

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Objek Rancangan

Objek rancangan adalah Stasiun Kereta Api Kota Baru Malang, yang merupakan tempat untuk menaikan dan menurunkan penumpang dari dalam dan luar kota, serta melayani penumpang sipil/umum didalam menjalankan aktivitasnya sebagai angkutan komersil.

2.1.1. Transportasi Darat

Transportasi darat merupakan sarana alat angkut yang bergerak dari satu tempat ketempat lainnya melalui jalur darat. Dalam hal ini, transportasi darat memiliki beberapa kelebihan baik dari segi jumlah yang mampu di angkut maupun dari faktor keamanan yang lebih baik di dibandingkan dengan transportasi laut dan udara. Adapun sarana angkutan darat seperti bus, motor, mobil pribadi dan kereta api sedangkan prasarananya adalah halte, terminal dan stasiun.

2.1.2. Sejarah Kereta Api

Sejarah perkeretaapian sama seperti sejarah alat transportasi pada umumnya yang diawali dengan penemuan roda. Mulanya dikenal kereta kuda yang hanya terdiri dari satu kereta (rangkaiian), kemudian dibuatlah kereta kuda yang menarik lebih dari satu rangkaian serta berjalan di jalur tertentu yang terbuat dari besi (rel) dan dinamakan sepur. Ini digunakan khususnya di daerah pertambangan dengan menggunakan lori yang dirangkaikan dan ditarik dengan tenaga kuda.

Setelah James Watt menemukan mesin uap, Nicolas Cugnot membuat sebuah kendaraan roda tiga berbahan bakar uap yang disebut kuda besi. Kemudian Richard Trevithink membuat mesin lokomotif yang dirangkaikan dengan kereta, dari

penemuan ini lantas berkembanglah kereta api lokomotif uap yang lebih efektif. Sedangkan sejarah perkeretaapian di Indonesia diawali dengan pencangkulan pertama pembangunan jalan kereta api di Desa Kemijen (Semarang), Jumat tanggal 17 juni 1864, oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda, Mr. L.A.J Baron Sloet van den Beele. Pembangunan diprakasai oleh “*Naamlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweeg Maatschappij*” (NV. NISM) yang saat itu dipimpin oleh Ir. J.P de Bordes. Pembangunan ini dimulai dari Kemijen (Semarang) menuju Desa Tanggung (Tanggung) sepanjang 26 Km.

Sejarah perkeretaapian di Malang bermula ketika pemerintah Belanda berencana membangun jalur KA rute Surabaya – Pasuruan Malang yang dimulai tanggal 6 April 1875. Proyek pembangunan ini di pimpin oleh David Marchalk, seorang anggota militer Belanda yang juga pernah menjadi surveyor untuk pembangunan rel KA Jakarta – Bogor.

Pada tahap pertama, dibangun jalur dari Surabaya – Pasuruan via porong. Sebagai stasiun awal dibangunlah *Spoorstation Semoet* (sekarang Surabaya Kota) yang diresmikan oleh gubernur Jendral JW van Lasberge pada tanggal 16 mei 1878. Barulah pada tahap kedua dibangun rel KA jalur Pasuruan – Malang. Pembangunan ini terdiri dari 3 bagian, yaitu jalur Bangil – Sengon sejauh 21 kilometer, jalur Sengon – Lawang sejauh 10 km dan terakhir jalur Lawang – Malang sejauh 18 km. Pembangunan ini dilaksanakan tanggal 20 juli 1879. Kemudian pada kurun waktu 1897 – 1908, perkeretaapian di Malang berkembang dengan pembangunan dan operasional beberapa jalur KA di sekitar Malang dan Singosari (<http://en.wikipedia.org/wiki/stasiun>).

2.1.3. Pengertian, Fungsi dan Fasilitas Stasiun Kereta Api

Stasiun sebagai sebuah terminal transportasi kereta api memiliki beberapa pengertian sebagai berikut :

- Stasiun kereta api adalah adalah tempat dimana para penumpang dapat naik turun dalam memakai sarana transportasi kereta api (KBBI, 1980:858).
- Stasiun sebagai tempat kereta api berangkat, mengangkut penumpang (manusia atau bisa juga hewan) dan barang (Handinoto, 1999: 51).
- Stasiun sebagai tempat kereta api bersilang, menyusul atau disusul (Handinoto, 1999: 51).

2.1.3.1. Fungsi Stasiun Kereta Api

Keberadaan stasiun juga memiliki berbagai fungsi yang menjadi bagian dari keberadaannya sebagai fasilitas umum. Menurut Alamsyah (2003: 106) fungsi stasiun adalah sebagai berikut :

- Sebagai alat angkutan umum untuk penumpang dan barang.
- Sebagai penghubung satu tempat dengan tempat lainnya yang sulit dijangkau oleh transportasi lainnya.
- Tempat untuk memuat dan membongkar barang hantaran
- Tempat pengisian bahan bakar
- Tempat penitipan barang sementara untuk penumpang
- Tempat untuk memberikan kesempatan bagi kereta lainnya untuk saling menyusul dan bersilang.

2.1.3.2. Fasilitas Dalam Stasiun

- a. **Rel** merupakan batangan baja yang dibuat agar kereta api dapat berjalan di atasnya.
- b. **Menara sinyal** merupakan tempat untuk mengatur jalan keluar masuknya kereta api ke stasiun serta memberikan informasi antara stasiun satu dengan stasiun yang lainnya.



Gbr 2.1. Menara sinyal stasiun
Sumber: Dokumentasi pribadi (2010)

- c. **Depo** adalah tempat untuk menyimpan dan tempat untuk melakukan perawatan rutin kereta api, serta tempat untuk melakukan perbaikan ringan.

1) Perangkat Depo Kereta Api

- Fasilitas pencucian kereta
- Fasilitas untuk melakukan pemeliharaan
 - Inspeksi terjadwal
 - Pemeliharaan harian
- Fasilitas perbaikan ringan kereta
- Jalur *Stabling* untuk parkir kereta

2) Perawatan

Perawatan harian meliputi :

- Pemeriksaan bahan bakar, cairan hidraulik, pendingin.
- Menindaklanjuti laporan masinis
- Identifikasi dini terhadap kerusakan
- Diagnosa komputer terhadap unjuk kerja.

Inspeksi terjadwal meliputi :

- Pemeriksaan terjadwal terhadap komponen atau sistem untuk mengidentifikasi permasalahan sebelum kerusakan terjadi pada saat operasi.
- Jadwal dilakukan berdasarkan jarak tempuh atau waktu operasi, misalnya setelah jarak 1500 km, 6000 km dan 3000 km.
- Pertimbangan jadwal waktu biasanya ditetapkan berdasarkan skala ekonomi.
- Inspeksi dilakukan pada saat diluar jam sibuk atau pada saat malam hari setelah kereta beroperasi.

3) Perawatan Tidak Terjadwal

- Perbaikan dilakukan setelah terjadi kegagalan komponen pada waktu operasi

4) Perawatan Prefentif Tidak Terjadwal

- Mengganti perangkat yang rusak untuk menghindari gagal operasi
- Sebagai tindak lanjut pemeriksaan, laporan masinis atau tindak lanjut dari diagnosa.



Gbr 2.2. Depo stasiun
Sumber: Dokumentasi pribadi (2010)

2.1.4. Macam-Macam Peron

Peron adalah lantai pelataran tempat penumpang naik-turun dan jalur melintas kereta di stasiun. Peron berdasarkan lantai konstruksinya adalah sebagai berikut:

a. Peron Lama (Sebelum Perang Dunia II)

Peron sebelum perang dunia II memiliki konstruksi lantai yang rendah, hal ini dikarenakan kereta buatan tahun 1920 umumnya memiliki tangga turun ke bawah sedangkan kereta pada tahun 1941 mempunyai tangga didalam. Karena pada umumnya stasiun didirikan sebelum perang dunia II maka lantai stasiun sama dengan lantai peron.



Gbr 2.3. Emplasemen lama
Sumber: Dokumentasi pribadi (2010)

b. Peron Baru (Sesudah Proklamasi)

Peron setelah proklamasi umumnya dilakukan penyesuaian dengan kereta baru sehingga ada dua ketinggian peron yang berbeda pada stasiun besar saat ini. Pada umumnya peron tinggi dimaksudkan untuk melayani penumpang kelas Bisnis dan Eksekutif sedangkan untuk kelas ekonomi umumnya menggunakan peron lama untuk menurunkan penumpangnya.



Gbr 2.4. Emplasemen baru
Sumber: Dokumentasi pribadi (2010)

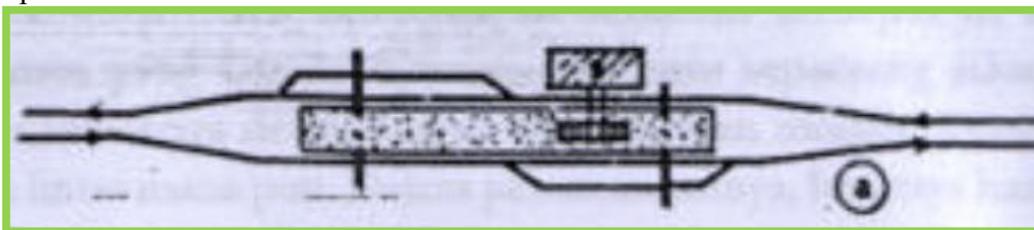
2.1.4.1. Macam Tipe Emplasemen.

Menurut Alamsyah (2003: 110) emplasemen adalah bagian dari stasiun yang gunanya untuk memberi kesempatan kepada penumpang dalam membeli karcis, menunggu datangnya kereta api sampai naik ke kereta api melalui peron.

Berdasarkan tipenya emplasemen dapat dibedakan menjadi:

a. Emplasemen Stasiun/ Emplasemen Penumpang

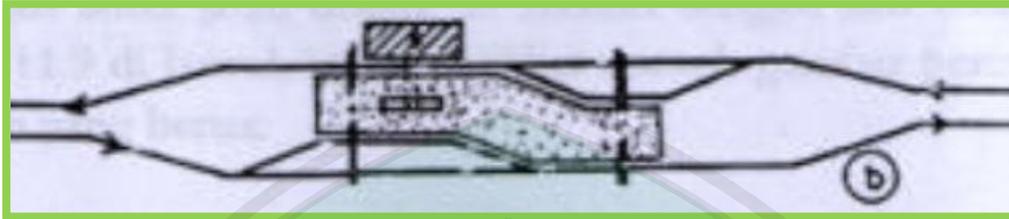
Emplasemen ini berguna untuk memberi kesempatan kepada penumpang untuk membeli karcis, menunggu datangnya kereta api sampai naik kereta api melalui peron.



Gbr: 2.5. Emplasemen Stasiun
Sumber: Alamsyah (2003: 117)

b. Emplasemen Gudang Barang (*Freight Station*).

Emplasemen ini khusus untuk pengiriman dan menerima barang, sehingga letaknya harus dekat dengan daerah industri, perniagaan, dan harus mengingat kelancaran umum.



Gbr: 2.6. Emplasemen gudang barang
Sumber: Alamsyah (2003: 117)

c. Emplasemen Langsir.

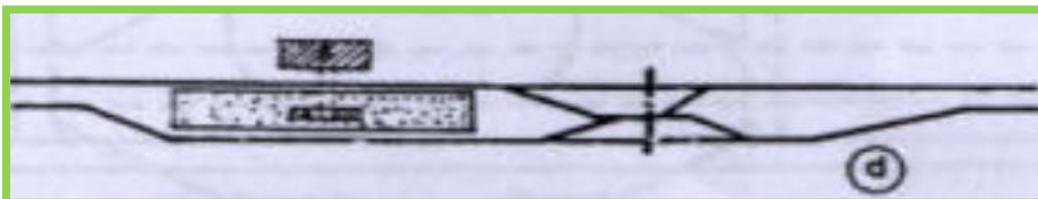
Emplasemen ini berfungsi untuk memisahkan gerbong-gerbong kereta api barang dalam kelompok-kelompok menurut jurusan dan tempat tujuannya. Karena dalam proses pengelompokan gerbong ini mengganggu ketentraman umum maka emplasemen ini harus dijauhkan dari pemukiman dan tempat umum.



Gbr: 2.7. Emplasemen langsir
Sumber: Alamsyah (2003: 117)

d. Emplasemen Penyusun/ Depo kereta.

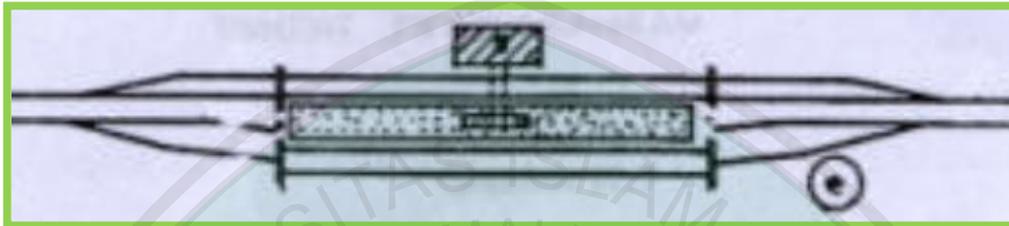
Emplasemen ini bertujuan untuk membersihkan, mengakhiri, memperbaiki kerusakan kecil dan melengkapi kereta-kereta kembali menjadi rangkaian kereta api untuk disiapkan di sepur berangkat menuju emplasemen penumpang.



Gbr: 2.8. Emplasemen penyusun
Sumber: Alamsyah (2003: 117)

e. Emplasemen Depo Lokomotif.

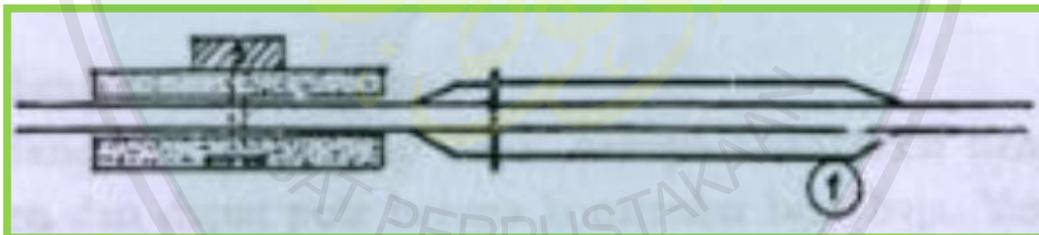
Emplaseman ini selain sebagai tempat perawatan juga berfungsi sebagai tempat peralihan dari jalan dataran ke jalan pegunungan untuk pergantian lokomotif dan di tempat-tempat yang harus melayani lokomotif-lokomotif untuk keperluan di emplasemen langsir.



Gbr: 2.9. Emplasemen Depo lokomotif
Sumber: Alamsyah (2003: 117)

f. Emplasemen Pelabuhan.

Emplasemen ini berada di pelabuhan, karena berfungsi untuk melayani suatu pelabuhan, yang pada dasarnya sama dengan emplasemen langsir tetapi hanya untuk dua jurusan, yaitu dari daerah pedalaman ke pangkalan dan sebaliknya.



Gbr: 2.10. Emplasemen pelabuhan
Sumber: Alamsyah (2003 : 117)

2.1.4.2. Macam Stasiun Kereta Api

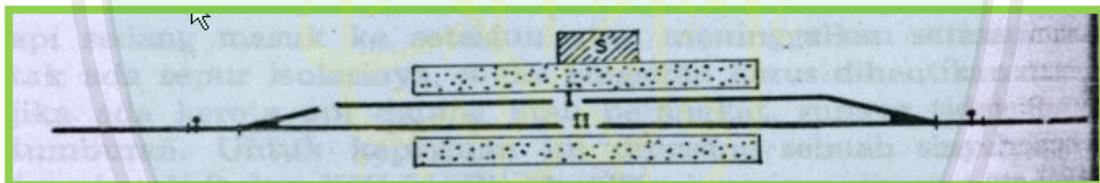
Menurut Subarkah (1981: 225-259) Stasiun Kereta Api dapat dibedakan berdasarkan besarnya, tujuannya, letaknya dan bentuknya.

1. Macam Stasiun Berdasarkan Besarnya

Macam stasiun kereta api berdasarkan besarnya dapat dibedakan menjadi:

a. Stasiun Kecil

Sering disebut juga stasiun pemberhentian, khusus untuk menaikan dan menurunkan penumpang dan tidak ada kesempatan kereta api bersilang atau bersusulan, serta hanya di lewati begitu saja oleh kereta api cepat (ekspres). Pada stasiun ini ada dua sampai tiga sepur persilangan atau sepur penyusulan, hal ini digunakan untuk bersilang dan bersusulannya kereta api.



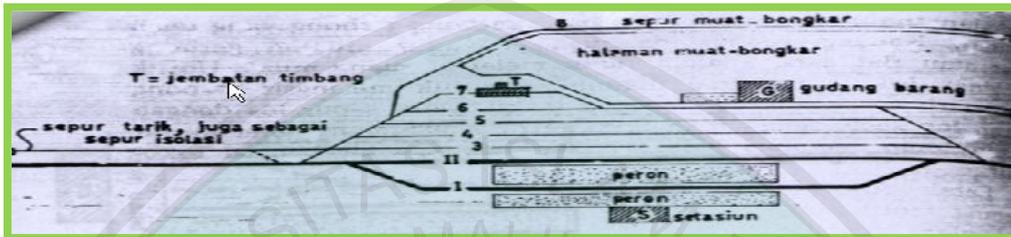
Gbr: 2.11. Stasiun kecil
Sumber: Subarkah (1981:226)

b. Stasiun Sedang

Stasiun sedang umumnya berada di kota kecil. Kereta api cepat berhenti di stasiun ini serta kadang-kadang kereta api kilat. Pada stasiun ini letak sepur hampir sama dengan stasiun kecil akan tetapi letak sepur yang bukan sepur kereta api (sepur gudang barang, sepur langsir, sepur simpan) harus di isolasi sedemikian rupa sehingga tidak mengganggu sepur kereta api.

c. Stasiun Besar

Stasiun besar umumnya ada di kota-kota besar serta kota pelabuhan dan disinggahi semua kereta api. Pada stasiun ini sepur-sepur langsir harus dibuat jauh dari sepur kereta api, melainkan dapat dicapai dengan memasang sepur-sepur isolasi.



Gbr: 2.12. Stasiun besar
Sumber : Subarkah (1981 : 227)

1. Macam Stasiun Berdasarkan Tujuannya

Macam stasiun kereta api berdasarkan tujuannya adalah sebagai berikut:

- Stasiun Penumpang, yaitu stasiun yang berfungsi menurunkan dan menaikkan penumpang serta membongkar barang yang dibawa oleh penumpang.
- Stasiun Barang, yaitu stasiun yang berfungsi untuk membongkar dan memuat barang-barang muatan.
- Stasiun Langsiran, yaitu stasiun yang berfungsi untuk menyusun dan mengumpulkan gerbong-gerbong untuk berbagai stasiun.

2. Macam Stasiun Berdasarkan Letaknya

Berdasarkan letaknya stasiun dapat dibedakan menjadi:

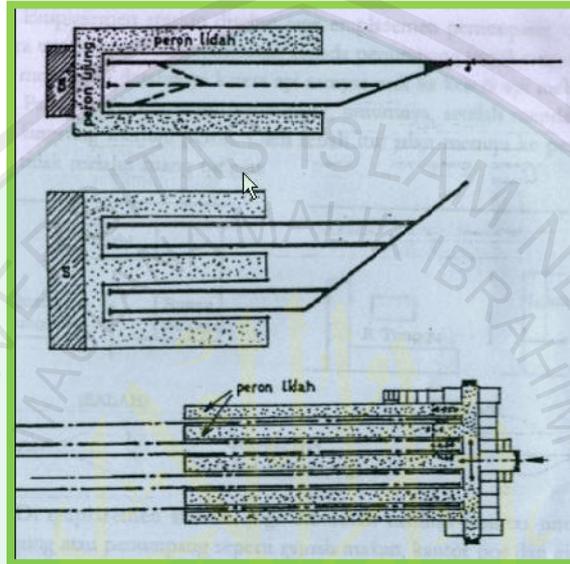
- Stasiun Akhir, yaitu kereta api memulai dan mengakhiri perjalanannya.
- Stasiun Antara, terletak pada jalan terusan.
- Stasiun Pertemuan atau *junctions*, yaitu yang menghubungkan tiga jurusan.
- Stasiun silang, yaitu dua jalan terusan bersilangan.

3. Macam Stasiun Berdasarkan Bentuknya.

Berdasarkan bentuknya dapat dibedakan menjadi:

a. Stasiun siku-siku (kopstasion)

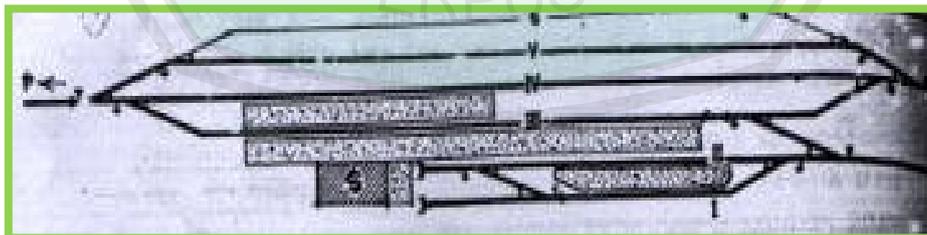
Biasanya pada gedung stasiunnya siku-siku pada sepur-sepur yang berakhir disitu. Peron siku-siku disebut juga peron ujung dan peron sejajar.



Gbr: 2.13. Macam-macam stasiun siku
Sumber: Subarkah (1981: 231)

b. Stasiun Paralel.

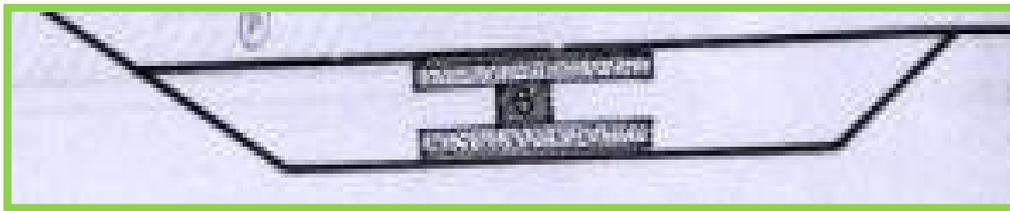
Biasanya pada stasiun ini gedungnya sejajar dengan sepur-sepur.



Gbr: 2.14. Stasiun Paralel
Sumber: Alamsyah (2003 :108)

c. Stasiun Pulau

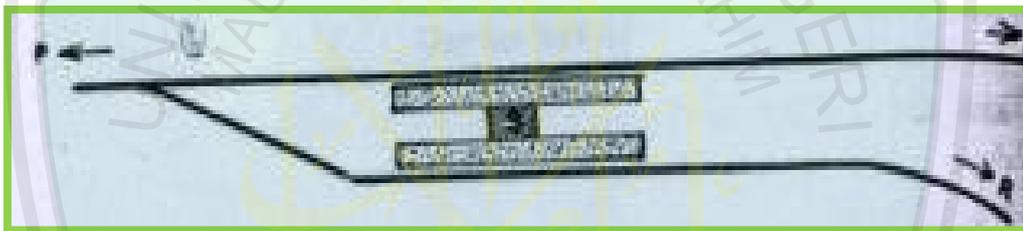
Biasanya gedung stasiun ini terletak ditengah-tengah jalur kereta api.



Gbr: 2.15. Stasiun Pulau
Sumber: Subarkah (1981:232)

d. Stasiun Semenanjung

Biasanya gedung stasiun ini terletak di sudut antara dua sepur yang bergandengan.



Gbr: 2.16. Stasiun Semenanjung
Sumber: Subarkah (1981:232)

2.1.5. Macam-Macam Jalur Kereta Api

a. Stasiun Kecil

Stasiun kecil umumnya memiliki 3 jalur kereta api yang menyatu pada ujung-ujungnya serta dikendalikan di ruang PPKA

(Pengatur Perjalanan Kereta Api).

b. Stasiun Besar

Stasiun besar umumnya memiliki 4 jalur lebih, yang juga berguna untuk keperluan langsir dan cadangan serta di kendalikan di ruang PPKA

(Pengatur Perjalanan Kereta Api).

2.1.5.1. Jenis-Jenis Kereta Api

a. Dari Segi Propulsi (tenaga penggerak) Terbagi Atas :

- Kereta Api Uap, yaitu kereta api yang menggunakan bahan bakar dari uap.
- Kereta Api Diesel, yaitu kereta api yang menggunakan bahan bakar diesel/bensin
- Kereta Rel Listrik, yaitu kereta api yang menggunakan listrik sebagai tenaga penggerak.

b. Dari Segi Rel Terbagi Atas :

- Kereta Api Rel Konvensional
Kereta Api Rel Konvensional adalah kereta api yang menggunakan rel dua batang besi yang diletakkan di bantalan. Sedangkan di daerah tertentu menggunakan rel bergerigi yang di letakkan di tengah-tengah rel.

c. Kereta Api Monorel Terbagi Atas :

Kereta Api Monorel adalah kereta api yang menggunakan satu batang besi (rel) serta letak kereta api didesain menggantung pada rel atau di atas rel.

1) Dari Segi di Atas Dan di Bawah Permukaan terbagi Atas :

- Kereta Api Permukaan (surface)
Adalah kereta api yang berada di atas tanah serta memiliki dua rel dan berjalan di atas bantalan rel tersebut.
- Kereta Api Layang (elevated)
Adalah kereta api yang berjalan di atas permukaan tanah sehingga tampak melayang dengan di bantu tiang-tiang, hal ini dimaksudkan untuk menghindari persilangan sebidang, agar tidak memerlukan perlintasan kereta api.

- Kereta Api bawah tanah (subway)

Adalah kereta api yang berjalan di bawah permukaan tanah (subway) kereta api ini dibangun dengan membuat terowongan-terowongan bawah tanah sebagai jalur kereta api.

2) Dari Segi Penggunaan Terbagi Atas :

- Kereta Api Penumpang

Adalah kereta api yang mengangkut khusus penumpang dari satu kota ke kota lainnya.

Kereta Api penumpang di bagi menjadi empat macam yaitu sebagai berikut :

1. Kereta Api Eksekutif

Merupakan tipe kereta yang mengangkut penumpang kelas menengah keatas dengan fasilitas tertentu seperti, ruangan ber- AC, mini bar, restoran, tempat duduk khusus dan ketepatan waktu dalam menempuh perjalanan.

2. Kereta Api Bisnis

Merupakan tipe kereta api yang mengangkut penumpang kelas menengah kebawah dengan fasilitas tertentu seperti, ruangan menggunakan kipas angin, tempat duduk bersama, restoran dan ketepatan waktu dalam menempuh perjalanan.

3. Kereta Api Ekonomi

Merupakan tipe kereta api yang mengangkut penumpang kelas bawah dengan fasilitas terbatas serta tanpa tempat duduk.

4. Kereta Api Barang

Adalah Kereta Api yang khusus mengangkut barang untuk di antarkan dari satu kota ke kota lainnya ([http://en.wikipedia.org/wiki/Kereta api](http://en.wikipedia.org/wiki/Kereta_api)).

2.1.5.2. Ruang Dalam Stasiun

Ruang-ruang dalam stasiun menurut Honing (1981:74-75) terbagi menjadi 3 macam, yaitu sebagai berikut :

a. Stasiun kecil :

- Ruang kepala stasiun
- Ruang tunggu
- Emperan penumpang
- Ruang tiket
- Gudang barang
- Toilet

b. Stasiun sedang :

- Ruang kepala stasiun
- Ruang tiket
- Restoran (tempat Makan)
- Ruang tunggu kelas 1,2 dan 3
- Toilet
- Gudang barang
- Emperan penumpang

c. Stasiun besar :

- Ruang kepala stasiun
- Ruang wakil kepala stasiun
- Ruang staff stasiun
- Reservasi tiket
- PPKA (Pimpinan perjalanan kereta api)
- POLSUSKA

- Ruang tiket
- Restoran (tempat Makan)
- Ruang tunggu kelas 1 dan 2
- Ruang tersendiri kelas 3
- Toilet
- Gudang barang
- Emperan penumpang

Menurut Handinoto (1999:51) dalam Triwinarto (1997:94) bangunan stasiun pada umumnya terdiri atas bagian-bagian sebagai berikut :

1. Halaman depan/*Front area*

Halaman depan berfungsi sebagai perpindahan dari sistem transportasi jalan baja ke sistem transportasi jalan raya atau sebaliknya. Adapun halaman depan stasiun adalah sebagai berikut :

- Terminal kendaraan umum
- Parkir kendaraan
- Bongkar muat barang

2. Bangunan stasiun

Bangunan stasiun pada umumnya terdiri dari :

- Ruang depan (hall atau vestibule)
- Loket
- Fasilitas administratif (kantor kepala stasiun & staff)
- Fasilitas operasional (ruang sinyal, ruang teknik)
- Kantin dan toilet umum

3. Peron

Peron pada umumnya terdiri dari :

- Tempat tunggu.
- Naik-turun dari dan menuju kereta api.
- Tempat bongkar muat barang.

4. Emplasemen

Emplasemen pada umumnya terdiri dari :

- Sepur lurus
- Peron
- Sepur belok sebagai tempat kereta api berhenti untuk memberikan kesempatan kereta lain lewat.

2.2. Stasiun Kereta Api Kota Baru Malang

Stasiun Kereta Api Kota Baru Malang memiliki 4 jalur rel untuk lalu lintas kereta api serta 4 jalur rel untuk parkir kereta api perawatan dan perbaikan. Stasiun Kereta Api Kota Baru Malang melayani perjalanan lokal dari Surabaya-Malang-Blitar dan sebaliknya sedangkan untuk luar daerah Jawa Timur melayani rute dari Malang-Jakarta. Pada 2010 melayani rute baru dari Malang-Bandung. Stasiun Kereta Api Kota Baru Malang merupakan stasiun yang pada awal berdirinya berada di sebelah Timur dan pada tahun 1930 di pindahkan menuju sebelah Barat serta diberikan nama Stasiun Kereta Api Kota Baru Malang, perpindahan stasiun ini dikarenakan stasiun ini berhadapan langsung dengan markas militer sehingga menghambat perkembangan kota ke arah Timur. Perkembangan kota ke arah Barat, yang tanahnya lebih tinggi serta Alun-Alun Bunder dijadikan wilayah pusat pemerintahan maka dengan demikian pemindahan letak stasiun yang ada di sebelah Timur dipindah ke sebelah

Barat, hal ini dimaksudkan untuk mengakomodir kegiatan di pusat pemerintahan yang sesuai dengan perencanaan kota.

2.2.1. Jalur Pelayanan KA dari Stasiun Kota Baru Malang

Kereta api yang beroperasi di Stasiun Kereta Api Kota Baru Malang saat ini adalah :

- Penataran (Surabaya-Malang-Blitar)
- Matarmaja (Malang-Jakarta, ekonomi)
- Gajayana (Malang-Jakarta, eksekutif)
- Malabar (Malang-Bandung, ekonomi, bisnis, eksekutif)



Gbr 2.17. Kereta api
Sumber: *Google image photo* (2010)

2.2.1.1. Transportasi Penghubung

Di stasiun keberadaan transportasi penghubung merupakan sesuatu yang sangat penting guna mengangkut penumpang dari dan menuju stasiun, transportasi penghubung pada stasiun seperti angkutan umum, taksi dan becak. Keberadaan transportasi penghubung pada stasiun beroperasi selama 24 jam, khususnya taksi yang beroperasi di kawasan stasiun dan sekitarnya untuk mengantar penumpang maupun wisatawan yang tinggal di sekitar hotel stasiun.

2.2.1.2. Spesifikasi Stasiun

Stasiun Kota Baru Malang termasuk kedalam stasiun besar, adapun ruang-ruang pada stasiun besar adalah sebagai berikut ini :

a. Stasiun besar :

- Ruang kepala stasiun
- Ruang wakil kepala stasiun
- Ruang staff stasiun
- Reservasi tiket
- PPKA
- POLSUSKA
- Ruang tiket
- Restoran (tempat Makan)
- Ruang tunggu kelas 1 dan 2
- Ruang tersendiri kelas 3
- Toilet
- Gudang barang

2.2.1.3. Jenis dan Macam Stasiun Malang

Stasiun Kota Baru Malang termasuk jenis emplasemen stasiun, dikarenakan melayani penumpang sipil/umum dan memberikan tempat untuk pengguna dalam membeli karcis seperti pada gambar 2.5. Adapun macam Stasiun Kota Baru Malang termasuk stasiun paralel yang memiliki gedung sejajar dengan sepur-sepur sebagai tempat berhenti dan melintasnya kereta api seperti pada gambar 2.14.



Gambar 2.18. Stasiun Kota Baru Malang
Sumber: Dokumentasi pribadi (2010)

2.3. Definisi dan Prinsip Citra Perkotaan

Kota dapat di definisikan sebagai gambaran mental dari sebuah kota, sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakat. Menurut Kevin Lynch dalam Zahnd (1999:156) pada gambaran mental terdapat 3 komponen yang sangat mempengaruhi, yaitu sebagai berikut :

- Potensi Identitas (dibacakan)
Orang yang dapat memahami gambaran perkotaan (identifikasi objek-objek, hubungan subjek-objek, pola yang dapat dilihat)
- Potensi Struktur (disusun)
Orang dapat melihat pola perkotaan (hubungan objek-objek, rasa yang dapat dialami)
- Potensi Makna (dibayangkan)
Orang dapat mengalami ruang perkotaan (arti objek-objek, arti subjek-objek, ras yang dapat di alami)

Terdapat elemen-elemen yang dipakai untuk mengungkapkan citra perkotaan dalam hal ini menurut Kevin Lynch dalam Zahnd, (1999:157) citra kota dapat dibagi menjadi lima elemen, yaitu :

- **Path** (jalur) merupakan rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, yakni jalan, gang-gang utama, jalan transit, lintasan kereta api, saluran dan sebagainya. *Path* mempunyai identitas yang lebih baik kalau memiliki tujuan yang lebih besar (misalnya ke stasiun, tugu, alun-alun) serta ada penampakan yang kuat (misalnya fasad, pohon) atau belokan yang jelas.



Gbr.2.19. Elemen *Path*
Sumber: Zahnd (1999: 157)

- **Edge** (tepi) adalah elemen linear yang tidak dipakai/dilihat sebagai *path*. *Edge* berada pada batas antara dua kawasan tertentu dan berfungsi sebagai pemutus linear, misalnya pantai, tembok batasan antara lintasan kereta api, tofografi dan sebagainya.



Gbr.2.20. Elemen *Edge*
Sumber: Zahnd(1999: 157)

- **District** (kawasan) merupakan kawasan-kawasan kota dalam skala dua dimensi. Sebuah kawasan *district* memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola dan wujudnya) dan khas pula memulainya. *District* dalam kota dapat dilihat pula sebagai referensi interior maupun eksterior.



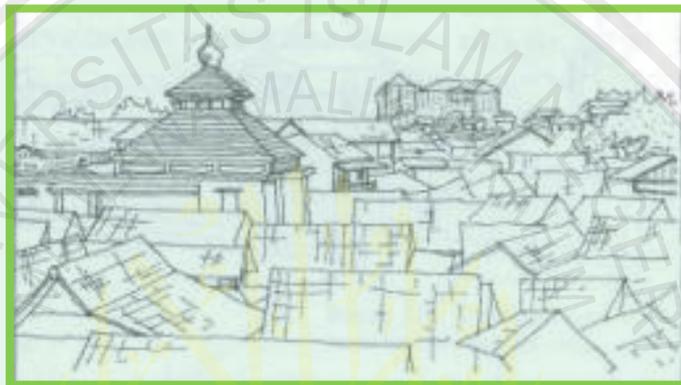
Gbr.2.21. Elemen *District*
Sumber: Zahnd (1999:160)

- **Node** (simpul) merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis di mana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktivitas lain, misalnya persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, jembatan, pasar, taman). *Node* adalah satu tempat dimana orang mempunyai perasaan ‘masuk’ dan ‘keluar’ dalam tempat yang sama.



Gbr. 2.22. Elemen *Node*
Sumber: Zahnd (1999:160)

- **Landmark** (tengeran) merupakan titik referensi seperti elemen *node*, tetapi orang tidak masuk ke dalamnya karena bisa dilihat dari luar letaknya. *Landmark* adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota, misalnya gunung atau bukit, gedung tinggi, menara. *Landmark* merupakan elemen yang sangat penting bagi sebuah kota karena membantu orang untuk mengorientasikan diri didalam kota dan membantu orang mengenal suatu daerah.



Gbr. 2.23. Elemen *Landmark*
Sumber : Zahnd (1999:160)

2.4. Teori *Linkage*

Menurut Zahnd, (1999:107) *linkage* dapat di definisikan sebagai (penghubung) yang memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan (dinamika) sebuah tata ruang perkotaan. Dalam hal ini *linkage* yang digunakan dalam pendekatan adalah *linkage visual*. *Linkage visual* pada dasarnya memiliki dua pokok perbedaan, yaitu sebagai berikut :

- yang menghubungkan dua daerah secara netral
- yang menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah

dalam *linkage visual* ada lima elemen yang menghasilkan hubungan secara visual, yaitu sebagai berikut :

- **Elemen garis**

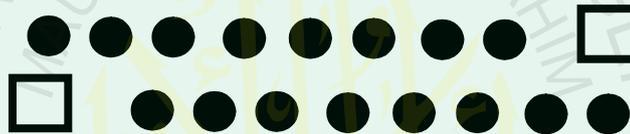
Menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan masa. Untuk masa tersebut bisa dipakai sebuah deretan bangunan ataupun sebuah deretan pohon yang memiliki rupa masif.



Gbr: 2.24. Elemen garis
Sumber: Markus Zahnd (1999: 111)

- **Elemen koridor**

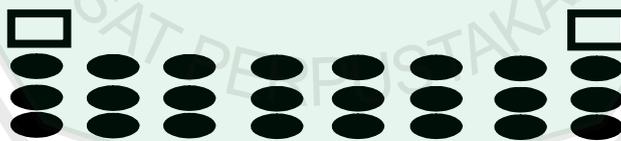
Yang dibentuk oleh deretan masa (bangunan atau pohon) membentuk sebuah ruang.



Gbr: 2.25. Elemen koridor
Sumber: Markus Zahnd (1999: 111)

- **Elemen sisi**

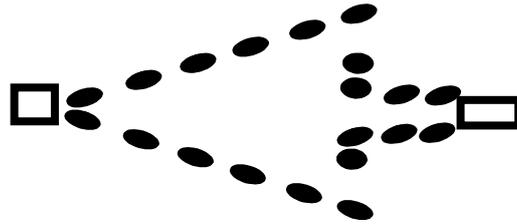
Sama dengan elemen garis, menghubungkan dua kawasan dengan satu masa.



Gbr: 2.26. Elemen sisi
Sumber: Markus Zahnd 1999: 111)

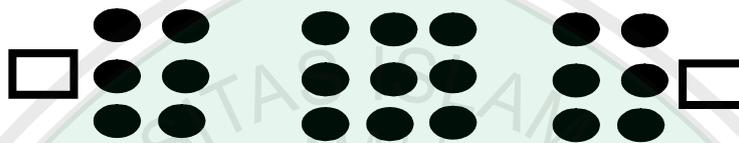
- **Elemen sumbu**

Mirip dengan elemen koridor yang bersipat spasial, namun perbedaan pada dua daerah yang dihubungkan oleh elemen, sering mengutamakan salah satu daerah tersebut.



Gbr: 2.27. Elemen sumbu
 Sumber: Markus Zahnd (1999: 111)

- **Elemen irama**



Gbr: 2.28. Element irama
 Sumber: Markus Zahnd (1999: 111)

2.5. Kesimpulan

Dari teori perkotaan, yang dapat dijadikan alternatif dalam pertimbangan perancangan stasiun adalah elemen *Path*. *Path* sebagai sebuah jalur dari rute sirkulasi, merupakan unsur yang menghubungkan serta mengarahkan antara jalan utama dengan jalan transit menuju stasiun. Dalam hal ini pergerakan yang dilakukan orang/kendaraan, secara umum akan diarahkan. Oleh karena itu lintasan *path* haruslah memiliki unsur pembatas dan pengarah yang tegas menuju stasiun. Maka dari itu faktor fasad, pepohonan sebagai pengorganisasian massa vegetasi merupakan elemen *path* stasiun yang perlu diperhatikan sebagai bagian pembentuk ruang.

Adapun dari teori *linkage* yang digunakan adalah elemen koridor. Hal ini dikarenakan elemen koridor mampu menghubungkan serta menyatukan dua unsur tempat yang berbeda ke dalam satu kesatuan massa pembentuk sebuah ruang, sebagai bagian dari pusat aktivitas stasiun, yaitu emplasemen, peron dan lintasan rel yang merupakan bagian elemen *path*. Dalam hal ini merupakan penghubung dua daerah secara netral. Dari potensi teori-teori perkotaan tersebut, nantinya digunakan untuk

mengembalikan citra stasiun yang diwujudkan ke dalam skala yang lebih kecil, yaitu pada perancangan stasiun baru.

2.6. Teori Pelestarian

Menurut Snyder dan Catanese (1979) dalam Gadinia, (2009:8) memberikan enam tolak ukur suatu bangunan atau lingkungan bersejarah yang layak untuk dikonservasi, yaitu :

1. *Kelangkaan*, karya yang sangat langka atau tidak dimiliki oleh daerah lain.
2. *Kesejarahan*, lokasi peristiwa sejarah yang sangat penting.
3. *Eстетika*, memiliki keindahan bentuk, struktur, atau ornamen.
4. *Superlativitas*, tertua, tertinggi, terpanjang.
5. *Kejamakan*, karya yang tipikal, mewakili suatu jenis atau ragam bangunan tertentu.
6. *Kualitas pengaruh*, keberadannya akan meningkatkan citra lingkungan sekitarnya.

Selain keenam tolak ukur tersebut, menurut James Semple Kerr (1983) dalam (Gadinia, 2009: 8) ada tiga nilai yang dapat ditambahkan yaitu :

1. *Nilai sosial*, untuk bangunan-bangunan yang bermakna bagi masyarakat banyak.
2. *Nilai komersial*, sehubungan dengan peluangnya untuk dimanfaatkan bagi kegiatan ekonomis.
3. *Nilai ilmiah*, berkaitan dengan peranannya untuk pendidikan dan pengembangan ilmu.

Sedangkan menurut Eko Budiharjo, (1989:147) dalam konservasi ada beberapa alternatif yang dapat digunakan sebagai upaya pelestarian bangunan bersejarah, yaitu :

1. Memberikan fungsi baru pada bangunan kuno

Bangunan kuno dipugar dengan melakukan rekonstruksi bagian-bagian bangunan yang unik dan mengadakan kegiatan yang dapat menguntungkan dan nantinya dapat dimanfaatkan sebagai biaya pelestarian bangunan kuno tersebut.

2. Sebagai latar depan dan belakang

Bangunan kuno dipertahankan sebagai latar depan sedangkan bangunan modern direncanakan penuh kepekaan agar menyatu kental dengan ciri khas yang sudah ada sebagai latar belakangnya.

3. Bangunan pengisi (*infill development*)

Bangunan baru yang menempati ruang-ruang kosong atau pengganti bangunan kuno yang sudah rusak berat, dirancang sebagai pengisi yang juga menyesuaikan diri dengan lingkungan dan bangunan sekitarnya.

4. Mempertahankan fasade

Dalam situasi tertentu dan terbatas maka yang dipertahankan hanya fasad depan saja sedangkan sisi bangunan yang lain dirombak sesuai tuntutan kebutuhan.

2.6.1. Kriteria Strategi Pelestarian

Dalam sintesa kriteria strategi berdasarkan teori tipologi hakikatnya berupaya untuk mencapai satu kesatuan fisik kawasan cagar budaya. Strategi yang akan ditempuh perlu memperhatikan bahan eksisting penyusun jati diri obyek cagar budaya, baik yang bersifat bahan struktural maupun non struktural/bahan pelapis. Dalam hal ini, pembagian bahan eksisting penyusun jati diri adalah sebagai berikut (Firmansyah, 2009: 58) :

1. Bahan struktural, meliputi :
 - a. Bentuk atap bangunan.
 - b. Kemiringan atap bangunan.
 - c. Pemunduran bangunan.
 - d. Vegetasi jalan.
2. Bahan non struktural, meliputi :
 - a. Bahan atap bangunan.
 - b. Warna atap bangunan.
 - c. Vertikalitas horisontalitas dinding.
 - d. Efek masif transparan dinding.
 - e. Bahan dinding.
 - f. Warna dinding.
 - g. Ruang Terbuka Hijau (RTH) kaveling.

2.6.2. Teori Tipologi

Budi A. Sukada dalam Gadinia, (2009:11) tipologi merupakan penelusuran asal-usul terbentuknya objek-objek arsitektural yang terdiri dari 3 tahap, yaitu :

1. Menentukan bentuk dasar (*formal structure*) yang ada dalam objek tersebut.
2. Menentukan sifat dasar (*properties*) yang dimiliki setiap objek arsitektural berdasar bentuk dasar yang ada padanya.
3. Mempelajari proses perkembangan bentuk dasar sampai perwujudannya saat ini.

Sedangkan menurut Carlo Anyonino dalam Gadinia, (2009: 12) tipologi bangunan adalah ilmu yang mempelajari kemungkinan penggabungan elemen-elemen dengan tipe-tipe yang tujuannya untuk mendapatkan suatu klasifikasi organisme arsitektural.

Tipologi menurut klasifikasi dapat di bedakan menjadi 2 pengertian, yaitu sebagai berikut :

1. Tipologi bebas, yaitu klasifikasi dengan tipe-tipe formal yang menyediakan suatu metode untuk analisis dan perbandingan untuk fenomena-fenomena seni.
2. Tipologi terapan, yaitu klasifikasi dengan tipe-tipe fungsional yang memberikan metode analisis dari fenomena-fenomena yang membentuk secara keseluruhan.

2.6.3. Teknik Penggabungan Bangunan Baru dan Lama

Teknik penggabungan bangunan merupakan salah satu dari sebuah bagian azas perancangan yang menggabungkan antara bangunan baru dan lama sehingga bangunan tersebut seimbang penempatannya dalam kawasan tersebut.

Dalam teknik penggabungan bangunan baru dan lama menurut Brodin (1980) dalam (Gadinia, 2009: 19) terdapat empat bagian yaitu sebagai berikut :

- ***Inferior***

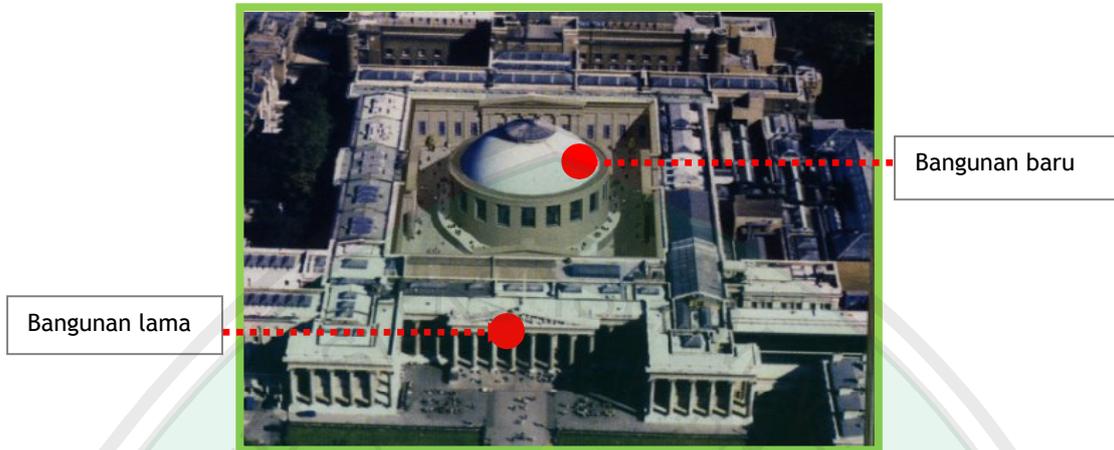
bangunan-bangunan lama dimanfaatkan untuk fungsi baru yang menuntut renovasi dan penambahan elemen ruang. Kesenambungan visual dibentuk melalui unsur gaya, warna, tekstur lama pembentuk ruang dalam bangunan tersebut.



Gbr.2.29. Hotel Ibis Surabaya
Sumber: Google image photo (2010)

- **Ateration**

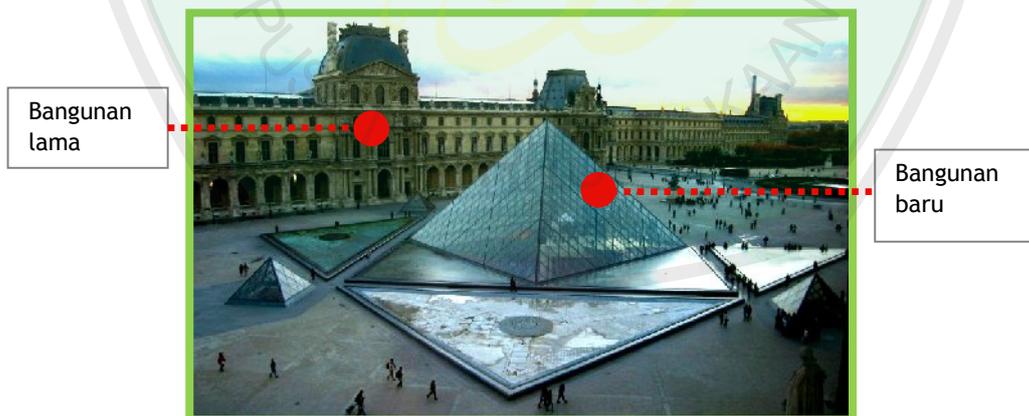
Berkaitan dengan upaya mengadaptasi fasade bangunan lama untuk kepentingan fungsi baru didalamnya.



Gbr.2.30. British Museum
Sumber: *Google image photo* (2010)

- **Addition**

Pemikiran Kontekstual yang menyangkut penambahan bangunan baru pada bangunan lama atau perluasan bangunan lama dengan bangunan baru.

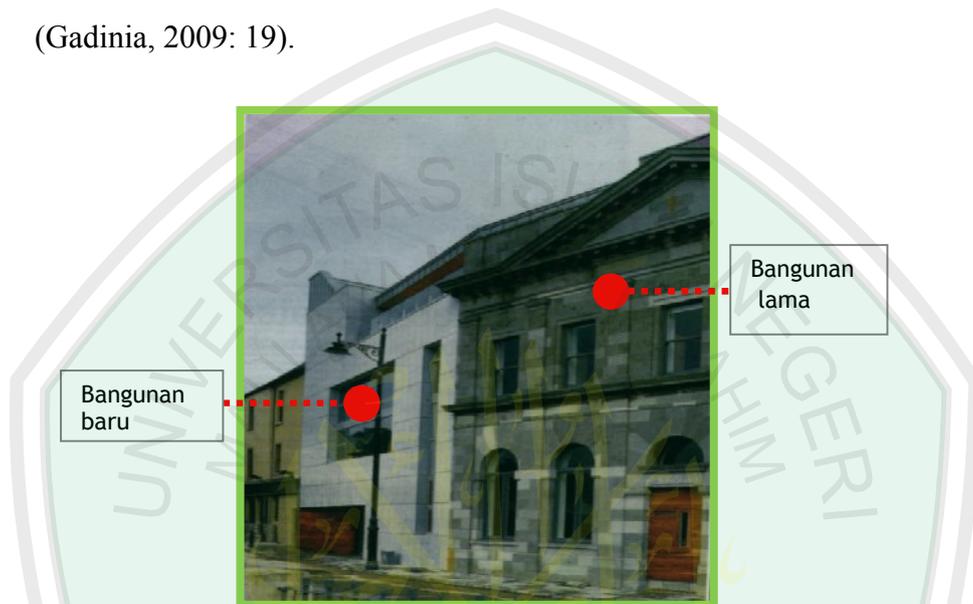


Gbr. 2.31. Pyramid dan Louvre
Sumber: *Google image photo* (2010)

- ***In-fill***

Pemikiran Kontekstual yang berkaitan dengan perletakan bangunan baru didalam atau diantara komposisi bangunan lama. Faktor yang ditekankan lebih kepada posisi dan jarak bangunan baru dengan bangunan lama, sedangkan karakteristik bangunan menyesuaikan dengan bangunan lama

(Gadinia, 2009: 19).



Gbr.2.32. Library at Water World
Sumber: Google image photo (2010)

2.7. Bangunan Kolonial Malang Tahun 1915-1940 Arsitektur *Nieuwe Bouwen*

Arsitektur kolonial setelah tahun 1900 di Malang bisa dibagi menjadi dua bagian, yaitu berkembang antara tahun 1900-1915 dan antara tahun 1916-1940. Karya arsitektur yang berkembang antara tahun 1900-1915 merupakan gaya arsitektur kolonial awal modern, dimana denah-denah bangunannya masih mempunyai pola simetri yang kuat. Arsitektur yang berkembang pada tahun 1915-1940 mempunyai corak arsitektur modern, sepenuhnya dengan ciri-ciri permainan bidang datar pada atapnya, tembok warna putih, memperhatikan iklim tropis, gevel horizontal, volume bangunan berbentuk kubus, yang sering disebut sebagai aliran *Nieuwe Bouwen*. Bangunan di Malang yang mempunyai ciri seperti ini antara lain kompleks pertokoan

yang ada di sepanjang Jl. Kayutangan, pertokoan jalan Semeru, gedung balai kota di alun-alun bunder yang dirancang oleh HF. Horn, dan gedung Karesidenan Malang.

Karakteristik *Nieuw Bouwen* menurut Handinoto (1996:166) dapat dilihat dari ciri-ciri seperti :

- Atap datar
- Gevel horizontal
- Volume bangunan berbentuk kubus
- Berwarna putih

Didalam perkembangannya di Indonesia arsitektur *nieuw bouwen* memiliki dua aliran utama, yaitu:

a. *Nieuw Zakelijkheid*

Karakteristik bangunan, mencoba mencari keseimbangan terhadap garis dan massa, bentuk-bentuk asimetris dengan void saling tindih. Contoh bangunannya adalah kantor Borsumij karya GC.Citroen.



Gbr.2.33. Kantor Borsumij
Sumber: Google image photo(2010)

b. *Nieuw Ekspresionitik*

Karakteristik bangunan, wujud *Curviline*. Contoh Bangunannya adalah Villa Isola karya CP.Wolf Scumaker.



Gbr.2.34. Villa Isola
Sumber: Google image photo(2010)

2.8. Latar Belakang Tema

Kontekstualisme sebagai bagian azas perancangan dalam kerangka berpikir mengenai hubungan manusia dengan lingkungannya, merupakan upaya pengobatan lingkungan binaan, dalam arti proses berarsitektur. Upaya ini berlangsung sejak lahirnya Kontekstual di Eropa yang merespon modernisme yang mencapai puncaknya pada tahun 1970, dalam arsitektur yang saat itu sudah mulai mengalami kejenuhan berarsitektur. Hal ini dikarenakan dalam kerangka berfikir modernisme, pada umumnya berciri individual dan kapitalis. Oleh karena itu arsitek Kontekstual Eropa bersepakat bahwa dalam bangunan haruslah melihat kebelakang (historis), serta lebih melihat bangunan sebagai hubungan-hubungan antara bangunan, dan bukan sebagai bangunan yang berdiri sendiri. Dalam hal ini Kontekstualisme tidaklah bersifat *universal*, karena arsitektur Kontekstual merupakan bagian dari sebuah kultur serta budaya suatu daerah yang akan dibangun, serta merupakan ciri jaman dan bukan merupakan ciri arsitektur. Dalam hal ini stasiun sebagai bangunan yang akan dirancang merupakan suatu objek yang tepat dengan fungsinya sebagai pelayanan

umum yang menitik beratkan pada pelestarian serta sebagai katalisator pada kawasan perancangan (Junianto, 1998: 1)

2.8.1. Pengertian Kontekstualisme

Kontekstualisme memiliki beberapa pengertian, sebagai berikut :

a. Menurut Parmono Atmadi (1998:1)

Kontekstualisme dapat diartikan sebagai keinginan menyesuaikan diri dengan lingkungannya, Tempat dan lingkungan dimana arsitektur mau di dirikan/dihadirkan.

b. Menurut Ir. Budi Sukada (1998:22)

Kontekstualisme adalah segala sesuatu yang telah ada sebelumnya.

c. Menurut Dr. Ir. Ika Putra (1998:27)

Adalah bangunan yang tidak bisa berdiri sendiri, sehingga harus melihat bangunan yang ada di sekitarnya.

d. Menurut Dr. Ir. Mas Santoso (1998:19)

Adalah tiga unsur konteks, yaitu konteks teknologi, konteks kultur dan konteks budaya yang diwujudkan dalam bentuk bangunan yang saling melengkapi.

e. Menurut Ir. Josef Prijotomo, M.Arch (1998:30)

Adalah sebuah kesadaran dalam memahami arsitektur sebagai sebuah sikap didalam sistem nilai, kualitas, akhlak dan bukan sebuah teknik.

f. Ir. Yuswandi Saliya, M.Arch (1998:41)

Adalah nilai masyarakat yang diwujudkan ke dalam bentuk bangunan serta memiliki nilai kontinyu (langgeng) dan memiliki spirit prilaku dan tradisi.

Berdasarkan pengertian Kontekstualisme diatas, maka sesuai dengan kondisi perancangan dapat disimpulkan pengertian Kontekstualisme adalah:

Kontekstualisme adalah proses mengimplementasikan nilai-nilai setempat, pada sebuah karya arsitektur dimana karya tersebut akan dihadirkan tanpa harus sama dengan bangunan yang sudah.

2.8.2. Perkembangan Kontekstualisme

Pada tahun 1960 Kontekstualisme muncul dan memperkenalkan diri sebagai sebuah metode pengobatan lingkungan yang semakin senjang pada masyarakatnya. Lingkungan yang semakin putus hubungan dengan sejarah ataupun akar budayanya. Bagian demi bagian tersebut seolah-olah melangkah sendiri-sendiri. Gaya arsitektur modern muncul sebagai gaya internasional yang cukup memiliki kemiripan di semua tempat, semua negara. Gaya modern yang tetap mengusung fungsi ruang sebagai titik awal desain sehingga, pada zaman itu bangunan-bangunan yang muncul mempunyai *style* yang hampir sama meskipun diberbagai tempat yang berbeda. Bahkan, bangunan-bangunan yang muncul terkadang tidak memperhatikan kondisi lokal lingkungan sekitar. Sehingga arsitektur pada masa itu tidak mempunyai ruh.

Pada saat-saat seperti itulah, muncul gerakan arsitektur Kontekstualime. Kontekstualisme muncul dari penolakan dan perlawanan terhadap arsitektur modern yang antihistoris, monoton, bersifat industrialisasi, dan kurang memerhatikan kondisi bangunan lama di sekitarnya. Kontekstualisme selalu berhubungan dengan kegiatan konservasi dan preservasi, karena berusaha mempertahankan bangunan lama khususnya yang bernilai historis dan membuat koneksi dengan bangunan baru atau menciptakan hubungan yang simpatik, sehingga menghasilkan sebuah *kontinuitas visual*. Kontekstualisme berusaha untuk menciptakan arsitektur yang tidak hanya

berdiri sendiri, namun mampu memberikan kontribusi terhadap lingkungan sekitarnya
(http://www.staffsite.gunadarma.ac.id/agus_dh.).



Gbr 2.35. Bangunan Kontekstualisme Louvre dan Pyramid
Sumber: *Google image photo* (2010)

Menurut penganut Kontekstualisme, kegagalan arsitektur modern dan perencanaan kotanya adalah :

- a. Kurangnya pengertian tentang urban *context*
- b. Penekanan yang berlebihan terhadap objek dan bukannya pada jaringan antar mereka
- c. Mendisain dari dalam keluar dan bukannya dari ruang luar (*eksterior*) ke dalam

2.8.3. Pendekatan Kontekstualisme Pada Bangunan

Pendekatan Kontekstualisme pada bangunan merupakan upaya untuk menentukan arah perancangan yang akan diambil sebagai salah satu integrasi antara bangunan kontekstualisme dengan bangunan setempat, sehingga memunculkan sebuah bangunan yang mampu menyatukan nilai-nilai Kontekstualisme pada bangunan baru yang akan di bangun.

Adapun pendekatan Kontekstual pada bangunan adalah sebagai berikut :

- Mengambil motif-motif setempat : bentuk masa, pola atau irama bukaan, dan ornamen desain.

- Bentuk massa bangunan kontekstualisme adalah :
 - a. Geometri : persegi, bulat, segitiga, kubus.
 - b. Kompleksitas : derajat kesederhanaan, regular, iregular.
 - c. Orientasi : bentuk hubungan yang horizon, vertikal atau horizontal.



Gbr 2.36 Bangunan Kontekstualisme
 Sumber: *Google image photo* (2010)

- Kontinuitas visual terlihat dari bentuk masa dan irama, bukaan atau jendela
- Menggunakan bentuk-bentuk yang sama tetapi mengaturnya kembali sehingga tampak berbeda
- Melakukan pencarian bentuk-bentuk baru yang memiliki efek visual sama atau mendekati yang lama.
- Mengabstraksikan bentuk-bentuk asli (kontras)

Pada bangunan di atas yang dapat dipelajari adalah dari keberlanjutan bangunan yang sudah ada dengan bangunan yang baru yang memiliki kontinuitas serta penggunaan bentuk-bentuk asli dari objek yang sudah ada.

2.8.4. Sifat-Sifat Kontekstualisme

Menurut Eko budiharjo, (1998:48) dalam Kontekstual haruslah berpegang pada konsep 5 C yaitu sebagai berikut :

- **Continuity** (kesinambungan, kelestarian, kontinuitas)
Yaitu bangunan yang memiliki nilai keberlanjutan bagi lingkungan sekitarnya.
- **Connectivity** (keterkaitan)
Yaitu antara bangunan yang baru dengan yang sudah ada dan sekitarnya memiliki keterkaitan antara satu dengan yang lainnya.
- **Culture** (budaya)
Yaitu bangunan baru harus melihat budaya dimana bangunan akan didirikan.
- **Climate** (iklim)
Yaitu bangunan yang baru harus melihat dampak iklim terhadap bangunan yang akan dibangun.
- **Craft** (kerajinan/ornamentasi)
Yaitu bangunan yang akan dibangun harus memiliki nilai-nilai seni dari kebudayaan setempat yang di terapkan pada bangunan yang sudah ada.

2.8.5. Kriteria Kontekstualisme

Kriteria dalam Kontekstualisme terbagi menjadi 3 macam, yaitu sebagai berikut :

- **Fit** (pas) pada lingkungannya
Sebuah bangunan Kontekstual haruslah sesuai dengan lingkungan, antara bangunan yang terbangun dengan daerah resapan.
- **Merespon lingkungannya**
Sebuah bangunan Kontekstual haruslah merespon apa-apa yang ada, dengan tanpa merusak lingkungannya.

- Menjadi perantara bagi lingkungannya

Sebuah bangunan Kontekstual haruslah dapat mengartikan lingkungan sekitarnya kedalam bentuk bangunan.

Kontekstualisme menurut Zahnd (1999:141) dapat dikelompokkan menjadi 2 kelompok besar, yaitu sebagai berikut :

1. *Contras* (Kontras/berbeda)

Merupakan pengabungan antara modern dan kuno yang dapat menghasilkan sebuah harmoni akan tetapi haruslah tidak menggunakan terlalu banyak “*shock effect*” yang timbul sebagai akibat dari konotasi itu sendiri agar tidak muncul *chaos* pada bangunan itu. Walaupun demikian menurut (Zahnd, 1999: 141) suatu perancangan secara Kontekstual tidak boleh mengabaikan kontras, karena kontras dibutuhkan untuk menciptakan sebuah kawasan lingkungan yang menarik dan kreatif. Dalam kontras ada empat elemen tahap perkembangan kota yang sering terjadi, yaitu :

- a. Permulaan perkembangan kawasan dengan suatu kontras yang radikal.
- b. Jika kontras baru ini diperluas, maka lingkungannya menjadi kurang jela.
- c. Kontras di tambah lagi sampai bangunan lama yang masih ada bersifat kontras.
- d. Sama sekali kontras hilang dengan mengubah konteks *place* secara total.

2. *Harmony* (harmoni/selaras)

Merupakan lingkungan yang menuntut keserasian/keselarasan dengan bangunan yang sudah ada guna melestarikan “tradisi” yang sudah ada sejak dahulu.

2.9. Kajian Integrasi Tema dan Objek

Proses pencarian jati diri terhadap sebuah bangunan yang memiliki nilai historis serta sebagai bangunan cagar budaya haruslah selalu memperhatikan nilai-nilai yang melingkupi pada fungsi serta sirkulasi pada bangunan, sehingga setiap orang yang berada dibangunan akan memiliki arahan yang jelas ketika berada didalam bangunan. Dalam hal ini ialah sistem yang dibuat didalam bangunan akan mengerakkan setiap individu yang berada didalamnya untuk melakukan aktivitasnya masing-masing tanpa saling mengganggu, sehingga proses penzonaan pada bangunan merupakan unsur utama dalam pembentukan sebuah bangunan cagar budaya, hal ini seperti yang tersurat dalam Al-Qur'an ayat:

إِنَّ الَّذِينَ ءَامَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ يَهْدِيهِمْ رَبُّهُم بِإِيمَانِهِمْ تَجْرِي مِنْ تَحْتِهِمُ الْأَنْهَارُ فِي

جَنَّاتٍ النَّعِيمِ ﴿١٠١﴾ دَعَوْنَهُمْ فِيهَا رَبُّكَ لِتُحْيِيَهُمْ فِيهَا سَلَامٌ ۗ وَأَخْرَجُوا مِنْهَا دَعْوَانَهُمْ أَنْ الْحَمْدُ لِلَّهِ

رَبِّ الْعَالَمِينَ ﴿١٠٢﴾

Sesungguhnya orang-orang yang beriman dan mengerjakan amal-amal saleh, mereka diberi petunjuk oleh Tuhan mereka Karena keimanannya, di bawah mereka mengalir sungai- sungai didalam syurga yang penuh kenikmatan. Do'a mereka

didalamnya ialah: "Subhanakallahumma", dan salam penghormatan mereka ialah: "Salam". dan penutup doa mereka ialah: "Alhamdulillah Rabbil 'aalamin"

(Yunus:9-10)

Pengertian dari ayat di atas merupakan keharusan dalam bersikap serta selalu bergerak, bertindak dan menjadi sebuah solusi didalam setiap tindakannya serta didalam menyelesaikan masalah. Dalam hal ini penekanannya adalah terhadap waktu manusia yang digunakan, nantinya akan dimintai pertanggung jawaban di akhirat nanti. Maka dari itu setiap manusia hendaklah tidak pernah menyia-nyiakan waktu dengan selalu melakukan kegiatan yang bermanfaat, sehingga kita selalu di berikan petunjuk dalam melakukan sesuatu pada berbagai peran manusia di dunia dan akhirat. (Heru,81:2007). Adapun menurut tafsir adalah mengenai keadaan orang –orang yang bahagia, yaitu orang –orang yang beriman kepada Allah, mebenarkan para rasul dan melaksanakan apa yang diperintahkannya. Sejak awal penciptaan, pelestariannya serta pada permulaan kitabnya(Ibnu Katsir, 698). Dari tafsir di atas terdapat tiga tahapan bagi manusia didalam keimannnya kepada tuhan dan rasulnya, yaitu tahap penciptaan, pelestarian serta permulaan kitabnya. Tahapan-tahapan ini biasa dimaksudkan sebagai sebuah pergerakan orang-orang yang beriman kepada tuhannya melalui sebuah proses keimanan yang disempurnakan oleh amal shaleh yang dilakukan. Adapun penekanannya didalam perancangan adalah bagaimana nilai-nilai dari pergerakan tersebut mampu menjadi solusi dari perancangan. Bagaimana sebuah bangunan mampu mewadahi kegiatan yang terjadi dengan bentukan serta pola yang telah dibuat, baik dari penataan kawasan maupun penataan bangunan yang harus bersandar pada aspek keimanan, sehingga tidak merusak lingkungan sekitarnya yang merupakan bangunan cagar budaya.

Nilai-nilai dari tatanan surat Yunus dengan arsitektur lebih menekankan proses penataan kawasan yang merupakan cagar budaya, ayat ini berusaha menjelaskan bagaimana keindahan surga yang hijau, tidak gersang dan panas serta bagaimana didalam surga setiap individu mendapatkan apa yang di inginkan sehingga proses dari penggambaran surga tersebut digunakan sebagai penataan lansekap baik itu perletakan bangunan, pembagian ruang terbuka hijau, kenyamanan akses sirkulasi kedalam bangunan yang di fasilitasi oleh selasar serta keberadaan faslitas penunjang pada bangunan stasiun seperti ruang tunggu, restoran, handicraft sebagai pemenuhan kebutuhan bagi penumpang stasiun.

Sebuah bangunan cagar budaya yang memiliki ruh akan sejarah perkembangan sebuah kota dan sebagai bangunan komersil memiliki peran sentral bagi lingkungan sekitarnya sebagai bangunan yang menggerakkan perekonomian warga sekitar. Hal ini sama seperti Stasiun Kota Baru Malang. Sebagai sebuah bangunan cagar budaya, stasiun ini merupakan bangunan yang harus dilestarikan akan tetapi disisi yang lain sebagai sebuah bangunan komersil transportasi angkutan darat, Keberadaan bangunan baru serta penerapan nilai-nilai yang terkandung pada bangunan lama nantinya di terapkan pada bangunan baru sebagai sebuah pengingat yang satu sama lain saling berkaitan. Sehingga pola kawasan pada bangunan baru merupakan implementasi dari bangunan lama serta pada keduanya saling melengkapi apa yang belum ada pada masing-masing stasiun, adapun bangunan sebagai sebuah pengingat tercantum dalam surat :

أَوَلَمْ يَتَفَكَّرُوا فِي أَنفُسِهِمْ ۗ مَا خَلَقَ اللَّهُ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضَ وَمَا بَيْنَهُمَا إِلَّا بِالْحَقِّ وَأَجَلٍ مُّسَمًّى ۗ

وَإِنَّ كَثِيرًا مِّنَ النَّاسِ بِلِقَائِ رَبِّهِمْ لَكَافِرُونَ ﴿٨٠﴾

*Dan Mengapa mereka tidak memikirkan tentang (kejadian) diri mereka?
Allah tidak menjadikan langit dan bumi dan apa yang ada diantara keduanya
melainkan dengan (tujuan) yang benar dan waktu yang ditentukan (Ar-Ruum:8)*

Tafsir dari surat Ar-Ruum ini adalah Allah saw mengingatkan manusia supaya mereka memikirkan makhluk-mahluk-Nya yang menunjukan kepada ke-esaan dan kesendirian-Nya. Dalam menciptakan dan bahwasanya tidak ada tuhan melainkan dia dan tidak ada rob selain dia. Maka dia berfirman, dan mengapa mereka tidak memikirkan, merenungkan dan mendalami penciptaan Allah saw atas seluruh alam berikut semua makhluk yang terdapat didalamnya, karena semua itu tidak diciptakan dengan sia-sia dan tanpa guna, namun diciptakan dengan hak, dan bahwa semua makhluk itu di tangguhkan hingga hari kiamat, karena itu Allah berfirman *”dan sesungguhnya kebanyakan manusia benar-benar ingkar atas pertemuan dengan tuhan-Nya”* (Ibnu Katsir, 689)

Dari tafsir di atas, maka dapat disimpulkan bahwa setiap penciptaan itu tidak diciptakan dengan sia-sia melainkan ada kebaikan didalamnya. Dalam hal ini proses kontinuitas pada bangunan juga memiliki aspek nilai yang mengoptimalkan setiap perencanaan dan perancangan, khususnya terkait dengan bangunan yang dirancang, agar memenuhi setiap aspek individu yang menggunakan bangunan tersebut. Serta ditunjang dengan berbagai aspek sekunder dan tersier yang melengkapinya. Dalam hal ini ayat di atas bila di kaitkan dengan arsitektur, lebih menyentuh aspek konsep didalam perencanaan sebelum membangun sebuah bangunan yang mengutamakan hubungan antara bangunan dengan lingkungan sekitarnya. Seperti tetap mempertahankan bangunan lama yang sudah ada serta mengadakan ruang terbuka hijau pada tapak dan keberadaan tempat ibadah merupakan bentuk paling kongkrit sebagai pengingat kepada Allah saw.

2.10. Studi Banding Tema (Stasiun Gambir)

Stasiun Gambir adalah salah satu stasiun terbesar di Jakarta, stasiun ini terletak di Gambir Jakarta Pusat. Stasiun Gambir di bangun pada awal tahun 1930 dan dilakukan renovasi secara besar-besaran pada tahun 1990. Stasiun ini telah melayani tujuan ke kota-kota besar di Indonesia khususnya di pulau Jawa.



Gbr 2.37. Stasiun Gambir baru dan lama
Sumber: *Google image photo* (2010)

Kekurangan :

- Kurang nyamannya penumpang didalam stasiun, yang disebabkan oleh adanya getaran pada bangunan stasiun ketika kereta api melintas.
- Kurangnya tempat duduk yang memadai bagi penumpang ketika berada didalam hall maupun peron saat akan menunggu kereta api.
- Hall yang terlalu besar membingungkan penumpang menuju peron, serta kurang efisiennya bangunan dalam stasiun
- Sulitnya penumpang yang membawa barang banyak menuju peron lantai 3 ketika terdapat kerusakan pada eskalator.

Kelebihan :

- Memiliki ruang hall yang luas serta lintasan kereta api berada di atas bangunan, sehingga penumpang lebih leluasa beraktifitas didalam bangunan.
- Tersedianya eskalator menuju peron sehingga memudahkan penumpang yang membawa banyak barang.
- Sirkulasi yang *cluster* pada bangunan memudahkan penumpang dalam berpindah dari satu ruang keruang lainnya.
- Akses sirkulasi keluar masuk penumpang ke dalam stasiun yang terpusat memudahkan penumpang dalam beraktifitas.

2.10.1. Karakteristik Bangunan

Pada Stasiun Gambir nilai Kontekstualisme terlihat dari atap serta warna dari bangunan stasiun yang menyatu dengan vegetasi di sekitar stasiun. Stasiun ini berbentuk persegi panjang dengan selasar di tengah-tengah stasiun, yang berfungsi untuk menghubungkan emplasemen yang satu dengan emplasemen yang berada di sebrang stasiun. Atap stasiun terdiri dari tiga tingkatan yang merupakan hierarki dari bentuk stasiun sebelumnya.

Adapun dalam tatanan Kontekstualisme terhadap bangunan stasiun dapat terlihat dari adanya motif-motif setempat yang diambil seperti :

- Bentuk massa

Bentukan massa stasiun Gambir berasal dari unsur geometri yang berorientasi pada derajat kesederhanaan fasad, dengan mengedepankan vertikalitas dan horizontal pada masa bangunan. Sehingga Kontekstualitas visual stasiun lama dapat terlihat pada bangunan baru. Bentuk stasiun yang

cluster tercermin dari lintasan kereta yang berada di atas bangunan, guna memudahkan penumpang beraktifitas didalam stasiun.

- Kesenambungan

- a. Tapak

- Tapak yang digunakan merupakan tapak stasiun lama, digunakan kembali sehingga tidak mengorbankan lingkungan sekitar.

- b. Fasad

- Kesenambungan terhadap fasad terlihat dari adanya bukaan serta etalase pada lantai satu, serta dominasi horizontalitas bangunan merupakan cerminan dari pengadaftasian lintasan kereta dan stasiun lama. Penerapan atap limas sebagai pelindung dari sinar matahari dan hujan merupakan implementasi dari lingkungan sekitar yang masih menggunakan atap limas, sehingga nilai-nilai tradisi tidak serta merta ditinggalkan pada stasiun baru namun digunakan kembali sebagai orientasi perwujudan lingkungan yang diterapkan pada bangunan.

- Harmoni

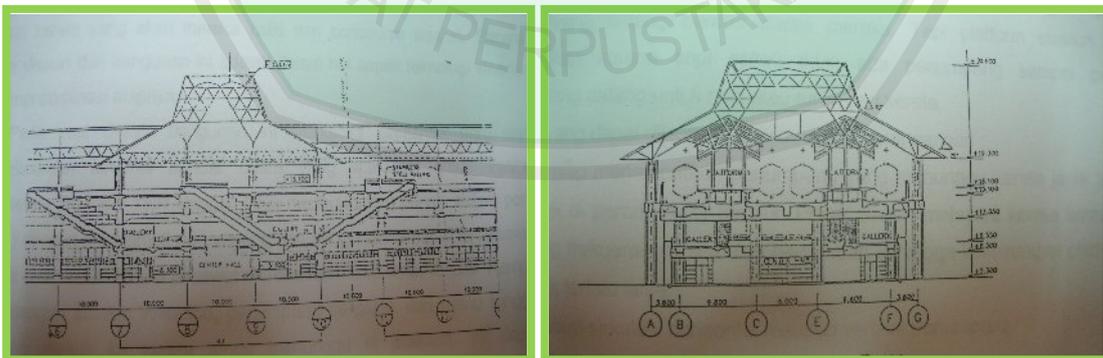
- Adanya harmonisasi bangunan stasiun terhadap lingkungan sehingga selaras antara tradisi dengan modernisasi yang terjadi pada lingkungan, tidak serta merta melupakan nilai pribumisasi pada bangunan, melainkan sebagai perantara bagi lingkungannya.



Gbr 2.38. Denah dan tampak atas stasiun gambir
 Sumber: *Google image photo* (2010)

2.10.1.1. Interior Stasiun

Pada interior stasiun terdapat kolom-kolom yang besar yang berfungsi sebagai struktur stasiun, serta rangka baja yang digunakan sebagai pembentuk rangka atap pada bangunan. Pada Stasiun Gambir unsur kolom dengan diameter besar sengaja diperlihatkan sebagai sebuah nilai estetis pada stasiun. Pada umumnya Stasiun Gambir ini tetap menerapkan unsur dan pola stasiun lama kedalam organisasi ruangnya.



Gbr.2.39. Potongan stasiun Gambir
 Sumber : Mita Yuwono (2009)



Gbr 2.40. Interior Stasiun Gambir
Sumber: *Google image photo* (2010)

2.11. Stasiun Hall Bandung

Stasiun Hall Bandung merupakan stasiun yang keberadannya sangat strategis serta berada di tengah-tengah kota tepatnya di Jalan Kebun Kawung. Stasiun ini memiliki ketinggian +709 m dpl, serta memiliki batas wilayah antara Kelurahan Pasirkaliki dan Kebonjeruk. Stasiun Hall sebelumnya hanya memiliki satu buah stasiun, setelah dilakukan renovasi oleh pemerintah Kota Bandung maka Stasiun Hall sekarang terbagi menjadi dua bagian antara stasiun lama dan baru. Akan tetapi keberadaan stasiun ini dapat disatukan dari ruang pada stasiun, serta penempatan material modern pada bangunan lama dan sebaliknya. Pada salah satu bangunan lama yang terdapat pada Stasiun hall, merupakan bentukan bangunan berciri khas kolonial belanda yang sejak dibangun, keberadaannya tidak mengalami perubahan yang berarti. Perubahan yang terjadi pada stasiun ini adalah pada dinding luar stasiun yang mengalami penambahan pintu, jendela serta lebih memiliki ciri modern dengan di gunakan marmer pada setengah dindingnya.



Gbr 2.41. Stasiun Hall Bandung lama
Sumber : Dokumentasi pribadi

Kekurangan :

- Dua massa bangunan sebagai akses sirkulasi keluar masuk menuju stasiun membingungkan penumpang stasiun.
- Tidak adanya alternatif lain yang menghubungkan jalan antara stasiun lama dengan yang baru, sehingga tidak membahayakan dan mengganggu lalu lintas kereta api dan penumpang yang melintasi rel.

Kelebihan :

- Tersedianya terminal kendaraan umum yang berdekatan dengan stasiun sehingga memudahkan penumpang dari dan ke stasiun serta lahan parkir yang memadai bagi kendaraan pribadi.
- Adanya jarak yang memadai antara lintasan kereta api dengan bangunan baru sehingga mengurangi kebisingan dan hempasan angin yang terjadi ketika kereta api melintas.
- Ketinggian lantai peron yang tinggi memudahkan penumpang dalam menaiki kereta api.
- Hall yang luas memberikan kenyamanan bagi penumpang ketika hendak mengantri membeli tiket.

2.11.1. Karakteristik Bangunan Lama

Struktur pada Stasiun Hall Bandung memiliki dimensi balok yang jaraknya 50 cm antara yang satu dengan yang lainnya. Hal ini guna menahan atap beton yang berfungsi sebagai atap dan selasar pada bangunan. Sedangkan pada struktur penutup atap kereta api menggunakan kolom baja serta dengan penutup struktur atap dari seng yang sangat tebal. Dalam penutup atap memiliki perubahan sedikit yaitu pada atap yang berfungsi sebagai penutup juga untuk pencahayaan pada bangunan.



Gbr 2.42. Eksterior dan interior stasiun Hall Bandung
Sumber : Dokumentasi pribadi (2010)



Dinding baru marmer stasiun

Dinding lama stasiun

Gbr 2.43. Eksterior stasiun
Sumber: Dokumentasi pribadi (2010)



Gbr 2.44. Struktur atap stasiun
 Sumber : Dokumentasi pribadi (2010)



Gbr 2.45. Stasiun Hall baru
 Sumber : Dokumentasi pribadi (2010)

Pada Stasiun Hall baru yang di resmikan pada tahun 1972, telah memiliki ciri Kontekstualisme pada bangunan sekitarnya. Kontekstualisme yang ada merupakan *konteks culture* dan budaya yang diterapkan pada bangunan dengan tidak melupakan bangunan kolonial yang sudah ada. Penggabungan bangunan ini dengan bangunan stasiun yang kolonial yaitu terletak pada jendela yang merupakan ciri dari kolonial dengan kaca warna dan bentuk setengah lingkaran. Penggunaan warna orange sebagai warna ciri dari Kereta Api Indonesia diterapkan pada bangunan yang baru sehingga terkesan berani serta terkesan modern dengan fasilitas-fasilitas yang tersedia. Hal ini sangat kontras dengan bangunan stasiun yang berada disebaliknya yang tetap mempertahankan ciri kolonial sehingga terkesan klasik.



Gbr 2.46. Interior Stasiun Hall baru
 Sumber : Dokumentasi pribadi (2010)

2.11.1.2. Ruang-Ruang Pada Obyek

Ruang pendukung pada Stasiun Hall Bandung pada umumnya hampir sama dengan Stasiun Malang, hanya saja karena stasiun ini merupakan jenis stasiun besar sehingga memiliki penambahan fungsi dan fasilitas. Adapun ruang pada Stasiun Hall Bandung adalah sebagai berikut :

Tabel 2.1. Ruang Pada Stasiun

NO	Ruang	Jenis Ruang
1	Primer	Hall utama Information center Locket Ruang Reservasi tiket
2	Sekunder	Peron Emplasemen Ruang tunggu eksekutif Ruang tunggu VIP

Lanjutan Tabel 2.1. Ruang Pada Stasiun

NO	Ruang	Jenis Ruang
2	Sekunder	Ruang PPKA Ruang PBD R. Kepala stasiun R. Tata usaha Poliklinik
3	Tersier	Restoran KM/WC TV stasiun Handcraft ATM Reservasi hotel Reservasi taksi Area merokok Gudang penerima dan pengirim barang

Sumber : Hasil analisis pada Stasiun Hall Bandung (2010)

2.11.3. Objek 2 Stasiun Gubeng

Stasiun Gubeng merupakan salah satu stasiun yang keberadaanya menjadi awal dari sejarah perkembangan Kereta Api di Indonesia, yang pembangunannya dimulai sejak tahun 1875. Stasiun Gubeng merupakan induk dari Daop VIII Surabaya yang mencangkup wilayah Jawa Timur. Pada Stasiun Gubeng terdapat dua bangunan lama dan baru yang memiliki kebudayaan yang berbeda namun dapat disatukan. Dalam hal ini dapat dilihat dari tampak depan stasiun dengan bukaan jendela atas pada bangunan baru mengambil contoh dari stasiun lama yang dimodifikasi sehingga meskipun terlihat berbeda akan tetapi memiliki nilai konteks kesinambungan (berkelanjutan) pada desain bangunan.



Gbr 2.47. Stasiun Gubeng Surabaya
Sumber : *Google image photo* (2010)

Kekurangan :

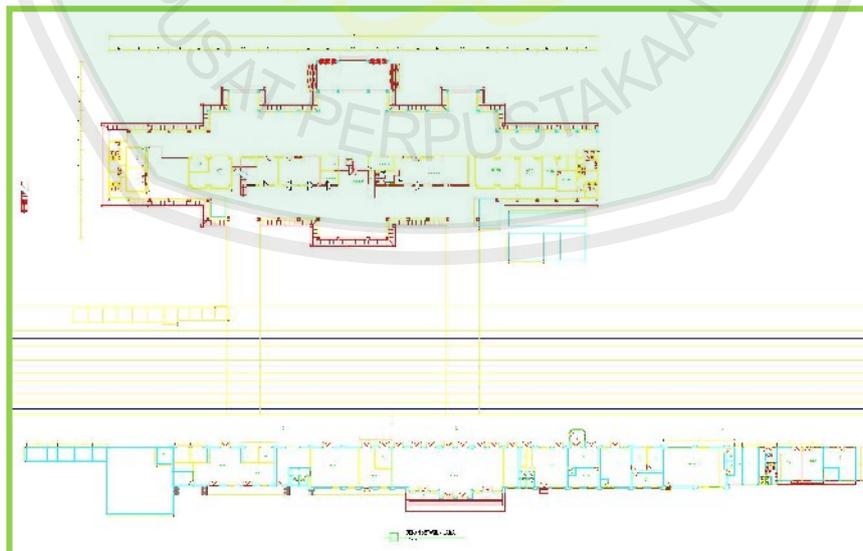
- Kurangnya pencahayaan alami dan buatan pada stasiun lama sehingga koridor stasiun menjadi gelap dan tidak nyaman.
- Adanya kesenjangan fasilitas antara stasiun yang lama dan yang baru, pada stasiun lama fasilitas yang ada belum memadai hal ini dikarenakan segala fasilitas pada stasiun diarahkan untuk stasiun baru

sehingga penumpang ekonomi pada stasiun lama seolah-olah diterlantarkan.

- Dua massa bangunan stasiun kurang efektif sebagai pintu keluar masuk, hal ini dikarenakan membuat penumpang menjadi bingung terhadap akses sirkulasi stasiun.

Kelebihan :

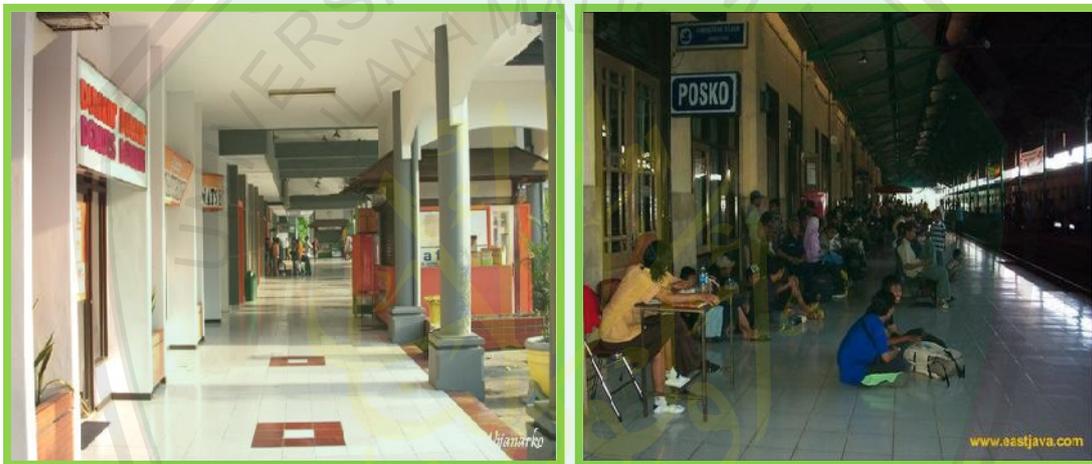
- Adanya jarak yang memadai antara lintasan kereta api dengan bangunan baru sehingga mengurangi kebisingan dan hampasan angin yang terjadi ketika kereta api melintas.
- Tersedianya tempat duduk yang memadai pada stasiun yang baru serta lantai peron yang tinggi memudahkan penumpang untuk menaiki kereta.



Gbr 2.48. Denah Stasiun Gubeng lama dan baru
Sumber: PT. KAI(2010)

2.11.3.1. Karakter Bangunan

Karakter Stasiun Gubeng terkesan modern akan tetapi tidak terlalu berani dalam mengekspresikan jati dirinya. Hal ini di karenakan masih kuatnya unsur bangunan stasiun lama sehingga karakter berani pada stasiun yang tercermin pada warna orange tereduksi oleh banyaknya warna abu-abu sebagai katalisator bangunan. Namun pada bangunan lama juga terdapat kesan modern yaitu dengan digunakannya marmer pada dinding luar stasiun sebagai bagian dari modern sehingga penggabungan antara yang baru dengan yang lama tidak terlalu kontras.



Gbr 2. 49. Selasar Stasiun Gubeng
Sumber : Google image photo (2010)

2.11.3.2. Bentuk Massa

Pola linear sebagai dasar pada bentuk stasiun merupakan upaya penerapan hubungan dengan jalan rel kereta api, sehingga pola bangunan sejatinya bersandar pada orientasi bentuk yang vertikal dan horizontal. Dengan pola tersebut diharapkan memudahkan sirkulasi baik bagi pengelola dan pengguna stasiun.

- Tapak

Penempatan tapak pada Stasiun Gubeng baru berada persis bersebrangan dengan stasiun lama, dengan penempatan bangunan baru diharapkan

mempermudah akses menuju stasiun serta fasilitas yang tidak dapat dipenuhi oleh stasiun lama, diwadahi pada tapak stasiun baru seperti parkir, serta fasilitas baik secara primer, sekunder maupun tersier.

- Fasad

Bentukan fasad stasiun baru merupakan implementasi dari stasiun lama yang menitik beratkan pada nilai-nilai pribumisasi serta pola pencahayaan alami sebagai bagian pendukung pada bangunan.

2.11.3.3. Harmonisasi

Karakter bangunan Stasiun Gubeng baru memiliki nilai harmonis terhadap stasiun lama serta bangunan sekitarnya dengan tanpa mengubah konteks *place* secara total. Harmonisasi yang terjadi antara stasiun lama dan baru membuat nilai-nilai kontinuitas pada bangunan baru memiliki ketegasan bentuk terhadap nilai lokalitas budaya pada kawasan stasiun yang tercermin pada bangunan.



Gbr 2.50. Tampak samping stasiun Gubeng baru
Sumber: PT. KAI (2010)

2.11.4. Kesimpulan Studi Banding

Dari studi banding tema dapat disimpulkan bahwa Kontekstualisme memiliki nilai keberlanjutan dalam hal ini dari segi fungsi, maupun stasiun sebagai sebuah objek bangunan komersil. Nilai Kontekstual tersebut tercermin dari pengorganisasian ruang pada stasiun, yang berfungsi untuk memudahkan sirkulasi baik bagi pengguna maupun pengelola stasiun. Selain itu pembentukan bangunan tetap mempertahankan bentuk sebelumnya yang disatukan oleh atap diantara stasiun yang menaungi emplasemen di bawahnya. Adapun dari fasad bangunan stasiun, nilai Kontekstual tercermin dari penggunaan material yang digunakan dan di ekspose, seperti penggunaan rangka atap baja, penggunaan marmer sebagai penutup dinding serta kolom berdiameter besar, yang menopang bangunan sengaja diekspose sebagai bentuk kekokohan dari bangunan. Maka dari itu material merupakan nilai konteks teknologi pada bangunan, sedangkan nilai konteks budaya terlihat pada penggunaan atap tropis dan genteng beton.

Adapun dari studi banding objek Stasiun Hall dan Gubeng pada dasarnya telah memiliki nilai konteks tersendiri sesuai dengan nilai budaya setempat. Hal ini terlihat dari bentuk bangunan baru yang umumnya sama dengan bangunan lama, hanya saja perbedaan besar terlihat pada atap bangunan, besaran bangunan dan fasilitas dalam stasiun yang disesuaikan dengan kebutuhan seperti fasilitas R. Tunggu, reservasi, parkir, ATM, reservasi hotel, dll. Pada bangunan Stasiun Hall Bandung ruang yang ada lebih lengkap dibandingkan dengan Stasiun Gubeng. Hal ini karena keberadaan Stasiun Hall memiliki mobilitas yang tinggi dalam pelayanan kereta api ke kota-kota yang berada di pulau Jawa.

Tabel 2.2. Kesimpulan Studi Banding

No	Hal yang dikaji	Studi objek (Stasiun Gambir)	Studi objek (Stasiun Gubeng)	Studi objek (Stasiun Bandung)	Kesimpulan
1	Pola Massa	Cluster	Cluster	Cluster	Cluster
2	Tapak	Tidak berkontur	Tidak berkontur	Tidak berkontur	Tidak berkontur
3	Fungsi	Pelayanan publik	Pelayanan publik	Pelayanan publik	Pelayanan publik
4	Unsur lokal dan modern	Unsur-unsur modern pada bangunan	Filosofi Jawa pada bangunan.	Penggabungan unsur lokal dan modern	Penggabungan lokalitas dan modern
5	Bahan	Material lokal	Material lokal	Material lokal	Material lokal
6	Struktur	Tiang pancang/beton	Beton	Beton	Beton
7	Fasad	Modern	Etnik	Etnik modern	etnik dan modern
8	Lokalitas	Arsitektur modern	Arsitektur Jawa	Etnik, modern	Sesuai dengan lingkungan
9	Sirkulasi	Menggunakan tangga, eskalator, linear cluster	Menggunakan tangga, ramp, linear cluster	Menggunakan tangga, ramp, linear cluster	Penggunaan tangga ramp, linear cluster

Sumber: Hasil analisis (2010)

