku dorongan dan semangat, mau bantuin aku ngprint dan benerin saat printernya rewel.
17. **Semua personil 'CLEO'** (Eko, Ganda, Fuad dan Gayo) **beserta cewek – ceweknya** yang mau memberiku semangat dan ngajak aku piknik saat aku stress berat **dan lagu lagunya** yang nemenin aku saat aku pusing – pusing ngerjain Tugas Akhir, I MISS U ALL.....sayang banget sekarang kalian bubar.
18. **Semua personil 'LEYNA'** (Eko, Ganda dan Obul) yang merupakan sisa – sisa pecahan dari CLEO, makasih banyak atas semua bantuannya dan semangat yang kalian berikan, sukses ya buat kalian dan semoga A Mild Live Wantednya tembus dan tetep kompak ya, jangan bubar – bubar lagi!
19. **Semua temen-temenku di Semarang** (Happy, Deky, Iwan, Koko, Irene) yang mau tak repotin saat aku nyari data.
20. **Temen – temen kecilku** (Ika dan Fajar) yang selalu ngrumpi bareng saat aku pulang, dengerin semua cerita – ceritaku, semoga cita – cita kalian dapat tercapai dan sukses ya!
21. **Temen-temen seperjuanganku** (Nova, Errys, Vita, Tya dan Mbak Eriyani), kita menderita bareng saat distudio yang sering mati lampu, sama-sama sering mengeluh dengan target yang buanyak, sampai akhirnya kita nangis bareng saat pengumuman kelulusan pendadaran, sukses untuk semuanya!

22. **Temen-temen anak bimbingan Bu Rini** (Anggi, Firman, Herman dan Mas Adi) kita selalu berjuang bareng saat seminar sampai pendadaran.
23. Dan semua pihak yang telah membantu saya sampai terselesaikannya Tugas Akhir ini yang tidak bisa saya sebutin satu persatu.

Akhirnya saya menyadari bahwa Tugas Akhir ini bukanlah satu yang sempuna, namun kiranya akan menjadi langkah awal mendapatkan hasil yang sempurna lagi. Maka dari itu saya mengharapkan kritik dan saran yang membangun untuk meningkatkan kesempurnaan Tugas Akhir ini. Semoga Tugas Akhir ini bermanfaat bagi semuanya. Akhir kata,

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, Februari 2007

Penulis

Lilin Elektrika Sari

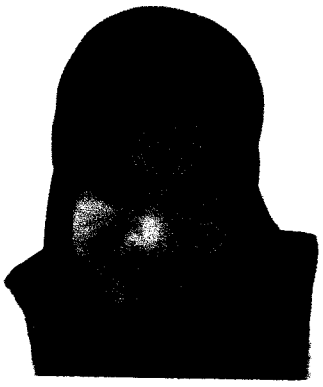
Persembahan

Saya ingin mempersembahkan karya terbaik saya ini, yang dulu saya merasa tidak akan mampu menyelesaikannya. Namun berkat dukungan dan semangat serta bantuan dari orang-orang yang ada dikekat saya, akhirnya Tugas Akhir ini dapat saya selesaikan dengan baik.

Sebagai ungkapan rasa terima kasih , saya ingin mempersembahkan karya terbaik saya ini untuk :

- *Allah SWT yang telah memberikan rahmat, hidayah, karunia serta kesehatan kepada saya.*
- *Kedua orang tua saya yang selalu memberikan semangat serta dukungannya.*
- *Semua keluarga saya, ini adalah bukti selama saya belajar sampai sekarang ini.*
- *Ganda yang selalu memberiku semangat serta dukungan dan yang selalu mendampingi aku dan mau mendengarkan semua keluh kesahku.*
- *Bapak Ir. Hanif Budiman, MSA yang telah membimbing saya dari pertama saya mengajukan judul Tugas Akhir sampai ujian pendadaran dapat saya selesaikan dengan baik.*

Sekali lagi, saya ingin mengucapkan banyak-banyak terima kasih atas semua bantuan, semangat dan dukunagan yang diberikan.



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
DAFTAR ISI	vii
ABSTRAKSI	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.1.1. Letak Geografis Kota Semarang	1
1.1.2. Potensi Kota Semarang	1
1.1.3. Kawasan Kota Lama Semarang	2
1.1.4. Perkembangan dan Kondisi Stasiun Tawang Semarang	4
1.1.5. Pengembangan Stasiun Tawang Semarang	7
1.1.6. Tinjauan Arsitektur Kontekstual	8
1.2 Permasalahan	9
1.2.1. Permasalahan Umum	9
1.2.2. Permasalahan Khusus	9
1.3 Tujuan dan Sasaran	9
1.3.1. Tujuan	9
1.3.2. Sasaran	10
1.4 Lingkup Pembahasan	10
1.5 Metode Pembahasan	10
1.5.1. Observasi	10
1.5.2. Analisa	11
1.6 Sistematika Penulisan	11
1.7 Keaslian Penulisan	12
1.8 Kerangka Pola Pikir	13
BAB II KONDISI UMUM STASIUN TAWANG SEMARANG	14
2.1 Kondisi Eksisting Stasiun Tawang Semarang	14

2.1.1. Data Tapak 14
2.1.2. Kondisi Stasiun Tawang Semarang 17
2.1.3. Data Aktifitas Stasiun Tawang Semarang 23
2.2 Gereja Benduk 26

BAB III DASAR TEORI PENGEMBANGAN STASIUN TAWANG SEMARANG 34
3.1 Batasan dan Pengertian Judul 34
3.2 Pengertian Stasiun, Fungsi dan Peran Stasiun 34
3.2.1. Klasifikasi Stasiun 35
3.2.2. Kriteria Persyaratan Stasiun 37
3.2.3. Fasilitas Stasiun 39
3.2.4. Unsur-unsur Kegiatan 39
3.2.5. Sistem Sirkulasi 40
3.3 Pelestarian Tinggalan Sejarah 40
3.3.1. Motivator Pelestarian 40
3.3.2. Tindakan Pelestarian 42
3.3.3. Etika Pelestarian 43
3.3.4. Prinsip-prinsip Konservasi 44
3.3.5. Lingkup Pelestarian 45
3.4 Arsitektur Kolonial 45
3.5 Ruang Terbuka 48
3.5.1. Pola Ruang Terbuka 48
3.5.2. Peran Sosial Ruang Terbuka 49
3.5.3. Ruang Terbuka 50
3.6 Organisasi dan Standart Ruang Stasiun 52
3.7 Referensi 53

BAB IV ANALISA PENGEMBANGAN STASIUN TAWANG SEMARANG 57
4.1 Analisa Organisasi dan Kebutuhan Ruang 57
4.1.1. Organisasi Ruang 59
4.1.2. Kebutuhan Ruang 59
4.2 Analisa Ruang Luar Stasiun Tawang Semarang 62
4.3 Analisa Bentuk dan Penampilan Bangunan 63
4.3.1. Analisa Bentuk Bangunan 63

4.3.2. Analisa Penampilan Bangunan 64

BAB V KONSEP PENGEMBANGAN STASIUN TAWANG SEMARANG 67

5.1 Konsep Sirkulasi dan Tata Ruang Luar 67

5.2 Konsep Sirkulasi dan tata Ruang Dalam 69

5.2.1. Sirkulasi Ruang Dalam 69

5.2.2. Tata Ruang Dalam 70

5.3 Konsep Penampilan Bangunan 70

5.4 Konsep Zoning dan Blockplan Pada Tapak 72

5.4.1. Zoning Pada Tapak 72

5.4.2. Blockplan Pada Tapak 73

BAB VI HASIL PENGEMBANGAN STASIUN TAWANG SEMARANG 75

6.1 Situasi 75

6.2 Siteplan 76

6.3 Denah 77

6.4 Tampak 80

6.5 Potongan 81

6.6 Rencana Pondasi 82

6.7 Rencana Kolom – balok 83

6.8 Rencana Atap 84

6.9 Rencana Pola Lantai 85

6.10 Rencana Drainase 86

6.11 Rencana Instalasi Sprinklers dan Hydrant 87

6.12 Rencana Instalasi CCTV (dan hot Spot) 89

6.13 Detail Facade 90

6.14 Detail Atap 93

6.15 Detail Taman 94

6.16 Eksterior 96

6.17 Interior 99

ABSTRAKSI

PENGEMBANGAN STASIUN KERETA API TAWANG SEMARANG
SEBAGAI MIXED USE BUILDING

Semarang adalah kota yang terletak dalam koridor pembangunan Jawa Tengah. Dalam perkembangan dan pertumbuhan Jawa Tengah, Semarang sangat berperan terutama dengan adanya pelabuhan, jaringan transportasi darat (jalur kereta api dan jalan) serta transportasi udara yang merupakan potensi bagi simpul transport regional Jawa Tengah dan kota transit regional Jawa Tengah. Sarana transportasi yang sangat berkembang pesat di kota Semarang adalah kereta api. Dan menurut cetak biru perkeretaapian di Indonesia, akan diadakannya pengembangan kereta api cepat Jakarta – Semarang – Surabaya, yang dapat ditempuh dalam waktu 3 jam. Hal ini menjadi potensi yang sangat besar bagi kota Semarang sebagai kota bisnis. Semarang juga memiliki sebuah kawasan yang memiliki nilai historis yang sangat tinggi. Kawasan ini disebut dengan kawasan Kota Lama. Kawasan ini sampai sekarang terkenal dengan peninggalan yang berupa bangunan – bangunan megah dan anggun dengan gaya Eropa. Landmark dari kawasan ini adalah bangunan Gereja Blenduk.

Pengembangan Stasiun Kereta Api Tawang Semarang harus bisa mengakomodir kebutuhan-kebutuhan yang akan timbul dari munculnya sistem kereta api cepat. Dan arah pengembangan dari Stasiun Tawang Semarang adalah lebih mendekati ke mixed use building (bangunan yang memiliki banyak fungsi). Dengan melihat beragam aktifitas yang akan timbul dengan munculnya sistem kereta api tersebut. Untuk itu Stasiun Tawang Semarang harus mampu memfasilitasi para penumpangnya dengan fasilitas-faslitas komersial yang sesuai dengan kebutuhan yang akan timbul. Fungsi-fungsi komersial yang akan diwadahi dalam pengembangan stasiun ini antara lain : entertainment center (lounge, excutive lounge, coffee shop), relaxation center (pijat, salon, massage and spa), food court, busssiness center (ballroom, meeting room, ruang kesekretariatan, hot spot), comercial center (retail – retail cinderamata) dan fasilitas intermoda (bus, taxi). Dalam pemilihan fungsi-fungsi yang akan diwadahi didalamnya, hal ini dikarenakan melihat pemakai dari sistem kereta api cepat ini adalah kebanyakan dari kalangan eksekutif/bisnisman.

Penekanan rancangan dari pengembangan Stasiun Tawang Semarang ini adalah dengan tinjauan kontekstual sebagai proses desain. Pengembangan yang kontekstual dengan kawasan Kota Lama Semarang, akan mengambil konsep dari bangunan gereja Blenduk yang merupakan landmark dari kawasan Kota Lama Semarang, sebagai karakter pengembangan facade bangunan. Dengan pengembangan yang kontekstual terhadap lingkungan di sekitarnya, diharapkan pengembangan Stasiun Tawang Semarang ini dapat memperkuat karakter bangunan Stasiun Tawang Semarang sebagai bangunan cagar budaya dan sebagai icon dari kota Semarang.

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

1.1.1. Letak Geografis Kota Semarang

Posisi geografi Kota Semarang terletak di pantai Utara Jawa Tengah, tepatnya pada garis 6º, 5' - 7º, 10' Lintang Selatan dan 110º, 35' Bujur Timur. Sedang luas wilayah mencapai 37.366.838 Ha atau 373,7 Km2. Letak geografi Kota Semarang ini dalam koridor pembangunan Jawa Tengah dan merupakan simpul empat pintu gerbang, yakni koridor pantai Utara, koridor Selatan ke arah kota-kota dinamis seperti Kabupaten Magelang, Surakarta yang dikenal dengan koridor Merapi-Merbabu, koridor Timur ke arah Kabupaten Demak/Grobogan dan Barat menuju Kabupaten Kendal. Dalam perkembangan dan pertumbuhan Jawa Tengah, Semarang sangat berperan, terutama dengan adanya pelabuhan, jaringan transport darat (jalur kereta api dan jalan) serta transport udara yang merupakan potensi bagi simpul transport Regional Jawa Tengah dan kota transit Regional Jawa Tengah. Posisi lain yang tak kalah pentingnya adalah kekuatan hubungan dengan luar Jawa, secara langsung sebagai pusat wilayah nasional bagian tengah.

Sumber : www.semarang.go.id

1.1.2. Potensi Kota Semarang

Kota Semarang memiliki potensi dalam pengembangan sebagai kota modern, yaitu dengan :

- Membuka jaringan kereta api.
- Membuka terusan pelabuhan yang diberi nama Kali Baru dan kawasan disekitarnya.

Revolusi ini dengan cepat mengembangkan kehidupan ekonomi Semarang. Morfologi urban Semarang memiliki dua domain utama, yaitu :

- Domain Ekonomi.

Memiliki inti ganda yaitu Kota Lama dan Pecinan, didukung oleh dua elemen primer transportasi yaitu kanal pelabuhan dan stasiun kereta api.

- Domain Politik

  Memiliki inti ganda yaitu sarana pemerintah Kota Lama dan pusat pemerintahan tradisional di Kanjengan, serta didukung oleh elemen primer berupa benteng.

Sumber : RTBL Kota Lama Semarang

1.1.3. Kawasan Kota Lama Semarang

Salah satu objek wisata budaya yang ada di kota Semarang adalah kawasan Kota Lama. Kawasan ini pada abad 17-18 menjadi pusat pemerintahan, perdagangan (bisnis) bagi pemerintah Hinda Belanda. Keletakannya yang tidak seberapa jauh dari pelabuhan dan stasiun kereta api, menjadikan kawasan ini pada masanya menjadi pusat atau jantung kota Semarang. Kawasan ini sampai sekarang terkenal karena peninggalannya yang berupa bangunan-bangunan megah dan anggun dengan gaya Eropa. Menurut beberapa ahli gaya bangunan peninggalan pemerintah kolonial bergaya *pseudo baroch* yang menjadi trend di Eropa pada abad 17-18.

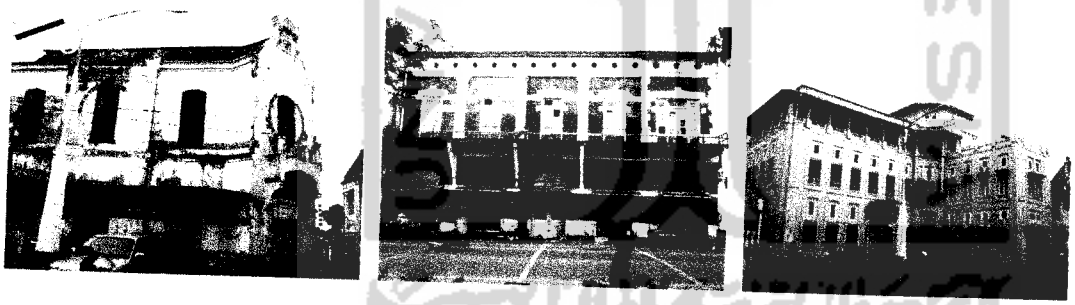
Jika diamati Kawasan Kota Lama ini juga berada dalam ruas jalan yang dibangun oleh Daendels (jalur Anyer-Panarukan). Kawasan Kota Lama ini di samping menjadi cagar budaya juga menjadi aset wisata di kota Semarang. Jalan atau lorong-lorong di Kawasan Kota Lama ini sekarang telah dibenahi dengan cara diconblok. Conbloknya pun sebagian menggunakan coblok berwarna-warni. Beberapa lampu juga dibuat dengan gaya indies. Sayangnya kawasan ini juga tidak bebas dari rambahan para penghuni liar (gelandangan) yang mencoba menempati beberapa ruang di gedung-gedung tersebut yang dianggap (seolah-olah) tidak bertuan. Tentu saja hal ini akan cukup mengganggu pemandangan dan keutuhan benda cagar budaya ini. Air rob (air pasang) dari Laut Jawa juga sering menggenangi sebagian kawasan ini. Bisa ditebak akibat dari itu semua, yakni kawasan cagar budaya yang sebelumnya juga diandalkan untuk salah satu objek wisata ini menjadi tidak begitu diminati oleh wisatawan.

Sebagian besar kawasan Kota Lama telah mengalami suasana mati. Hal ini tampak dari semakin merosotnya dinamika pemakai kawasan, tidak adanya growth management (kota tidak mampu berkompetisi dengan kota-kota lain) dan income kawasan merosot bersamaan dengan menurunnya kegiatan bisnis. Hal ini

mengakibatkan kawasan tidak mampu menyediakan dana untuk upaya perawatan/maintenance dab sebagai permasalahan lain.

Pertumbuhan Kota Lama bertitik tolak dari proses kematian kawasan. Proses ini selanjutnya ditandai dengan ketidakteraturan bangunan, kesemrawutan, dan kekumuhan lingkungan yang bahkan tidak jarang akan berkembang menjadi kerawanan sosial.

Dalam kaitannya dengan nilai-nilai sejarah, keunikan Kota Lama serta potensi dan permasalahan yang ada, perlu diadakan studi khusus melalui beberapa tahap bagi kawasan tersebut dan kawasan disekitarnya. Seperti diketahui, kesinambungan masa lampau, masa kini, dan masa depan yang terejawantahkan dalam karya-karya arsitektur setempat, merupakan faktor kunci dalam penciptaan rasa harga diri, percaya diri, dan jati diri atau identitas dalam suatu kawasan. Keberadaan bangunan kuno di Kota Lama pada dasarnya mencerminkan kisah sejarah, tata cara hidup, dan warisan budaya dari peradaban yang ada pada masa lalu.



Kota Lama Semarang ini adalah daerah yang bersejarah dengan banyaknya bangunan kuno yang dinilai sangat berpotensi untuk dikembangkan dibidang kebudayaan ekonomi serta wilayah konservasi.

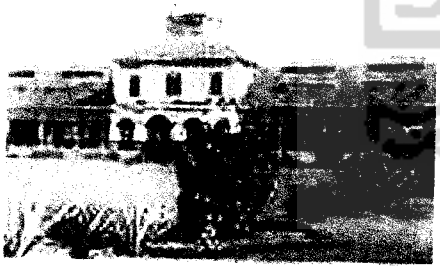


KAWASAN Kota Lama Semarang dibentuk sesuai dengan konsep perancangan kota-kota di Eropa, baik secara struktur kawasan maupun citra estetis arsitekturalnya.

Kota Lama Semarang yang pada awalnya lebih dikenal sebagai Kota Benteng secara struktural, kawasan ini memiliki pola yang memusat dengan bangunan pemerintahan dan Gereja Blenduk sebagai pusatnya. Pola perancangan kota tersebut sama seperti perancangan kota - kota di Eropa. Sementara pada karakter arsitektur bangunan, kekhasan arsitektur bangunan di kawasan ini ditunjukkan melalui penampilan detail bangunan, ornamen-ornamen, serta unsur-unsur dekoratif pada elemen-elemen arsitekturalnya. Dengan keberadaan Kota Lama Semarang, citra arsitektur Eropa telah hadir dan menambah nuansa keberagaman arsitektur di Jawa Tengah dan daerah-daerah sekitarnya, dan pada gilirannya memperkaya khazanah arsitektur di negeri ini.

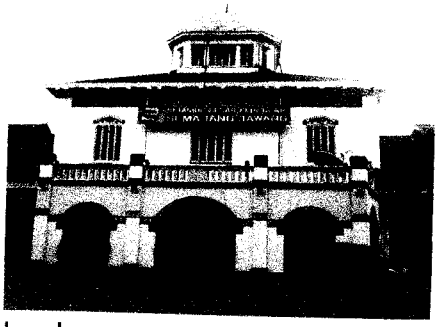
Sumber : www.google.com

1.1.4. Perkembangan dan Kondisi Stasiun Tawang Semarang



Stasiun Tawang Semarang dibangun pada 29 April 1911 (peletakan batu pertama), yang dirancang oleh Sloth-Blauwboer dan dioperasikan tanggal 1 Juni 1914. Pada awalnya, stasiun ini dimiliki oleh perusahaan perkeretaapian Naderlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM) yang melayani rute perjalanan Semarang-Surabaya, Semarang-Solo-Yogyakarta dan Semarang-Kedungjati-Tuntang-Willem 1 (Stasiun Ambarawa).

Stasiun Tawang Semarang sekarang dimanfaatkan sebagai stasiun kereta api yang melayani penumpang kereta eksekutif dan bisnis. Berdasarkan data Transportasi Jawa Tengah dalam angka (2004), Stasiun Semarang Tawang berlokasi di Jl. Taman Semarang Tawang No. 1 Semarang, dengan kode stasiun 2530 dan mempunyai fungsi



sebagai stasiun pengumpul. Stasiun ini merupakan stasiun kelas besar A dalam kondisi baik dan luas stasiun 4.628 m² dengan kapasitas 72.300 penumpang per bulan.

Prasarana yang ada di Stasiun Tawang Semarang meliputi (lihat table 1a), lintasan rel sebanyak satu buah, ruang tunggu ber-AC seluas 36 m², ruang tunggu tidak ber-AC seluas 1500 m², jumlah loket 4 buah, jumlah toilet dua buah dan luas tempat parkir kendaraan 2000 m² dan mushola empat buah.

Tabel 1a. Kelengkapan dan fasilitas Stasiun Semarang Tawang

No	Uraian	Ketarangan
1	Luas tanah stasiun	20.003 m²
2	Luas bangunan	4.781 m²
3	Jumlah sepur	5 jalur KA
4	Daya tampung sepur (kereta/gerbong)	Spur I-II-III-IV = 80 kereta/250 gerbong
5	Panjang emplasement	548 m'
6	Lebar emplasement	115 m'
7	Daya tampung emplasement (kereta/gerbong)	102 kereta/285 gerbong
8	Luas gudang	-
9	Penggunaan gudang	-
10	Jumlah loket	11 buah
11	Luas ruang tunggu penumpang	544 m²
12	Luas tempat parkir	4.254 m²
13	Kelas stasiun	kelas besar
14	Kelengkapan usaha :	
	a. Ekspedisi	8 buah
	b. Warpostel	-
	c. Biro perjalanan	8 buah

	d. Parkir taxi	28 m²

Sumber : Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi Propinsi Jawa Tengah (2004)

Tabel 1b. Volume penumpang di Stasiun Semarang Tawang

Data	Tahun				
	2001	2002	2003	2004	2005*
Volume Penumpang	612.87	626.855	634.35	660.681	265.735
Penumpang per kilometer	266.745.219	272.832.043	268.024.623	270.871.302	108.219.364
Pendapatan (Rupiah)	59.153.965.167	60.503.791.725	65.854.065.650	64.854.065.650	25.782.254.700

Sumber : PT. Kereta Api DAOP IV Semarang 2005

* : data sampai bulan Juni

Dari tabel 1b diketahui jumlah penumpang dari tahun ke tahun mengalami kenaikan berkisar antara satu sampai empat persen. Tahun 2001 ke 2002 mengalami kenaikan sebesar 2,28%, tahun 2002 ke 2003 mengalami kenaikan 1,79% dan tahun 2003 ke 2004 mengalami kenaikan 4,15%.

Kenaikan jumlah penumpang ini tentunya akan berpengaruh terhadap meningkatnya aktifitas yang akan timbul dalam stasiun ini. Dengan melihat kondisi Stasiun Tawang saat ini, sudah tidak memungkinkan untuk menampung jumlah penumpang yang semakin meningkat lebih-lebih saat hari-hari besar seperti hari raya. Mengingat kategori stasiun ini yang masuk dalam kriteria stasiun besar A, seharusnya memiliki fasilitas-fasilitas pendukung yang relatif lebih lengkap.



Jika melihat keadaan stasiun yang sekarang ini, sangat kecil penumpang yang akan merasa nyaman dengan suasana yang tercipta dalam stasiun. Terlebih lagi saat musim penghujan datang, bangunan induk stasiun akan tergenang air kurang lebih setinggi lutut. Hal ini akan sangat mengganggu

proses keberangkatan dan kedatangan penumpang. Dan saat musim kemarau, area ruang luar terasa sangat panas sekali. Hal ini disebabkan karena tidak tertatanya area ruang luar stasiun.

Kondisi ruang luar Stasiun Tawang saat ini hanya difungsikan sebagai area parkir mobil luar yang lantainya hanya ditutupi dengan conblock saja.

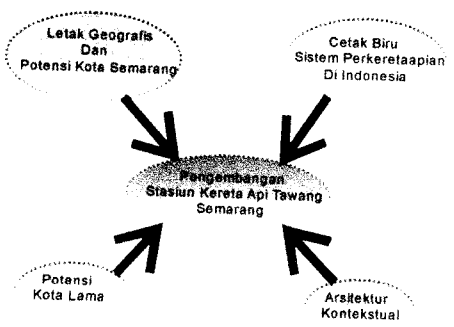
Sumber : DAOP IV Semarang

1.1.5 Pengembangan Stasiun Tawang Semarang

Menurut Cetak Biru sistem perkeretaapian di Indonesia, bahwasanya akan ada pengembangan kereta api cepat Jakarta – Semarang – Surabaya yang bisa ditempuh dalam waktu 3 jam, maka pengembangan Stasiun Tawang Semarang harus bisa mengakomodir kebutuhan-kebutuhan yang akan timbul dari munculnya sistem kereta api tersebut. Dan arah pengembangan dari Stasiun Tawang Semarang adalah lebih mendekati ke mixed use building (bangunan yang memiliki banyak fungsi). Dengan melihat beragam aktifitas yang akan timbul dengan munculnya sistem kereta api tersebut.

Untuk itu Stasiun Tawang Semarang harus mampu memfasilitasi para penumpangnya dengan fasilitas-faslitas komersial yang sesuai dengan kebutuhan yang akan timbul. Fungsi-fungsi komersial yang akan diwadahi dalam pengembangan stasiun ini antara lain : entertainment center (lounge, excutive lounge, coffee shop), relaxation center (pijat, salon, massage and spa), food court, busssiness center (ballroom, meeting room, ruang kesekretariatan, hot spot), comercial center (retail – retail cinderamata) dan fasilitas intermoda (bus, taxi). Dalam pemilihan fungsi-fungsi yang akan diwadahi didalamnya, hal ini dikarenakan melihat pemakai dari sistem kereta api cepat ini adalah kebanyakan dari kalangan eksekutif/bisnisman.

Sumber : Harian Kompas, Juli 2006



1.1.6. Tinjauan Arsitektur Kontekstual

Setiap kota mempunyai bentuk dan karakter tersendiri. Ada kota yang pada awalnya terbentuk dengan pola konsentrik karena pengaruh kultural yang kuat, ada pula kota yang terbentuk secara linier mengikuti sumber daya alam yang ada seperti sungai, danau sebagai salah satu sumber kehidupan. Namun ada pula yang terbentuk karena perpaduan kedua faktor di atas.

Karakter suatu kota dapat diperkuat atau justru dihancurkan oleh penampilan sebuah bangunan. Hal ini merupakan pengamatan mikro melalui pengamatan per unit bangunan tentang kualitas rancangannya. Merancang dan menempatkan sebuah bangunan baru di lingkungan yang telah terbentuk lama memang agak dilematis. Dan yang paling mengganggu adalah bila keberadaan bangunan baru tersebut ternyata malah merusak kontinuitas visual yang ada terutama untuk kawasan dengan fungsi tertentu seperti kawasan konservasi atau cagar budaya kota (urban heritage).

Indonesia kaya akan warisan arsitektur, alam dan budayanya. Ada beberapa cara untuk menghargai dan melestarikan warisan tersebut bila kita akan mendesain sebuah bangunan baru terutama dalam lingkungan yang mempunyai fungsi tertentu. Salah satu cara adalah mendesain dengan pendekatan kontekstual. Cara ini diharapkan dapat meluruskan anggapan sempit dalam melestarikan warisan arsitektur lokal yang selama ini diartikulasikan oleh para perancang bangunan dalam bentuk pengulangan atap seperti salembayung, joglo, gonjong dan lainnya.

Merancang dengan pendekatan **konstekstual** merupakan gagasan atau ide dalam menanggapi perlunya keselarasan antar lingkungan atau antara bangunan baru dengan lingkungan sekitarnya. Merancang bangunan yang konteks terhadap lingkungannya bukan merupakan tindakan plagiat atau penjiplakan belaka. Agar bangunan baru dapat konteks dengan lingkungannya maka dibutuhkan kejelian arsitek untuk menangkap nuansa lingkungan yang ada, kemudian mengekspresikannya dalam ide / kreatifitas yang tinggi agar hasil rancangan selaras (wondoamiseno, 1992).

Lingkungan yang dapat diambil temanya sebagai dasar rancangan adalah:

a. Lingkungan dengan nilai historis tinggi, mempunyai artefak berkualitas.
b. Lingkungan yang mempunyai "jiwa tempat dan karakter kota".
c. Lingkungan yang mempunyai kontinuitas visual (Partawijaya, 1986).

Terdapat 2 hal yang perlu dikaji saat kita merancang dengan pendekatan kontekstual khususnya dalam lingkup visual, yaitu elemen pendekatan dan cara pendekatan. **Elemen pendekatan** adalah bagian-bagian yang dapat digunakan agar suatu karya arsitektur konteks dengan sesuatu seperti karya arsitektur yang telah ada, fisik lingkungan, alam dan sebagainya. **Konteks** berarti terdapat keselarasan, menyatu atau terkait secara visual. Sedangkan elemen pendekatan kepada arsitektur kontekstual antara lain; pola perletakan bangunan (rancangan tapak), pola hubungan ruang luar, pola ruang dalam dan facade/raut bangunan.

Sumber : www.google.com

1.2 PERMASALAHAN

1.2.1. Permasalahan Umum

Bagaimana merancang massa bangunan dan lingkungan di kawasan Stasiun Tawang Semarang yang kontekstual terhadap kawasan Kota Lama Semarang untuk mendukung pengembangan kebutuhan-kebutuhan ruang seiring dengan munculnya sistem kereta api cepat.

1.2.2. Permasalahan Khusus

- Bagaimana merancang area ruang luar dan ruang dalam Stasiun Tawang Semarang dengan penekanan tata ruang dan sirkulasi sebagai mixed use building.
- Bagaimana menciptakan karakter-karakter pengembangan fasade bangunan pada Stasiun Tawang Semarang yang kontekstual terhadap kawasan Kota Lama Semarang khususnya dengan bangunan Gereja Blenduk.

1.3 TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1. Tujuan

Mendapatkan karakter kualitas ruang dalam maupun ruang luar Stasiun Kereta Api Tawang Semarang yang mampu mengakomodir kebutuhan-kabutuhan yang akan timbul dengan meningkatnya aktifitas-aktifitas dalam stasiun sebagai fasilitas bagi pennguna dan pengembangan massa bangunan yang mampu memperkuat karakter heritage Kota Lama Semarang.

1.3.2. Sasaran

- Merencanakan pola ruang luar Stasiun Kereta Api Tawang Semarang yang dapat memberikan nilai tersendiri bagi bangunan stasiun.
- Merencanakan Stasiun Kereta Api Tawang Semarang yang mampu menghubungkan pola ruang dalam dan ruang luar stasiun serta tata masa sehingga karakter heritage Kota Lama Semarang dapat ditransformasikan ke dalam bentuk design fisik bangunan.
- Merencanakan bentuk fisik bangunan Stasiun Tawang Semarang yang kontekstual terhadap kawasan Kota Lama khususnya dengan Gereja Blenduk.

1.4 LINGKUP PEMBAHASAN

Pembahasan dibatasi pada masalah-masalah disiplin ilmu arsitektur dengan penekanan aspek fisik bangunan stasiun yang dapat menghasilkan konsep dasar pengembangan rancangan Stasiun Tawang Semarang yang meliputi :

- Lokasi dan site
- Ruang-ruang pada stasiun
- Fasilitas utama dan penunjang
- Fungsi-fungsi yang bekerja di dalamnya
- Sirkulasi kendaraan, sirkulasi manusia dan sistem parkir
- Pengembangan aspek komersial dalam stasiun
- Stasiun yang kontekstual dengan kawasan heritage Kota Lama Semarang

1.5 METODE PEMBAHASAN

1.5.1. Observasi

► Observasi Langsung

Bertujuan mendapatkan data yang berkaitan dengan bangunan stasiun. Pengamatan meliputi observasi terhadap :

- Bangunan lama
- Kebutuhan ruang dan fasilitas stasiun
- Sistem sirkulasi penumpang dan kendaraan
- Kecenderungan munculnya fungsi-fungsi baru di dalam dan di luar stasiun

- Kondisi kawasan sekitar stasiun

► Observasi Tak Langsung

Merupakan observasi berupa kajian literatur/sumber informasi kepustakaan antara lain :

- Buku-buku tesis tugas akhir tentang Stasiun Kereta Api.
- Buku-buku referensi kepustakaan yang meliputi studi literatur yang berkaitan dengan masalah perencanaan dan perancangan stasiun, studi tentang transportasi kereta api, sistem pengaturan dan fasilitas stasiun, arsitektur kontekstual dan arsitektur kolonial.

1.5.2. Analisa

Merupakan tahap penguraian data serta informasi lain sebagai acuan dasar penyusunan konsep pengembangan Stasiun Kereta Api Tawang Semarang. Sebagai data yang relevan bagi pengembangan stasiun yang meliputi : analisa organisasi dan kebutuhan ruang, analisa ruang terbuka, dan analisa penampilan bangunan yang kontekstual terhadap kawasan kota Lama Semarang khususnya dengan Gereja Blenduk.

1.6 SISTEMATIKA PENULISAN

BAB I PENDAHULUAN

Mengemukakan : Latar belakang masalah, permasalahan umum/khusus, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan, sistematika penulisan, keaslian penulisan dan pola pikir.

BAB II KONDISI UMUM STASIUN TAWANG SEMARANG

Mengemukakan kondisi eksisting Stasiun Tawang Semarang yang meliputi data tapak, kondisi Stasiun Tawang Semarang serta data aktifitas Stasiun Tawang Semarang dan data tentang bangunan Gereja Blenduk.

BAB III DASAR TEORI PENGEMBANGAN STASIUN TAWANG SEMARANG

1. Batasan dan pengertian judul
2. Pengertian stasiun, fungsi dan peran stasiun
3. Pelestarian tinggalan sejarah
4. Arsitektur kolonial

5. Ruang terbuka
6. Organisasi dan standart ruang stasiun
7. Referensi

BAB IV ANALISA PENGEMBANGAN STASIUN TAWANG SEMARANG

Berisi tentang :

- Analisa organisasi dan kebutuhan ruang yang akan menghasilkan zonning dan blockplan kawasan.
- Analisa ruang luar Stasiun Tawang Semarang
- Analisa penampilan bangunan sebagai metode untuk menemukan gagasan fasade bangunan.

BAB V KONSEP PENGEMBANGAN STASIUN TAWANG SEMARANG

Berisi tentang transformasi desain sebagai langkah perancangan pengembangan fisik bangunan stasiun berupa : konsep ruang luar stasiun, konsep bentuk dan penampilan bangunan yang kontekstual terhadap kota Lama Semarang, konsep zoning pada tapak, dan konsep blockplan.

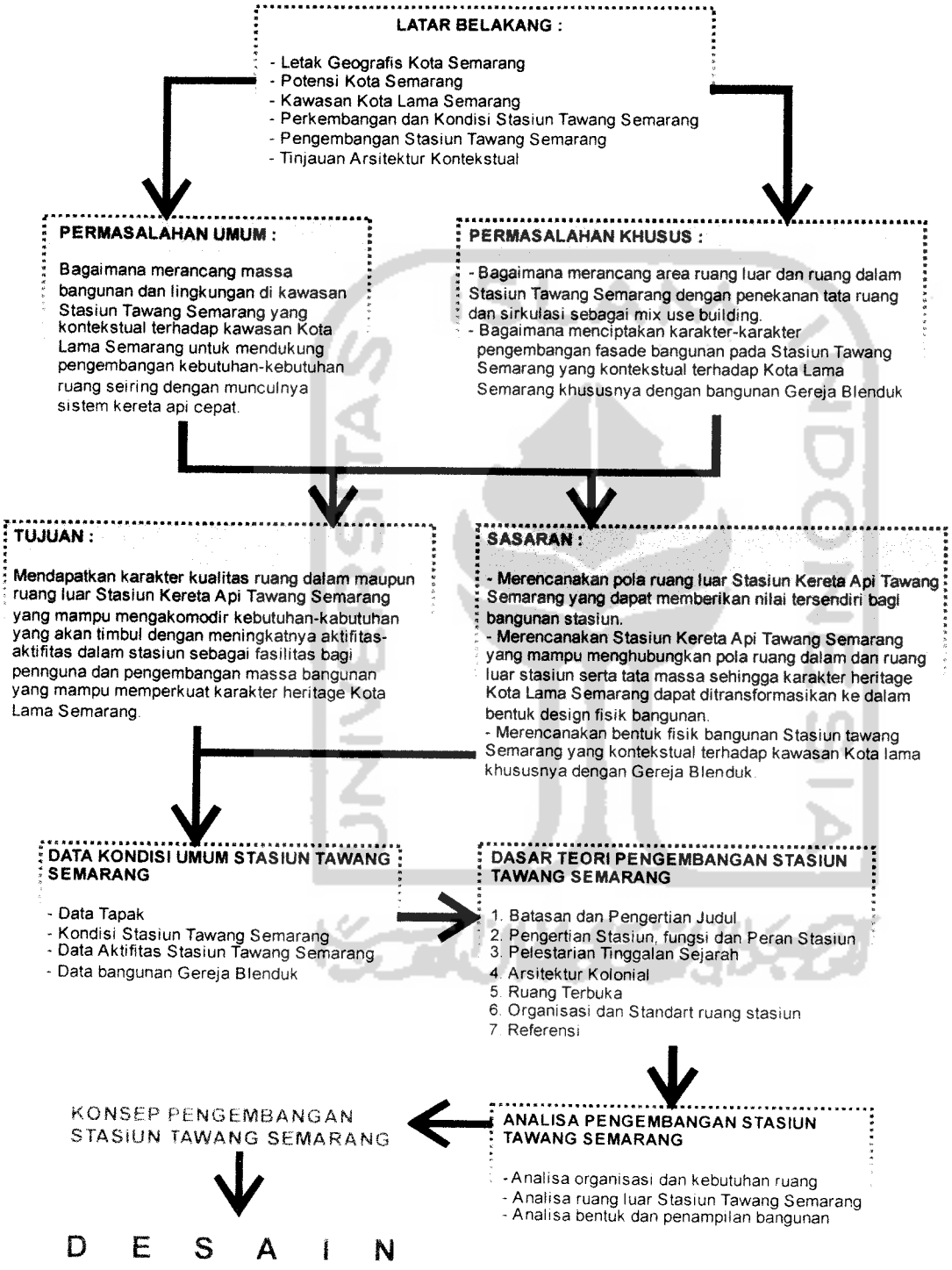
1.7 KEASLIAN PENULISAN

Judul : Redesign Stasiun KeretaApi Tawang Semarang serta Pengembangan Stasiun Sebagai Sarana Rekreasi

Disusun oleh : Cinthyaningtyas Meytasari, TA-UII, 96 340 055

Permasalahan : Bagaimana mengungkapkan bentuk fisik bangunan Stasiun Kereta Api Tawang Semarang yang menjamin rasa aman dan berkarakter 'terbuka' dengan mengembangkan stasiun sebagai sarana kegiatan masyarakat (ekonomi) dan sarana rekreasi.

1.8 KERANGKA POLA PIKIR



BAB II
KONDISI UMUM STASIUN TAWANG SEMARANG

2.1 KONDISI EKSISTING STASIUN TAWANG SEMARANG

2.1.1. Data Tapak

▪ Tinjauan Kawasan

Site terletak di daerah Kota Lama yang merupakan area konservasi bangunan kuno di kota Semarang, yaitu berada di Jalan Taman Semarang Tawang No 1, Seamarang. Kawasan ini ditinjau dari aspek social, politik dan ekonomi, merupakan kawasan utama dan penting bagi kemajuan kota. Dari aspek sosial budaya, letak Stasiun Tawang di Kota Lama merupakan bagian yang dianggap penting bagi kelanjutan bangunan heritage di kota Semarang.

▪ Tinjauan Site

Site yang mempunyai luas ± 20.000 m² ini mempunyai kontur yang relatif datar yang berbatasan langsung dengan Jalan Taman Semarang Tawang, mempunyai potensi site yang sangat bagus untuk dikembangkan sebagai kawasan yang mempunyai potensi bangunan heritage/bangunan kuno, sangat bisa dikembangkan sebagai icon kawasan tersebut.

▪ Kondisi Existing Site

Site yang terletak di sisi Jalan Taman Semarang Tawang yang mempunyai luas ± 2 ha, merupakan daerah kawasan konservasi bangunan heritage mempunyai potensi dan kendala dalam pengembangannya. Pengolahan site tidak terlepas dari keberadaan bangunan induk Stasiun Tawang yang mempunyai karakter yang kuat pada kawasan tersebut. Adapun hal-hal yang menyangkut kondisi site yang nantinya akan berhubungan dengan pengolahan site adalah sebagai berikut :

Potensi Site :

1. Site terletak di daerah Kota Lama yang merupakan daerah konservasi bangunan kuno di kota Semarang.
2. Kontur tanah pada site relatif datar.
3. Luas site mendukung untuk pengembangan kawasan Stasiun Tawang.

4. Pada site terdapat bangunan heritage yang merupakan icon kawasan tersebut.

Kendala Site :

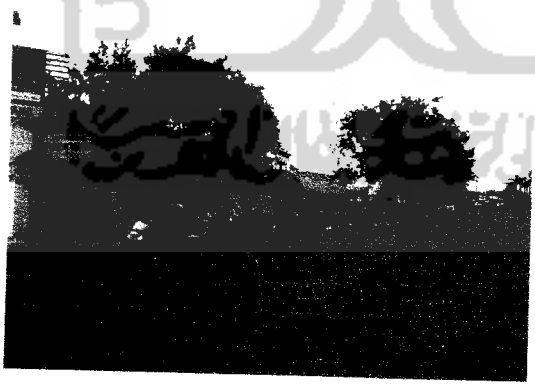
1. Pencapaian bangunan hanya dapat di akses dari satu arah, hal ini disebabkan karena peraturan pemda yang mengharuskan Jalan Taman Semarang Tawang dibuat searah.
2. Adanya titik-titik kemacetan pada setiap pertemuan jalan yang mengganggu akses untuk menuju kelokasi.
3. Site terletak pada daerah yang rawan banjir dan rob.

- **Batasan Site**

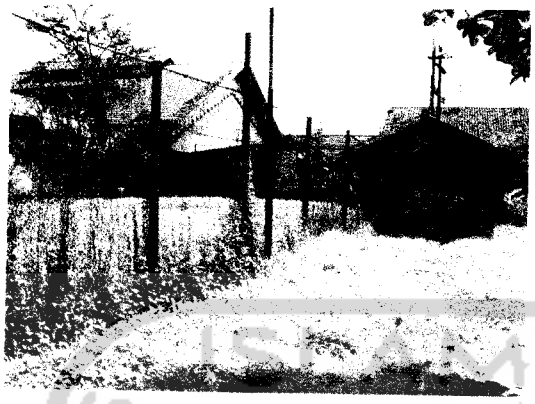
Sebelah Utara : di batasi oleh permukiman penduduk



Sebelah Selatan : di batasi oleh jalan Taman Semarang Tawang

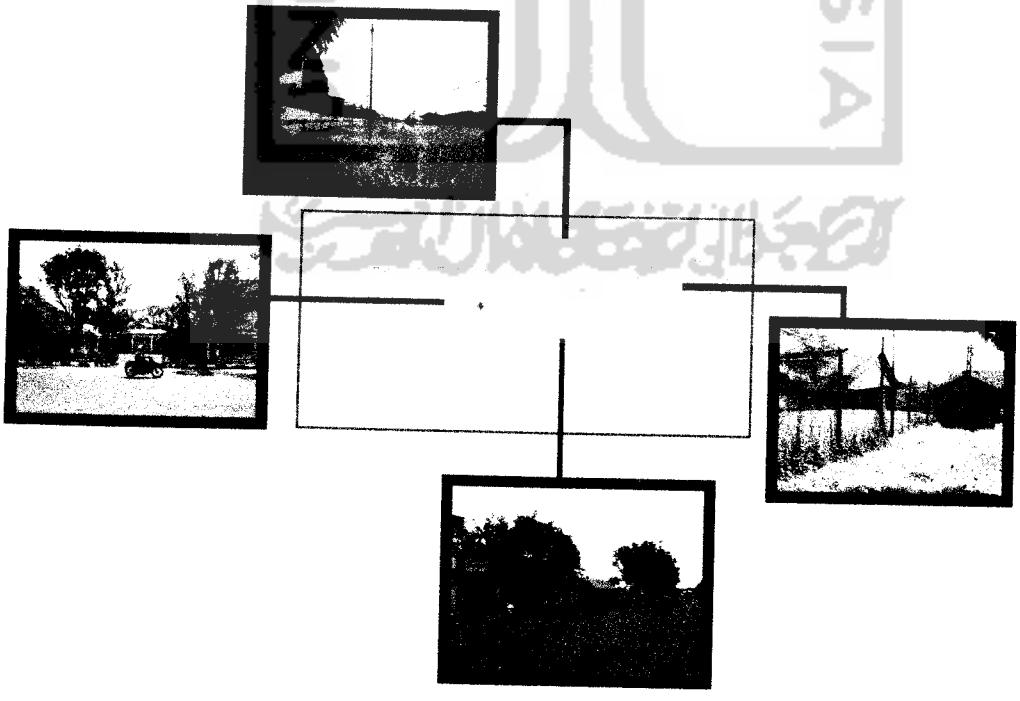


Sebelah Timur : dibatasi oleh permukiman penduduk



Sebelah Barat : di batasi oleh PT. Pusaka Nusantara, cabang usaha 4

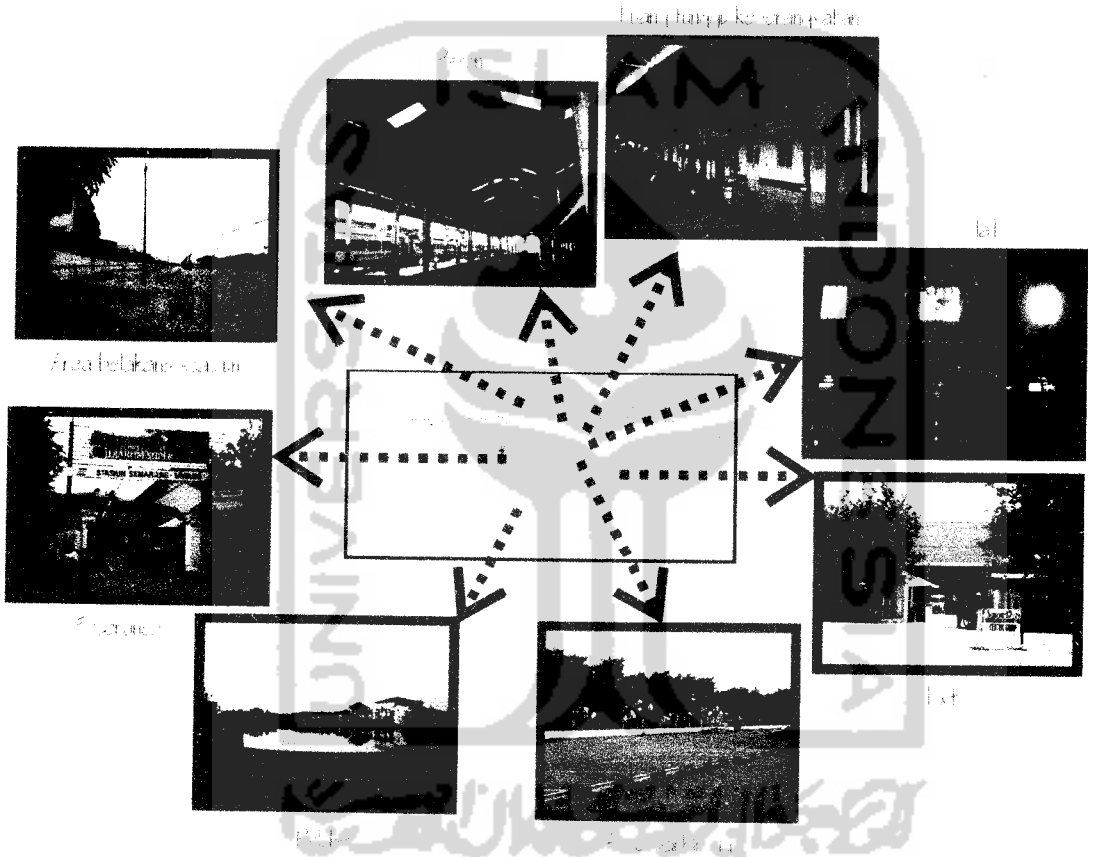




Gb. Batas site stasiun Tawang Semarang

2.1.2. Kondisi Stasiun Tawang Semarang

Stasiun Kereta Api Tawang Semarang berada di jalan Taman Semarang Tawang No 1, yang juga terletak pada kawasan kota Lama Semarang yang merupakan kawasan heritage kota Semarang. Stasiun Tawang Semarang memiliki satu entrance utama yang berada pada sisi depan sebelah kanan dan memiliki satu pintu keluar yang berada pada sisi depan sebelah kiri stasiun.

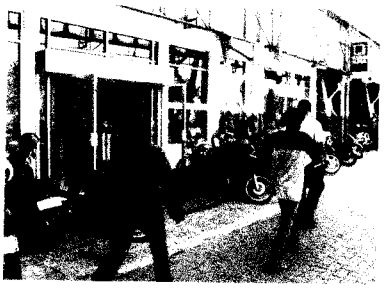


Aktifitas-Aktifitas Stasiun Tawang Semarang :

- **Ruang Luar**

Aktifitas yang ada pada ruang luar Stasiun Tawang Semarang adalah parkir. Jadi ruang luar hanya difungsikan sebagai area parkir saja, baik parkir mobil pribadi, taxi, maupun ojek. Ruang-ruang yang ada pada area luar stasiun adalah pos satpam, ruang petugas parkir dan masjid.





Suasana ruang luar Stasiun Tawang Semarang



Pos satpam dan ruang petugas parkir



Masjid

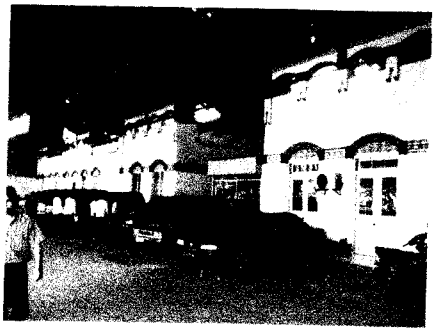
▪ Ruang Dalam

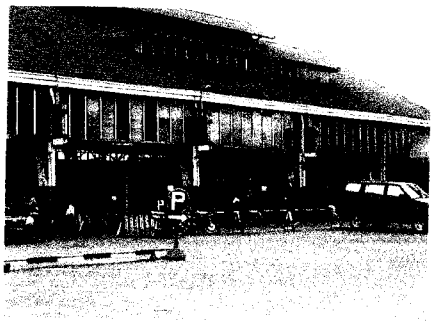
Stasiun Tawang Semarang memiliki berbagai jenis kegiatan/aktifitas baik dari penumpang yang naik-turun kereta api, pengantar/penjemput, maupun pengelola yang bekerja sesuai dengan tugas masing-masing. Jenis ruang-ruang yang terdapat pada bangunan stasiunpun bermacam-macam sesuai dengan fungsi dari masing-masing ruang. Ruang-ruang yang ada pada stasiun dikelompakkan menjadi ruang publik, ruang pengelola, dan area komersial.

1. Ruang Publik

- Area parkir dalam

  Dalam pembagian ruang parkir, tidak hanya ruang luar saja yang dimanfaatkan sebagai area parkir. Namun ruang dalampun digunakan sebagai area parkir mobil pribadi dan pengelola, juga area parkir motor.





Area parkir dalam

- Canopy/Drop out area

  Di area inilah penumpang yang akan naik kereta api diturunkan dari kendaraan pengantar/taxinya. Juga penumpang yang turun dari kereta api menunggu kendaraan penjemput/angkutan intermoda lainnya.



Drop out area

- Hall

  Hall merupakan ruang publik yang di dalamnya banyak terdapat bermacam aktifitas. Dari penumpang yang antri membeli tiket sampai pengecekan tiket. Sehingga di dalam hall muncul banyak ruang yang sebenarnya mengurangi kapasitas hall itu sendiri sebagai ruang publik. Ruang-ruang yang terdapat pada hall antara lain adalah ruang informasi, wartel, loket, ATM, counter food dan ruang costumer service.



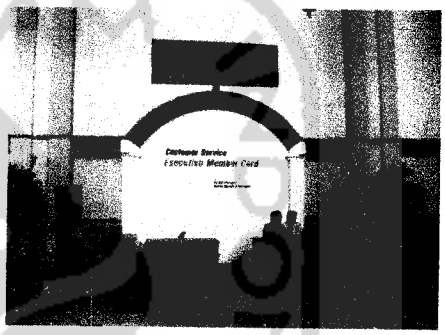
Loket



ATM dan Counter food



Ruang informasi dan Wartel



Costumer service

- Area pengecekan tiket

  Untuk penumpang yang naik kereta api setelah membeli tiket, langkah selanjutnya sebelum menuju peron keberangkatan adalah melakukan check in tiket. Sistem pengecekan pada Stasiun Tawang Semarang ini masing menggunakan sistem manual/ada petugas pengecekan tiket sendiri.



Area pengecekan tiket

- Ruang tunggu keberangkatan

  Stasiun Kereta Api Tawang Semarang memiliki ruang tunggu keberangkatan yang cukup luas. Ditempat inilah para penumpang menunggu kedatangan kereta

api. Stasiun ini juga memiliki ruang keberangkatan eksekutif. Namun sayangnya, ruangan ini kini tidak dimanfaatkan sepenuhnya akibat sering rusak karena banjir.



Ruang tunggu keberangkatan



Ruang tunggu eksekutif

2. Ruang pengelola

Pembagian ruangan pengelola dibagi menurut tugas dari masing-masing difisi. Ruang pengelola Stasiun Tawang Semarang diantaranya adalah :

- Ruang Kepala Stasiun Besar (KSB)
- Ruang Penguasa Perbendaharaan (PBD)
- Ruang Pengawas Peron (PAP)
- Ruang Pemimpin Perjalanan Kereta Api (PPKA)



Area Pengelola

3. Komersial Area

Aktifitas yang muncul saat orang menunggu kereta api adalah bermacam-macam. Diantaranya adalah makan/minum dan belanja. Sehingga muncullah ruang-ruang yang difungsikan untuk menampung aktifitas tersebut, tidak lain ruang itu adalah ruang komersil. Separuh dari bangunan stasiun ini difungsikan sebagai komersial area. Namun sayangnya, semakin banyak pedagang-

pedagang yang bermunculan menimbulkan adanya space-space yang seharusnya tidak dimanfaatkan sebagai ruang komersil kini telah berubah fungsi. Hal ini menimbulkan hilangnya estetika fungsi ruang dan menimbulkan kesan bahwa ruang yang ada muncul secara asal-asalan/tanpa rencana sebelumnya.



Ruang komersil



Area komersil yang tidak terncana

Di depan Stasiun Tawang Semarang terdapat polder yang sebenarnya berfungsi sebagai penampung air saat banjir dan saat air rob naik. Namun pada polder ini tidak hanya didesain sebagai bak penampung saja melainkan dapat digunakan sebagai taman kota. Terbukti dengan dibuatnya bangku-bangku untuk tempat duduk dan pada saat sore hari ditempat ini sangat ramai dengan penduduk yang bersantai-santai duduk disamping kolam.

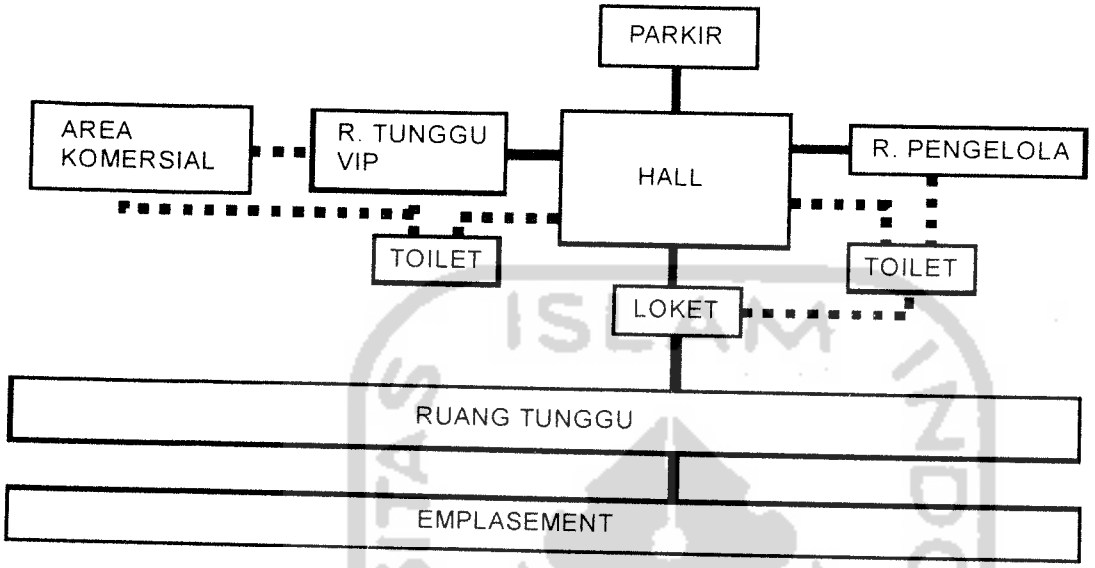




Polder

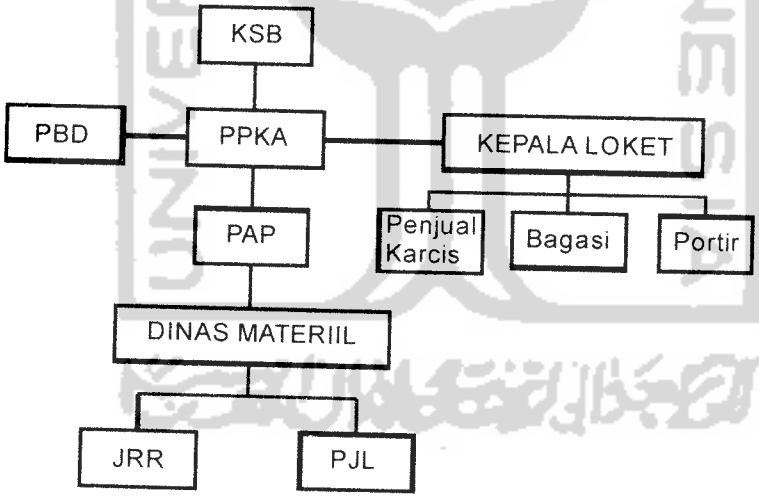
2.1.3. Data Aktifitas Stasiun Tawang Semarang

- **Organisasi Ruang Stasiun Tawang Semarang**



Sumber : Pengelola Stasiun Tawang Semarang, 2006

- **Struktur Organisasi Pengelola Stasiun Tawang Semarang**



Sumber : Pengelola Stasiun Tawang Semarang, 2006

Keterangan :

KSB : Kepala Stasiun Besar

PPKA : Pemimpin Perjalanan Kereta Api

PBD : Penguasa Perbendaharaan

PAP : Pengawas Peron

JRR : Juru Rangsir

PJL : Penjaga Lintasan

▪ Aktifitas-Aktifitas Pengelola Stasiun Tawang Semarang

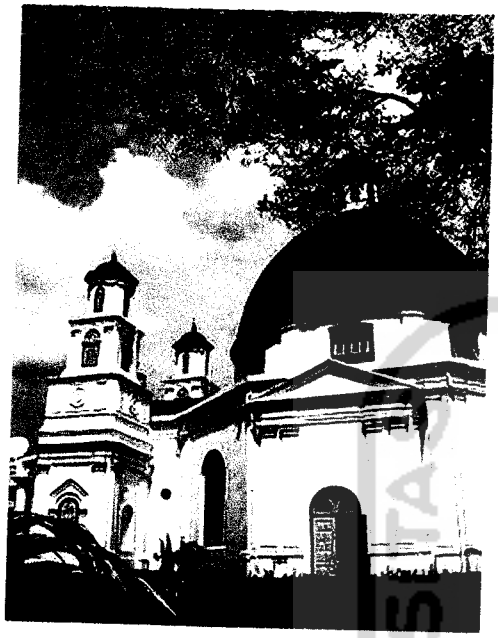
Stasiun merupakan bangunan publik yang didalamnya terdapat banyak sekali ragam aktifitas, dari membeli tiket sampai menunggu keberangkatan kereta api. Stasiun juga memiliki pengelola stasiun yang masing-masing memiliki tanggung jawab atas kelancaran aktifitas yang terdapat dalam stasiun. Adapun aktifitas dan tanggung jawab pengelola stasiun adalah sebagai berikut :

- Kepala Stasiun Besar memiliki tanggung jawab dalam memantau setiap aktifitas yang ada pada stasiun. Namun dalam melaksanakan kewajibannya, KSB dibantu oleh bebarapa bawahannya yang masing-masing sudah memiliki tanggung jawab sendiri. KSB juga memiliki beberapa fasilitas yang mendukung kelancaran tugasnya. Diantaranya adalah ruang kerja yang cukup nyaman.
- Pemimpin Perjalanan Kereta Api bertanggung jawab untuk jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api. PPKA ini memiliki tanggung jawab yang paling besar, karena ketepatan informasi yang dikirim dan diterima atas kedatangan dan keberangkatan kereta api antar stasiun sangatlah fatal. Hal ini sangat menyangkut dengan keselamatan perjalanan kereta api. Untuk itu PPKA membutuhkan ruangan kerja yang cukup luas untuk menampung alat-alat komunikasi jarak jauh yang mendukung kelancaran pekerjaan mereka.
- Penguasa Perbendaharaan bertanggung jawab untuk mengatur keuangan stasiun. Sistem keamanan ruang sangatlah penting karena diruang inilah semua keuangan stasiun disimpan.
- Kepala Loket bertanggung jawab untuk penyediaan tiket keberangkatan kereta api. Semua jenis tiket keberangkatan, dari kereta api kelas ekonomi sampai kelas eksekutif yang sudah terjadwal harus ada pada loket beberapa jam sebelum jam keberangkatan.
- Pengawas Peron bertanggung jawab untuk memberangkatkan kereta api. Petugas yang ini tidak membutuhkan ruangan yang khusus, bisa hanya dengan ruang istirahat saja. Karena pekerjaanya diluar ruangan yaitu membunyikan peluit tanda kereta api harus segera berangkat.

- Dinas Materiil bertanggung jawab untuk masalah sirkulasi kereta api. Untuk keselamatan kereta api dan penumpang, harus jelas jalur mana yang harus memasuki dan meninggalkan stasiun. Karena kesalahan memilih jalur bisa berakibat sangat fatal.
- Juru Rangsir bertanggung jawab untuk memindahkan kereta api dari setiap jalur. Terkadang setiap kereta api harus mengalami perpindahan jalur karena jalur yang telah dipakai akan digunakan sebagai jalur kedatangan kereta api yang lainnya. Maka, juru rangsir harus memindahkan kereta ke jalur yang lain.
- Penjaga Lintasan bertanggung jawab untuk kelancaran portal lintasan jalan rel kereta api. Petugas ini harus mempunyai ruangan yang khusus, karena tanggung jawab dari petugas ini sangatlah besar. Penjaga lintasan tidak boleh lalai dalam menjalankan tugasnya, karena ini bisa berakibat sangat fatal yaitu bisa menghilangkan nyawa puluhan orang karena lalai menutup portal lintasan jalan rel saat kereta api melintasi jalan.
- Penjual Karcis bertanggung jawab untuk semua proses penjualan tiket kereta api. Loket penjualan merupakan tempat pekerjaan mereka. Mereka harus melayani penjualan tiket kereta api dari semua jenis kelas kereta api setiap hari dan setiap jamnya. Penjual karcis tidak membutuhkan suatu ruangan yang besar karena tidak banyak fasilitas yang harus ditampung sebagai pendukung pekerjaan mereka. Posisi tempat kerja mereka adalah terletak paling depan karena mereka sebagai awal dari proses keberangkatan kereta api.
- Bagasi bertanggung jawab untuk sirkulasi barang yang ada pada stasiun kereta api. Sirkulasi antara manusia dan barang harus dibedakan dengan jelas agar sirkulasinya berjalan dengan lancar.

Sumber : Pengelola Stasiun Tawang Semarang, 2006

2.2 GEREJA BLENDUK



Keletakan:

Gereja Blenduk terletak di Jl. Letjend Suprapto 32 Semarang. Keletakannya berada di tengah kawasan Kota Lama Semarang.

Latar Belakang:

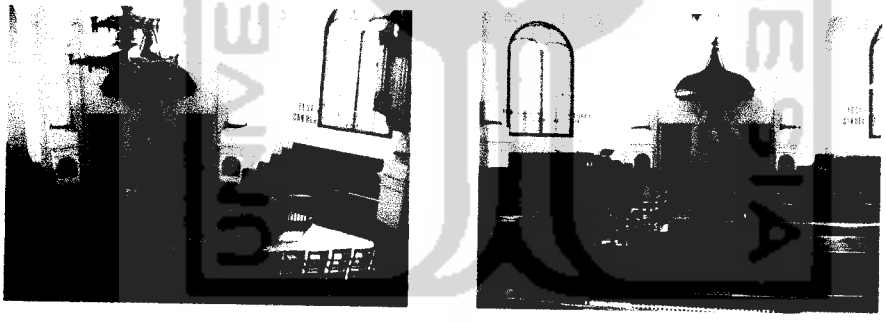
Gereja Blenduk hanyalah salah satu bangunan yang berdiri di Kawasan Kota Lama Semarang. Kota yang sebagian besar bangunan gedungnya adalah hasil peninggalan kolonial Belanda ini memang mencirikan suatu kawasan yang bersifat khusus dan unik. Khusus dan unik karena hampir seluruh bangunan gedungnya bergaya arsitektur Eropa (Belanda). Kawasan ini pada masanya merupakan pusat perdagangan, pemerintahan, dan pusat kota dari Kota Semarang.

Gereja Blenduk ini sering dijuluki sebagai tetenger atau landmark dari Kota Lama Semarang. Gereja Blenduk dibangun pada tahun 1753 oleh pemerintah kolonial Belanda. Sebenarnya bangunan gereja ini sudah mengalami perubahan bentuk beberapa kali. Ketika pertama kali dibangun (1753) bangunan gereja ini berbentuk rumah panggung Jawa dan beratap tajuk. Tahun 1787 bangunan ini dirombak total. Tahun 1894 bangunan ini dirombak kembali. Tahun 1894-1895 bangunan gereja ini direnovasi oleh HPA. De Wilde dan W. Westmaas dengan pembaruan bentuk dengan tidak merubah desain secara keseluruhan sehingga ditemukan bentuk atap berbentuk kubah / cembung (mblendhuk) seperti yang terlihat sekarang ini. Kubahnya besar, dilapisi perunggu dan di dalamnya terdapat sebuah orgel Barok. Keterangan mengenai Wilde dan Westmas tertulis pada kolom di belakang mimbar. Arsitektur di dalamnya dibuat berdasarkan salib Yunani. Kecuali itu gereja ini juga dilengkapi dengan dua buah menara jam (lonceng).



Menara jam (lonceng), Gereja Blenduk

Gereja Blenduk memiliki denah octagonal (segi delapan beraturan). Luas bangunan gereja sekitar 400 meter persegi yang terdiri dari bangunan induk dan empat bangunan samping. Ruang utama bangunan gereja terdiri dari ruang jemaat dan ruang konsistori.



Altar Gereja Blenduk

Atap berbentuk kubah yang sangat khas dari Gereja Blenduk ini memiliki kesamaan bentuk dengan kubah bangunan di Eropa pada sekitar abad 17-18 seperti kubah Gereja St.Peter's di Roma yang didesain oleh Michael Angelo (1558-1560) dan kubah Gereja St.Paul's karya Christoper Wren (1675-1710).

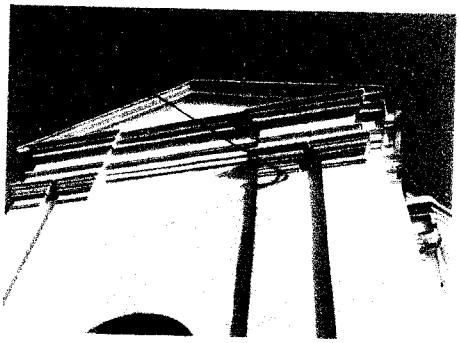
Bergaya Neo-Klasik, bangunan ini tampak begitu memikat dan menonjol di antara bangunan yang ada disekitarnya. Letak bangunan frontal terhadap Jl. Suari yang dahulu bernama Kerk straat (jalan Gereja). Menghadap ke Selatan, bangunan berlantai

dua ini memiliki ketinggian lantai yang hampir sama tinggi dengan jalan di depannya. Pondasi yang digunakan adalah batu dan sistem strukturnya dari bata. Dindingnya terbuat dari bata setebal satu batu. Atap bangunan berbentuk kubah dengan lapisan logam sebagai penutupnya yang dibentuk oleh usuk kayu jati. Di bawah atau ujung kubah terdapat lubang cahaya yang menyinari ruang dalam yang luas.



Kubah Gereja Blenduk

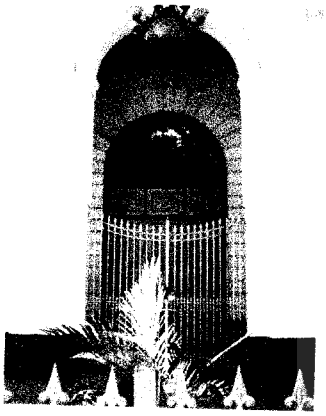
Pada sisi timur, barat dan selatan bangunan, terdapat portico bergaya Dorik Romawi. Dua buah menara berada di bagian depan, simetris di kiri dan kanannya. Di bawah kubah kecilnya terdapat dua buah jam. Cornice yang ada disekililing bangunan berbentuk garis-garis mendatar. Pintu masuk merupakan pintu ganda dari panel kayu. Ambang atas pintu berbentuk lengkung, demikian juga dengan ambang atas jendela. Ada dua tipe jendela, pertama, jendela ganda berdaun krepyak, kedua, jendela kaca patri warna-warni yang begitu khas. Bangunan yang terkait di sekitar Gereja Blenduk adalah Gedung Jiwasraya yang terletak di sebelah Selatan, kantor Kerta Niaga di sebelah Barat. Sebuah ruang terbuka bekas Parade Plein di sebelah timur bangunan, menambah keistimewaan Gereja ini, dari ruang ini kita disuguhkan banyak sudut pandang yang berbeda dan menarik.



Partico bergaya Dorik Romawi



Ruang terbuka bekas Parade Plein



Pintu masuk Gereja



Jendela kaca patri warna-warni



Jendela berdaun krepyak

Gereja Blenduk juga memiliki beberapa bagian bangunan dan perlengkapan misa yang sangat khas, yakni:

1. Sebuah Tangga melingkar terbuat dari besi ukir yang digunakan untuk menuju ke ruang musik gerejawai. Pada tangga itu terdapat tulisan berbahasa Belanda, Plettriji den Haag. Sayangnya tulisan ini tidak dilengkapi angka tahun. Diduga tulisan tersebut merupakan nama dari perusahaan pembuat tangga tersebut.



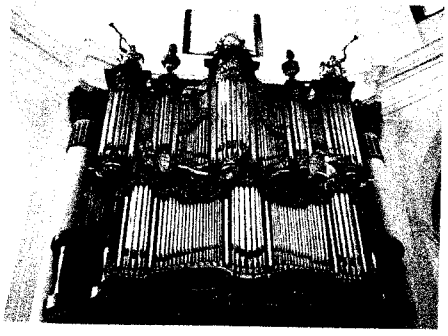
Tangga melingkar terbuat dari besi ukir untuk menuju ruang musik gerejawai

2. Mimbar Gereja Blenduk memiliki konstruksi yang langka karena diletakkan di atas tiang yang memiliki denah segi delapan (octagonal).



Mimbar Gereja Blenduk

3. Orgel yang berbentuk sangat indah. Orgel ini digerakkan dengan semacam pompa untuk membunyikan pipa-pipa suara. Orgel dibuat oleh P. Farwangler dan Hummer. Orgel semacam ini diduga hanya ada dua buah di Indonesia, yang satunya terdapat di Gereja GPIB Immanuel, Gambir, Jakarta.



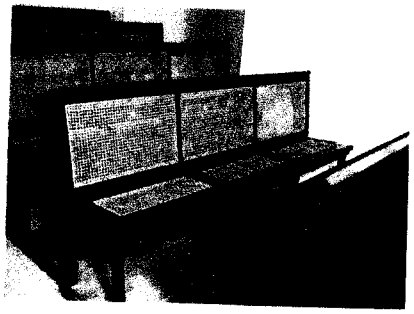
Orgel

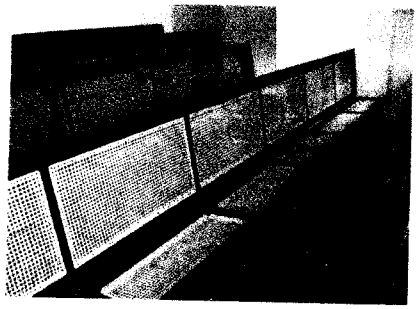
4. Lonceng Gereja. Lonceng Gereja dari Gereja Blenduk berjumlah tiga buah dengan ukuran yang berbeda-beda. Sayang salah satunya telah hilang. Pada lonceng tersebut terdapat tulisan J.W. Stieger-Semarang Anno 1703.



Lonceng gereja

5. Kursi Kayu dan Lampu Gantung. Kedua benda ini juga berbentuk sangat unik. Menurut sumber setempat baik kursi maupun lampu gantung tersebut masih merupakan benda asli (belum pernah digantikan).





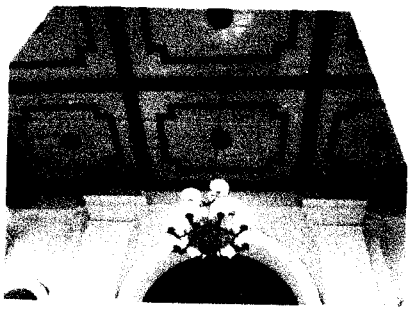


Kursi kayu

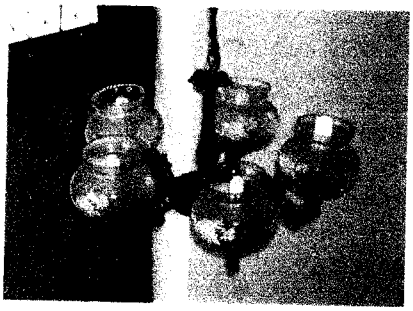




Lampu gantung utama, terletak tepat di bawah kubah



Lampu gantung pada entrance



Lampu gantung pada ruang antara

Gereja Blenduk sampai sekarang masih berfungsi sebagai tempat ibadah bagi umat Kristen.

Sumber : www.google.com

BAB III
DASAR TEORI PENGEMBANGAN STASIUN TAWANG SEMARANG

3.1 BATASAN DAN PENGERTIAN JUDUL

Pengembanagn : Suatu perubahan yang terjadi untuk mendapatkan hasil yang lebih baik.

Stasiun : Suatu kumpulan dari jalan kereta api, emplasement, gudang dan peralatan lainnya yang merupakan kesatuan dan diperlukan untuk melakukan dinas perjalanan kereta api.

Mixed Use : Fungsi campuran

Building : Bangunan

Pengembangan Stasiun Kereta Api Tawang Semarang Sebagai Mixed Use Building merupakan pengembangan stasiun kereta api yang mengarah ke fungsi bangunan campuran. Hal ini dikarenakan beragamnya pengembangan aktifitas yang terdapat pada fungsi stasiun yang baru.

Sumber : Analisa penulis, 2006

3.2 PENGERTIAN STASIUN, FUNGSI DAN PERAN STASIUN

Sebagai salah satu sarana transportasi penting, stasiun mempunyai pengertian yaitu suatu kumpulan dari jalan kereta api, emplasement, gudang dan peralatan lainnya yang merupakan kesatuan dan diperlukan untuk melakukan dinas perjalanan kereta api.

Stasiun juga mempunyai fungsi dan peran yang sangat penting, yaitu :

- Merupakan tempat berkumpulnya sarana dan prasarana kereta api untuk melakukan kegiatan transportasi kereta api.
- Merupakan tempat berkumpulnya orang dan barang untuk mempergunakan jasa transportasi kereta api.

Dengan fungsi dan peran tersebut, stasiun memerlukan tempat sebagai pewadahan kegiatan yang baik, agar mampu memberikanpelayanan yang baik pada masyarakat.

3.2.1. Klasifikasi Stasiun

Stasiun mempunyai beberapa klasifikasi yang dibedakan berdasarkan tujuan, besar, tempat dan bentuknya.

A. Menurut Tujuannya

- Stasiun penumpang, untuk menerima dan menurunkan para penumpang, memuat dan membongkar barang yang dibawa oleh penumpang (disebut bagasi). Juga terdapat kesempatan untuk mengirimkan/menerima barang antaran pada stasiun penumpang. Barang antaran diangkut dengan kereta api penumpang.
- Stasiun barang, untuk membongkar dan memuat barang, yang dapat dibagi dalam muatan gerobak atau barang potongan.
- Stasiun langsiran, untuk menyusun dan mengumpulkan gerobak-gerobak barang yang berasal dari atau diperuntukkan buat berbagai stasiun.

B. Menurut Besarnya

- Stasiun kecil, juga disebut perhentian yang biasanya dilewati oleh kereta api cepat dan ekspres. Stasiun ini biasanya dilengkapi untuk menerima dan menurunkan penumpang saja.
- Stasiun sedang, terdapat ditempat yang lebih penting dan disinggahi oleh kereta api cepat dan sekali-kali oleh kereta api ekspres.
- Stasiun besar, terdapat dikota besar dan semua kereta api berhenti disini. Pengangkutan penumpang dan barang pada lazimnya dipisahkan, selain itu dapat pula terdapat suatu staiun langsiran yang tersendiri.

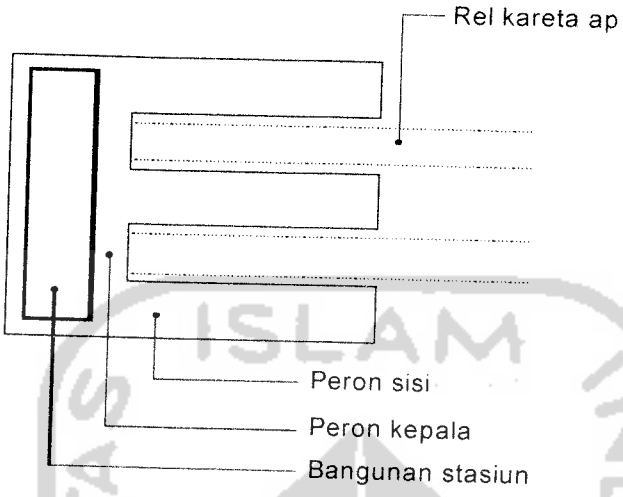
C. Menurut Letaknya

- Stasiun akhir, dimana suatu jalan kereta api mulai atau berakhir.
- Stasiun antara, pada jalan kereta api yang menerus.
- Stasiun hubungan/stasiun peralihan, merupakan suatu kombinasi dari stasiun antara (dipandang terhadap jalan kereta umum) dan stasiun akhir (untuk suatu jalan kereta sisi).
- Stasiun persilangan, ditempat dari pengarahan kereta api yang menerus.

D. Menurut Bentuknya

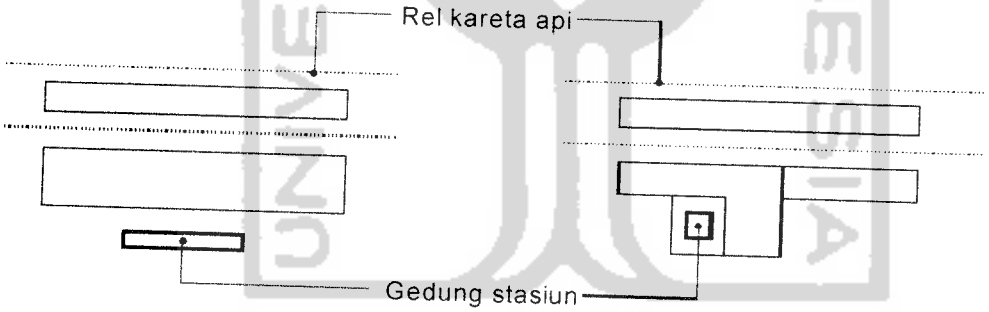
- Stasiun kepala. Gedung utama ditempatkan menyiku dengan jalan kereta api yang berakhir pada stasiun kereta api ini. Pada stasiun ini terdapat peron kepala

dan peron sisi atau lidah. Lazimnya suatu stasiun kepala adalah sekaligus stasiun akhir, akan tetapi hal ini juga bukan merupakan suatu keharusan.



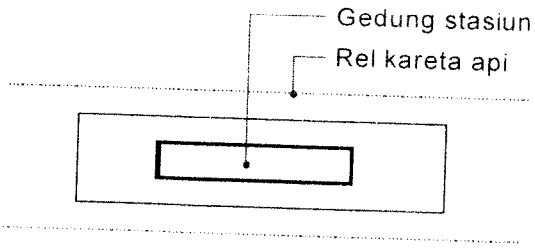
Gb. 1 Stasiun Kepala

- Stasiun sejajar/stasiun terusan. Bangunan utama adalah sejajar dengan rel yang menerus. Dapat juga sejajar dikombinasikan dengan stasiun kepala (misalnya pada stasiun hubungan). Di Indonesia sebagian besar adalah stasiun sejajar.



Gb. 2 Stasiun Sejajar

- Stasiun pulau. Bangunan utama sejajar dengan rel yang menerus, tetapi terletak antara dua jalur kereta.



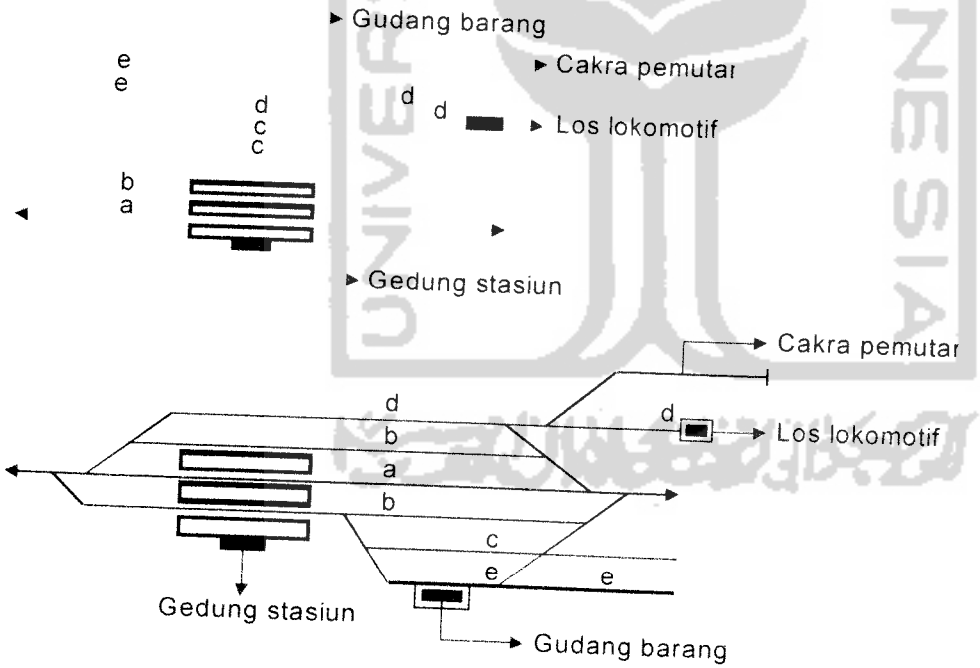
Gb. 3 Stasiun Pulau

3.2.2 Kriteria Persyaratan Stasiun

Untuk beberapa jenis stasiun, mempunyai persyaratan yang dibedakan berdasarkan susunan dari emplasement, diantaranya adalah :

1. Stasiun Kecil
   - Jalur rel tegak lurus dengan jalan raya.
   - Stasiun terletak disebelah kanan arah jalur rel.
   - Stasiun terletak dipersilangan rel dengan jalan raya.
   - Kereta api berhenti setelah melewati persilangan.
   - Stasiun berupa rumah tunggu yang sederhana.
   - Terdapat sebuah peron dengan konstruksi yang sederhana, misal dengan peninggian permukaan tanah.
   - Mempunyai 2 atau 3 jalur rel.
2. Stasiun Sedang

   Dibedakan menjadi 2, yaitu :



Keterangan :

a. Rel kereta utama
b. Rel kereta pemasukan dan penyimpangan
c. Rel kereta langsiran
d. Rel kereta traksi dan pemutaran
e. Rel kereta barang

2. Stasiun Besar
   - Jumlah rel dan peron banyak
   - Untuk stasiun yang sangat besar, stasiun penumpang, barang dan langsiran dipisahkan. Stasiun barang dan langsiran terletak diluar kota.
   - Dengan jalan kereta yang tersendiri, stasiun barang dan langsiran dihubungkan/disambungkan dengan stasiun penumpang.
   - Jarak antar rel (emplasement) lebih besar daripada profil ruangan bebas, dikarenakan adanyan tiang lampu dan semacamnya, juga dikarenakan dengan adanya jalan – wesel.
   - Bila diantara rel terdapat peron maka jarak minimum dari emplasement adalah 6 – 7m.

Selain hal-hal tersebut yang tak kalah pentingadalh gedung stasiun (untuk stasiun penumpang) yang mempunyai beberapa kriteria persyaratan, diantaranya yaitu:

- Mempunyai besar yang tergantung dari luas lalu lintas penumpang. Pada pemberhentian kecil cukup dengan rumah-rumah tunggu.
- Untuk stasiun kecil terdapat satu ruang untuk kepala stasiun dan ruang tunggu untuk para penumpang.
- Kamar mandi/WC terletak diluar bangunan utama.
- Bila stasiun lebih besar lagi, maka ditambahkan ruang untuk barang pesanan dan ruang tunggu untuk penumpang kelas 1 dan 2, sebuah tempat penyimpanan dan sebuah rumah kecil untuk pelayaanan tanda.
- Loket karcis tidak dibuat tersendiri, akan tetapi menggunakan rung kepala stasiun, dimana disana juga ditempatkan telegraph.
- Stasiun sedang terdapat lebih banyak ruang-ruang (selain kantor kepala stasiun, loket karcis, barang pesanan, telegraph, tempat makan, dsb), ruang tunggu (dikombinasikan untuk penumpang kelas 1 dan 2 dan ruang tersendiri untuk penumpang kelas 3), dan sebuah kafeteria.
- Pembagian ruang-ruang di stasiun harus dibuat sedemikian rupa, sehingga penumpang akan membeli tiket terlebih dahulu sebelum masuk ke ruang tunggu dan peron.
- Pada stasiun-stasiun yang ramai, pintu masuk dan keluar dipisahkan.

- Kamar mandi/WC pada stasiun sedang dan besar terletak disamping atau didalam ruang gedung utama.
- Pada gedung utama terdapat peron dan diantara rel dengan rel juga terdapat peron.
- Lantai gedung utama sama tinggi dengan peron.
- Peron terdapat lereng kearah jalan kereta api untuk mengalirkan air.
- Lapisan peron harus kasar agar tidak ada bahaya tergelincir.
- Pengerasan lantai peron harus kuat terhadap benturan barang berat.
- Lebar untuk jalan kereta kelas 1 minimal adalah 4 m.
- Untuk stasiun besar tiap peron mempunyai emperan.

3.2.3. Fasilitas Stasiun

Fasilitas yang lebih komplek di stasiun penumpang dengan kategori stasiun besar. Fasilitas-fasilitas tersebut diantaranya adalah :

- Ruang dinas, seperti: ruang kepala stasiun, ruang wesel, ruang telekomunikasi, ruang untuk pengelola (terbagi dalam beberapa ruang, sesuai dengan bidang tugas), gudang, loket, dll.
- Ruang publik, seperti: hall, ruang tunggu, cafe, dll.
- Fasilitas penunjang, seperti: peron, depo kereta api, ruang security, dll.

  Selain hal-hal diatas yang tak kalah penting adalah :
  - Emplasement yang terpisah dengan ruang tunggu.
  - Area tunggu.
  - Area pelayanan transportasi untuk jarak jauh/dekat.
  - Area pergantian transportasi umum, misal seperti: bus stop.
  - Counter food.
  - Area perbelanjaan.
  - Area parker.

Kesemua fasilitas-fasilitas tersebut harus mempunyai fungsi yang jelas, sehingga mampu memberikan pelayanan yang baik bagi penumpang.

3.2.4. Unsur-Unsur Kegiatan

Di stasiun mempunyai beberapa unsur-unsur berdasarkan kegiatan yang berlangsung di dalamnya, diantaranya adalah :

1. Kereta api, sebagai sarana angkutan penumpang dan barang.
2. Penumpang, sebagai pengguna jasa transportasi kereta api.
3. Barang, sebagai pengguna jasa transportasi kereta api.
4. Kendaraan penunjang, sebagai sarana transportasi untuk datang dan pergi dari stasiun.
5. Pengelola, sebagai pihak yang mengelola seluruh kegiatan yang berlangsung.

Dengan diketahuinya unsur-unsur kegiatan yang berlangsung dalam stasiun, akan mempengaruhi pula ruang-ruang yang dibutuhkan oleh stasiun sebagi salah satu fasilitas terpenting.

3.2.5. Sistem Sirkulasi

Pada umumnya stasiun di Indonesia, mempunyai sirkulasi yang cenderung linier horisontal, yaitu mengikuti bentuk dari gedung utama yang berbentuk linier (sesuai arah jalan kereta). Kecenderungan yang seperti ini menjadikan sebagian besar stasiun di Indonesia hanya terdiri 1 atau 2 lantai (walaupun itu adalah stasiun besar), dimana kereta api, peron, emplasement dan ruang tunggu terletak sejajar, sehingga sistem sirkulasi vertikal jarang digunakan. Seandainya sistem sirkulasi vertikal digunakan, alat transportasinya adalah dengan tangga.

Sistem sirkulasi horisontal yang cenderung linier ini menjadikan munculnya banyak kegiatan-kegiatan disepanjang jalur sirkulasi, sehingga lama kelalaman akan mengakibatkan jalur sirkulasi menjadi padat dengan munculnya berbagai kegiatan diluar kegiatan sirkulasi.

Sumber : Ir. J. Honing, *Ilmu Bangunan Jalan Kereta Api*

3.3 PELESTARIAN TINGGALAN SEJARAH

3.3.1. Motivator Pelestarian

Pelestarian atau pengawetan benda-benda monumen atau sejarah berkembang dilingkungan bersejarah yang memiliki nilai historis dan kelangkaan menjadi dasar pengembangan konservasi. Pada prinsipnya pelestarian merupakan sikap penghargaan terhadap peninggalan dari masa lampau dari rentan sejarah yang menyusun keberadaan masa kini dan masa yang akan datang. Motivator dari sikap ini yang mendasarinya diantaranya :

➢ Melindungi Warisan Bersama

" Kita hanya pengawas bagi keturunan kita " kata William Morris (Attoe, 1989), untuk itu pelestarian bangunan dan kawasan adalah menyusun ' museum ' di ruang kota.

➢ Memberikan Nilai Simbolis dan Menjaga Kontinuitas Perkembangan Arsitektur

Terutama dengan pelestarian tinggalan yang berkaitan dengan suatu peristiwa bersejarah, atau pada bangunan yang menjadi monumen kota. Tinggalan yang runtut, yang mewakili setiap era perkembangan arsitektur, akan menghasilkan suatu rangkaian cerita tentang pertumbuhan peradapan kota.

Dalam Atehens Charter : *for the Restoration of Historic Monuments (1931),* diungkapkan mengenai prinsip-prinsip tentang restorasi bangunan (monumen) yang mengandung nilai sejarah :

- Melindungi *' historic and artistic work of the past '* tanpa pengecualian style dan periode tertentu.
- Penggunaan bangunan lama harus memperhatikan karakter sejarah dan artistiknya.
- Pembangunan bangunan baru harus memperhatikan karakter lingkungan setempat, *' picturesque perspectice '* perlu pula dilindungi.
- Dalam melakukan restorasi, konsolidasi (perkuatan bangunan) dapat dilakukan menggunakan bahan-bahan baru.
- Adapun teknik konservasinya adalah dengan *Analistosis,* yaitu mrnyisipi dengan bahan baru untuk kau-kasus ' reruntuhan '. Bila dikhawatirkan lebih rusak, maka lebih baik dikubur, dengan terlebih dahulu diadakan perekaman terlebih dahulu.

➢ Memberikan Variasi Tata Bentuk Kota

Pelestarian akan menjadikan kota mempunyai beragam gaya bangunan, sehingga tidak menjadi kota yang monoton dan tetap mempunyai elemen-elemen yang khas yang membedakan dengan kota-kota lainnya.

➢ Memberikan nilai Ekonomis

Tinggalan tersebut sering mendatangkan nilai ekonomis yang cukup besar, baik langsung (penggunaan adaptif atas tinggalan tersebut), maupun tidak

langsung (dengan adanya tinggalan, akan menaikkan kegiatan wisata diwilayah tersebut). Revianto, 1990 : 7

3.3.2. Tindakan Pelestarian

Dalam melakukan usaha pelestarian sering dilakukan tindakan-tindakan yang sifatnya lebih khusus, artinya strategi penanggulangan yang dipakai dalam tindak pelestarian ini dapat lebih dirinci berdasar besarnya campur tangan atau tujuan pelestarian. Sehubungan dengan hal tersebut berikut ini dicoba untuk merangkum berbagai pendapat para ahli yang diambil dari tulisan Danisworo yang tertuang dalam Burra Charter 1981. Adapun rincian tersebut antara lain :

1. Preservasi

   Adalah tindakan untuk melindungi bangunan atau monument beserta lingkungan kawasannya dari kerusakannya dan mencegah dari proses kerusakan yang akan terjadi. Tindakan ini dilakukan pada obyek untuk menjadikan persis seperti aslinya dan mencegah kerusakannya (Burra Charter artikel 1.6, 1981).

2. Konservasi dan Konsolidasi

   Adalah tindakan pemeliharaan suatu tempat sedemikian rupa sehingga mempertahankan nilai kulturalnya (Burra Charter artikel 1.4, 1981). Tindakan yang dilakukan adalah memperlakukan struktur bangunan agar dapat mempertahankan kontinuitas keterpaduan struktur.

3. Restorasi

   Adalah tindakan mengembalikan kondisi fisik bangunan seperti kondisi sedia kala dengan membuang elemen-elemen tambahan serta memasang kembali elemen-elemenyang asli tanpa menambah bagian yang baru (Burra Charter artikel 1.7, 1981). Ini berarti kurun waktu peristiwa bersejarah terjadi (seperti pelestarian kamar George Washington dikembalikan dalam keadaan dimana kala itu ia tinggal), atau suatu keterpaduan estetis (seperti pengembalian kelengkapan jajaran kolom pada suatu bangunan).

4. Rehabilitasi dan Renovasi

   Adalah tindakan mengembalikan bangunan yang telah rusak atau menurun, sehingga dapat difungsikan lagi seperti sedia kala (secara adaptif) Burra Charter artikel 1.9, 1981 menyebutnya tindakan adaptif tersebut dimaksudkan agar

bangunan yang dilestarikan dapat dimanfaatkan untuk fungsi yang lebih sesuai dimasa kini. Namun demikian kelangsungan sejarah dan kesan nuansa asli tetap dipertahankan.

5. Rekonstruksi

   Adalah tindakan mengembalikan kembali tinggalan dengan membangun kembali semirip mungkin dengan penampilan tinggalan yang asli sepengetahuan sumber yang otentik. Tindakan ini diambil untuk melestarikan tinggalan yang sangat rusak bahkan hilang sama sekali. Dalam melakukan tindakan ini dapat digunakan material-material asli atau imitasinya pada lokasi aslinya (Burra Charter artikel 1.8, 1981). Tindakan ini jangan dipresepsikan dengan *re-creation* atau *conjectural reconstruction* yang tidak sama dengan makna rekonstruksi.

6. Rekonstitusi

   Adalah tindakan penyusunan kembali elemen-elemen tinggalan yang dapat diselamatkan baik dilokasi semula ataupun dilokasi yang baru (Attoe mengistilahkannya dengan relokasi), seperti pada tinggalan yang runtuh akibat gempa.

7. Replikasi

   Adalah tindakan peniruan kembali tinggalan sejarah pada bangunan masa kini baik itu sebagian atau seluruh elemennya.

3.3.3. Etika Pelestarian

Dalam melakukan tindak pelestarian, ada beberapa kaidah aturan yang harus diperhatikan, dalam rangka memberikan arah acuan agar tindak pelestarian yang dilakukan (oleh para konvestor) sejalan dengan 'norma' pelestarian. Adapun tata atur tersebut adalah :

1. Tata Nilai Konservasi

   Yaitu usaha melindungi dan bila memungkinkan memperkuat 'pesan' dan 'nilai' dari properti budaya, adapun 'pesan' dan 'nilai' tersebut :

   - ***Emotional Values*** *(wonder, identity, continuity, spiritual and symbolic).*
   - ***Cultural Values*** *(documentary, historic, archaeological, age andscarcity, aesthetic and symbolic, architectural).*
   - ***Use Values*** *(functional, economic, social, political and ethnic).*

2. Etika Konservasi

Yaitu semacam 'tata tertib' dalam melakukan tindak konservasi, adapun nilai etika konservasi tersebut adalah :

- Kondisi bangunan harus direkam terlebih dahulu sebelum diintervensi.
- Bukti sejarah tidak boleh dihancurkan, dipalsukan, atau dipindahkan.
- Intervensi diusahakan seminimum mungkin.
- Intervensi harus didasari oleh penghargaan terhadap integritas estetika, kesejajaran dan fisik dari property budaya yang bersangkutan.
- Semua metode dan material yang digunakan dalam intervensi harus didokumentasi.

3.3.4. Prinsip-Prinsip Konservasi

Dalam melakukan pelestarian terhadap bangunan-bangunan yang akan dilestarikan terlebih dahulu harus dipahami prinsip-prinsip konservasi, prinsip-prinsip tersebut meliputi :

- Konservasi dilandasi atas penghargaan terhadap keadaan semula dari suatu tempat dan sedikit mungkin mengadakan intervensi fisik bangunannya, supaya tidak bukti-bukti sejarah yang dimilikinya.
- Maksud dari konservasi adalah untuk menangkap kembali makna kultural dari suatu tempat dan bisa menjamin keamanan dan pemeliharaannya dimasa mendatang.
- Konservasi suatu tempat harus dipertimbangkan segenap aspek yang berkaitan dengan makna kulturalnya, tanpa menekankan salah satu aspek saja.
- Suatu bangunan atau suatu hasil karya bersejarah harus berada pada lokasi historisnya. Pemindahan seluruh atau sebagian dari suatu bangunan atau hasil karya tidak diperkenankan, kecuali hal tersebut merupakan satu-satunya cara guna menjamin kelestariannya.
- Konservasi menjaga terpeliharanya latar visual yang cocok seperti bentuk, skala, warna, tekstur dan bahan bangunannya.
- Kebijaksanaan konservasi yang sesuai untuk suatu tempat harus didasarkan atas pemahaman makna kultural dan kondisi fisik bangunannya.

3.3.5. Lingkup Pelestarian

Lingkup pelestarian akan memberikan batasan-batasan mengenai kawasan atau aspek-aspek yang perlu dilestarikan. Meskipun demikian batasan tersebut tidaklah merupakan garis yang mutlak, melainkan lebih berupa gradasi lingkungan binaan. Dari sudut pandang obyek pelestarian, Attoe 1986 : 409 membaginya dalam beberapa kategori berdasar satuan-satuan pembentuk karakternya, yaitu :

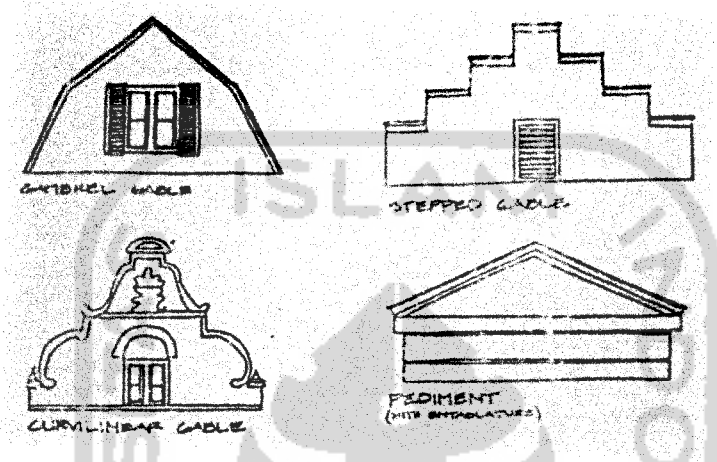
- Lingkungan atau kawasan alami (*natural area*), seperti daerah pesisir, daerah hutan, daerah arkeologis.
- Kota dan desa (*town and villages*), seperti Kotagede – Yogyakarta, Wycombe – Inggris, Williamburg – Amerika.
- Garis cakrawala dan koridor pandang (*skylines and view coridor*), seperti pengendalian terhadap ketinggian bangunan atau pengarahan pada vista yang baik.
- Kawasan (*districts*), seperti kawasan yang mewakili gaya tradisi tertentu dilindungi terhadap kehancuran dan penambahan figur-figur baru.
- Wajah jalan (*street scapes*), seperti pelestarian fasade bangunan-bangunan atau pelengkapan-pelengkapan jalan (*street furniture*).
- Bangunan (*building*), seperti obyek bangunan yang paling tua dan paling lazim.
- Benda dan peninggalan (*objects and fragments*), seperti puing-puing akibat ledakan, bagian tembok kota, fasade bangunan, trem listrik, kereta kabel.

Sumber : Ismail Yakub, *Bangunan Hunian Lama di Laweyan Kodya Surakarta*, KP UII, 2000

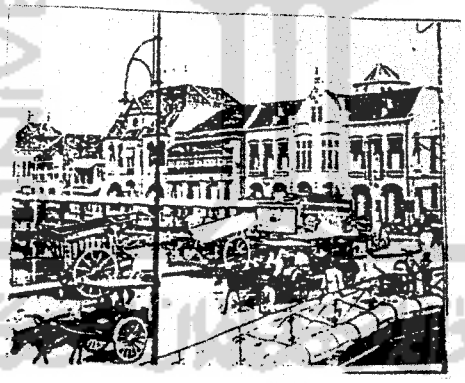
3.4 ARSITEKTUR KOLONIAL

Bentuk arsitektur kolonial Belanda di Indonesia sesudah tahun 1900-an merupakan bentuk yang spesifik. Bentuk tersebut merupakan hasil kompromi dari arsitektur modern yang berkembang di Belanda pada jaman yang bersamaan dengan iklim tropis basah di Indonesia. Dan hasil keseluruhan dari arsitektur kolonial Belanda di Indonesia tersebut adalah suatu bentuk khas yang berlainan dengan arsitektur modern yang berada di Belanda sendiri. Para arsitek Belanda secara tidak sadar membawa bentuk-bentuk elemen vernacular arsitektur Belanda ke dalam arsitektur kolonial, elemen-elemen tersebut antara lain :

1. Penggunaan *gevel* (*gable*) pada tampak depan bangunan.
   Bentuk dari gable itu sangat bervariasi, seperti *curvilinier gable, stepped gable*, dsb (gb. 1). Bangunan dengan bentuk tampak depan yang menggunakan *gevel* ini biasanya terletak ditepi sungai. Di Surabaya bangunan dari bentuk *gevel* ini terdapat disekitar Kalimas, dekat Jembatan Merah (gb. 2).

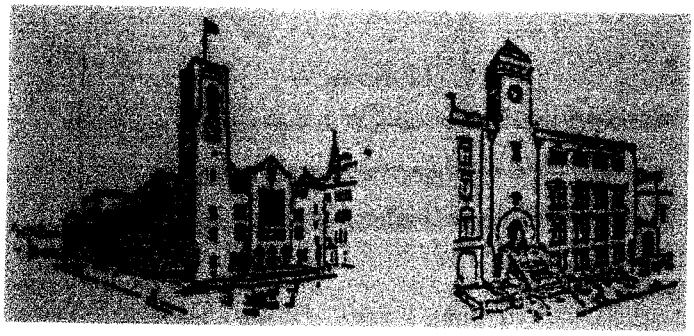


gb 1
Berbagai variasi dan bentuk gevel
(sumber Krokodilen Staad)



gb 2
Gambar pemandangan di tepi Kalimas dekat Jembatan Merah
(sumber Krokodilan Staad)

2. Penggunaan tower pada bangunan.
   Bentuk tower pada bangunan ini sebenarnya sudah banyak terlihat pada bangunan gereja pada abad pertengahan di Eropa, yang kemudian diambil alih pada bangunan umum. Di Indonesia kebiasaan membuat tower yang ujungnya diberi atap rupanya menjadi mode pada arsitektur kolonial Belanda pada awal abad ke-20 (gb 3).

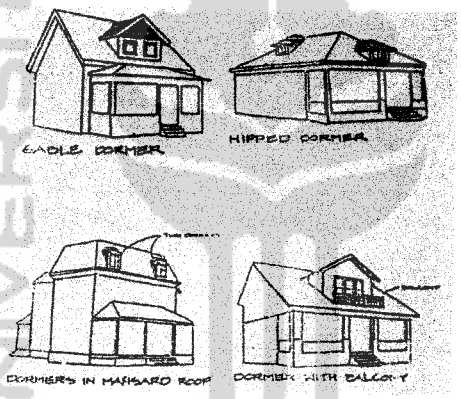


gb 3

Gambar beberapa karya Hp. Berlage yang juga menggunakan tower pada bangunannya (sumber Lesnikowski, 1982)

3. Penggunaan dormer pada bangunan.

   Dormer merupakan bukaan-bukaan seperti jendela yang berada di atap bangunan yang biasanya terletak ditengah-tengah atap dan searah dengan fasade (gb 4).



gb 4

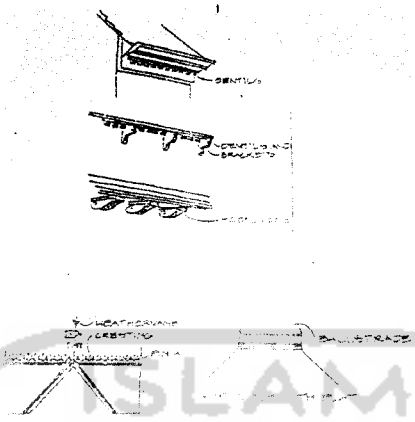
Berbagai macam bentuk dormer yang biasa digunakan pada arsitektur vernakular di barat (sumber American Vernacular Design, 1870-1940)

4. Penggunaan lengkungan-lengkungan (arch).

   Arch (lengkung bisanya digunakan pada bangunan-bangunan Eropa pada abad pertengahan (renaisance). Namun pada perkembangannya bentukan-bentukan arch tersebut dibawa dan dipopulerkan oleh arsitek-arsitek Belanda pada awal abad ke-20an.

5. Penggunaan ventilasi-ventilasi dengan dimensi yang besar-besar. Untuk aliran udara dan dengan bentuk-bentuk yang ramping.

6. Penggunaan berbagai detail arsitektur *vernacular* Barat (gb 5).



gb 5

Gambar berbagai detail arsitektur Vernacular Barat

(sumber American Vernacular Design)

Sumber : Ismail yakub, *Bangunan Hunian Lama di Lawayan Kodya Surakarta*, 2006

3.5 RUANG TERBUKA

3.5.1. Pola Ruang Terbuka

Prinsip yang terpenting dalam arsitektur kota adalah

- Tata spasial (Spasial Order, Zevi, 1957)
- Bruno Zevi menyatakan :

Ruang di dalam dan di sekitar bangunan adalah dasar penilaian suatu bangunan, seperti halnya ruang terbuka dalam asitektur kota .

Batasan ruang terbuka kota diciptakan oleh tatanan bangunan

- Ruang horisontal dibatasi oleh dinding
- Ruang vertikal dibatasi oleh kanopi

Figure-Ground Theory (Teori Pola Ruang kota, Roger Trancik, 1986)

Pemahaman bentuk ruang kota diawali dengan analisis hubungan antara massa bangunan dan ruang terbuka (solid dan void).

Ruang terbuka merupakan elemen esensial dalam Perumahan/ Pemukiman) dengan fungsi:

- Ekologis (paru-paru kota, kenyamanan lingkungan)
- Sosial Budaya (area berinteraksi dan rekreasi warga)

3.5.2. Peran Sosial Ruang Terbuka

Dipengaruhi oleh elemen-elemen fisik arsitektur yang bisa dikategorikan dari 2 sudut pandang, yaitu :

- Public domain atau open space yang dimanfaatkan oleh masyarakat umum.
- Private domain atau open space yang berada dalam lingkup bangunan, baik di dalam (internal void) maupun di luar bangunan tersebut (external void).

Macam ruang terbuka :

- Hard-space (plaza, perkerasan, alun-alun)
- Soft-space (taman, jalur hijau, air mancur, kolam)

Hirarki ruang terbuka :

1. Taman kota (Fasilitas Sosial dan Fasilitas Umum
2. Taman lingkungan (Fasilitas Umum)
3. Taman bermain anak (Children Play Ground)
4. Taman rumah (Garden)

Pola ruang terbuka dan fasilitas umum kota :

Pola / Bentuk Ruang Terbuka terbentuk oleh hubungan solid-void yang dibatasi oleh bentuk dan lokasi bangunan, elemen-elemen tapak (tanaman, dinding) dengan jalur pergerakan / sirkulasi:

- Square / persegi / Grid
- Oval / lingkaran / Curvilinear / Radial Concentric
- Irregular / tak teratur / Organik
- Angular / Bersudut
- Axial / Bersumbu

Perencanaan open space :

Ada 2 (dua) cara mengembangkan ruang terbuka :

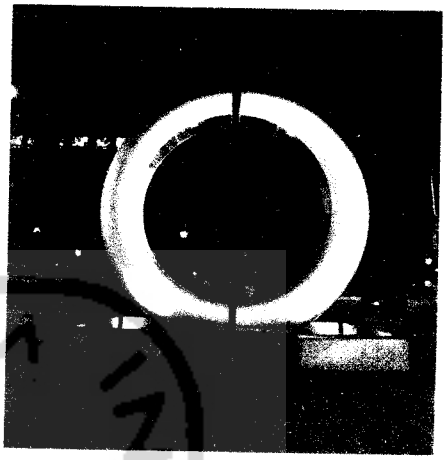
1. Menempatkan ruang terbuka di depan sebuah bangunan yang memungkinkan bangunan terlihat lebih menonjol
2. Menempatkan bangunan di tengah-tengah ruang terbuka

Sumber : www.google.com

3.5.3. Ruang Terbuka

Monumental Fountain



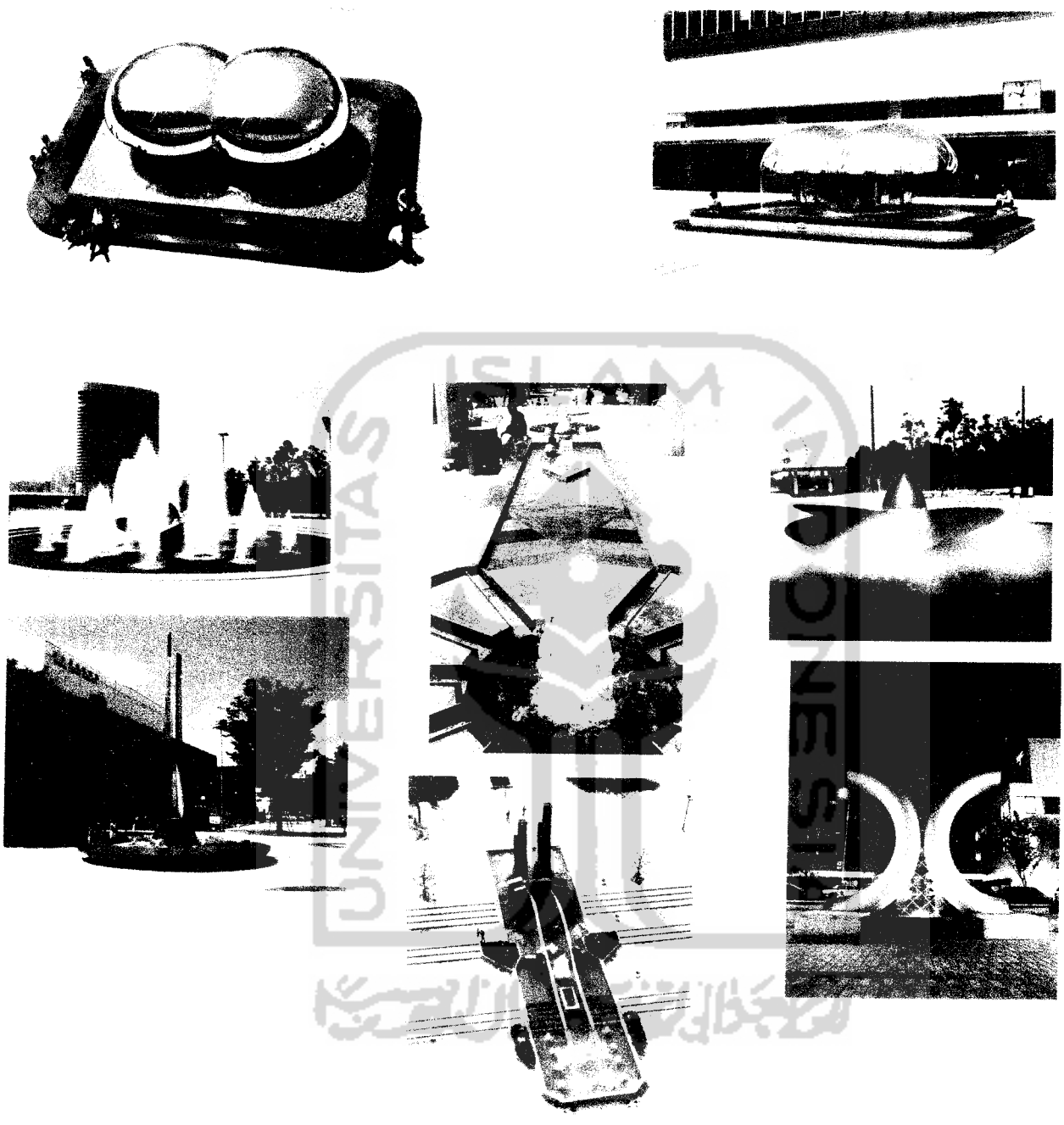








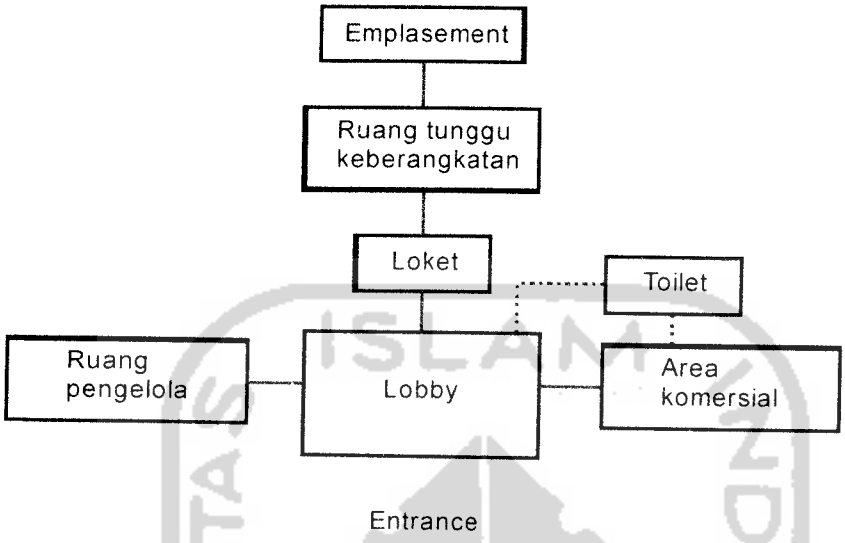




Sumber : Aquascape, Water in Japanese Landscape Architecture

3.6 ORGANISASI DAN STANDART RUANG STASIUN

▪ Organisasi Ruang



Sumber : Data Arsitek, Ernst Neufert Jilid 2

▪ Standart Kebutuhan Ruang

Area Penumpang		
Area Tunggu		
Saat sibuk > 500 penumpang	10 ft²/penumpang	80% kapasitas KA +0.929 m²/penumpang
Area bagasi	7-9 ft²/penumpang	0.6503-0.8361 m²/penumpang
Coffee Shop		
Saat sibuk > 300 penumpang	vending mechine	0.2787-74.32 m²
Saat sibuk > 300 penumpang	3-4 ft²/penumpang diruang makan : 1 seat untuk 7-10 penumpang	
Dapur		
Saat sibuk > 300 penumpang	500-800 ft	46.45-74.32 m²
Area Sirkulasi		1.4 x 1.4 m/orang + 20%nya
Pelayanan Tiket		
Dengan conveyor	8 ft	2.4384 m
Tanpa conveyor	5 ft	1.524 m
Panjang setiap posisi agen	7.5 ft	2.286 m
Panjang jalur antrian	15 ft	4.572 m
Area Pegawai		
Ruang pegawai	100 ft² + 10 ft²/pegawai saat tugas	9.29 m² + 0.929 m²/pegawai saat tugas
Kantor keuangan	60 ft² + 40 ft² untuk pegawai lain	5.574 m² + 3.716 m² untuk pagawai lain
Kantor pelayanan stasiun	120 ft²	11.148 m²
Kantor pengawas	80 ft²	7.432 m²
Kantor manager stasiun	120 ft²	11.148 m²
Area kesekretariatan	80 ft²	7.432 m²
Ruang persiapan pegawai	100 ft² + 10 ft² untuk pegawai lain	9.29 m² + 0.929 m² untuk pegawai lain
Area/Pusat Perkantoran		

Kantor pegawai distrik	150 ft²	13.935 m²
Kantor manager	120 ft²	11.148 m²
Kantor pengawas	80 ft²	7.432 m²
Kantor sekretaris	80 ft²	5.574 m²
Kantor administrasi	60 ft²	13.935 m²
Kantor konferensi	150 ft²	
Area Parkir		
Mobil pribadi	2.5 x 5 m	panjang 7.6 m
Taxi	2.5 x 5 m	panjang 6.1 m
Bus sedang	2.5 x 12 m	panjang 9.1 m
Kendaraan berhenti		lebar 5.5 m
Kendaraan bergerak		lebar 6.1 m
Parkir jangka pendek (< 3 jam)		80% kapasitas KA
Parkir jangka panjang (> 3 jam/menginap)		15-20% kapasitas KA

Sumber : - Wright, Paul H dan Ashford, Norman J, 1989, Transportation Engeneering Planning and Design

- Data Arsitek, Ernst Neufert Jilid 2

3.7 REFERENSI

LIVERPOOL STREET STATION

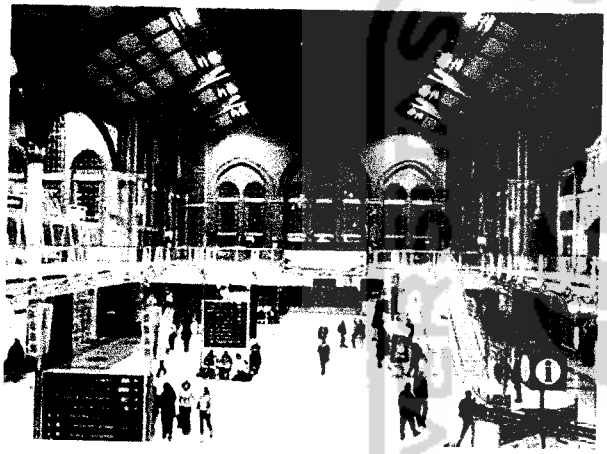


Liverpool Street station in 1896.

Stasiun Street Liverpool yang juga disebut London Liverpool Street merupakan jalur utama stasiun kereta api yang menghubungkan stasiun bawah tanah London di timur laut kota London, daerah finansial utama dengan pintu masuk di Bishopsgate dan Liverpool Street itu sendiri. Sebuah pusat perbelanjaan kecil di sisi barat stasiun terhubungkan dengan lingkar Broadgate. Stasiun ini merupakan satu dari tujuh belas

U.K (England) satiun kereta api yang diatur oleh Network Rail. Stasiun ini terdapat di Travelcard Zone 1. Stasiun ini merupakan yang tersibuk diantara stasiun-stasiun di U.K dengan pengunjung sebanyak 123 juta per tahun.

Stasiun Street Liverpool melayani tujuan di timur inggris termasuk diantaranya Bandara Stansted, Cambridge, Lowestoft, Great Yarmouth, Norich, Ipswich, Chelmsford, Colchester, Braintree, dan pelabuhan Harwich. Kereta api cepat ke Harwich menghubungkan dengan ferry dari Harwich ke Hoek Holland Van, membentuk layanan Dutchflyer .kereta api dari Liverpool Street tidak pergi ke Liverpool. Untuk kota besar itu, Euston adalah Terminal terakhir London.



SEJARAH

Stasiun dibuka pertama kali pada 2 Pebruari 1874 oleh Great Easten Railway, dan dengan sepenuhnya operasional dari 1 November 1875. Stasiun ini kembali dibuka sebagai stasiun barang-barang di 1881, tetapi telah dibinasakan oleh api pada 5 Desember 1964. Lokasi kini sedang dikembangkan kembali sebagai bagian dari perluasan Jalur London timur bawah tanah.

Stasiun yang baru telah dirancang oleh kepala Insinyur Great Eastern, Edward Wilson dan telah dibangun pada suatu lokasi yang telah diduduki oleh Bethlem Rumah sakit Kerajaan dari abad ke 13 sampai abad 17. Stasiun ini telah dinamai berdasarkan nama jalan itu sendiri, untuk menghormati Perdana Menteri Britania Liverpool,telah dibangun sebagai bagian dari perluasan kota London.

Konstruksi stasiun dikaitkan dengan keinginan perusahaan untuk memperoleh suatu terminal yang lebih dekat kepada kota besar dari satu yang dibuka oleh Jalan

kereta api Daerah/Propinsi Ketimuran pendahulu, pada Shoreditch, yang telah dibuka pada 1 Juli 1840. Stasiun ini telah dinamai kembali "Bishopsgate" di 1846. Keinginan untuk secara fisik menghubungkan bentuk jalur GER ke sub-surface Jalan kereta api Metropolitan, suatu mata rantai jarang menggunakan dan secara relatif segera meninggalkan.

Stasiun ini merupakan tempat pertama di London yang diserang oleh Jerman, pesawat Gotha bomber selama perang dunia I. Stasiun ini dibom pada Mei 1917 sebanyak 1000 pon bom, membunuh 162 orang. Selama perang dunia II sebuah bom yang dijatuhkan di Bishopsgate menghancurkan atap kaca.

Stasiun ini diperbaiki antara tahun 1985-1992, termasuk membawa semua platform secara keseluruhan atas ditumpahkan kepada titik-akhir yang sama dan membangun tempat penjualan karcis bawah tanah baru, tetapi bagian muka gedungnya tetap yang lama tiang besi untuk penghormatan Great Eastern Railway yang meninggal dalam peperangan. Secara resmi dibuka kembali oleh Ratu Elizabeth di tahun 1991. Bagaimanapun dalam kaitan dengan berbagai kesulitan teknis ada suatu penundaan yang panjang setelah secara resmi dioperasionalkan.

Hotel Great Eastern secara ekstensif dibaharui antara 1997 dan 1999 dibuka kembali sebagai hotel butik. Hotel menyertakan tiga rumah makan "Aurora" dan "Fishmarket" menyediakan makan siang kelas bisnis dengan biaya harga yang lebih tinggi yang dijual di "Terminus" merupakan tempat strategis untuk melayani para pekerja yang meliputi Sushi dan dua kedai minuman.



The station roof, with a Class 90 locomotive in the foreground

LONDON BAWAH TANAH

Metropolitan sesungguhnya melayani mainline platform setasiun GER dari 1 Pebruari 1875. Ini merupakan keinginan untuk menghubungkan sistem keduanya yang

dibantu menentukan sub-surface konstruksi stasiun GER baru di Liverpool Street. Stasiun telah dinamai kembali sebagai Liverpool Street dari 1 November 1909.

Di bawah lintas utama dan sub-surface stasiun yang kompleks adalah platform tabung tingkatan dalam untuk pelayanan Jalur Utama timur



Modern platform extensions at Liverpool Street station

dan westbound yang dibuka pada 28 Juli, 1912. Jalur utama telah diperluas ke arah timur, sebagai bagian dari peperangan menunda London Passenger Transport Board's "New Works Programme 1935 - 1940", Pada 4 Desember 1946. Stasiun ini kini antara Bethnal Green dan Stasiun Bank.

Pada 7 Juli 2005, teroris meledakan bom di kereta bawah tanah London tidak lama sesudah meninggalkan Liverpool Street ke arah Aldgate di garis lingkar. Tujuh orang telah terbunuh akibat peristiwa itu.



Liverpool Street station

Sumber : www.google.com

BAB IV
ANALISA PENGEMBANGAN STASIUN TAWANG SEMARANG

4.1 ANALISA ORGANISASI , KEBUTUHAN RUANG DAN RUANG DALAM STASIUN TAWANG SEMARANG

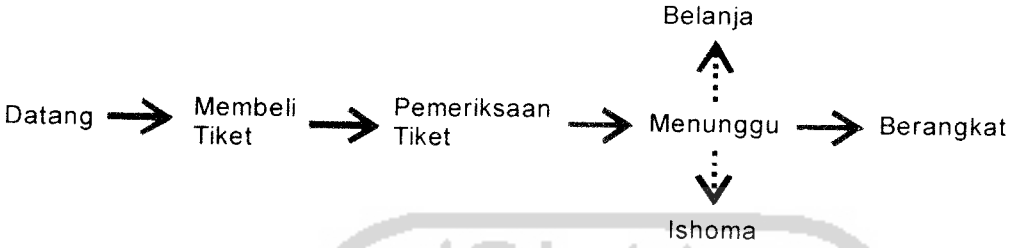
Aktifitas-aktifitas yang ada dalam stasiun sangatlah beragam, melihat proses keberangkatan kereta api dari membeli tiket sampai menunggu kedatangan kereta api membutuhkan waktu yang relatif cukup lama. Untuk itu, aktifitas yang ada dalam ruang dalam stasiun adalah sebagai berikut :

- Menanyakan informasi kereta api (R. Informasi)
- Antri membeli tiket (Hall)
- Membeli tiket (Loket)
- Check in (Area pengecekan tiket)
- Menunggu keret api datang (R. Tunggu Keberangkatan)
- Duduk-duduk (Lounge)
- Belanja (Shopping Arcade)
- Relaksasi (R. Pijat, salon, massage and spa)
- Makan/minum (Restaurant, cafe, food court)
- Ibadah (Musholla)
- Membersihkan diri (Lavatory)
- Naik kereta api (Emplasement)
- Menjemput penumpang (R. Tunggu Kedatangan)
- Layanan jasa angkutan (Fasilitas Intermoda Bus/Taxi)
- Layanan traveling (Biro travel)
- Layanan penginapan (Biro hotel)
- Layanan pengiriman barang (Paket)
- Penukaran uang (Money Changer)
- Mengambil uang (Mesin ATM)
- Telfon (Wartel)
- Bekerja (R. Pengelola Stasiun)

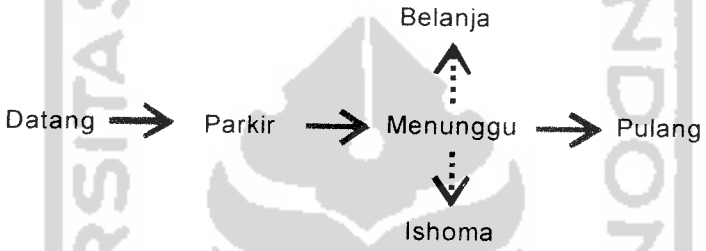
- Menyimpan barang (Gudang)

▪ Alur Kegiatan Stasiun

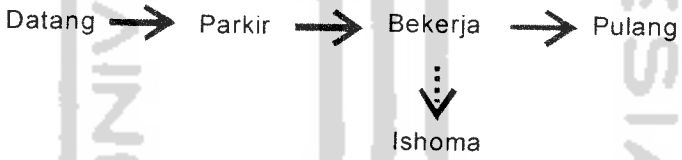
1. Penumpang



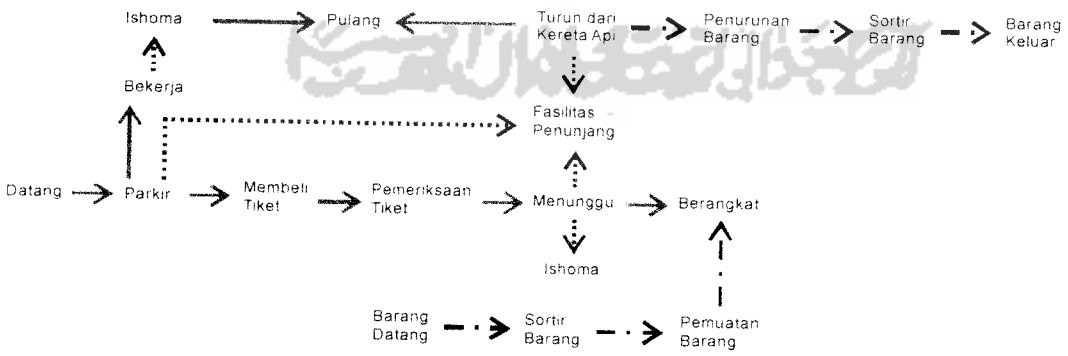
2. Pengantar/Penjemput



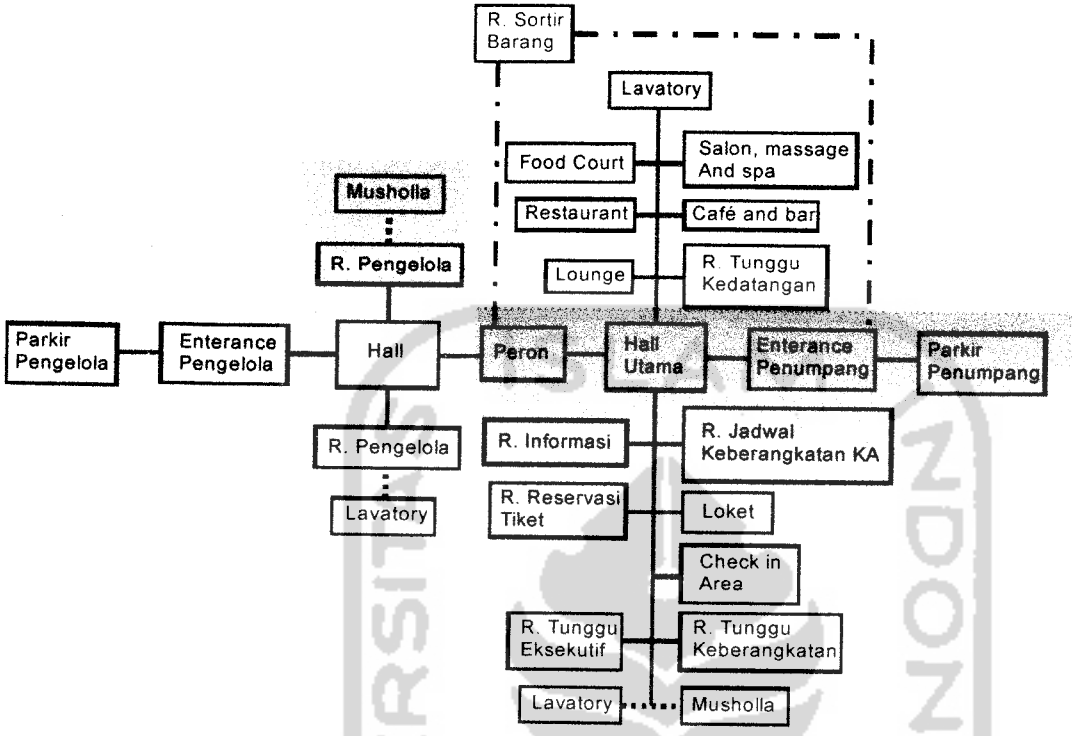
2. Pengelola



▪ Alur Kegiatan Seluruh Fungsi



4.1.1. Organisasi Ruang



4.1.2. Kebutuhan Ruang

NO	JENIS RUANG	NAMA RUANG	SIFAT RUANG	KAP RG/ ORG	JML RG	STD RG/M²	BESAR RG/M²	LUAS TTL/M²	SBR
	PARKIR AREA								
1	Penumpang	Mobil	Public	80		2.5x5	1000		**DA**
		Motor	Public	100		1X2	200		**DA**
2	Pengelola	Mobil	Public	55		2.5x5	687.5		**DA**
		Motor	Public	200		1X2	400		**DA**
3	Intermoda	Bus	Public	10		2.5x7.5	187.5		**DA**
		Taxi	Public	25		2.5x5	312.5	**2787.5**	**DA**
	PUBLIC AREA								
4	Entrance		Public			7X21	147		**TSS**
5	Hall		Public	560	1	2.2	1232		**TSS**
6	R. Informasi		Public	2	1	0.1	5		**TSS**
7	R. Reservasi Tiket	R. Informasi	Public	2	1	0.1	5		**TSS**
		R. Antrian	Public	10	3	0.45	13.5		**DA**
		R. Jadwal Perjalanan	Public	10	2	1	20		**DA**

		R. Tunggu	Public	10	1	1.1	11		DA
		Loket	Public	1	2	0.1	10		TSS
	R. Reservasi Tiket		Public	30	1		59.5		
8	R. Jadwal Perjalanan		Public	20	4	1	80		DA
9	R. Antrian Loket		Public	50	4	0.45	90		DA
10	Loket		Public	1	4	0.1	20		TSS
11	Area Pengecekan Tiket		Public	1	6	0.45x1.35	3.645		DA
	R. Tunggu								
12	Keberangkatan		Public	500		1.1	550		DA
13	R. Tunggu Eksekutif		Public	50		1.1	55		DA
14	R. Tunggu Kedatangan		Public	120		1.1	132	2374.145	DA
	PENGELOLA								
15	R. Kepala Stasiun Besar	R. Kepala Stasiun	Privat	1	1	4x6	24		A
		R. Wakil Kepala Stasiun	Privat	1	1	3x4	12		A
		R. Tata Usaha	Privat	1	1	3x3	9		A
		R. Rapat	Privat	20	1	1.2	24		DA
		R. Tamu	Privat	2	1	1.9	3.8		DA
	R. Kepala Stasiun Besar		Privat		1		72.8		
16	R. Administrasi	R. Kepala Admionistrasi	Privat	1	1	3x4	12		A
		R. Wakep Administrasi	Privat	1	1	3x4	12		A
		R. Pengatur Dinas	Privat	1	1	3x4	12		A
		R. Komputer dan Arsip	Privat	3	1	1.6	4.8		DA
		R. Bagian Umum	Privat	10	1	1.6	16		DA
		R. Rapat	Privat	20	1	1.2	24		DA
		R. Tamu	Privat	2	1	1.9	3.8		DA
	R. Administrasi		Privat		1		84.6		
17	R. Perbendaharaan	R. Kepala Perbendaharaan	Privat	1	1	3x4	12		A
		R. Wakep Perbendaharaan	Privat	1	1	3x4	12		A
		R. Arsip	Privat	3	1	1.6	4.8		DA
	R. Perbendaharaan		Privat		1		28.8		
18	R. Operasional	R. PPKA	Privat	1	1	3x4	12		A
		R. Staff PPKA	Privat	5	1	3x4	12		A
		R. Dinas Materiil	Privat	1	1	3x4	12		A
		R. Pengawas Peron	Privat	1	1	3x4	12		A
		R. Juru Rangsir	Privat	1	1	3x4	12		A
		R. Signal	Privat	3	1		24		A
		R. Teknik	Privat	3	1		24		A
		R. Komunikasi Telepon	Privat	2	1		12		A
		R. Telegraf	Privat	2	1		24		A
		R. Pengaturan Komunikasi	Privat	2	1		12		A
		R. Masinis dan Kru	Privat	10	1	1.6	16		DA
	R. Operasional		Privat		1		172		

	R.								
19	Pramugari/Pramugara		Privat	50	1	1.6	80		DA
20	R. Keamanan	Pos Satpam	Public	2	2	2X2	8		A
		R. Kendali CCTV	Privat	3	1	2.4	7.2		HPA
	R. Keamanan		Privat		1		15.2		
21	R. Kesehatan		Public	5	1		24		A
22	R. Istirahat Karyawan		Privat	50	1	1.6	80	557.4	DA
	FASILITAS								
	PENUNJANG								
20	Money Changer		Public		1	5x6	30		A
21	ATM Center		Public		4	1.5x1.5	9		A
22	Wartel		Public		1	3x7	21		A
23	Biro Perjalanan		Public		1	3x4	12		A
24	Biro Bus dan Taxi		Public		2	3x4	24		A
25	Biro Hotel		Public		1	3x4	12		A
26	Pemaketan Barang		Public		4	4x4	64		A
27	R. Sortir Barang		Service		2	7x8	112		A
28	Peron	Emplasement	Public		4	5x147.60	2952		E
		Jalur Kereta Api	Public		5	2.4x147.60	2391.12		E
	Peron						5343.12		
	Komersial Area								
29	Food Court	R. Makan	Public	50	1	1.8	90		HPR
		Counter Food	Service	5	5	5x7	175		A
		R. Saji	Service	2	1	0.2	10		DA
		Dapur Kering	Service	2	1	0.2	10		HPR
		Dapur Basah	Service	2	1	0.6	30		HPR
	Food Court		Public				315		
30	Restaurant	R. Makan	Public	20	1	1.8	36		HPR
		Dapur Kering	Service	20	1	0.2	4		HPR
		Dapur Basah	Service	20	1	0.6	12		HPR
		Gudang Makanan	Service	20	1	0.2	4		HPR
		Coldstorage	Service		1	3x3	9		A
	Restaurant		Public	20	2		130		
31	Bar and Lounge		Public	50	2	1.1	110		TSS
32	Coffee Shop	R. Utama	Public	30	1	2	60		HPR
		Pantry	Service		1	2x3	6		A
	Coffee Shop		Public	10	2		132		
33	Counter per Unit		Public		7	4x6	168		A
34	R. Pijat		Public	10	1	2.4	48		TSS
35	Salon		Public	10	1	2	20		A
36	Massage and Spa	R. Penerima	Public		1	3x5	15		A
		R. Pijat	Public	10	1	2.4	24		TSS
		Wirepool	Public	5	1	1.6	8		TSS
		R. Ganti	Public		1	3x4	12		A
		Lavatory	Public		4	2x2	16		A

	Massage and Spa		Public	10	1		75		
37	Convention Space	Pre Function Area	Public	50	1	0.5	25		HPA
		Meeting Room	Public	25	2	1.9	95		HPA
		Ballroom	Public	270	1	1.9	513		HPA
	Convention Space		Public		1		633	**7258.12**	
	SIRKULASI								
38	Elevator		Public		2	3x3	18		DA
39	Conveyor		Public		2	1.4x9	25.2		DA
40	Tangga	Tangga Utama	Public		5	1.875x6	56.1	**99.3**	DA
	SERVICE								
41	Gudang		Service		1	4x6	24		A
42	Dapur		Service		1	3x4	12		A
43	Musholla		Service	50	1	0.8	40		TSS
44	Lavatory		Service	1	10	1.5x1.5	22.5		A
45	R. MEE	Boiler	Service			6x6	36		A
		Chiller	Service			6x6	36		A
		Water Treatment	Service			8x6	48		A
		R. Genset	Service			6x6	36		A
		R. AHU	Service			2x3	6		A
		Ground Water Tank	Service			8x6	48	**308.5**	A
	TOTAL LUAS KESELURUHAN							**13385**	

Luas total lahan : ± 40.000 m²

Luas total bangunan : 13.385 m²

Luas lantai dasar : 8031 m²

BCR : 60 %

Keterangan :

HPA : House Planning and Design

TSS : Time Server Standart

HPR : House Planning and Rubrishment

DA : Data Arsitek

A : Asumsi

E : Eksisting

4.2 ANALISA RUANG LUAR STASIUN TAWANG SEMARANG

Kondisi ruang luar Stasiun Tawang saat ini hanya digunakan sebagai area parkir mobil pribadi dan area parkir taxi saja. Dalam hal ini sangat terlihat jelas bahwa tidak

terdapat adanya pengolahan area ruang luar stasiun. Menanggapi hal seperti ini, maka area ruang luar stasiun perlu adanya pengolahan agar ruang luar stasiun memiliki nilai tersendiri sebagai simbol dari bangunan stasiun itu sendiri.

Aktifitas-aktifitas yang akan diwadahi dalam ruang luar stasiun adalah :

- Parkir mobil/motor pribadi (Parkir mobil/motor)
- Parkir bus/taxi (Parkir bus/taxi)
- Duduk-duduk santai (Taman depan)

Elemen ruang luar

Elemen-elemen ruang luar difungsikan sebagai wadah dari kegiatan/aktifitas yang timbul di ruang luar, agar ruang luar memiliki nilai tersendiri bagi bangunan stasiun. Elemen-elemen ruang luar tersebut adalah:

1. Sirkulasi kendaraan

   Sistem sirkulasi kendaraan harus mampu menanggulangi kemacetan yang terjadi pada kawasan bangunan stasiun. Untuk itu pemilihan sistem sirkulasi yang tepat sangatlah penting.
2. Sirkulasi pejalan kaki

   Pejalan kaki harus memiliki sirkulasi tersendiri, selain sebagai fasilitas para pejalan kaki, hal ini juga sangat membantu menanggulangi terjadinya kemacetan.
3. Landscape/taman

   Landscape merupakan elemen yang tak kalah pentingnya dalam membentuk karakter ruang luar. Dengan penataan landscape yang baik, akan memberikan nilai tersendiri bagi bangunan.

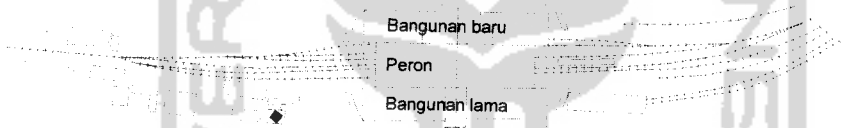
4.3 ANALISA BENTUK DAN PENAMPILAN BANGUNAN

4.3.1. Analisa Bentuk bangunan

Menurut bentuknya, kebanyakan stasiun yang ada di Indonesia adalah stasiun sejajar. Yaitu bangunan utama adalah sejajar dengan rel yang menerus (linear horizontal). Bentuk dari stasiun yang seperti ini yang akan diterapkan ke dalam dasar

bentuk bangunan. Namun dalam hal ini, rel akan diapit oleh dua bangunan yang sejajar. Karena pengembangan bangunan stasiun yang baru berada di belakang/sejajar dengan bangunan stasiun yang lama.

Melihat penerapan bentuk bangunan stasiun yang linear horizontal, pengembangan bangunan baru cenderung mengikuti bentuk dari bangunan lama. Sesuai dengan konsep arsitektur kolonial yang memiliki ciri yang selalu simetris, maka posisi hall bangunan lama akan ditarik sumbu sehingga hall pada bangunan baru akan sejajar dengan hall bangunan lama. Bentuk hall dari bangunan yang baru akan di ambil dari bentuk denah bangunan Gereja Blenduk yang octagonal (segi delapan beraturan). Dengan peron sebagai pusat/penyatu kedua bangunan yang sejajar.



Analisa bentuk bangunan Stasiun Tawang Semarang

4.3.2. Analisa Penampilan Bangunan

Stasiun Tawang Semarang yang terletak di kawasan Kota Lama yang merupakan kawasan heritage/kawasan konservasi kota Semarang, merupakan bangunan yang memiliki nilai sejarah yang tinggi/sebagai bangunan cagar budaya. Untuk menghargai dan melestarikan warisan budaya, dalam pengembangan fasade Stasiun Tawang Semarang adalah dengan pendekatan kontekstual. Karena karakter suatu kota dapat diperkuat atau justru dihancurkan oleh penampilan sebuah bangunan.

Untuk itu, pengembangan fasade bangunan Stasiun Tawang Semarang harus kontekstual dengan kawasan Kota Lama Semarang khususnya dengan bangunan Gereja Blenduk. Karena bangunan ini sebagai landmark dari kawasan Kota Lama Semarang.

Elemen-elemen bangunan Gereja Blenduk dan Stasiun Tawang Semarang yang diambil sebagai dasar pengembangan fasade Stasiun Tawang Semarang adalah :

ARSITEKTUR KOLONIAL	BANGUNAN	
	STASIUN TAWANG	GEREJA BLENDUK
GABLE	-	-
TOWER	-	√
DORMER	√	-
ARC	√	√
VENTILASI	√	√
PORTICO	√	√
CORNICE	√	√
DENTILS	√	-
DENTILS AND BRACKET	-	-
MODILLIONS	-	-
BALUSTRADE	√	-
KOLOM	√	√

Berdasarkan table di atas, maka elemen-elemen bangunan yang mencirikan arsitektur kolonial yang akan diterapkan ke dalam penampilan bangunan Stasiun Tawang Semarang adalah :

1. Arc
2. Ventilasi/bukaan dengan dimensi yang besar
3. Portico
4. Cornice
5. Kolom
6. Tower
7. Balustrade

Karena elemen-elemen tersebut adalah yang mendominasi bangunan Stasiun Tawang dan Gereja Blenduk.

BAB V
KONSEP PENGEMBANGAN STASIUN TAWANG SEMARANG

5.1 KONSEP SIRKULASI DAN TATA RUANG LUAR

Kondisi ruang luar Stasiun Tawang Semarang saat ini hanyalah dimanfaatkan sebagai area parkir mobil luar saja. Disini terlihat tidak adanya pemanfaatan ruang luar secara maksimal. Penataan ruang luar dengan memberikan taman sebagai tempat untuk bersantai-santai akan memberikan kesan ruang yang lebih humanis dan menempatkan 'monumental fountain' ditengah-tengah taman akan menjadi point of interest bagi bangunan stasiun. Ruang luar akan menjadi lebih bermanfaat, selain bisa digunakan sebagai area parkir dan taman, hal ini bisa menjadi simbol bagi bangunan stasiun itu sendiri. Sehingga ruang luar stasiun memiliki nilai tersendiri dan bangunan akan lebih terlihat menonjol.

Konsep sirkulasi ruang luar Stasiun Tawang Samarang :

1. Sistem sirkulasi kendaraan

   Sirkulasi kendaraan yang menuju stasiun dibagi menjadi 2 enterance. Pertama, enterance eksisting yang sudah ada. Dan yang kedua terletak di depan bangunan baru. Sistem sirkulasi kendaraan yang masuk sampai yang keluar dari stasiun diduat dengan sistem melingkar dengan memakai underpass saat melewati rel kereta api agar sirkulasinya menjadi lancar. Dan tidak menimbulkan crowded terutama di jl. Taman Semarang Tawang yang merupakan jalan utama untuk memasuki kawasan Kota Lama Semarang.

2. Sirkulasi pejalan kaki (pedestrian)

   Pedestrian terletak seirama dengan pola taman yang ada pada stasiun, agar sirkulasi antara kendaraan dan para pejalan kaki tidak mengalami kerancuan.

Konsep tata ruang luar Stasiun Tawang Semarang :

1. Landscape/taman

   Taman diletakkan di depan bangunan lama dan bangunan baru dengan meletakkan monumental fountain sebagai point of interest bangunan. Pada

taman terdapat area duduk yang dapat digunakan sebagai ruang santai, sehingga ruang luar stasiun lebih terasa humanis.

2. Area parkir pengelola

   Area parkir ini diletakkan berdekatan dengan ruang pengelola, tepatnya berada di depan bangunan lama. Karena fungsi dari bangunan tersebut tetap dipertahankan dengan fungsi semula yaitu sebagai ruang pengelola.

3. Area parkir intermoda

   Area ini diletakkan tepat di depan bangunan baru agar dapat lebih mempermudah pelayanan fasilitas intermoda bagi penumpang.

4. Area parkir pengunjung

   Penempatan area ini agak jauh dari bangunan utama, bertujuan untuk menghindari adanya crowded. Karena pada area ini sirkulasi kendaraan yang datang dan meninggalkan stasiun berkumpul menjadi satu.

Penataan landscape pada kawasan Stasiun Tawang Semarang bertujuan untuk :

1. Memberi nilai tambah pada kawasan Stasiun Tawang Semarang secara estetis, visual, psikologis, sosial maupun ekologis.
2. Menjaga dan mempertahankan kelestarian lingkungan, sebagai pengatur iklim, penyaring udara kotor, dan estetika kawasan.
3. Sebagai penguat dan pembentuk struktur kawasan stasiun.
4. Sebagai elemen pembentuk dan penguat figur ruang terbuka.

Perencanaan ruang luar Stasiun Tawang Semarang bertujuan untuk :

1. Menarik aktifitas masuk ke kawasan.
2. Memperkaya tema kawasan.
3. Menyediakan space pengikat yang menunjang aktifitas.

► Pemilihan jenis vegetasi dengan mempertimbangkan daya adaptasi tanaman dengan kondisi iklim mikro setempat, yaitu :

1. Untuk tanaman pengarah dan peneduh :
   - Oreodoxa Regra (palem raja)
   - Spathodea Campanulata (kecrutan)
   - Lagerstromia Loudonil (bungur)
   - Casia Marginata Roxb (kasia)

2. Untuk tanaman penghias :
   - Bougenvillea Clabra (bugenvil merah)
   - Bougenvillea Spectabilis (bugenvil putih)
   - Hibiscus Ros Asinensis (kembang sepatu)
3. Untuk groun cover :
   - Zoysia Matrella (rumput manila)
   - Agrostis Stolonifera (rumput peking)

► Monumental Fountain Sebagai Simbol

Penempatan monumental fountain pada ruang luar stasiun akan memberikan nilai lebih pada bangunan. Bangunan akan terlihat lebih menonjol sebagai background dari fountain tersebut. Pemilihan jenis monumental fountain yang digunakan adalah modern minimalis fountain.

5.2 KONSEP SIRKULASI DAN TATA RUANG DALAM

5.2.1. Sirkulasi Ruang Dalam

Sirkulasi pada ruang dalam Stasiun Tawang Semarang yang berkaitan dengan pemakai fungsi stasiun yaitu pengelola stasiun, penumpang dan penjemput, memiliki konsep sebagai berikut :

1. Sirkulasi Pengelola

   Enterance untuk pengelola dikhususkan melewati enterance depan, yaitu enterance eksisting bangunan Stasiun Tawang Semarang. Karena letak dari ruang pengelola adalah terletak pada bangunan stasiun yang lama. Pada bangunan ini hanya terdapat satu lantai saja, untuk itu system sirkulasinya tetap memakai koridor panjang yang pada fungsi eksistingnya digunakan sebagai ruang tunggu keberangkatan.
2. Sirkulasi Penumpang

   Sirkulasi untuk penumpang dibagi menjadi 2, yaitu :
   - Untuk penumpang yang berasal dari arah Jl. Taman Semarang Tawang, dapat menggunakan enterance yang sama dengan pengelola. Karena pada bangunan yang lama nantinya akan diberikan alat transportasi vertikal yang dapat menuju ke bangunan yang baru. Pemilihan alat

transportasi vertikal dikarenakan akses untuk menuju bangunan baru dari bangunan lama harus melewati rel kereta api. Sebagai sistem keamanan, maka akan dibuat jembatan penghubung antara bangunan lama dengan bangunan baru.

- Untuk penumpang yang berasal dari arah utara dapat langsung menuju bangunan baru. Pada bangunan ini terdapat dua lantai, jadi untuk mengakomodasi semua kondisi orang dengan menggunakan tangga dan elevator.
- Akses yang jelas dan terarah untuk menuju ruang-ruang tertentu.
- Pola sirkulasi yang saling berhubungan antara area pelayanan stasiun dengan area komersial sebagai fasilitas penunjang stasiun.

5.2.2. Tata Ruang Dalam

Penataan pada ruang dalam disesuaikan denagan zona dari masing-masing fungsi dan keterkaitan hubungan antar masing-masing ruang. Konsep pada tata ruang dalam Stasiun Tawang Semarang adalah :

- Ruang pengelola

  Bangunan stasiun yang lama adalah merupakan bangunan cagar budaya yang tidak boleh dirubah letak dan posisi ruangnya juga penampilan bangunannya. Untuk itu fungsi dari bangunan yang lama tetap dipertahankan sebagai ruang pengelola stasiun.

- Ruang pelayanan dan ruang komersial stasiun

  Kedua area ini diletakkan pada satu bangunan, tepatnya pada bangunan stasiun yang baru. Karena keterkaitan/hubungan dari masing-masing ruangnya sangat erat. Sehingga fasilitas yang sudah diberikan oleh stasiun dapat dinikmati oleh penumpang kereta api.

5.3 KONSEP PENAMPILAN BANGUNAN

Konsep penampilan bangunan Stasiun Tawang Semarang ini adalah bangunan yang bergaya colonial modern, yang kontekstual dengan Kota Lama Semarang, dengan bangunan stasiun yang baru menjadi background dari bangunan stasiun yang lama.

Namun material dan system struktur yang digunakan adalah jenis material yang modern. Disini terdapat adanya perpaduan antara colonial dengan modern.

Konsep Penampilan dan Pemilihan Material Bangunan

- Atap hall utama pada bangunan yang baru menggunakan prinsip atap dome yang diambil dari bentukan atap bangunan Gereja Blenduk dengan struktur atapnya memakai rangka baja hollow dan finishing atap dominannya menggunakan alumunium composite panel.
- Menara jam sebagai point of interst bangunan. Bentukan dari menara ini juga diambil dari bentukan menara Gereja Blenduk. Finishing pada menara ini adalah dengan penebalan bata yang di finishing texture merk skk coating terakaken.
- Peron stasiun menggunakan strukrur rangka baja hollow yang diekspos dengan penutup atap memakai polycarbonat.
- Fasade bangunan didominasi oleh ventilasi/jendela kaca yang merupakan ciri dari arsitektur kolonial, namun pemilihan material kaca yang digunakan adalah material kaca modern namun masih bergaya klasik, yaitu kaca jenis formeuglass type RX – 07.
- Penggunaan balustrade pada atap tidak murni mengadopsi bentukan balustrade pada arsitektur kolonial, namun lebih diolah menjadi lebih modern dan terlihat minimalis.
- Penggunaan portico diletakkan di depan bangunan baru. Elemen lengkung dapat ditemukan pada atap portico yang berada pada area penerima/drop out area.

Adapun elemen-elemen yang akan digunakan sebagai ornament dari penampilan bangunan stasiun adalah :

1. Arc
2. Ventilasi/bukaan dengan dimensi yang besar
3. Portico
4. Cornice
5. Kolom
6. Tower

7. Balustrade

Karena elemen-elemen tersebut adalah yang mendominasi bangunan Stasiun Tawang dan Gereja Blenduk.

5.4 KONSEP ZONING DAN BLOCKPLAN PADA TAPAK

5.4.1. Zoning Pada Tapak

Konsep pada zoning ruang disesuaikan dengan hubungan kedekatan masing-masing ruang.

- Zona Publik 1

  Digunakan sebagai area parkir penumpang dan area penghijauan. Diletakkan di area tersebut karena agar tidak menimbulkan crowded di sekitar Jl. Taman Semarang Tawang yang merupakan akses utama menuju kawasan Kota Lama.

- Zona Pubik 2

  Digunakan sebagai area parkir intermoda dan area drop out penumpang. Terletak berdekatan dengan area pelayanan stasiun dan fasilitas penunjang stasiun agar akses menuju dan keluar stasiun lebih mudah.

- Zona Publik 3

  Digunakan sebagai ruang terbuka karena letaknya berada di depan bangunan induk Stasiun Tawang Semarang, sehingga bisa memberikan nilai tambah tersendiri terhadap bangunan stasiun. Area ini juga digunakan sebagai area parkir pengelola karena letaknya yang berdekatan dengan ruang pengelola.

- Zona Publik 4

  Pada bangunan aslinya, ruang ini memang digunakan sebagai hall, namun sekarang area ini bukan merupakan hall utama stasiun. Namun penumpang bisa menggunakan akses ini untuk menuju ke area pelayanan stasiun.

- Zona Publik 5

  Area ini digunakan sebagai peron yang merupakan tempat utama naik dan turun dari kereta api.

- Zona Publik 6

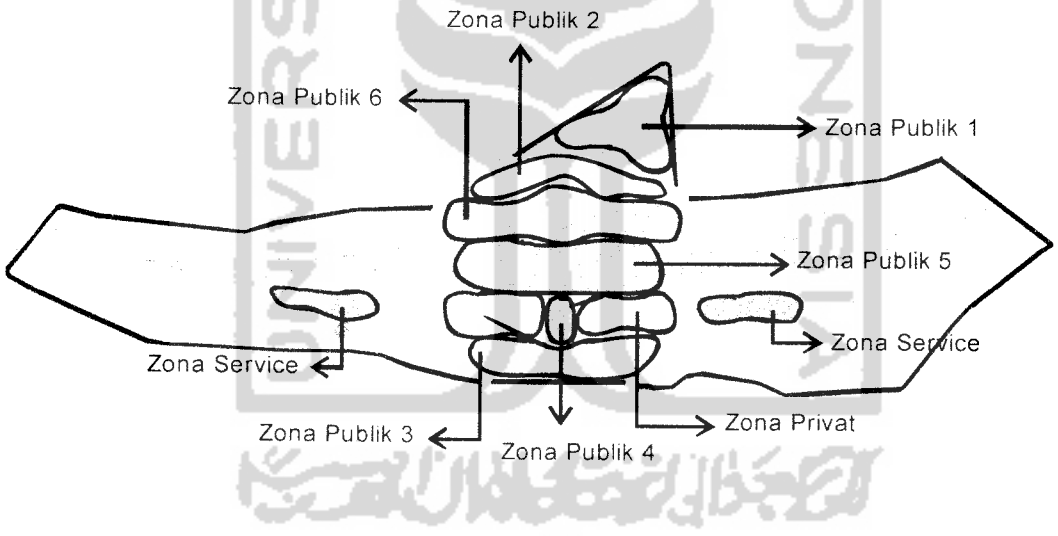
  Area ini digunakan sebagai area pelayanan stasiun dan area komersial yang merupakan fasilitas penunjang dari bangunan stasiun itu sendiri. Terletak berdekatan dengan area parkir intermoda agar aksesnya lebih mudah.

- Zona Privat

  Area ini berada pada bangunan induk stasiun yang merupakan bangunan heritage Kota Semarang yang letak dan posisi bangunannya tidak boleh dirubah. Sehingga area ini digunakan sebagai ruang pengelola stasiun sesuai dengan fungsi bangunan semula.

- Zona Service

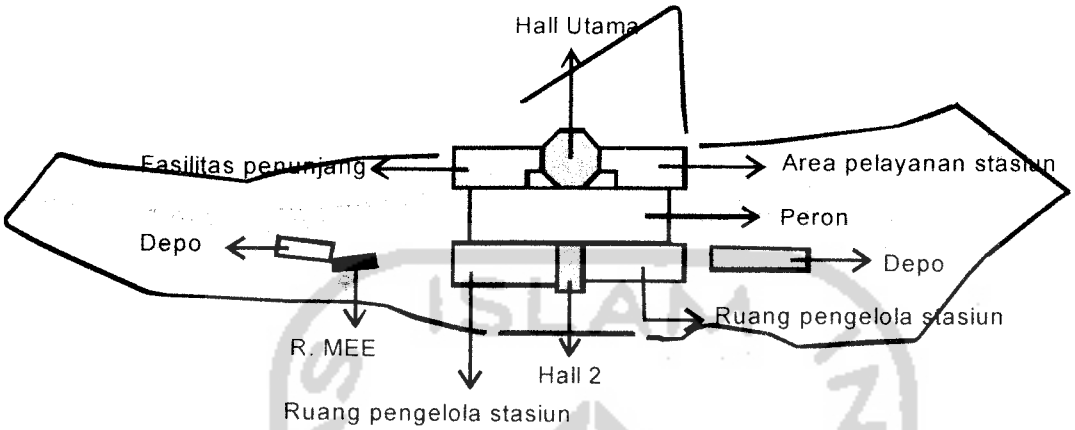
  Zona ini digunakan sebagai ruang-ruang pendukung bangunan dan ruang maintenance bangunan dan kereta api.



Konsep zoning pada tapak

5.4.2. Blockplan Pada Tapak

Perletakan ruang-ruang pada fungsi stasiun yang baru disesuaikan dengan pembagian zona masing-masing ruang yang saling berhubungan agar proses naik dan turun kereta api berjalan dengan lancar.

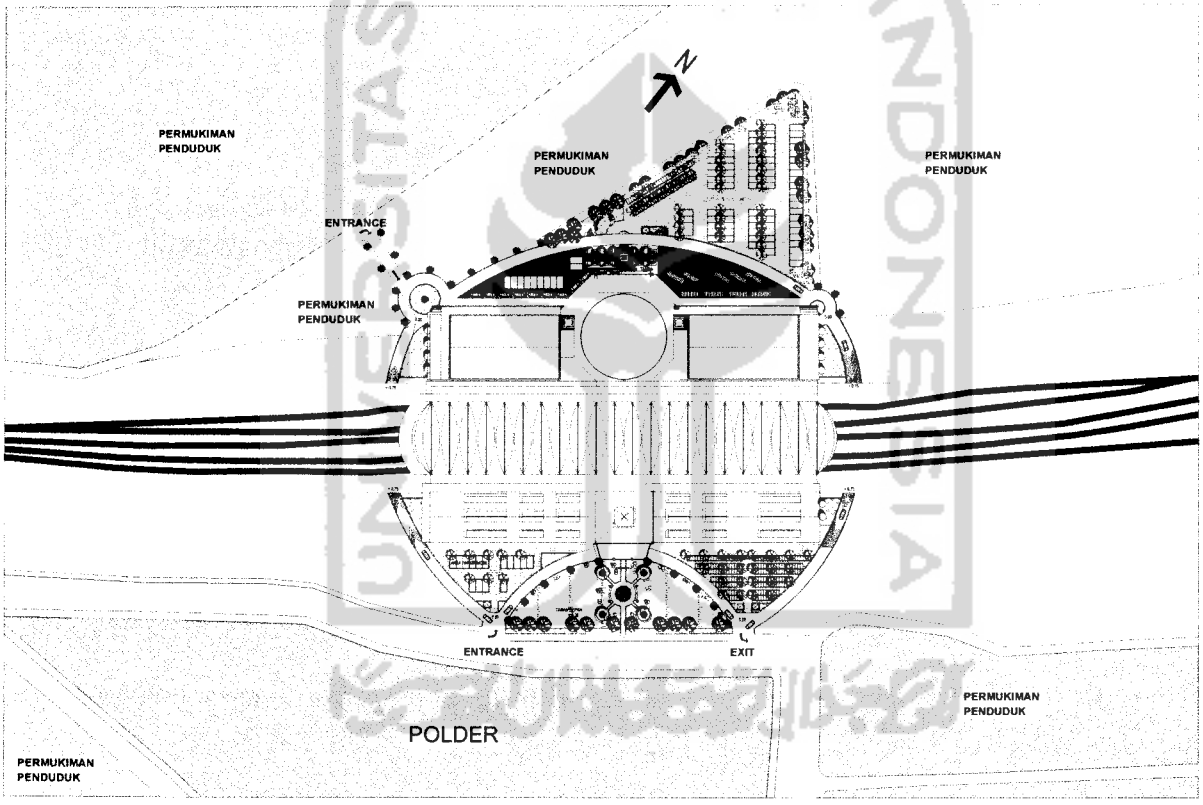


Konsep blockplan pada tapak

BAB VI
HASIL PENGEMBANGAN STASIUN TAWANG SEMARANG

6.1 SITUASI

Stasiun Tawang Semarang lokasinya terletak di Jl. Taman Semarang Tawang No 1, yaitu berada di kawasan Kota Lama Semarang yang merupakan kawasan heritage/kawasan cagar budaya kota Semarang. Memiliki luasan site ± 40.000 m² dan luas total bangunan 13.385 m².



Gb. 6.1 Situasi

Pada gambar situasi ini menjelaskan masalah ekspresi bangunan, khususnya pada penutup atap dalam kaitannya dengan nilai kontekstual bangunan terhadap lingkungan sekitar.

Penggunaan atap pelana pada bangunan yang baru tidak terlepas dari penggunaan atap daripada bangunan Stasiun Tawang yang lama, karena penyelarasan bangunan ini tidak akan pernah terlepas dari bangunan Stasiun Tawang yang lama yang merupakan bagian dari kawasan Kota Lama Semarang yang dianggap penting bagi kelanjutan bangunan heritage di kota Semarang. Untuk atap hall pada bangunan yang baru menggunakan atap dome yang diambil dari konsep bangunan Gereja Blenduk yang merupakan landmark dari kawasan Kota Lama Semarang.

Penggunaan atap peron sangat dikontraskan dengan lingkungan disekitarnya, bentukan atap peron sangat modern. Hal ini dikarenakan melihat perkembangan fungsi stasiun yang akan semakin meningkat setiap tahunnya.

6.2 SITEPLAN

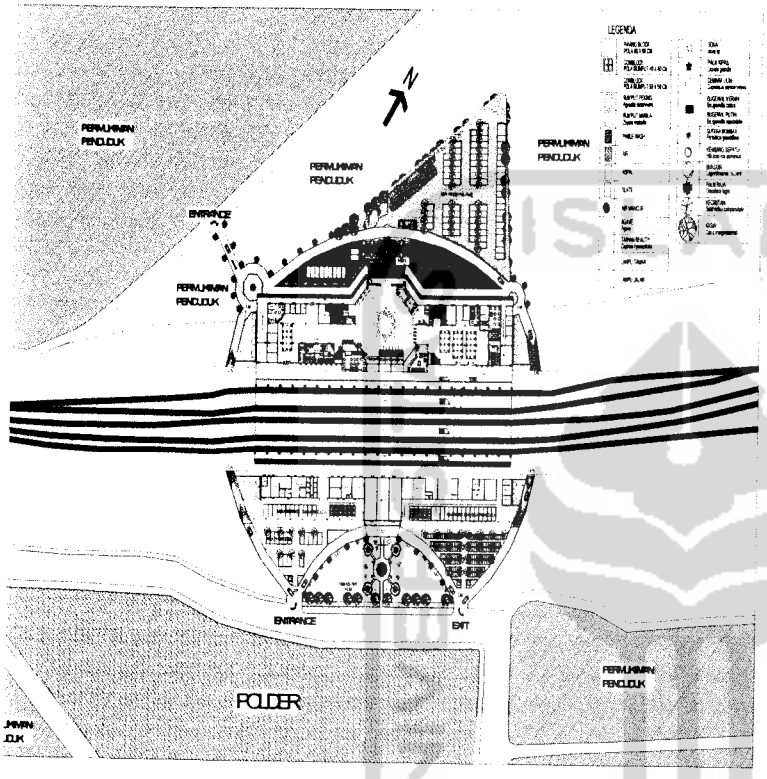
Gambar siteplan membahas tentang hubungan ruang luar dengan ruang dalam bangunan yang kaitannya dengan sirkulasi dan tata massa bangunan sebagai mixed use building.

Elemen – elemen ruang luar yang terdiri dari taman, sirkulasi pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan ditata sedemikian rupa sehingga kenyamanan pengguna akan terpenuhi.

Taman depan yang diolah sesuai dengan konsep ruang terbuka bekas Parade Plain yang berada di sebelah timur dari bangunan Gereja Blenduk, akan menciptakan suasana yang lebih humanis pada kawasan Stasiun Tawang Semarang. Pada taman ini terdapat jalur pedestrian yang menghubungkan para pejalan kaki dengan bangunan. Elemen taman yang dipakai adalah paving untuk pejalan kaki, beton masif setinggi 10 cm sebagai pola taman, susunan bata setinggi 60 cm yang di finishing slate batu alam sebagai bangku taman, dan sculpture yang di finishing stainless stell sebagai point of interest bangunan.

Sirkulasi kendaraan yang terbagi menjadi 2 entrance dan 1 exit akan lebih memudahkan pengunjung mencapai bangunan, melihat pola Jl. Taman Semarang Tawang yang satu arah. Dan pembuatan pola jalan melingkar dengan sistem underpass juga akan memudahkan pengunjung dalam pencapaian ke bangunan dan akan lebih memberikan keamanan melihat sangat berbahayanya menyeberangi rel kereta api.

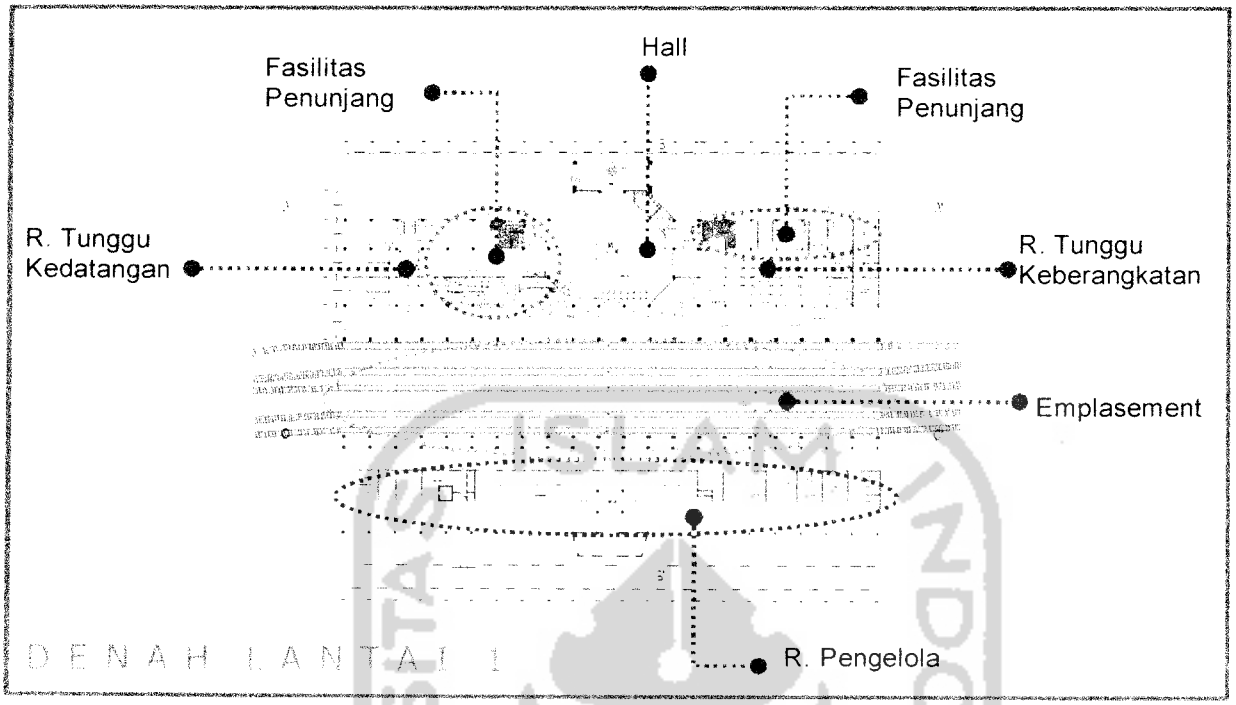
Penempatan area parkir pengunjung dan area parkir intermoda di depan bangunan baru akan mempermudah akses pengunjung menuju bangunan. Di depan bangunan yang baru juga terdapat taman yang difungsikan sebagai area santai dan jalur pedestrian.



Gb. 6.2 Siteplan

6.3 DENAH

Fungsi stasiun sebagai mixed use building ini dapat terlihat pada gambar denah. Berbagai jenis ruang, mulai dari ruang utama stasiun sampai ruang – ruang pendukung ada pada gambar ini. Layot dan pengelompokan ruang – ruangnya disesuaikan dengan zona masing – masing ruang.



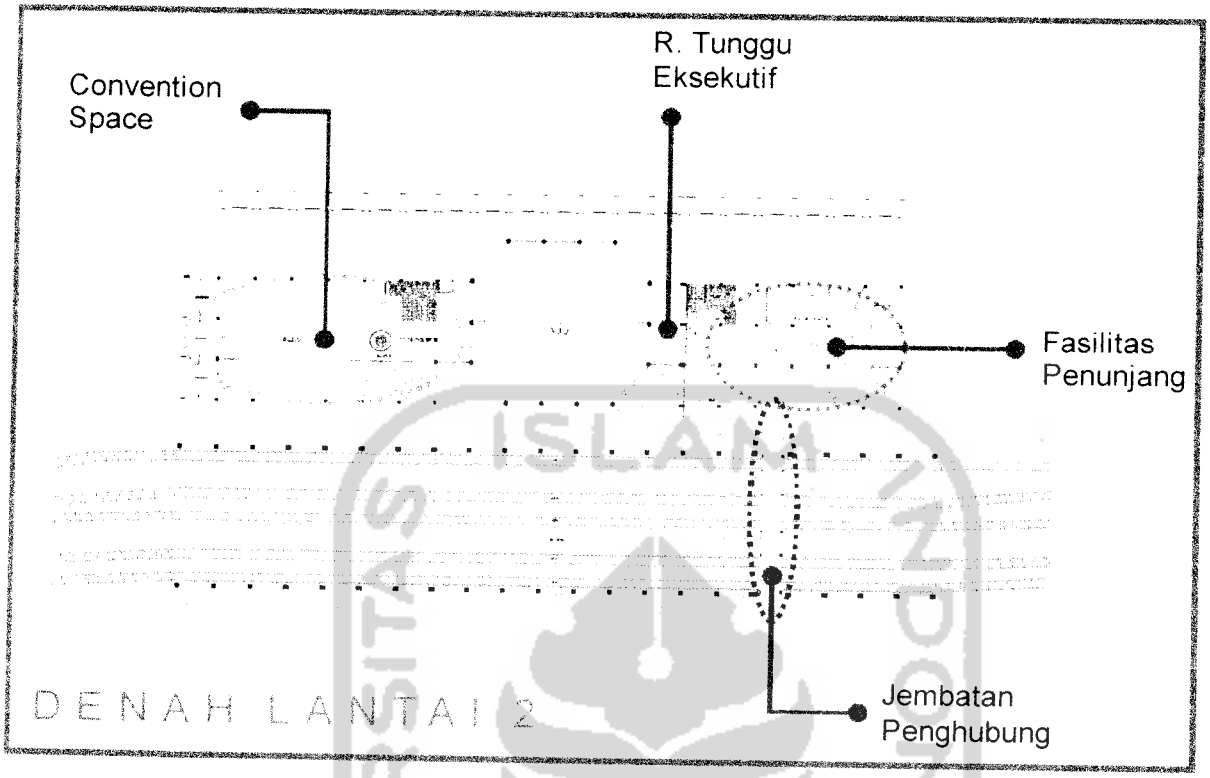
Gb. 6.3 Denah Lantai 1

Denah lantai 1, ruang pengelola, hall, area pelayanan stasiun, fasilitas penunjang (komersial dan relaxation center).

Ruang pengelola terletak di bangunan stasiun yang lama, dan layout ruangnya tidak mengalami perubahan. Hanya terdapat penambahan ruang pengelola yang tadinya belum ada pada stasiun yang lama dan penambahan ruang – ruang pendukung yang menunjang aktifitas pengelola.

Hall sebagai pusat aktifitas stasiun, bentukan denahnya diambil dari bentukan denah bangunan Gereja Blenduk yang juga sebagai landmark dari kawasan Kota Lama Semarang.

Area pelayanan stasiun seperti loket penjualan tiket, check in area, ruang tunggu, dsb, terdapat pada lantai 1 yang ditunjang dengan fasilitas – fasilitas komersial dan fasilitas penunjang lainnya. Dilantai ini juga terdapat relaxation center. Fasilitas jenis ini sekarang memang sedang marak diadakan disetiap stasiun sebagai fasilitas pendukung.



Gb. 6.4 Denah Lantai 2

Denah lantai 2, ruang tunggu eksekutif, fasilitas penunjang (komersial) dan convention space.

Penempatan ruang tunggu eksekutif dilantai 2 karena sifat ruangnya yang lebih privat, sehingga diletakkan di area yang jauh dari keramaian. Meskipun letaknya yang lebih bersifat privat, pengguna fasilitas ruang ini tidak akan mengalami kesulitan dalam menggunakan fasilitas penunjang lainnya. Karena dilantai ini juga dilengkapi dengan fasilitas- fasiltas yang menunjang aktifitas mereka.

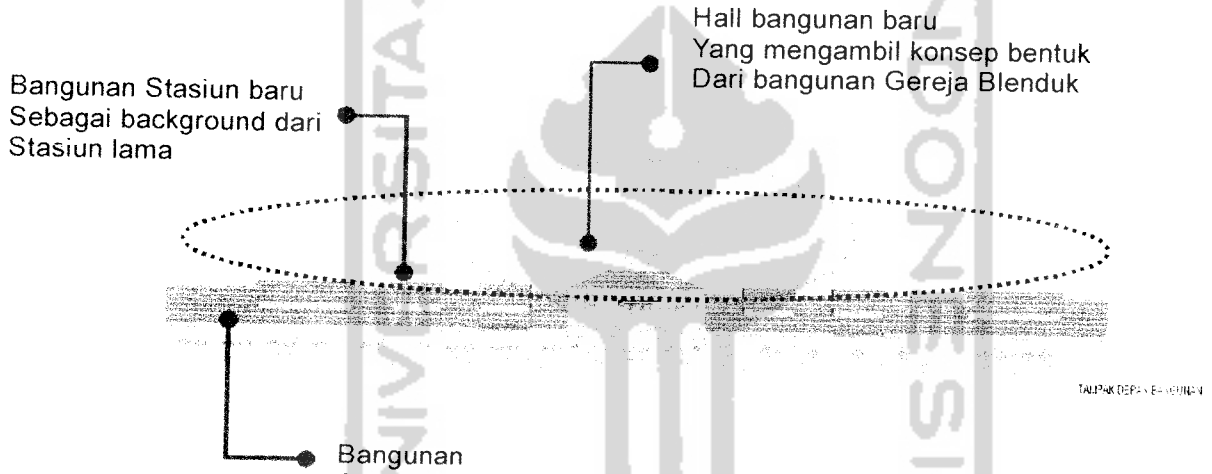
Untuk fasilitas komersial yang ada dilantai ini adalah food court dan café. Food court terletak di lantai 2 agar dapat menciptakan suasana orang makan dan minum itu lebih terasa nikmat dengan tidak terganggu oleh lalu lalang orang yang beramai – ramai menunggu kereta api yang akan berangkat.

Convention space dan business center yang merupakan salah satu dari fasilitas penunjang fungsi stasiun juga terletak dilantai 2 agar privasinya lebih terjaga.

Dilantai 2 ini juga terdapat jembatan penghubung yang menghubungkan antara bangunan stasiun yang baru dengan bangunan stasiun yang lama. Selain itu, fungsi dari jembatan ini adalah sebagai system keamanan stasiun. Jembatan ini digunakan sebagai jembatan penyeberangan antara jalur kereta api yang satu dengan jalur kereta api yang lainnya, karena stasiun ini memiliki 5 jalur rel kereta api.

6.4 TAMPAK

Konsep tampak bangunan adalah bangunan stasiun yang baru menjadi background dari bangunan stasiun yang lama. Ini dapat kita lihat pada gambar tampak depan bangunan.



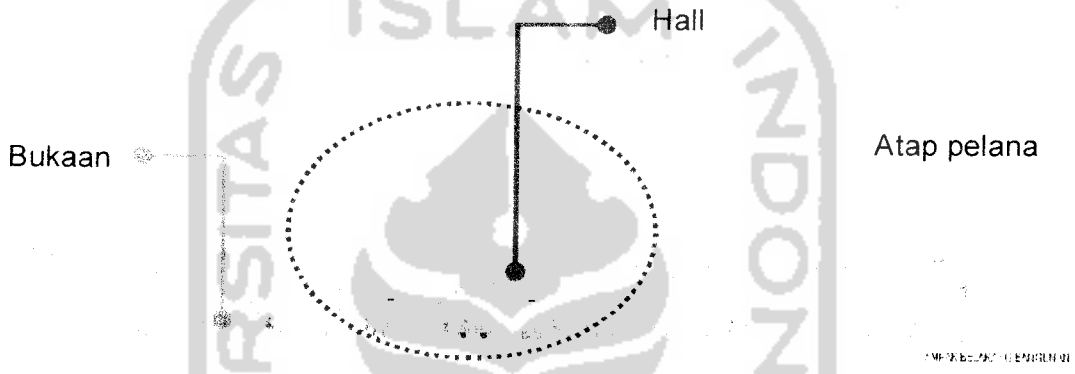
Gb. 6.5 Tampak Depan

Gambar tampak belakang bangunan menjelaskan tentang karakter pengembangan façade bangunan yang kontekstual dengan kawasan Kota lama Semarang, khususnya dengan bangunan Gereja Blenduk.

Bentukan façade dari hall mengambil dari bentuk bangunan Gereja Blenduk dengan penempatan dua minaret di kedua sisinya. Pemilihan material bangunan menggunakan bahan – bahan dan finishing material yang modern. Dinding ½ bata plester + aci untuk finishing dinding dan finishing kolom texture merk skk coating terakaken. Pemilihan warna disesuaiakan dengan warna – warna colonial, yaitu off white untuk dindingnya dan grey untuk kolom dan penebalan dinding.

Ciri – cirri bangunan colonial yang dapat dilihat pada façade antara lain adalah adanya bukaan yang besar – basar. Namun pada bangunan stasiun yang baru, pengolahan bentuk bukaan dan pemilihan material penutupnya lebih modern. Untuk kacanya memakai kaca asahimas dan formeuglass.

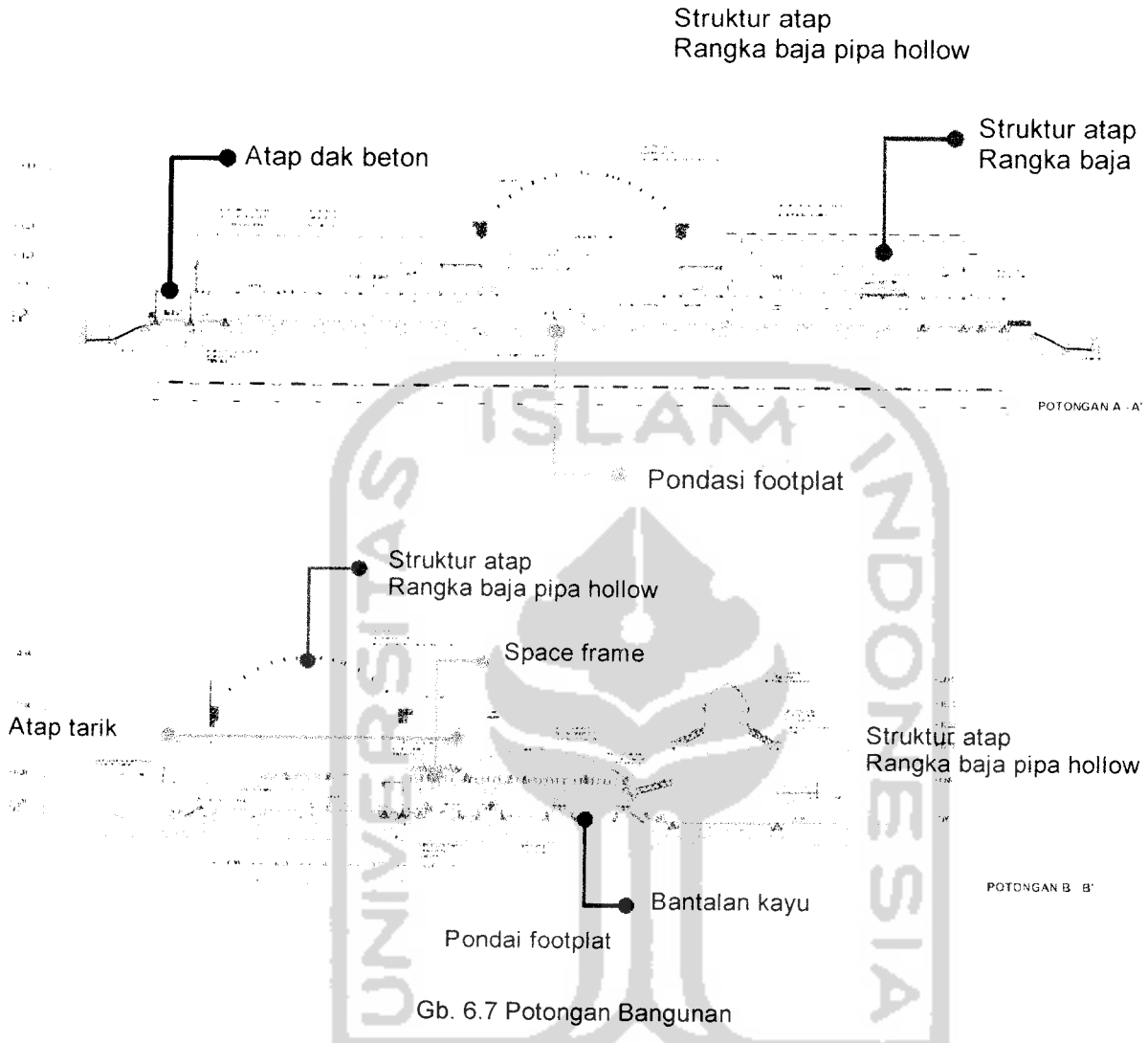
Penentuan jenis atap dengan memakai atap pelana agar terdapat keselarasan antara bangunan dengan lingkungan sekitarnya. Namun bahan penutup atap menggunakan bahan yang lebih modern, yaitu memakai atap zincalume. Pada atap juga terdapat balustrade yang bentuknya lebih disederhakan dan terlihat lebih modern.



Gb. 6.6 Tampak Belakang

6.5 POTONGAN

Gambar potongan menjelaskan tentang system struktur bangunan yang menjadi masalah teknis bangunan. Pondasi struktur bangunan menggunakan footplat dan pasangan batu kali untuk dindingnya. Struktur atap memakai rangka baja, dan khusus untuk atap hall dan peron memakai rangka baja pipa hollow, karena bentangnya yang lebar. Atap selasar peron memakai atap tarik dengan rangka atap memakai space frame.

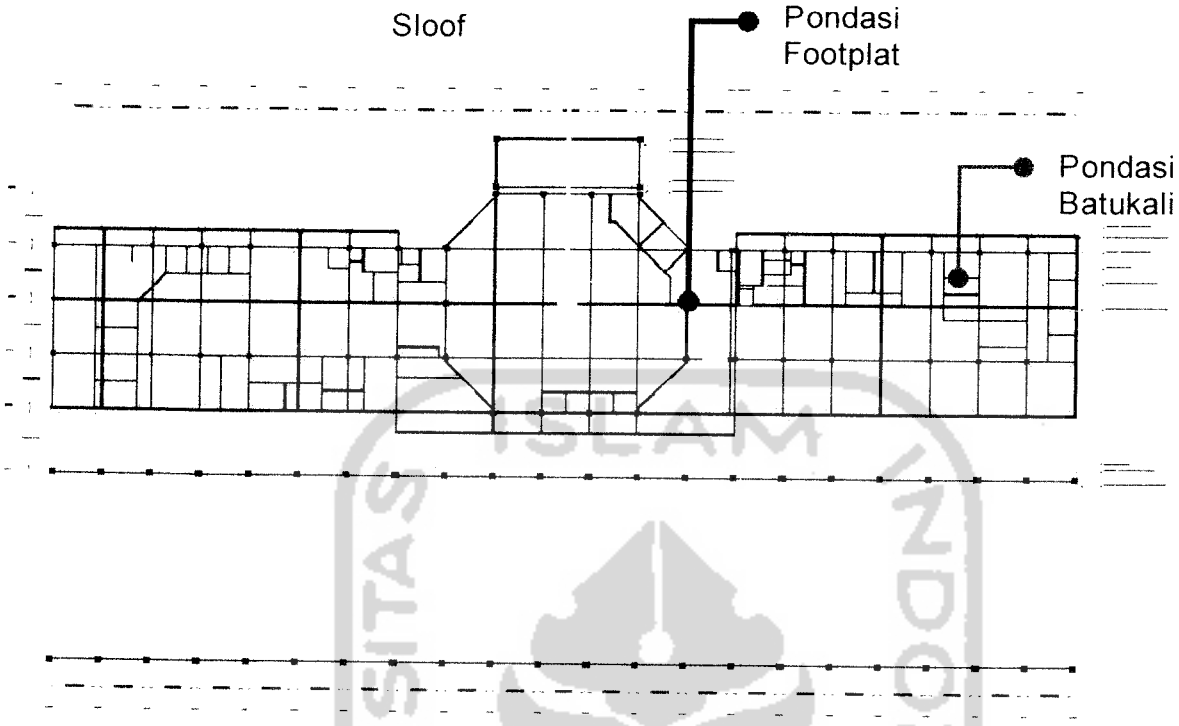


Gb. 6.7 Potongan Bangunan

6.6 RENCANA PONDASI

Pondasi merupakan sistem penyaluran beban bangunan. Bangunan stasiun yang terdiri dari 2 lantai ini menggunakan pondasi footplat sebagai pondasi stuktur, dan pondasi batu kali sebagai pondasi dinding, dan menggunakan sloof sebagai pengikatnya.

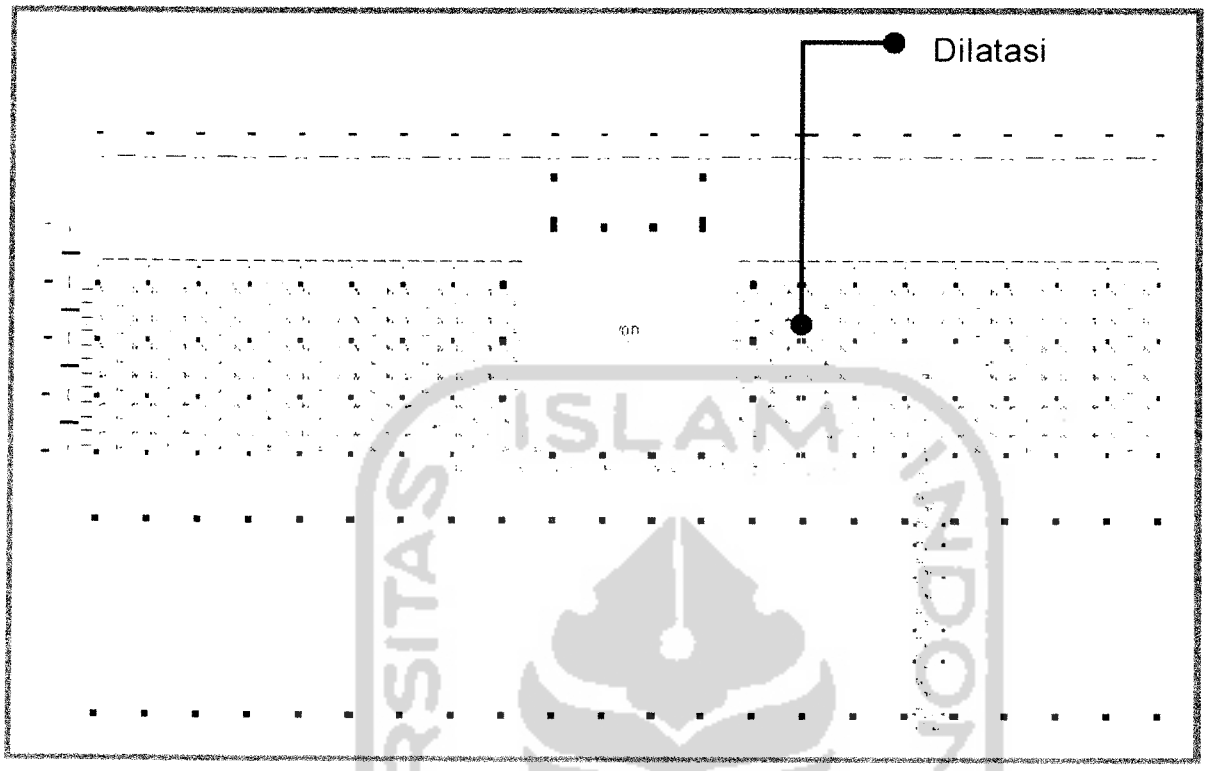
Untuk kolom struktur ukuran 30/30, menggunakan footplat sebasar 100x100 cm. Kolom 60/60, menggunakan footplat sebesar 200x200 cm. Dan kolom 100/100, menggunakan footplat sebesar 250x250 cm.



Gb. 6.8 Rencana Pondasi

6.7 RENCANA KOLOM – BALOK

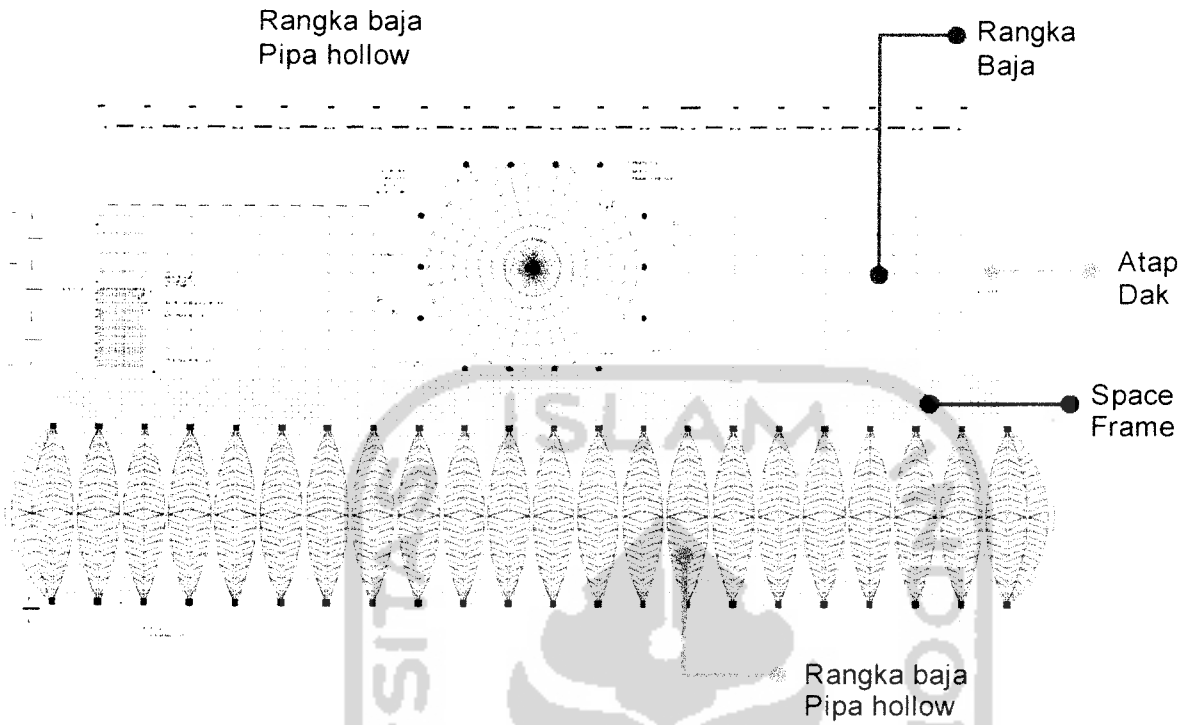
Kekuatan struktur bangunan terletak pada kolom struktur dan balok sebagai pengikatnya. Karena bentuk bangunan yang memanjang/linear, maka pada struktur terdapat dilatasi agar kekuatan struktur menjadi lebih kuat dan untuk menghindari terjadinya patah. Besaran kolom struktur yang dipakai antara lain : 30x30 cm, 60x60 cm, 100x100 cm. Balok anak menggunakan besaran 20x30 cm, dan balok induk 40x60 cm.



Gb. 6.9 Rencana Kolom – Balok

6.8 RENCANA ATAP

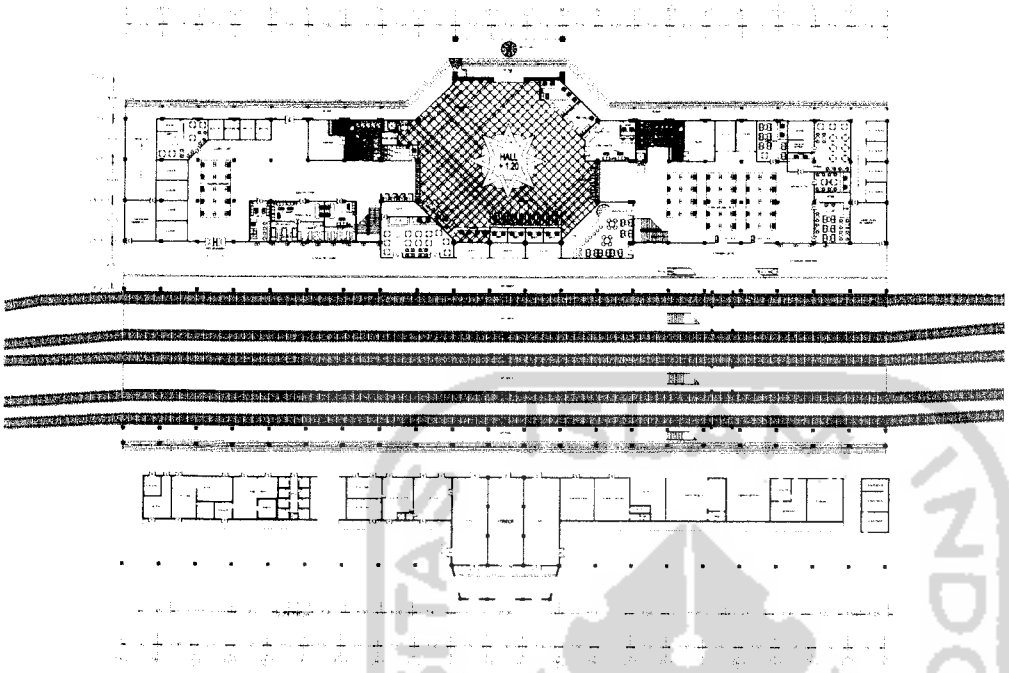
Struktur atap menggunakan rangka baja, khusus untuk atap hall dan peron menggunakan rangka baja pipa hollow. Untuk atap selasar peron menggunakan sistem atap tarik dengan rangka atapnya memakai space frame. Sebagian atap bangunan juga ada yang memakai atap dak beton.



Gb. 6.10 Rencana Atap

6.9 RENCANA POLA LANTAI

Pola lantai pada hall mengambil konsep dari pola lantai Gereja Blenduk. Material lantai yang digunakan antara lain adalah keramik, marmer dan granit.

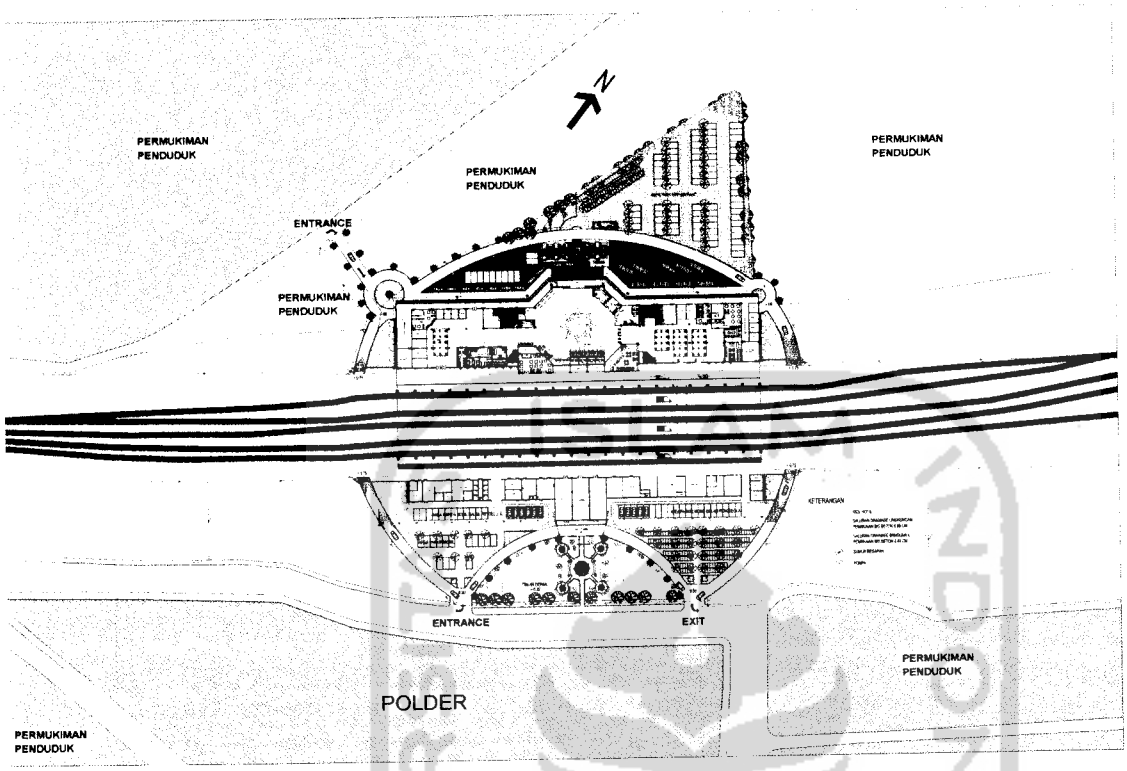


Gb. 6.11 Rencana Pola Lantai

6.10 RENCANA DRAINASE

Rencana drainase terdiri dari saluran drainase bangunan dengan menggunakan bis beton d – 40 cm, yang kemudian di alirkan ke saluran drainase lingkungan yang menggunakan bis beton d – 80 cm. Dari saluran drainase lingkungan, air dialirkan menuju riol kota yang kemudian di alirkan ke polder.

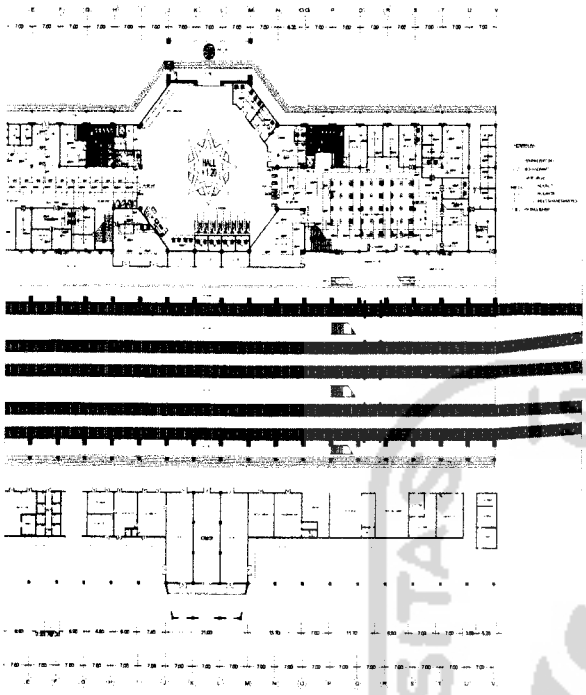
Untuk sistem underpass, jalan dibuat naik 1 m dengan mengambil tingkat smoot yang paling tinggi untuk mencegah masuknya air ke titik jalan yang paling rendah. Disini juga terdapat pompa otomatis yang sewaktu – waktu akan memompa air sendiri keluar ketika sumur resapan dimasuki oleh air. Kemudian air dialirkan ke riol kota yang kemudian dialirkan menuju polder.



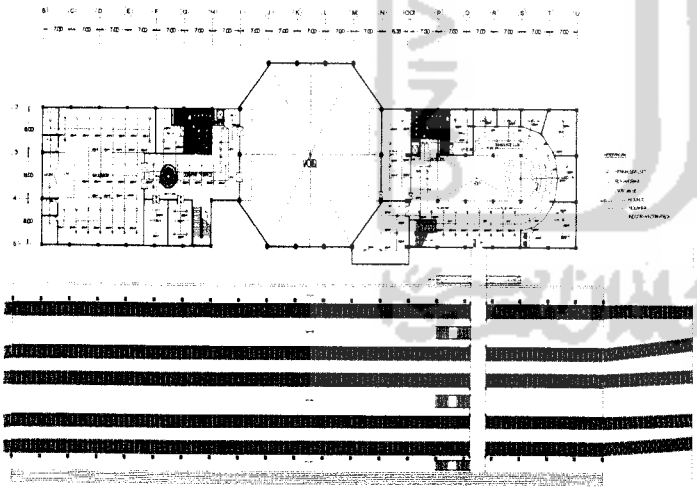
Gb. 6.12 Rencana Drainase

6.11 RENCANA INSTALASI SPRINKLERS DAN HYDRANT

Rencana instalasi sprinklers dan hydrant adalah sebagai system keselamatan bangunan, khususnya keselamatan kebakaran. Untuk ruang dalam memakai sprinkler yang berjarak masing – masing ± 3 – 4 m. Untuk ruang luarnya menggunakan hydrant. Khusus untuk ruang kendali CCTV menggunakan extinguisher, karena system kerja ruangnya yang tidak memungkinkan dipasangnya sprinkler di ruang tersebut.



Gb. 6.13 Rencana Instalasi Sprinklers dan Hydrant Lantai 1

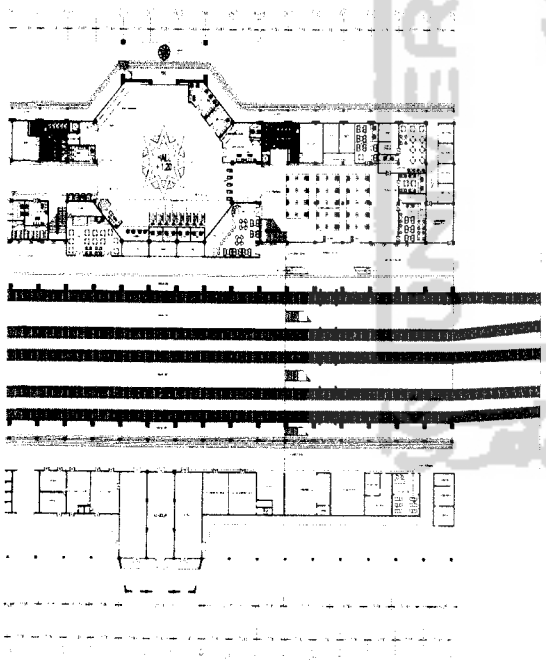


Gb. 6.14 Rencana Instalasi Sprinkler dan Hydrant Lantai 2

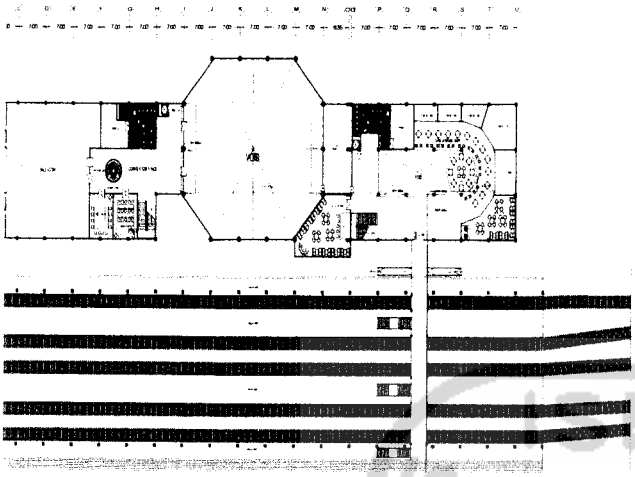
6.12 RENCANA INSTALASI CCTV (DAN HOT SPOT)

Gambar rencana instalasi CCTV menjelaskan tentang sistem rencana keamanan bangunan. Karena bangunan yang bersifat publik, maka sangat rentan sekali dengan terjadinya kejahatan. Untuk menanggulanginya, maka akan di pasangkan ± 17 kamera untuk memantau setiap aktifitas yang ada di stasiun. Kamera di pasang di setiap tempat yang orang banyak melewati tampat tersebut. Contohnya pintu masuk utama, hall, ruang tunggu, dsb.

Ruang kendali CCTV akan digabung dengan ruang kendali Hot Spot yang merupakan salah satu fasilitas yang ada di bangunan ini. Pemancar sinyal yang berjumlah ± 5 buah di pasang di setiap area yang ada distasiun ini. Area – area yang terdapat pemancar hot spot antara lain : area pengelola, area pelayanan stasiun (lantai 1) 2 buah, area fasilitas penunjang (lantai 1) 1 buah, area fasilitas penunjang (lantai 2) 2 buah. sayap kanan dan sayap kiri bangunan



Gb. 6.15 Rencana Instalasi CCTV Lantai 1



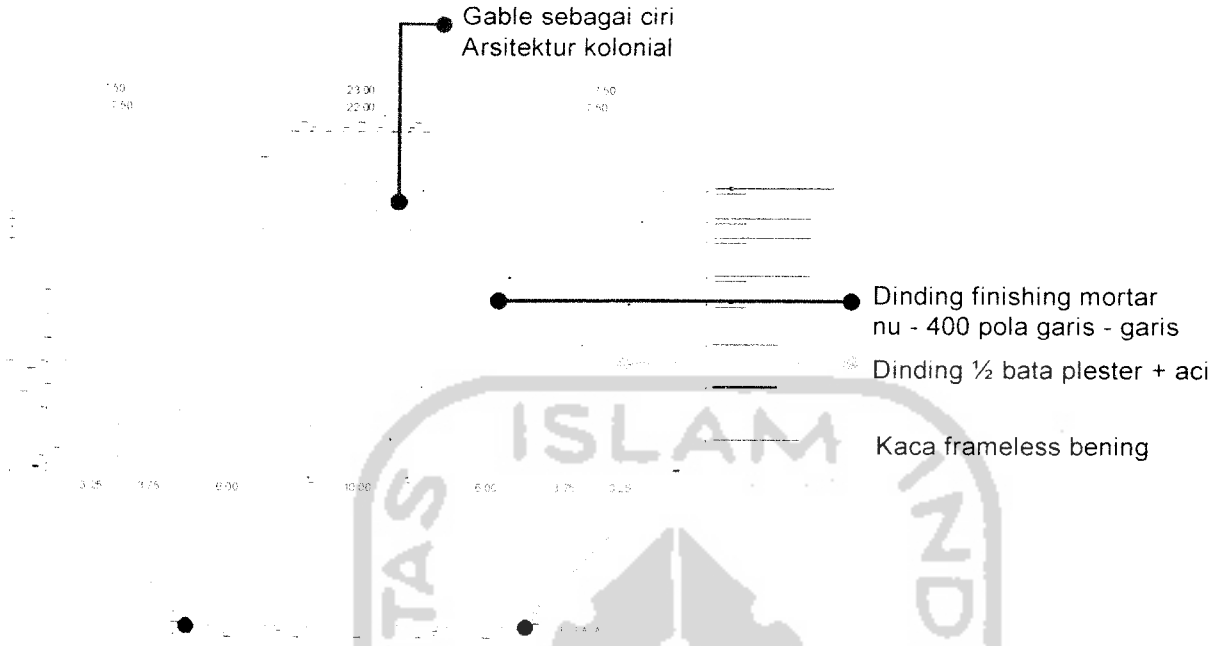
Gb. 6.16 Rencana Instalasi CCTV Lantai 2

6.13 DETAIL FAÇADE

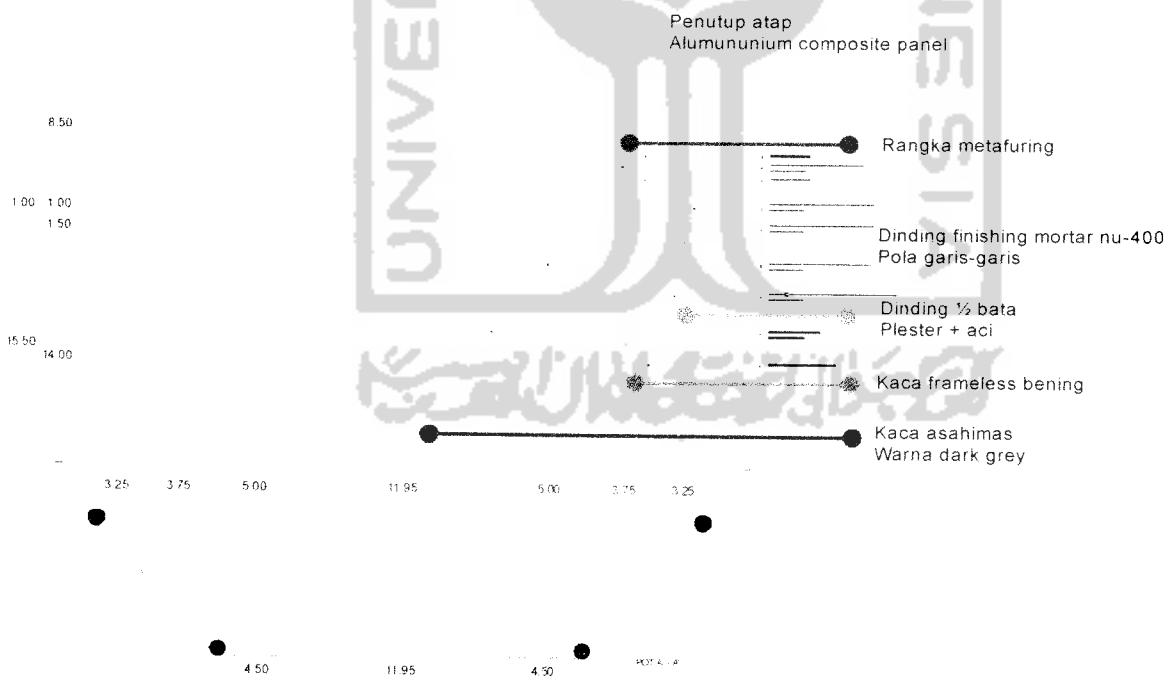
Gambar ini menjelaskan tentang detail material dan finishing penampakan bangunan. Material dan finishing dinding menggunakan pasangan ½ bata plester + aci, dan finishing kolom dengan texture merk skk coating terakaken. Untuk penebalan dinding pada hall, menggunakan mortar nu yang difinishing garis – garis, agar bangunan terlihat lebih modern.

Pemilihan warna bangunan sesuai dengan warna kolonial, yaitu off white dan grey. Jenis cat yang dipilih adalah cat [illegible]

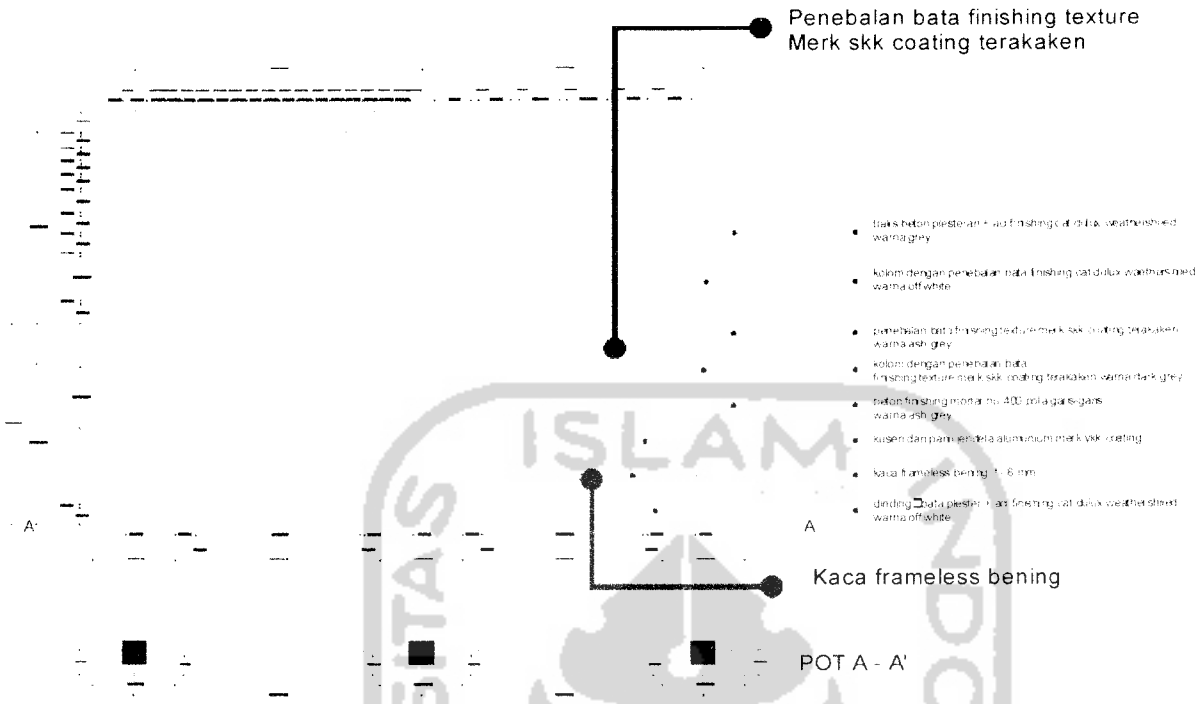
[illegible] menggunakan kaca kaca polos/bening dan formeuglass. Pemilihan formeuglass karena jenis kaca ini adalah jenis kaca [illegible]



Gb. 6.17 Detail Façade Hall Depan

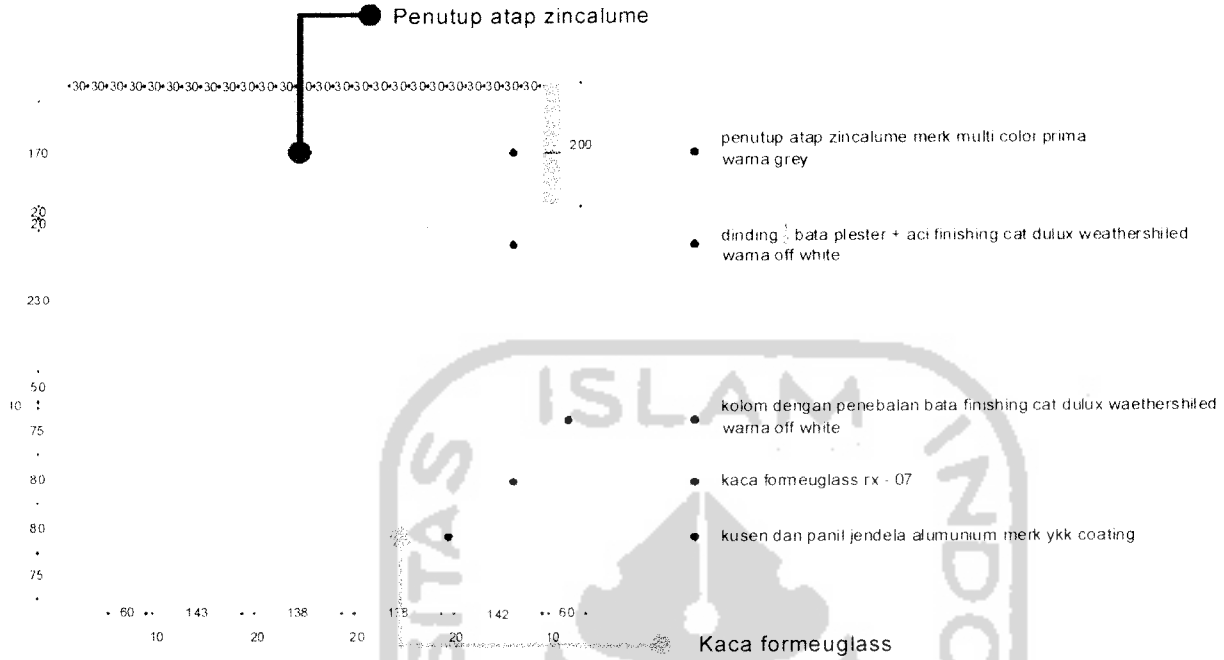


Gb. 6.18 Detail Façade Hall Belakang



DETAIL FACADE DEPAN

Gb. 6.19 Detail Façade Depan

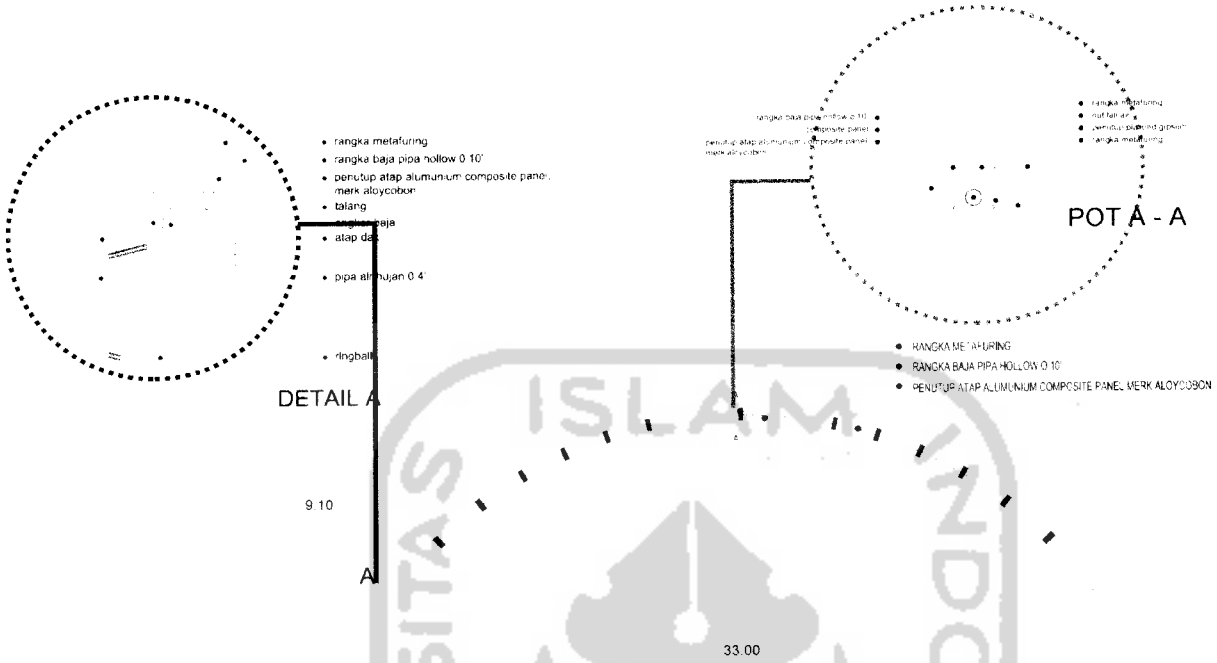


DETAIL FACADE BELAKANG

Gb. 6.20 Detail Façade Belakang

6.14 DETAIL ATAP

Rangka atap yang didetail adalah rangka atap hall bangunan stasiun yang baru. Dimana struktur atapnya memakai rangka baja pipa hollow, dan pada atap luarnya terdapat rangka metafuring. Untuk penutup atapnya memakai material alumunium composit panel.



Gb. 6.21 Detail Atap

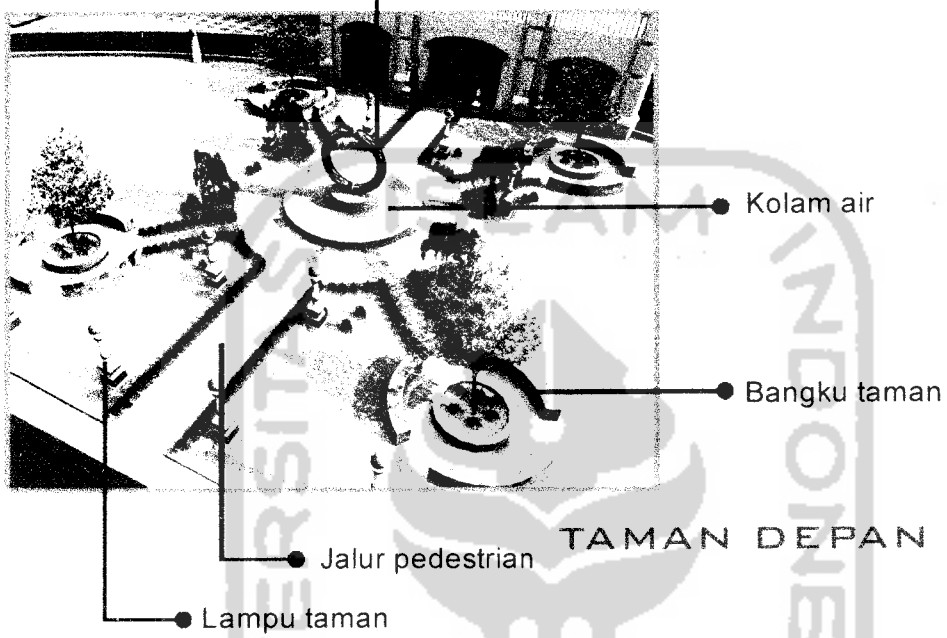
6.15 DETAIL TAMAN

Bagian taman yang di detail adalah taman depan, yang letaknya tepat berada di depan bangunan Stasiun Tawang yang lama. Konsep dari taman ini mengambil konsep dari sebuah ruang terbuka bekas Parade Plain yang berada disebelah timur dari bangunan Gereja Blenduk.

Pusat dari taman ini adalah sebuah sculpture yang bergaya modern, dan memakai material stainless stell. Sculpture ini akan menjadi aksen tersendiri bagi bangunan Stasiun Tawang. Pada tamannya sendiri terdapat susunan bata yang di [illegible] diisi batu alam setinggi 60 cm, yang difungsikan sebagai bangku taman. Pada area ini pengunjung bisa bersantai [illegible] Stasiun Tawang [illegible] Stasiun Tawang.

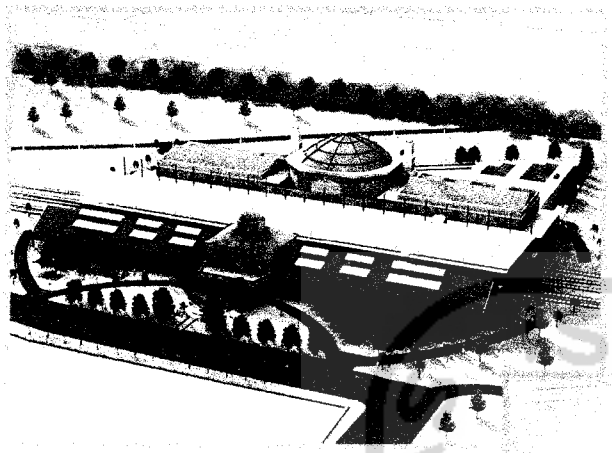
Pemilihan jenis [illegible] sebagai tanaman

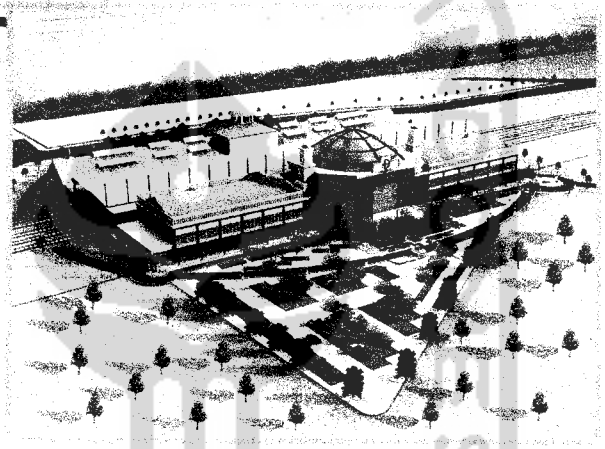
peneduh dan palm raja sebagai tanaman pengarah. Taiwan Beauty adalah jenis tanaman perdu yang digunakan sebagai pembatas jalan. Dan rumput manila sebagai penutup tanah.

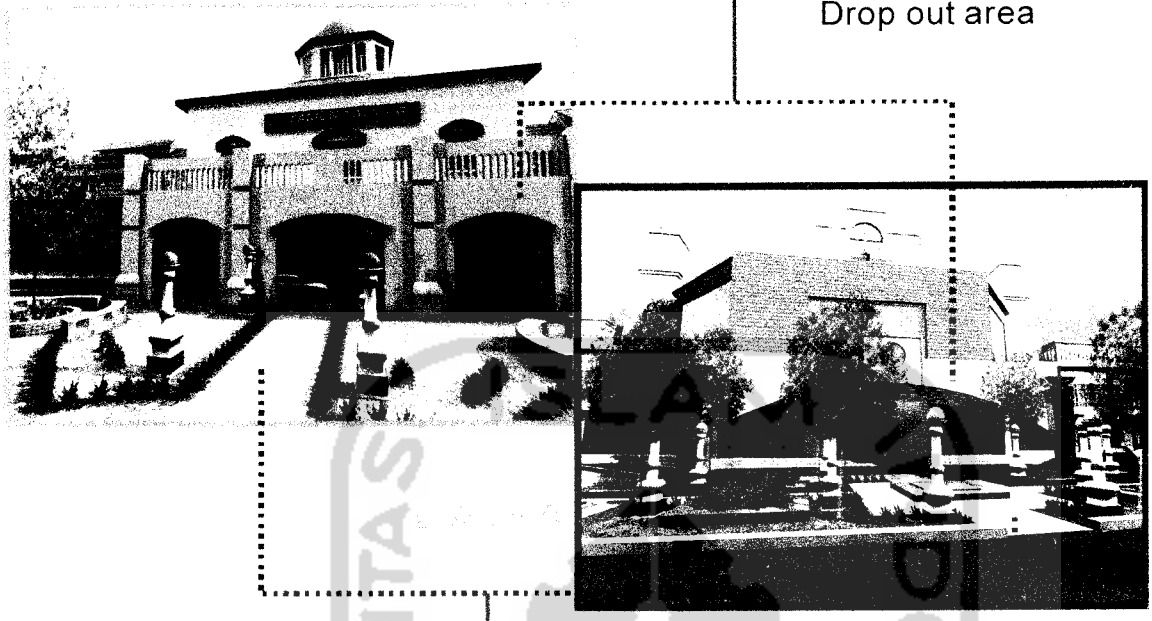


Gb. 6.22 Detail Taman

6.16 EKSTERIOR

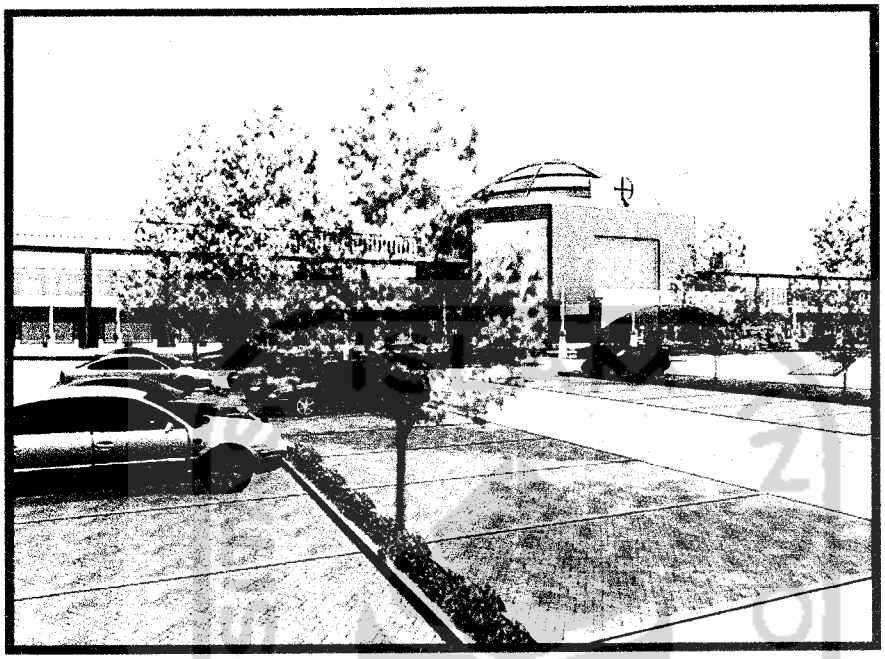





Portico sebagai canopy/
Drop out area
Jalur pedestrian


Sculpture
Kolam air
Bangku taman
Jalur pedestrian
Lampu taman

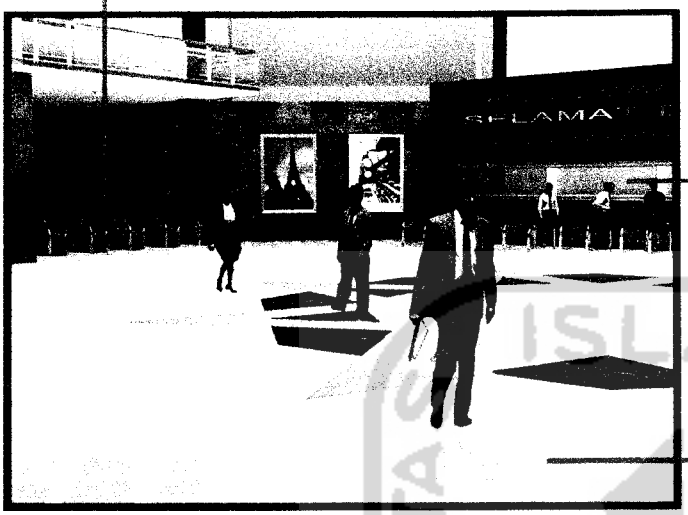
TAMAN DEPAN



6.17 INTERIOR



Check in area



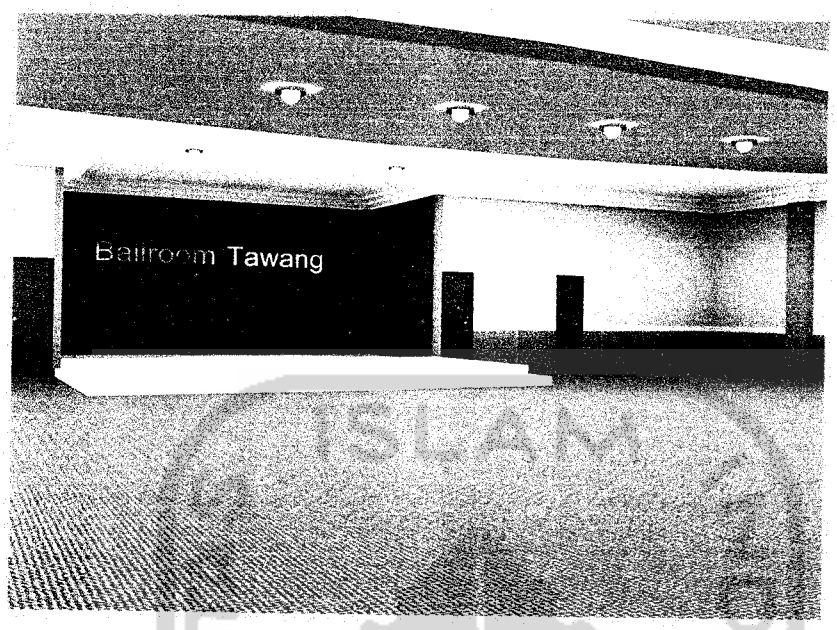
Loket penjualan tiket

Pola lantai yang mengambil
Konsep dari Gereja Blenduk

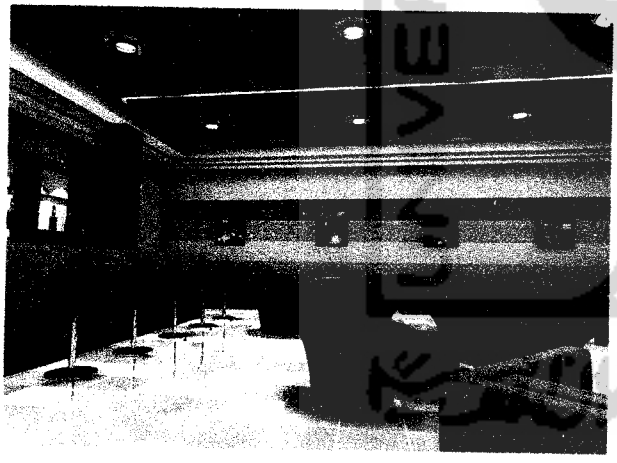








BALLROOM



CAFÉ



PENUTUP

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillahirobbil'alamin, segala puji syukur atas kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat, hidayah, karunia serta kesehatan kepada saya, sehingga saya mampu menyelesaikan Tugas Akhir ini dengan baik. Tidak lupa saya juga mengucapkan banyak – banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu saya dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.

Begitu panjang dan begitu lama proses yang saya lewati dalam menyelasaikan Tugas Akhir ini, mulai dari tahap pencarian data sampai dengan tahap studio. Tentunya selama saya mengalami proses pembelajaran ini, saya memiliki keterbatasan kemampuan dalam menangkap ilmu yang telah diberikan. Maka dari itu, mungkin Tugas Akhir yang saya selesaikan ini jauh dari sempurna.

Melihat dalam permasalahan desain yang tidak ada habisnya, ditambah dengan keterbatasan kemampuan yang saya miliki, akhirnya saya menyadari kalau Tugas Akhir saya ini memang masih memiliki banyak kekurangan. Untuk itu mohon masukan, kritik dan sarannya guna penyempurnaan Tugas Akhir ini.

Semoga apa yang sudah saya kerjakan ini, dapat memberikan manfaat bagi semuanya dan dapat menjadi bekal bagi saya untuk terus memasuki dunia yang lebih nyata dan sebagai proses pembelajaran saya untuk menjadi yang lebih baik dan lebih sempurna. Akhir kata,

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, Februari 2007

Penulis

Lilin Elektrika Sari

DAFTAR PUSTAKA

1. Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Kota Lama Semarang
2. www.semarang.go.id
3. www.google.com
4. Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi Propinsi Jawa Tengah (2004)
5. PT. Kereta Api DAOP IV Semarang 2005
6. Harian Kompas, Juli 2006
7. Pengelola Stasiun Tawang Semarang, 2006
8. Ir. J. Honing, *Ilmu Bangunan Jalan Kereta Api*
9. Ismail Yakub, *Bangunan Hunian Lama di Laweyan Kodya Surakarta*, KP UII, 2000
10. Aquascape, Water in Japanese Landscape Architecture
11. Data Arsitek, Ernst Neufert Jilid 1 dan 2
12. Wright, Paul H dan Ashford, Norman J, 1989, Transportation Engeneering Planning and Design
13. Cinthyaningtyas Meytasari, TA-UII, 96 340 055 : Redesain Stasiun Kereta Api Tawang Semarang Serta Pengembangan Stasiun Sebagai Sarana Rekreasi, membahas tentang bagaimana mengungkapkan bentuk fisik bangunan Stasiun Kereta Api Tawang Semarang yang menjamin rasa aman dan berkarakter 'terbuka' dengan mengembangkan stasiun sebagai kegiatan masyarakat (ekonomi) dan sarana rekreasi.