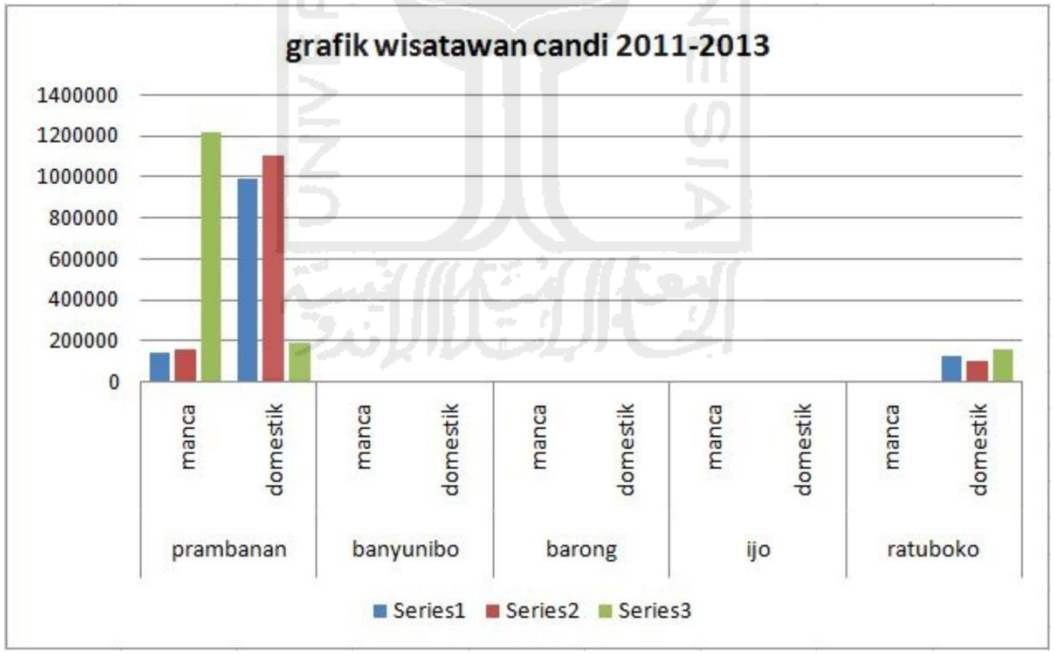
BAGIAN 1
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Permasalahan

1.1.1 Potensi Prambanan sebagai Daerah Tujuan Wisata

Prambanan sebagai daerah wisata yang berada di perbatasan DIY dan Klaten, sebuah daerah yang memiliki latar percandian di beberapa wilayahnya yang memiliki cerita sejarah perkembangan hidup manusia pada zaman dahulu. Candi di kawasan tersebut sebagai sumberdaya arkeologi yang dimanfaatkan sebagai objek wisata. Untuk kunjungan pada tahun 2011, jumlah pengunjung Candi Prambanan mencapai 1.137.245 orang yang terdiri dari wisatawan asing (12,66%) dan didominasi oleh wisatawan domestik dengan nilai (87,34%) berdasarkan sleman dalam angka, 2012.



Grafik 1.1.1. Grafik Wisatawan Candi 2011-2013

Sumber : (Sleman dalam Angka, 2012), (Sleman dalam Angka , 2013), (Sleman dalam Angka , 2014)

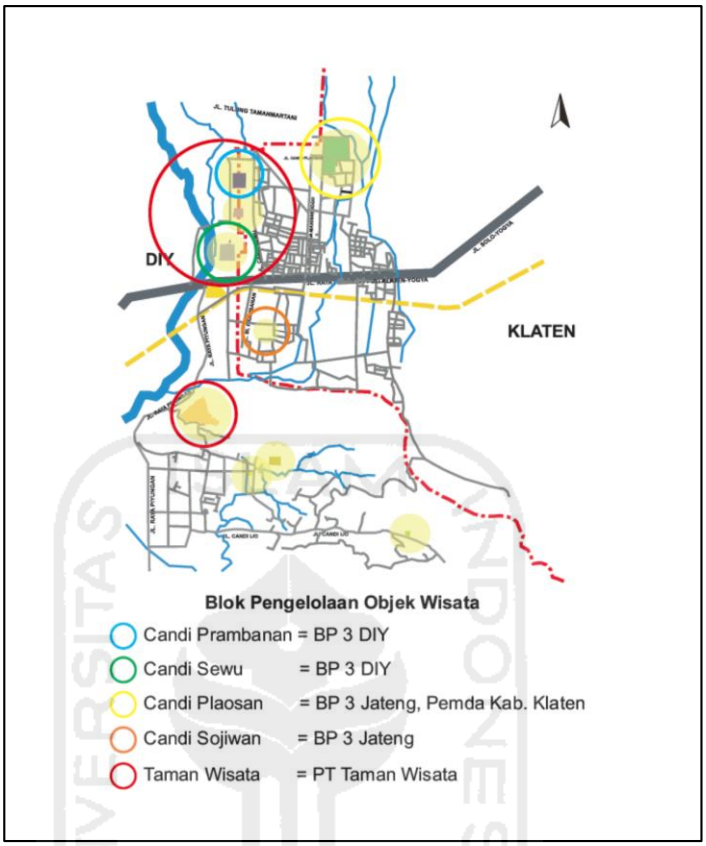
Jumlah wisatawan dalam grafik 1.1.1 memperlihatkan dominasi Candi Prambanan sebagai wisata candi yang paling banyak dikunjungi oleh wisatawan domestik. Adapun wisatawan dari mancanegara juga ikut melengkapi dominasi jumlah pengunjung dari candi tersebut. Hal ini terjadi karena Candi Prambanan memiliki fasilitas yang cukup baik dari beberapa candi lainnya yang mana candi ini dikelola oleh PT Taman Wisata Candi Borobudur dan Prambanan berdasarkan Akte Notaris: Soeleman Ardjasasmita, S.H. No. 19 Tanggal 15 Juli 1980. Kemudian dilanjutkan dengan kawasan Ratu Boko dijadikan sebagai bagian dari PT Taman Wisata Candi Borobudur dan Prambanan pada tanggal 3 Agustus 1994 sehingga wilayah Candi Ratu Boko juga memiliki fasilitas yang mencukupi dalam berbagai informasinya dan juga menjadi destinasi wisata (Berkala Arkeologi Tahun XXVII No. 2/ November 2007).

Untuk kunjungan pada Candi Banyunibo, Barong, dan Ijo memiliki perbedaan yang cukup signifikan dan tidak terlihat dalam *range* yang jarakanya jauh dengan jumlah wisatawan yang mengunjungi Candi Prambanan dan Candi Ratu Boko. Dalam grafik 1.1.1 juga tidak menyebutkan kunjungan pada Candi Sojiwan dan Plaosan yang dimana wilayahnya sudah memasuki Klaten. Hal ini terjadi karena tidak adanya pengelolaan yang sama dengan PT Taman Wisata seperti halnya Candi Prambanan dan Ratu Boko.

Dalam survey yang dilakukan pada saat matakuliah STUPA 7 yang menuju pada Candi Sojiwan, kondisi Candi Sojiwan dikelola oleh Badan Pengelolaan 3 wilayah Jawa Tengah yang dimana warga di dalamnya yaitu Desa Kebondalem Kidul juga ikut mengelola dan menjadi *Tour Guide* untuk Candi Sojiwan. Di dalam area candi sendiri juga dibangun sebuah Museum Arstiektural untuk candi sojiwan sebagai ruang untuk publik. Perbedaan pengelolaan dalam kawasan candi ternyata sangat berpengaruh pada kunjungan wisatawan.

Kondisi ini juga dipengaruhi dari tumbuhnya *stakeholdes* baru dalam banyak hal yang dipengaruhi oleh pengelolaan Candi Prambanan sebagai objek wisata. Dalam banyak hal pula pengelolaan ini didominasi

oleh PT Taman, sebagaimana terlihat pada gambar di bawah ini (Setyastuti, 2005)



Gambar 1-1. Blok Pengelolaan Objek Wisata

Sumber : (Setyastuti, 2005) diredraw oleh penulis

Dari Gambar 1-1 menunjukkan Blok Pengelolaan Objek Wisata kawasan prambanan yang terbagi dalam beberapa zona. Untuk Jalur akses, kawasan ini mampu ditempuh dengan menggunakan kendaraan pribadi dan kereta api. Untuk kereta api berhenti di Stasiun Prambanan. Fokus penggunaan kereta api adalah untuk mengurangi kemacetan di area kawasan tersebut dan memberikan fungsi lebih kepada Stasiun Prambanan sebagai stasiun transit untuk wisata kawasan prambanan.

Berdasarkan UU. No. 13 tahun 1992 tentang perkeretaapian, stasiun merupakan tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik dan turunnya pernumpang dan/ atau bongkar muat barang serta keperluan operasi kereta api yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan, dan kegiatan penunjang stasiun serta sebagai tempat perpindahan intra serta

antarmoda transportasi. Stasiun kereta api sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi darat memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor sosial dan ekonomi. Secara social sebagai fasilitas public dimana didalamnya berlangsung interaksi antar pengguna maupun penyedia jasa. Dilihat dari sisi ekonominya, **keberadaan stasiun kereta api mendukung program kepariwisataan** dimana stasiun dapat memudahkan para wisatawan yang mengunjungi suatu daerah. Dengan adanya kereta api pengguna juga tidak akan merasakan padatnya lalulintas seperti menggunakan bus maupun kendaraan pribadi sehingga lebih dapat menghemat waktu dan biaya.

Sehingga stasiun kereta api nantinya diusulkan sebagai tempat transit kereta api yang tetap memberikan nuansa pariwisata dan kawasan prambanan serta mampu menarik minat masyarakat untuk memilih moda transportasi kereta api ini sebagai keutamaan serta memberikan fasilitas yang mencukupi untuk dijadikan sebagai area transit yang terintegrasi dengan beberapa candi yang berada di kawasan prambanan.

1.1.2 Pengembangan Pariwisata Prambanan

Prambanan, wilayah yang berbatasan antara Klaten dan Yogyakarta memberikan pengalaman pariwisata dan sejarah kehidupan manusia pada zaman dahulu di dalamnya menjadi sebuah potensi wisata yang dapat memberikan ilmu pengetahuan kepada kita tentang pelajaran dalam hidup dimana candi menjadi sebuah proses perkembangan teknologi yang cukup maju pada zamannya. Hal ini menjadikan kawasan tersebut mempunyai nilai jual tinggi dalam sektor pariwisata. Prambanan berada di ujung timur dari kota Yogyakarta menjadi pusat wisata dari berbagai jenis wisata lainnya seperti wisata alam, wisata pendidikan, wisata kuliner maupun wisata malamnya. Berbagai budaya bercampur di kota Yogyakarta sehingga Yogyakarta disebut sebagai miniatur Indonesia.

Potensi pengembangan untuk kawasan prambanan sudah dilakukan pada waktu mempelajari matakuliah STUPA 7 dimana satu kelompok mahasiswa arsitektur UII termasuk penulis memberikan *tagline* kawasan

prambanan dengan nama " *Prambanan the Historic City".* Makna dari *tagline* tersebut adalah dimana menjadikan kawasan prambanan sebagai kota Candi yang dimana dalam konsepnya akan membawa kembali para wisatawan yang berkunjung di kawasan wisata prambanan untuk merasakan kehidupan pada zaman dahulu serta dapat mengambil hikmah yang ada dari peristiwa tersebut. Dalam perkembangannya, ada beberapa strategi desain untuk pengembangan untuk candi dilakukan dengan membagi zona-zona antar candi yang akan dikembangkan yaitu :

- **Zona 1** (Candi Prambanan) dengan konsep "*New Bokoharjo".* Zona tersebut akan di desain dengan cara merencanakan dan mengembangkan bokoharjo menjadi pusat *Boarding School* dimana masyarakat ikut berperan menjaga kerukunan umat beragama. Hal yang dimaksud dalam konsep itu adalah adanya pondok pesantren yang berada di luar area candi prambanan yang akan di desain untuk dapat berinteraksi dengan umat beragama hindu tanpa membeda-bedakan dan tetap satu dalam menjaga kerukunan
- **Zona 2** (Candi Plaosan) dengan konsep "*Love in Plaosan".* Pada Zona ini akan dikembangkan sebuah *amphitheater* terbuka untuk masyarakat dimana tempat tersebut sebagai tempat pertunjukan seni drama yang menceritakan kisah cinta dengan perbedaan agama yang menyebabkan adanya Candi Plaosan. Adanya desa yang mengelilingi Candi Plaosan akan terkait menjadi satu untuk memajukan daerah tersebut. Pertanian sebagai mata pencaharian utama masyarakat akan tetap terus dijaga sebagai pelindung Candi Plaosan agar dapat dilihat tanpa adanya bangunan yang mengganggu pandangan visual ke arah candi.
- **Zona 3** (Permukiman dan Pasar Prambanan) dengan konsep "Gerbang Candi". Pada zona ini penulis akan membuat sebuah *starting point* dimana menjadi sebuah titik yang berada di kawasan prambanan untuk dijadikan pintu terdepan yang vital untuk

kehidupan warga sekitar sebelum wisatawan dapat mengeksplorasi wisata candi di kawasan prambanan.

- **Zona 4** (Candi Ratu Boko, Barong, dan Ijo) dengan konsep "*Fly to Heaven"*. Zona dimana para wisatawan akan disajikan sebuah pemandangan sebuah proses menyusuri prosesi perawatan jenazah raja- raja mataram pada zaman dahulu. Konsep ini bertujuan untuk mengembalikan ingatan masa lalu kepada masyarakat dan para wisatawan yang berkunjung ke wilayah ini tentang candi- candi di Timur Yogyakarta dengan membuat jalur pendakian yang sesuai dengan sejarah candi- candi tersebut.

Sehingga, kawasan prambanan yang baru tidak berdiri sebagai satu kesatuan percandian yang saling terkait dan memiliki cerita sejarah masing- masing serta mampu memberikan pengalaman wisata yang menarik dan menjadi pembelajaran untuk generasi yang akan datang untuk menjaga kawasan tersebut.

1.1.3 Potensi Stasiun Prambanan

Terkait dari isu sebelumnya, yaitu adanya kebutuhan transportasi yang terpusat sebagai area transit untuk seluruh candi di kawasan Prambanan, dahulu nama tempat pemberhentian kereta api tersebut adalah Brambanan namun sekarang sudah berganti nama menjadi Stasiun Prambanan. Stasiun Prambanan merupakan salah satu stasiun dari empat stasiun pemberhentian kereta api yang berada di Jl. Klaten-Yogyakarta, Taji, Kecamatan Prambanan, Kabupaten Klaten, Jawa Tengah.

Gambar 1-2 Kondisi Makro Stasiun Prambanan

Sumber : *google earth*, 2016

Kondisi eksisting Stasiun Prambanan berada di selatan dari Jalan Klaten-Yogyakarta dimana posisi stasiun masuk ke dalam area persawahan dan permukiman warga. Merupakan stasiun kereta api kelas III/ kecil yang terletak di Kebon Dalem Kidul, Kecamatan Prambanan, Klaten. Stasiun terletak pada ketinggian +146 meter dan termasuk ke dalam Daerah Operasi VI Yogyakarta. Stasiun memiliki empat jalur dengan jalur 1 dan 2 sebagai sepur lurus serta fungsi jalur 4 digunakan sebagai jalur parkir KA barang. Saat ini stasiun memilik dua fungsi diantaranya melayani bongkar muat semen dan melayani penumpang untuk KA Prameks, dimulai pada tanggal 20 Juni 2016. (*https://id.wikipedia.org/wiki/Stasiun_Brambanan*). Dari hasil wawancara dengan petugas PPKA di Stasiun Prambanan, Bapak Handoko mengatakan bahwa mulai tanggal 20 Juni 2016 ada sinergi antara BUMN di bidang kereta api dengan pariwisata untuk wilayah Prambanan. Hal ini menjadi sebuah potensi untuk mengembangkan Stasiun Prambanan menjadi sebuah stasiun untuk transit wisata. Namun ada permasalahan dimana KA Prameks tidak berhenti di setiap waktu secara terus menerus. KA Prameks hanya berhenti satu sampai dua kali untuk setiap harinya pada waktu pagi saat stasiun buka dan pada waktu sore hari. Kemudian untuk bagian bongkar muat, PT Kereta Api Persero Indonesia hanya memberikan fasilitas *rail* sebagai jalurnya dan bongkar muat semen diambil oleh perusahaan.

Menurut RTRW Klaten untuk kecamatan Prambanan merupakan kawasan peruntukan pariwisata budaya dan kawasan cagar budaya meliputi beberapa candi di Kecamatan Prambanan dengan luas kurang lebih 67 Ha. Untuk Stasiun Prambanan sebagai sistem jaringan perkeretaapian. Untuk pengembangan sistem jaringan perkeretaapian termasuk pengembangan rel ganda dan pengamanan pada sempadannya, untuk pengembangan stasiun kereta api dan pengembangan perlintasan tidak sebidang merupakan bagian dari rencana pengembangan sistem perkeretaapian nasional Kementrian Perhubungan. Berdasarkan hasil sinergi dan ketentuan peraturan tersebut maka pada Stasiun Prambanan perlu dikembangkan sarana dan prasarana penunjang sebagai tempat transit wisata Prambanan yang terpadu untuk dapat menghubungkan beberapa candi di kawasan tersebut sehingga tidak memiliki perbedaan yang jauh antara jumlah pengunjungnya demi mensejahterakan wisata candi- candi yang lain.

Gambar 1-3. Kondisi Stasiun Prambanan

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Gambar 1-4. Kondisi sebelah barat stasiun (kiri), ruang kepala PPKA (kanan)
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

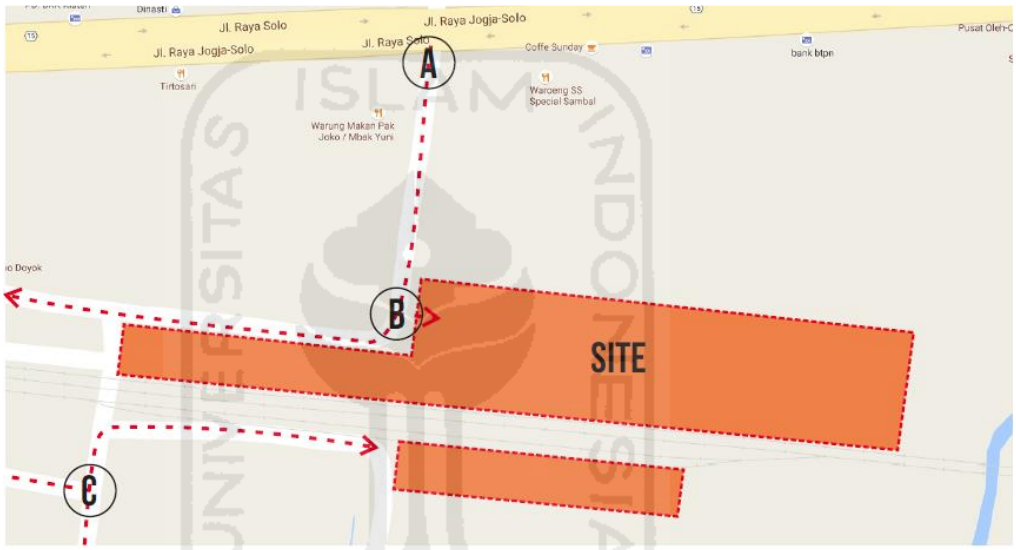
Potensi lain yang dimiliki Stasiun Prambanan adalah melakukan pengembangan pada jalur akses masuk menuju stasiun dan menuju area halte untuk transportasi umum serta keberadaan Pasar Prambanan. Akses utama menuju Stasiun adalah dari jalan Klaten-Yogyakarta menuju jl. Stasiun Brambanan dengan lebar jalan ± 7m. Untuk akses lainnya yang berada di selatan stasiun adalah jalan permukiman warga yang lebarnya ± 5m. Untuk menjangkau kendaraan umum seperti bus transjogja yang haltenya berada di area pasar prambanan harus ditempuh dengan jarak ± 1,4 km dari stasiun.

Pengembangan hotel sebagai salah satu fasilitas yang diberikan pada Stasiun Prambanan untuk para wisatawan yang ingin melakukan *long stay* sebelum menjelajahi dan berwisata di kawasan Prambanan. Ada 3 hal yang menjadi latar belakang pengembangan hotel pada stasiun dilakukan yaitu :

1. Pengembangan ini dilakukan karena Stasiun Prambanan tidak disiaplan sebagai sistem transit wisata sehingga hotel menjadi kebutuhan dari minimnya fasilitas yang diberikan seperti area komersial yang disewakan.
2. *Lenght of stay* yang waktunya tidak pasti bagi para wisatawan yang menggunakan jasa Kereta Api tidak memiliki waktu yang pasti untuk berkunjung ke seluruh tempat wisata di kawasan tersebut.

3. Sistem transit sebagai sebuah area *Public Transportation* belum mampu memberikan informasi dan petunjuk yang sistematis akan wisata yang ditawarkan.

Pengembangan hotel pada Stasiun Prambanan dibutuhkan sebagai fasilitas untuk para wisatawan dan fungsi hotel akan menjadi sebuah ruang bagi kebutuhan privat pengguna jasa Kereta Api dan akan dikembangkan sesuai dengan regulasi-regulasi yang berasal dari peraturan pada kawasan tersebut.



Gambar 1-5. Akses menuju Stasiun Prambanan melalui beberapa titik

Sumber : *Googlemaps* dan Pengolahan Pribadi

Gambar 1-6. Akses menuju Stasiun Prambanan dari beberapa titik

Sumber : *Google Street View*, 2016

1.1.4 Kebutuhan Transit Wisata Prambanan

Untuk kebutuhan transit di kawasan prambanan sebagai wilayah pariwisata candi.

Gambar 1-7. Tempat transit di area prambanan

Sumber : Redraw Penulis

Sebagai area kawasan wisata, Prambanan memiliki beberapa pendukung infrastruktur untuk menunjang transportasi umum seperti stasiun, halte, dan terminal bus. Adapun infrastruktur seperti lahan parkir yang disediakan untuk kendaraan pribadi pada Candi Prambanan dan Candi Ratu Boko karena pengelolaan yang dilakukan oleh PT Taman Wisata. Untuk beberapa wisata candi lainnya tidak menyediakan lahan parkir dimana dari fakta survey yang dilakukan secara langsung oleh penulis, pada wisata candi lain infrastruktur pendukung seperti lahan parkir diambil alih oleh warga dimana rumah- rumah warga yang berada di sekitar candi digunakan sebagai lahan parkir.

Untuk kebutuhan transit sendiri, koneksi antara stasiun, terminal dan halte bus pada kawasan prambanan belum mampu banyak menarik minat warga menggunakan transportasi umum. Kondisi ini juga terlihat dari tidak adanya tanda penunjuk jalan yang jelas untuk menghubungkan kedua transportasi tersebut dan kondisi terminal yang berada di pasar prambanan berhadapan dengan kondisi kotornya pasar tersebut akibat dari relokasi pedagang pasar yang mendirikan lapak dagangannya dipinggir jalan hasil dari renovasi pasar prambanan yang sampai sekarang masih berlangsung.

Untuk membuat sebuah koneksi yang dapat membuat kawasan prambanan menjadi kawasan wisata terpadu adalah koneksi transportasi yang mudah serta masyarakat dan para wisatawan dapat mengeksplorasi kawasan tersebut secara mandiri. Tiga dari infrastruktur yang disediakan pada kawasan sendiri belum cukup untuk dapat memberikan dampak wisata yang maju, sebagai alternatif dalam perencanaan kawasan prambanan untuk memberikan pengalaman wisata yang mudah diakses adalah memberikan serta menambah tempat transit pada setiap wisata candi seperti halte bus wisata. Jika menggunakan kereta api maka stasiun menyediakan jasa sewa untuk peminjaman sepeda yang mana para wisatawan dapat meminjamnya untuk memutari kawasan prambanan dan dapat mempelajari sejarah yang ada dari beberapa candi. Kebutuhan transit untuk kawasan Prambanan berdasarakan dari hasil laporan akhir yang dilakukan oleh JICA, sebuah perusahaan Jepang mengatakan jika jumlah penumpang akan

meningkat dan dilihat dari data pada tahun 2015 diketahui pada jam sibuk ditemukan bahwa penumpang pada waktu puncak transit dalam stasiun mencapai 5.603 orang. Nilai tersebut sudah melebihi dari kapasitas Stasiun Prambanan sendiri yang hanya menanmpung 3.000 orang/ hari. Hal ini menyebabkan lonjakan yang tinggi dan membuat masyarakat masih memilih kendaraan pribadi karena padatnya stasiun dan tidak dapat memberikan kenyamanan. Fasilitas yang disediakan di dalam stasiun masih sangat kurang sehingga juga masih kurang menarik perhatian masyarakat khususnya warga di kawasan Prambanan. Ada sinergi antar BUMN Kereta Api dan PT. Taman Wisata untuk membangkitkan kembali Stasiun Prambanan namun tidak disiapkan dengan pengembangan stasiunnya, dimana sosialisasi terhadap warga juga kurang sehingga informasi tidak tersebar secara merata. Kondisi lokasi site juga mempengaruhi karena posisi site harus masuk ke jalan perkampungan warga $\pm 300\,m$. Kondisi ini sendiri juga terlihat dari ukuran stasiun yang hanya memiliki luas 170 m² pada bangunan utama dan terdapat tempat parkir dan tempat yang disediakan oleh stasiun untuk melakukan aktivitas bongkar muat semen.

Hasil dari survey dengan Kepala Stasiun Prambanan, menyatakan bahwa lahan kereta api ternyata lebih luas dari pernyataan awal dimana dengan analisis hitungan manual mendapatkan $\pm 1.700\,m^2$ dan setelah dipastikan dengan wawancara kepada Kepala Stasiun mendapatkan perhitungan dengan luasan total site mencapai $\pm 8.903\,m^2$. Pengembangan yang akan dilakukan untuk Stasiun Prambanan adalah menjadi sebuah intermoda stasiun yang mampu menampung sirkulasi dari manusia maupun transportasi untuk kebutuhan wisata dan umum. Pendekatan *TOD* yang diterapkan adalah hanya digunakan sebagai sistem untuk memudahkan penumpang. Transportasi yang akan diwujudkan untuk mendukung intermoda stasiun ini adalah, bus, taksi, mobil, motor dan sepeda. Analisa seperti kebutuhan untuk sirkulasi bus pada *Times Saver Standart, 2016* membutuhkan sirkulasi yang luas dan kendaraan bus ini akan memakan sirkulasi kendaraan lainnya serta mengurangi luasan dari bangunan pada site. Regulasi pada lokasi site sangat mempengaruhi pengembangan pada

Stasiun Prambanan ini. Regulasi pada kawasan cagar budaya tidak mengijinkan pada kawasan ini untuk membangun sebuah basement karena jika proses pembongkaran menemukan sebuah situs baru akan membuat bangunan tersebut tidak dapat dikembangkan maupun dilanjutkan kembali. Hal ini menjadi permasalahan dari kapasitas lahan yang akan digunakan sebagai area transortasi karena sirkulasi yang tidak maksimal. Regulasi pada ketinggian bangunan juga memiliki batasan maksimal hingga 16 m. Hal ini terjadi karena semua bangunan yang berada di kawasan Prambanan tidak boleh mendirikan bangunan diatas batas maksimal tersebut untuk melindungi visual dari candi- candi yang berdiri di kawasan tersebut. Permasalahan ini akan diselesaikan dalam rancangan yang akan diajukan. Beberapa alternatif sirkulasi akan ditampilkan pada bab analisis.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana merancang stasiun intermodal yang memenuhi kapasitas kebutuhan penumpang dan sesuai dengan regulasi pada kawasan cagar budaya ?
2. Sebagai pintu gerbang transit transportasi, bagaimana mendesain bangunan dan ruang yang memberikan identitas kawasan prambanan pada stasiun ?

1.3 Tujuan dan Sasaran

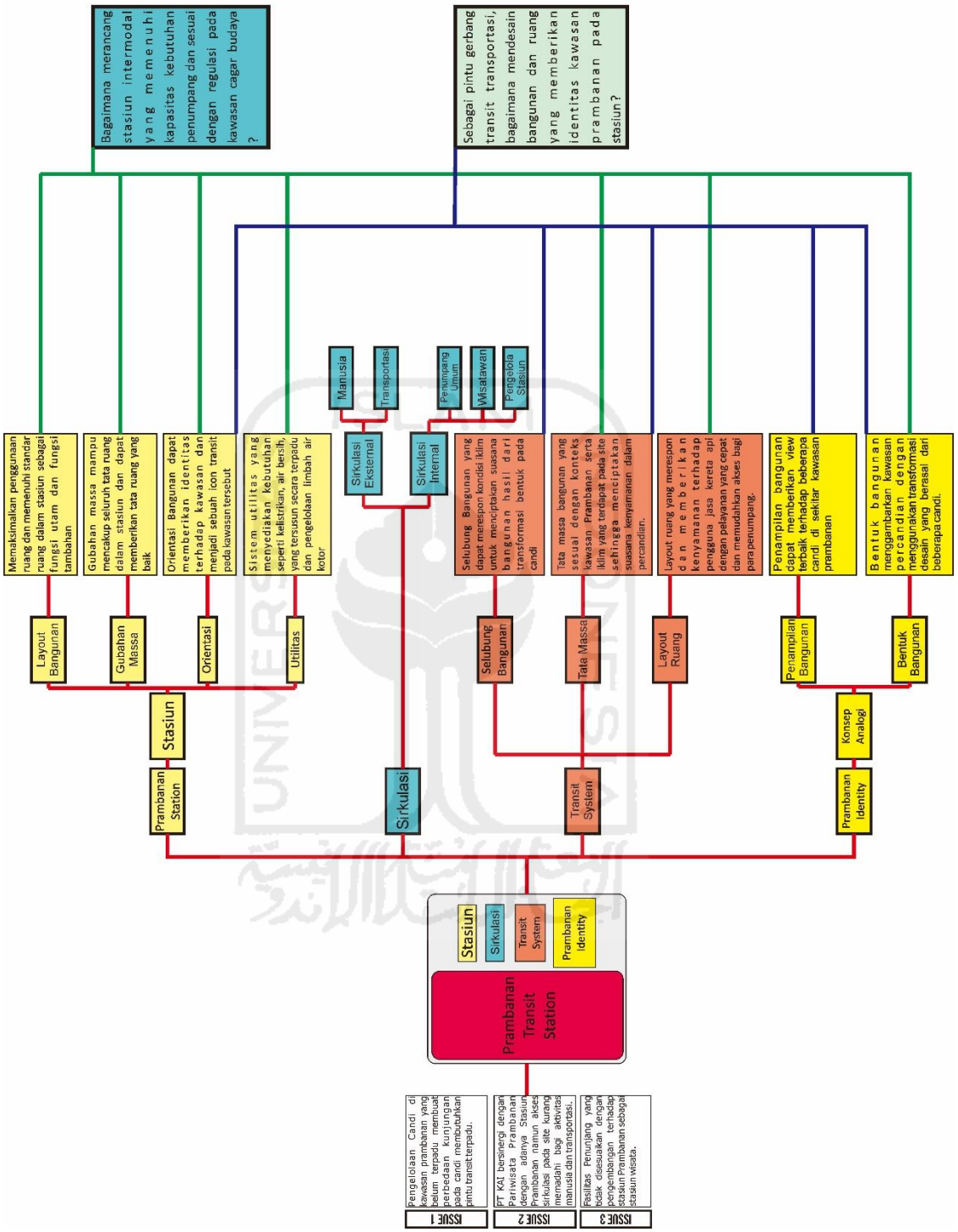
1.3.1 Tujuan

Menghasilkan desain bangunan Stasiun Prambanan di Jalan Klaten-Yogyakarta, Klaten yang baru dengan memperbesar kapasitas dan penataan ruang sebagai tempat transit wisata dan penumpang umum serta sebagai fungsi pendukung lain yang ditambahkan, berdasarkan kondisi dan potensi lokasi/ site yang strategis untuk kawasan wisata prambanan dapat menaungi aktivitas penumpang baik wisatawan maupun penumpang umum serta petugas kereta api dengan memberikan nuansa kawasan prambanan di dalamnya.

1.3.2 Sasaran

- Menciptakan desain stasiun dan layout ruang yang mendukung aktivitas di dalam stasiun terhadap fungsi transit dan fungsi pendukung lain yang ditambahkan.
- Menciptakan kapasitas ruang yang mendukung setiap kegiatan di dalam stasiun maupun diluar stasiun seperti kebutuhan transit transportasi umum dan aktivitas pengguna.
- Menciptakan sistem sirkulasi yang effisien terhadap pengguna jasa kereta api dan wisatawan yang berada di kawasan Prambanan
- Menciptakan desain yang memberikan nuansa kawasan prambanan pada ruang-ruang dalam stasiun maupun selubung bangunannya.
- Menjadikan stasiun memiliki nilai edukasi dan memberikan wawasan tentang kawasan prambanan.

1.4 Peta Persoalan



Gambar 1-8. Peta Persoalan

Sumber : Analisis Penulis, 2016

1.5 Metode Pemecahan Permasalahan yang Diajukan

Pada metode pemecahan masalah persoalan yang diajukan, maka dilakukan analisis terhadap isu- isu yang menjadi dasar perancangan, kemudian dirumuskan dalam suatu konsep desain berdasarkan 2 (dua) permasalahan utama yaitu :

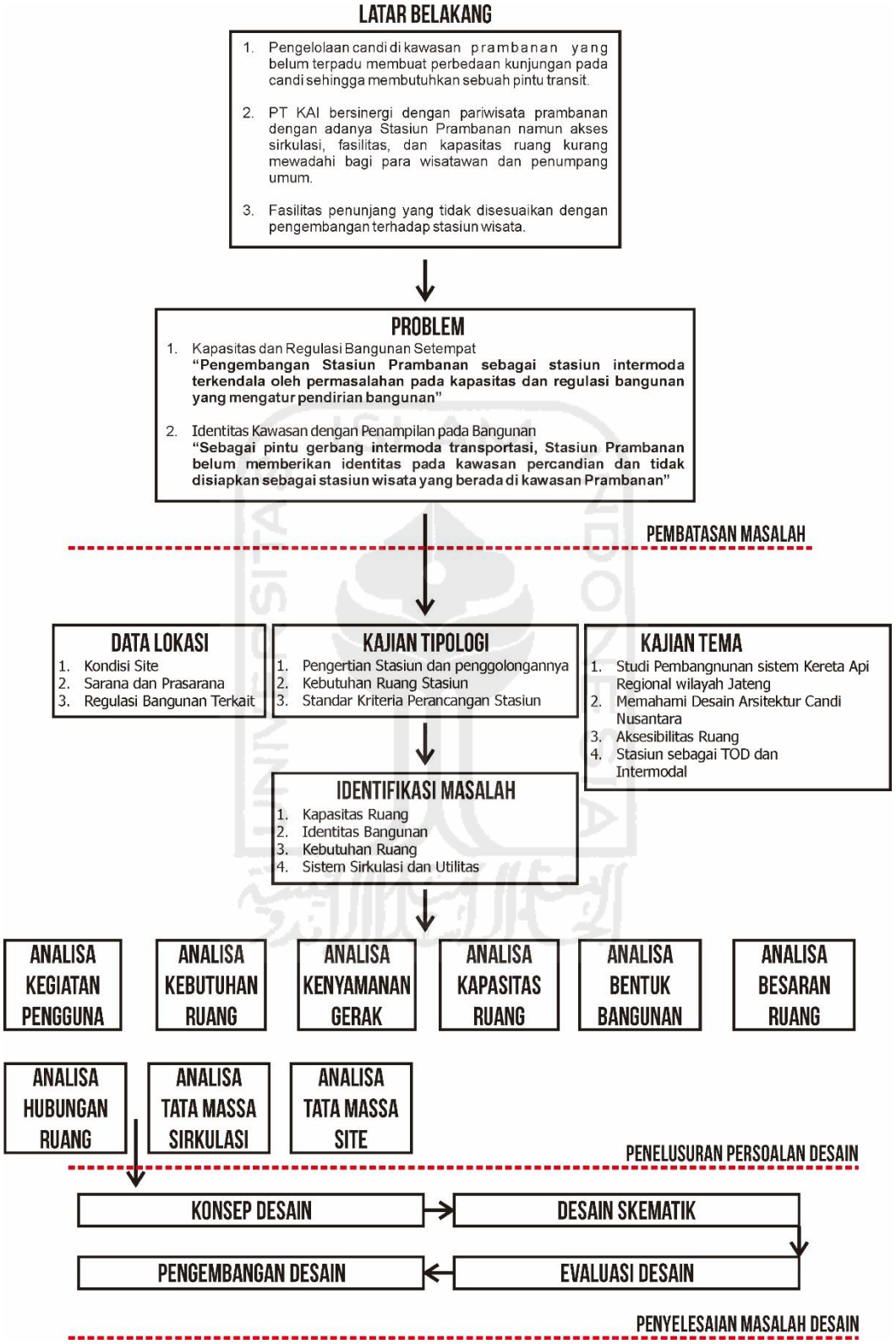
1.5.1 Kapasitas dan Regulasi Bangunan pada Site

- Mengananlisa kajian demand penumpang.
- Menganalisa tata massa bangunan yang mendukung sirkulasi dalam dan luar bangunan.
- Menganalisa kebutuhan parkir motor (asumsi pada parkir penitipan motor pada Stasiun Lempuyangan)
- Menganalisa kebutuhan locker penitipan (asumsi kebutuhan penumpang.
- Merumuskan konsep layout bentuk ruang yang mendukung sirkulasi dan aktivitas dalam stasiun.

1.5.2 Identitas Kawasan terhadap Penampilan pada Bangunan Stasiun

- Menganalisa kajian tentang desain arsitektur pada candi di Prambanan.
- Menganalisa bentuk bangunan
- Merumuskan konsep penampilan bangunan dari hasil transformasi desain yang didapatkan pada kawasan Prambanan.

1.6 Peta Pemecahan Persoalan (Kerangka Berfikir)



Gambar 1-9. Kerangka Berfikir

Sumber : Penulis, 2016

1.7 Keaslian Penulisan

1. Judul : Redesain Stasiun Kereta Api Tebing Tinggi
   Nama : Febriana Y, Erlin
   Tahun Terbit : 2016
   Penekanan : Memperbaiki dan menambahkan fungsi untuk melayani masyarakat di masa datang
   Persamaan :
   - Meredesain stasiun di pulau jawa
   - Stasiun kereta api sebagai tempat transit
   - Stasiun kereta api sebagai pintu gerbang kota

2. Judul : Redesain Stasiun KA Gubeng Surabaya
   Nama : Ir. Andy Mappajaya, MT.
   Tahun Terbit : 2011
   Penekanan : Menjadikan Stasiun Gubeng sebagai wajah kota Surabaya
   Persamaan :
   - Meredesain stasiun kereta api
   - Sirkulasi menjadi permasalahan

   Perbedaan :
   - Fokus perancangan sebagai wajah kota

3. Judul : Redesain Stasiun Kereta Api Wonogiri sebagai Sarana Wisata
   Nama : Heri Sugara
   Tahun Terbit : 2010
   Penekanan : Penyediaan fasilitas untuk sarana pariwisata di daerah Wonogiri.
   Persamaan :
   - Meredesain Stasiun Kereta Api
   - Fasilitas Pariwisata