

## BAB VI

### KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

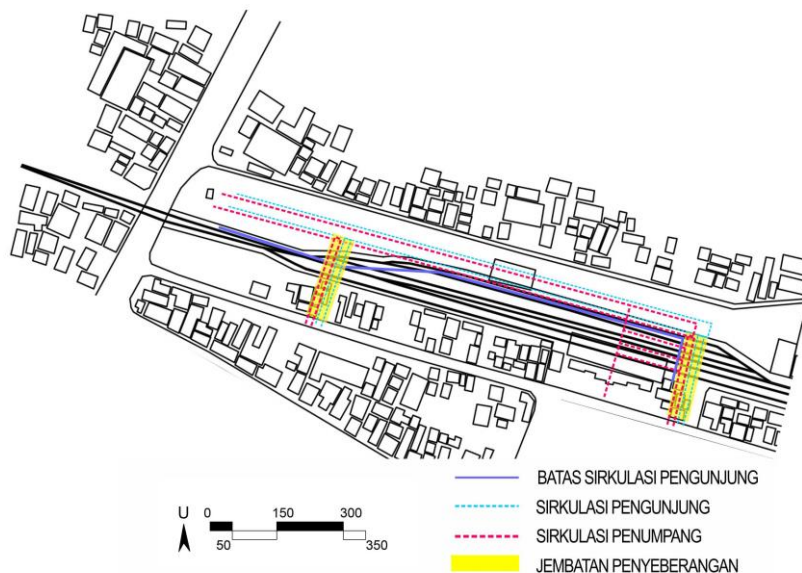
#### 6.1 Konsep Perencanaan

Konsep perencanaan pengembangan Stasiun Solo Jebres meliputi konsep kapasitas stasiun, konsep pelaku dan kegiatan, konsep besaran ruang, konsep hubungan antar ruang, dan konsep organisasi ruang.

##### 6.1.1 Konsep Kapasitas Stasiun

Stasiun dirancang/dikembangkan guna mengimbangi jumlah penumpang kereta api yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Diproyeksikan pada 2026 jumlah penumpang per-harinya mencapai kurang lebih 3000 penumpang/hari. Pengembangan Stasiun Solo Jebres Surakarta juga bertujuan untuk mendukung program pemerintah Surakarta yang merencanakan menjadikan Stasiun Solo Jebres sebagai stasiun pendukung Solo Balapan sekaligus sebagai gerbang wisata bagi wisatawan.

Arah pengembangan menjadi sebuah stasiun terpadu dengan penambahan fungsi sebagai stasiun wisata dan intermoda menuntut untuk dilakukan beberapa penambahan fasilitas pendukung sekaligus perbaikan jaringan sirkulasi dan konektivitas antar bagian kawasan Stasiun Solo Jebres. Jumlah penumpang dan pengunjung yang besar harus dipisahkan untuk menanggulangi pencampuran keduanya tanpa harus membuat sebuah batasan yang masif.



Gambar 5. 181 Pembatasan Sirkulasi Pengunjung dan Penumpang

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Pembatasan akses pengguna disarankan dibuat untuk membagi jalur sirkulasi menjadi 2 yaitu penumpang Stasiun dan pengunjung stasiun sehingga pengunjung tetap bisa menikmati kegiatan stasiun tanpa harus mengganggu jalannya kegiatan perkeretaapian.

#### 6.1.2 Konsep Pelaku dan Kegiatan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, maka didapatkan konsep pelaku dan kegiatan pada proyek pengembangan Stasiun Solo Jebres Surakarta adalah sebagai berikut :

A. Jenis Pelaku berdasarkan macam aktivitas yang dilakukan di stasiun antara lain :

- Penumpang (Berangkat, Tiba, Transit)
- Pengunjung (Berwisata, mengantar, menjemput)
- Pengelola
- Pedagang

B. Kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang merupakan aktivitas utama di stasiun sehingga fasilitas-fasilitas pendukung aktivitas penumpang perlu mendapat perhatian lebih. Hal ini berdampak pada kebutuhan ruang penunjang aktivitas penumpang lebih diutamakan. Fasilitas penunjang juga harus bisa dimanfaatkan oleh para pengunjung tanpa menambah kapasitas penumpang Stasiun.

C. Aktivitas kegiatan berdasarkan pelaku dikelompokkan menjadi :

Setelah mengetahui uraian singkat mengenai aktivitas pelaku, selanjutnya dilakukan klasifikasi karakteristik kegiatan pelaku berdasarkan macam kegiatan yang dilakukan oleh pelaku. Macam kegiatan pelaku nantinya akan diklasifikasikan menjadi 4 jenis kelompok kegiatan, diantaranya:

##### 1. Kegiatan Utama

Kelompok kegiatan utama merupakan kegiatan yang berkaitan langsung dengan esensi Stasiun Solo Jebres Surakarta sebagai tempat kedatangan dan pemberangkatan penumpang kereta api dan lain-lain.

##### 2. Kegiatan Pengelolaan

Kelompok kegiatan pengelolaan merupakan kelompok kegiatan yang mengatur administrasi dan manajemen Stasiun Solo Jebres.

### 3. Kegiatan Pendukung

Kelompok kegiatan pendukung merupakan kegiatan yang difasilitasi Stasiun Solo Jebres untuk menunjang kegiatan utama yang ada.

### 4. Kegiatan Servis

Kelompok kegiatan ini berkaitan dengan menjaga dan merawat kompleks bangunan Stasiun Solo Jebres Surakarta. Berikut ini, merupakan klasifikasi jenis kelompok kegiatan berdasarkan macam kegiatan pelaku.

**Tabel 6. 1 Klasifikasi Karakteristik Kegiatan Pelaku**

<b>Pelaku Kegiatan</b>	<b>Macam Kegiatan</b>	<b>Sifat kegiatan</b>	<b>Kelompok Kegiatan</b>
Tenaga Ahli	Mengatur lalu lintas kereta	Privat	Utama
	Merawat fasilitas ME	Privat	Utama
	Rapat dan diskusi	Semi-Privat	Pengelolaan
	Istirahat	Semi-Publik	Pendukung
	Mengawasi keamanan peron	Semi-Publik	Pengelolaan
Kepala Stasiun	Menerima tamu penting	Semi-Publik	Pengelolaan
Waka Stasiun	Memeriksa laporan	Privat	Pengelolaan
	Merancang peraturan	Semi-Privat	Pengelolaan
	Rapat dan diskusi	Semi-Privat	Pengelolaan
	Istirahat	Semi-Publik	Pendukung
Sekretaris	Memantau kegiatan	Semi-Privat	Pengelolaan
	Memeriksa laporan	Privat	Pengelolaan
	Rapat dan diskusi	Semi-Privat	Pengelolaan
	Istirahat	Semi-Publik	Pendukung
Bendahara	Mengelola Keuangan	Privat	Pengelolaan
	Membuat laporan	Privat	Pengelolaan
	Rapat dan diskusi	Semi-Privat	Pengelolaan
	Istirahat	Semi-Publik	Pendukung
Pegawai Administrasi	Mengurus administrasi Stasiun	Privat	Pengelolaan
	Membuat laporan	Privat	Pengelolaan
	Rapat dan diskusi	Semi-Privat	Pengelolaan
	Istirahat	Semi-Publik	Pendukung
Pegawai Statistik	Mengolah data Stasiun	Privat	Pengelolaan
	Rapat dan diskusi	Semi-Privat	Pengelolaan
	Istirahat	Semi-Publik	Pendukung
Petugas Loket	Melayani Pembelian Tiket	Semi-Privat	Utama

	Rapat dan diskusi	Semi-Privat	Pengelolaan
	Istirahat	Semi-Publik	Pendukung
Customer Service	Melayani Keluhan Pengunjung	Semi-Publik	Pendukung
	Rapat dan diskusi	Semi-Privat	Pengelolaan
	Istirahat	Semi-Publik	Pendukung
Tenaga Rumah Tangga	Mengatur kebersihan	Publik	Servis
	Melayani kebutuhan pegawai	Publik	Servis
	Rapat dan diskusi	Semi-Privat	Servis
	Istirahat	Semi-Publik	Pendukung
Penumpang Kereta Api	Menunggu Kereta Api	Semi-Publik	Utama
	Turun dari Kereta Api	Semi-Publik	Utama
	Berbelanja dan Metabolisme	Publik	Utama
Pengunjung	Mengantar Penumpang Kereta Api	Publik	Utama
	Mengunjungi gerai souvenir dan pedagang	Publik	Utama
Pedagang	Menjual Barang/jasa	Publik	Pendukung
Pelajar/Mahasiswa	Belajar tentang Stasiun Kereta Api	Semi-Privat	Pendukung
	Istirahat	Semi-Publik	Pendukung
Masyarakat Umum	Belajar tentang Stasiun Kereta Api	Publik	Pendukung
	Berwisata	Semi-Publik	Utama
	Istirahat	Semi-Publik	Pendukung

Sumber: Analisis Penulis, 2016

### 6.1.3 Konsep Besaran Ruang

Besaran ruang stasiun didapat berdasarkan pada standar kebutuhan ruang yang diambil dari berbagai sumber buku. Konsep besaran ruang lebih memfokuskan pada pengoptimalan ruang vertikal, sehingga terdapat sisa lahan yang dapat dijadikan ruang-ruang terbuka hijau. Stasiun juga memiliki peraturan sempadan bangunan dengan tepi rel minimal 9 meter untuk kegiatan penunjang. Berikut adalah hitungan luasan dan peraturan dari pemerintah kota Surakarta berkenaan dengan pengembangan Stasiun Solo Jebres :



Gambar 6. 1 Analisa Tapak Tataguna Lahan dan Sempadan

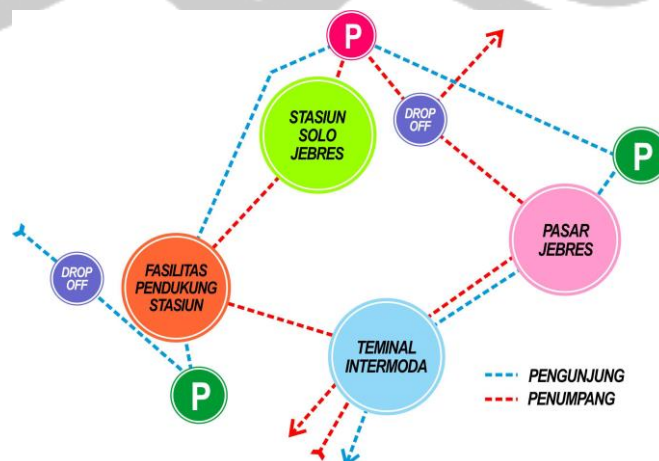
Sumber : Analisis Penulis, 2016

Pengembang Stasiun Solo Jebres secara keseluruhan membutuhkan luas total keseluruhan sebesar 17218 m<sup>2</sup> sedangkan untuk bangunan terminal intermodal membutuhkan luas sebesar 1367 m<sup>2</sup>. Dengan pengoptimalan ruang vertikal, maka kebutuhan KDB dan garis sempadan bangunan dapat tercapai.

#### 6.1.4 Konsep Hubungan Antar Ruang

Hubungan antar ruang pada Stasiun Solo Jebres merupakan hubungan antar ruang berdasarkan beberapa fungsi (makro dan mikro). Secara makro kawasan Stasiun Solo Jebres didukung oleh 3 kelompok bangunan besar diantaranya adalah Stasiun Solo Jebres, Terminal Intermoda dan Pasar Jebres, ketiga bangunan masih merupakan satu kesatuan dalam site pengembangan Stasiun Solo Jebres

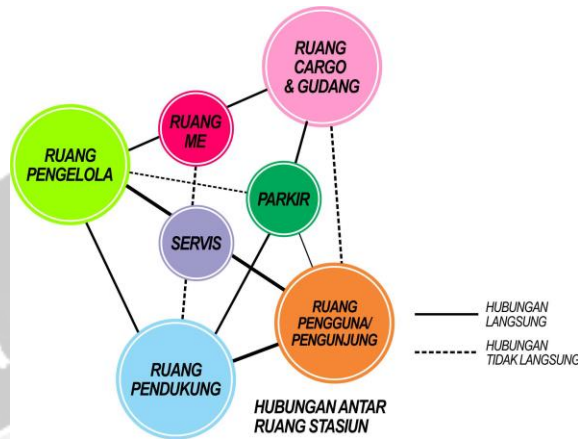
Berikut merupakan hubungan antar ruang pada kawasan Stasiun Solo Jebres secara makro :



Bagan 6. 1 Hubungan Antar Bangunan pada Kawasan Stasiun Solo Jebres

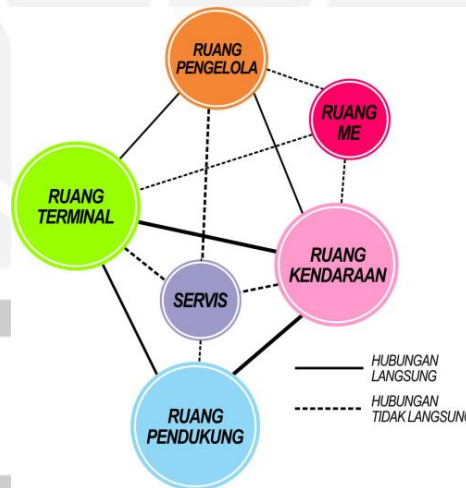
Sumber : Analisis Penulis, 2015

Sedangkan secara mikro kelompok ruang yang ada antara lain fungsi penyediaan jasa, fungsi pelayanan, fungsi penunjang, fungsi fasilitas, fungsi pengelola dan fungsi utilitas. Berikut adalah bagan hubungan ruang secara mikro :



Bagan 6. 2 Hubungan Antar Kelompok Ruang Stasiun Solo Jebres

Sumber : Analisis Penulis, 2016



Bagan 6. 3 Hubungan Antar Kelompok Ruang Terminal Intermoda

Sumber : Analisis Penulis, 2015

### 6.1.5 Konsep Organisasi Ruang

Bersandarkan hasil analisis besaran ruang dan hubungan antar ruang, didapatkan konsep organisasi ruang yang dikelompokkan dalam zona-zona sebagai berikut :

#### A. Zona kawasan pergantian moda (*front area*)

Terdiri dari ruang pemberhentian serta ruang pendukung pergantian moda. Zonasi ruang ini berupa ruang untuk *drop off* kendaraan pengantar, ruang parkir, terminal intermoda dan pangkalan kendaraan tradisional.

B. Zona kawasan perdagangan (komersial area)

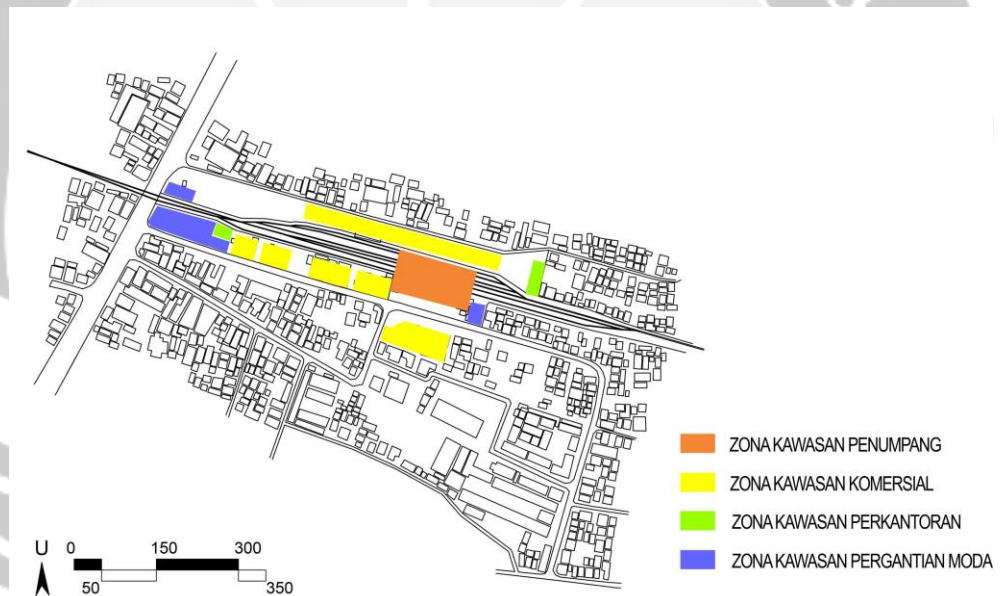
Merupakan zona kawasan yang diisi oleh ruang-ruang komersial dan bersifat public bagi masyarakat luar yang ingin berwisata ke stasiun. Ruang komersial merupakan fasilitas pelengkap stasiun yang lebih dibuka untuk public tanpa mengganggu kinerja stasiun. (*art shop, retail, restaurant, lounge, mini bioskop, mini hall exhibition, amphitheater.*)

C. Zona kawasan perkantoran

Merupakan zona pengelola Stasiun sekaligus pengelola fasilitas pengelola. Zona ini diatur agar tidak terganggu oleh aktivitas perdagangan.

D. Zona kawasan penumpang (stasiun dan peron)

Merupakan zona inti dari stasiun, dimana ruang-ruang dibangun guna mendukung aktivitas penumpang kereta api.



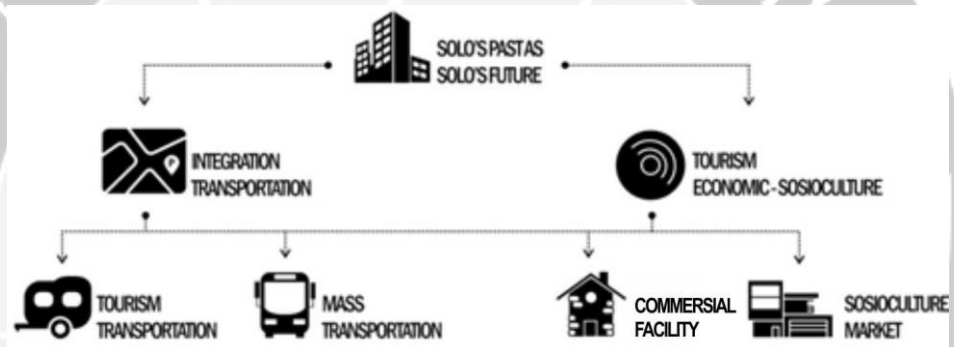
Gambar 6. 2 Zonasi Kawasan Stasiun Solo Jebres Surakarta

Sumber : Analisis Penulis, 2016

## 6.2 Konsep Perancangan

### 6.2.1 Konsep Pengembangan Kawasan Stasiun Solo Jebres

Berdasarkan analisis potensi yang telah dilakukan maka ditetapkan konsep strategi pengembangan utama kawasan Stasiun Solo Jebres secara makro adalah berfokus pada pengembangan integrasi transportasi dan pengembangan wisata ekonomi-sosial budaya. Pengembangan sektor integrasi transportasi meliputi pengembangan transportasi wisata dan transportasi massal. Pengembangan ini akan dilakukan dalam bentuk pengembangan stasiun transit bagi moda transportasi tertentu. Sedangkan pengembangan sektor wisata ekonomi-sosial budaya meliputi pengembangan fasilitas penunjang stasiun pada kawasan bekas stasiun peti kemas dan pengembangan sosiokultural market pada lokasi Pasar Jebres.

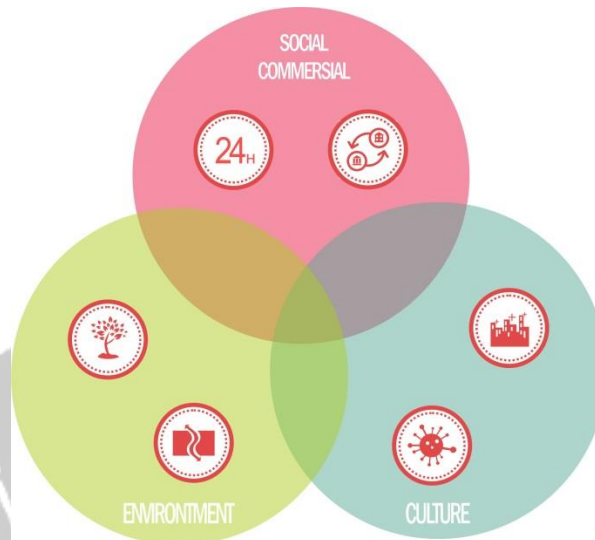


Gambar 6. 3 Konsep Strategi Pengembangan Kawasan Stasiun Solo Jebres

Sumber : Analisis Penulis, 2015

Dari konsep strategi pengembangan kawasan yang telah ditentukan dikembangkan kembali menjadi konsep skematik makro secara umum. Konsep besar ini akan mengilhami terlahirnya konsep makro sistematik dan terstruktur untuk diterapkan pada rancangan pengembangan kawasan. Konsep skematik yang disimpulkan dari ide strategi pengembangan kawasan meliputi bidang budaya, bidang sosial-komersial dan sektor lingkungan. Ketiga sektor ini akan dikembangkan kembali menjadi konsep makro yang lebih detail.





Gambar 6. 4 Skema Konsep Makro Pengembangan Kawasan Stasiun Solo Jebres

Sumber : Analisis Penulis, 2015



Gambar 6. 5 Konsep Makro Pengembangan Kawasan Stasiun Solo Jebres

Sumber : Analisis Penulis, 2015

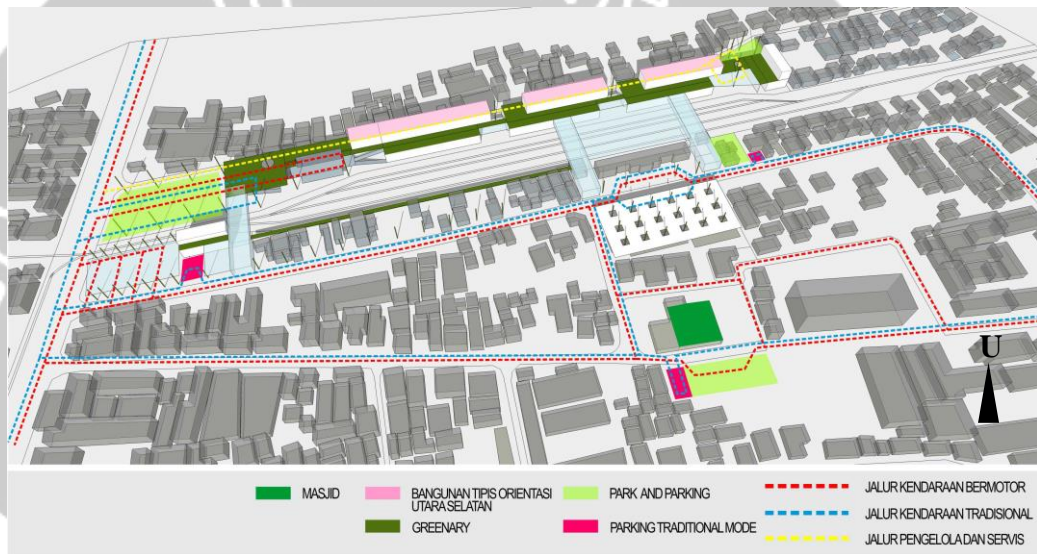
Berdasarkan pada skematik konsep yang telah dirumuskan maka setiap bagian skematik akan dijabarkan menjadi beberapa konsep makro. Berikut adalah beberapa konsep makro yang terpilih untuk dikembangkan menjadi pokok perancangan :

- a) *Liveable Space*
- b) *Create Permeable Spac*
- c) *Green Intervention*
- d) *Accesible Space*
- e) *Connecting Node Activity*

Penerapan konsep makro akan difokuskan pada pengembangan bangunan ke arah urban desain sehingga bisa menyikapi berbagai keunggulan tapak dengan baik dan berkesinambungan.

### 6.2.2 Konsep Pengolahan Tapak

Berdasarkan pada hasil analisis tapak, disimpulkan sebuah konsep pengolahan tapak yang menitik beratkan pada permasalahan sirkulasi dari dan ke dalam tapak. Sirkulasi harus bisa memisahkan aktivitas pengunjung dan penumpang stasiun secara jelas. Pembuatan jalur sirkulasi baru dan pemanfaatan jalur baru sirkulasi lama yang belum terlalu maksimal dimanfaatkan.



Gambar 6. 6 Sintesa Pengolahan Tapak

Sumber : Analisis Penulis, 2016

Bangunan Stasiun dibangun dengan memperhatikan konteks tapak yang memanjang searah timur barat. Posisi site ini memiliki potensi yang sangat kuat dari segi iklim sehingga bangunan yang dirancang tidak terpapar sinar matahari terlalu banyak. Perancangan bangunan akan menyelaraskan bentuk tapak sekaligus melihat konteks matahari. Pengolahan lanskap ditambahkan pada site untuk menurunkan *urban heat island* pada site yang gerang.

### 6.2.3 Konsep Sirkulasi

Sirkulasi pada Stasiun Solo Jebres Surakarta menggunakan pola pemisahan dua entrance utama yang bersatu pada basement/gedung parkir Stasiun. Sirkulasi juga dikelompokkan menjadi beberapa sumber dari kendaraan bermotor, kendaraan tradisional, kereta api dan non kendaraan. Sirkulasi ini

diperlukan untuk membentuk pola pergerakan pengunjung yang teratur dan jelas tujuannya. Berikut adalah konsep sirkulasi pada Stasiun Solo Jebres :

#### A. Jalur Sirkulasi Kereta Api

Jalur kereta api aktif dirancang sebanyak 4 jalur. Sedangkan jalur lain yang sudah mati dialih fungsikan sebagai lahan area komersial. Pemilihan 4 peron dibagi menjadi 1 peron kereta wisata dan trem, 2 peron kereta berhenti/transit dan 1 peron kereta tidak berhenti.

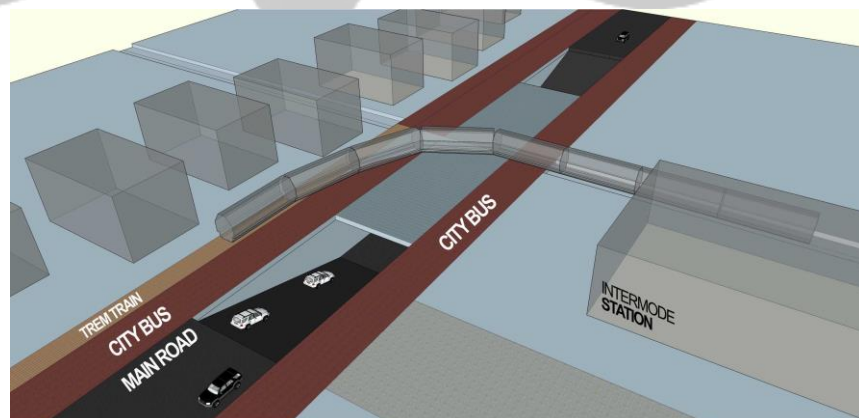
Permasalahan adalah letak peron yang harus bisa memenuhi kebutuhan aktivitas penumpang pada masing-masing jalur. Jika letak peron hanya berada pada sisi utara dan selatan, maka kereta api pada jalur 2 dan 3 tidak dapat digunakan.



Gambar 6. 7 Pembagian Fungsi Peron dan Jalur Kereta Api

Sumber : Analisis Penulis, 2016

Sirkulasi trem dan kereta wisata yang melewati jalan utama maka untuk memecah sirkulasi antara kendaraan bermotor dan kereta api yang akan memasuki stasiun maka dibuat jalur *underpass*. Sirkulasi bis kota yang akan memasuki stasiun intermoda tetap melalui jalur atas.

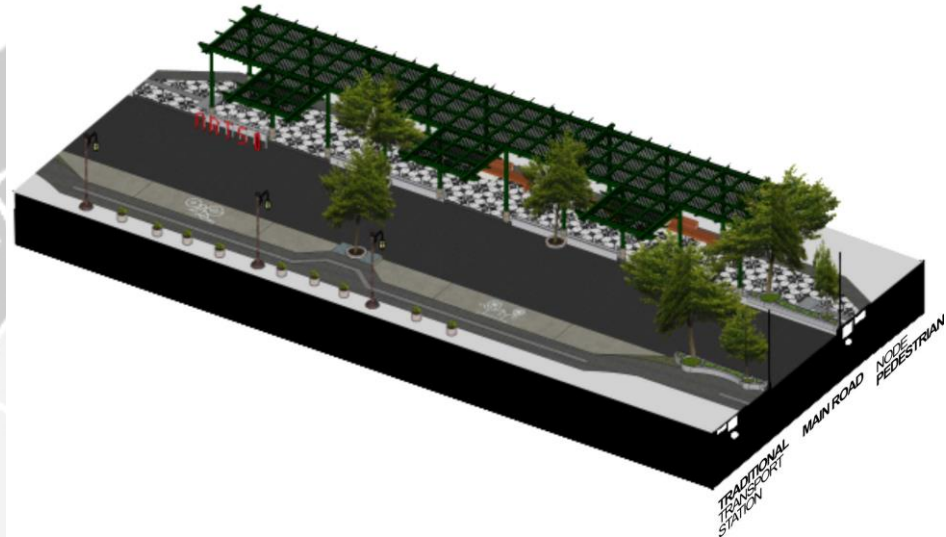


Gambar 6. 8 Pembagian Fungsi Jalan dan Jalur Trem Wisata

Sumber : Analisis Penulis, 2016

## B. Jalur Sirkulasi Pejalan Kaki

Pejalan kaki mendapat prioritas jalur sirkulasi, dikarenakan bangunan stasiun secara konsep juga merupakan bangunan rekreasi bagi pengunjung/penyedia jasa. Beberapa node pemberhentian dibuat untuk beristirahat bagi para pejalan kaki. Trotoar jalur pejalan kaki juga dirancang khusus untuk difabel dengan penambahan pathway brailed dan ram untuk memudahkan pejalan kaki.



Gambar 6. 9 Potongan Pembagian Fungsi Jalan dan Pedestrianisasi

Sumber: Analisis Penulis, 2016

Sedangkan untuk mengamankan pejalan kaki yang akan memasuki peron maka disediakan jembatan penyeberangan yang akan terhubung ke peron melalui escalator.

## C. Jalur Sirkulasi Kendaraan

Jalur sirkulasi kendaraan dibedakan antara motor dan non-motor sehingga jalan bisa lebih ramah terhadap pengguna. Perbedaan warna dan material jalur dipilih untuk memberikan petunjuk dari jalur tersebut. Pada sisi tertentu yang memiliki kepadatan tinggi dibuat beberapa *traffic calming* untuk mengurangi intensitas kecepatan kendaraan bermotor.



Gambar 6. 10 Rencana *Traffic Calming* pada Beberapa Bagian Strategis

Sumber: Analisis Penulis, 2016

Beberapa terminal kendaraan tradisional juga dibuat agar pengguna fasilitas pada kawasan ini bisa lebih mudah dan tidak semrawut. Pengaturan kendaraan tradisional juga menjadi penarik wisatawan.

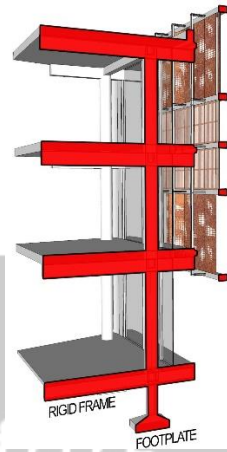


Gambar 6. 11 Stasiun Kendaraan Tradisional

Sumber: Analisis Penulis, 2016

#### 6.2.4 Konsep Struktur

Konsep struktur pada Stasiun Solo Jebres ditentukan oleh jumlah lantai dan jenis kebutuhan setiap bangunannya. Pemilihan struktur untuk pondasi bangunan dibagi menjadi 2 jenis. Struktur Pondasi tapak digunakan untuk bangunan dengan ketinggian 1-2 lantai bangunan. Sedangkan untuk bangunan dengan ketinggian 4-5 lantai.



Gambar 6. 12 Skematik Struktur Bangunan

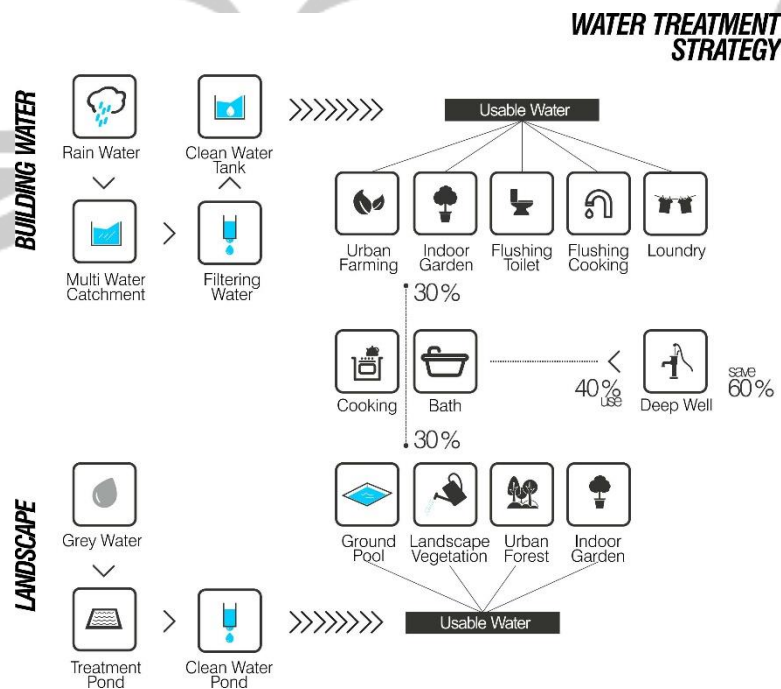
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2015

Sedangkan struktur untuk bangunan gedung terminal dan fasilitas pelengkap menggunakan struktur rigid frame dengan kombinasi kolom dan balok sebagai penopang bangunan. Sedangkan untuk struktur peron, jembatan dan atap terminal menggunakan struktur space frame untuk mendapatkan bentang lebar ruang yang sesuai dengan kebutuhan.

### 6.2.5 Konsep Utilitas

Konsep utilitas pada Stasiun Solo Jebres merupakan hasil analisis utilitas pada bab sebelumnya yang antara lain sebagai berikut:

#### A. Jaringan Air



Gambar 6. 13 Skema Strategi Konservasi Jaringan Air

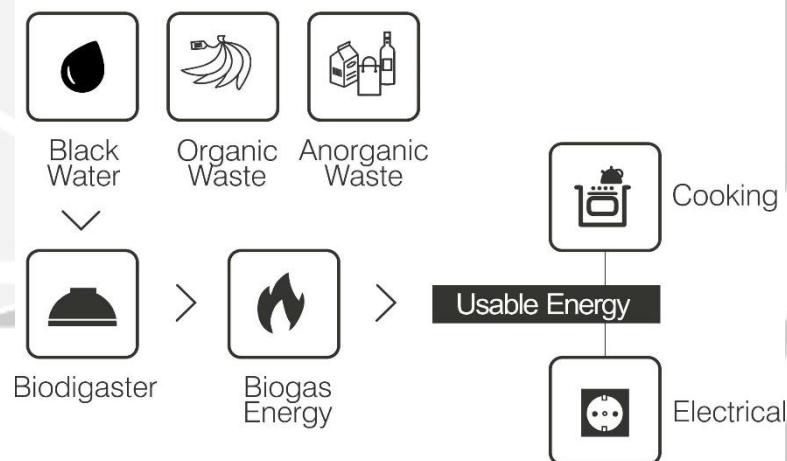
Sumber: Analisis Penulis, 2016

Selain menggunakan strategi konvensional untuk manajemen pengelolaan air bersih dengan *downfeed*, pengelolaan air limbah dengan sistem *septic tank* STP dan sistem sumur resapan untuk air-air filtrasi. Pengelolaan air pada bangunan menggunakan konsep konservasi jaringan air sekunder dan tersier yang diolah menjadi air bersih.

#### B. Jaringan Energi dan Listrik

Pengelolaan energi dan listrik primer dari PLN digunakan sebagai sumber utama melalui pembagian beberapa trafo dan MCB distribusi. Untuk sumber sekunder menggunakan sumber dari genset yang disalurkan melalui sub trafo tersendiri untuk men cover sebagian peralatan listrik. Sedangkan untuk energy alternative konsep pengolahan biogas sebagai energy listrik diterapkan untuk sumber cadangan listrik dan gas.

#### **BIOGAS PRODUCTION CHAIN**



Gambar 6. 14 Skema Produksi Energi

Sumber: Analisis Penulis, 2016

#### C. Penanggulangan Bencana

Konsep sistem penanggulangan bencana ini meliputi proteksi kebakaran dan bencana alam. Sistem proteksi kebakaran meliputi pintu darurat, *sprinkler*, *Hydrant*, dan Jalur evakuasi proteksi kebakaran. Sistem penanggulangan bencana alam meliputi jalur evakuasi ketika bencana terjadi. Jalur ini bisa menggunakan pintu darurat dan jalur evakuasi pada jalur evakuasi proteksi kebakaran.



Gambar 6. 15 Skema Penanggulangan Bencana

*Sumber: Analisis Penulis, 2016*

#### D. Penangkal Petir

Konsep pengamanan bahaya petir dilakukan dengan pemasangan beberapa penangkal petir pada atap bangunan. Berikut adalah sistem pembagian pemasangan penangkal petir pada bangunan sesuai dengan potensi petir pada wilayah Stasiun Solo Jebres.



Gambar 6. 16 Skema Letak Penangkal Petir

*Sumber: Analisis Penulis, 2016*

#### E. Sistem Distribusi Sampah

Konsep pembagian sampah (sampah organik, plastik, dan kertas) masih digunakan sebelum dikumpulkan shaft sampah (pada bangunan bertingkat) dan bak pengumpulan akhir sampah pada zona kawasan.



Peletakan zona pengumpulan sampah menjadi fokus agar tidak mengganggu pengunjung kawasan Stasiun.



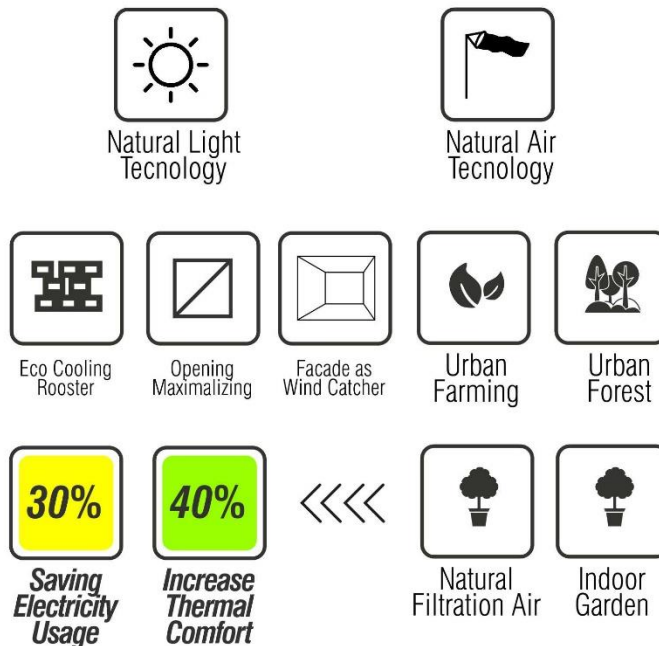
Gambar 6. 17 Skema Jalur Distribusi Sampah

Sumber: Analisis Penulis, 2016

F. Sistem Pencahayaan dan Pengudaraan

Konsep pencahayaan dan pengudaraan alami dipilih digunakan pada beberapa ruang untuk mengurangi beban energy yang dibutuhkan oleh bangunan.

**NATURAL LIGHT AND NATURAL AIR TECNOLOGY**

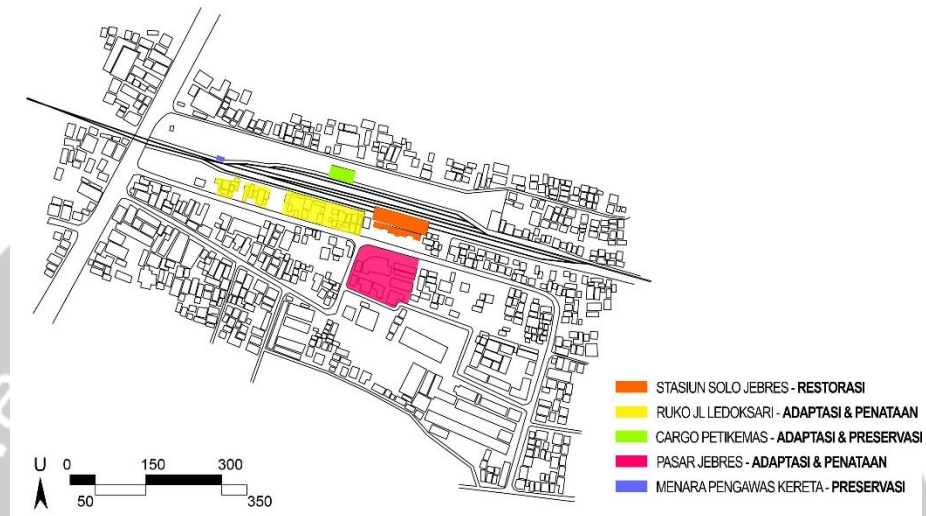


Gambar 6. 18 Skema Produksi Energi

Sumber: Analisis Penulis, 2016

### 6.2.6 Konsep Konservasi

Konsep konservasi yang digunakan pada setiap bangunan berlainan sesuai dengan kebutuhan dan sasaran yang akan dicapai berikut adalah beberapa konsep yang digunakan:



Gambar 6. 19 Peta Teknik Konservasi pada Bangunan Stasiun Solo Jebres

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015

Bangunan utama Stasiun Solo Jebres akan dilakukan restorasi dengan melakukan pengecatan ulang pada fasad/interior bangunan untuk mengembalikan keotentikan bangunan. Elemen tambahan seperti kanopi akan diganti dengan jenis yang lebih sesuai. Bangunan peron utama yang menggunakan peron rendah akan dipertahankan untuk kereta wisata maupun trem yang masih menggunakan tipe peron rendah.

Bangunan ruko pada bagian barat stasiun akan menggunakan teknik adaptasi dan penataan disesuaikan dengan kebutuhan Stasiun. Beberapa ruang hijau akan disuntikkan sehingga menambah *view* positif. Penataan tampak bangunan juga akan dilakukan.

Bangunan kargo peti kemas akan diadaptasi menjadi bangunan penunjang Stasiun Solo Jebres. Bangunan akan dipertahankan dengan teknik preservasi sehingga tetap otentik dan menarik untuk dijadikan wisata bagi para wisatawan. Karena secara eksterior bangunan ini cukup menarik dengan adanya bentuk bangunan yang unik.

Bangunan Pasar Jebres akan dilakukan penataan dengan mempertahankan kondisi data ini hanya akan ditambahkan canopi-canopi sehingga tidak terlalu gelap dan menjadi tidak terkesan kumuh.

Bangunan Menara pengawas akan dilakukan preservasi dan tetap dipertahankan sebagai Menara pengawas karena cukup menarik untuk menjadi ikon wisata Stasiun Solo Jebres.

Sedangkan bangunan baru hasil dari pengembangan Stasiun Solo Jebres (bangunan penunjang fasilitas) akan dirancang dengan konsep pendekatan arsitektur karakteristik kawasan Stasiun Solo Jebres sehingga sebagai kesatuan bentuk dan makna masih bisa dipertahankan.

Bangunan pengembangan bersifat lebih polos dan menghormati eksistensi bangunan utama Stasiun Solo Jebres. Secara *skyline* bangunan baru akan bertindak sebagai background yang meneruskan sejarah yang telah dituliskan.



Gambar 6. 20 Bangunan Pengembangan sebagai *Background* Stasiun Lama

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015

Konsep bingkai sejarah akan diterapkan untuk membentuk pemahaman baru bagi wisatawan bahwa Stasiun Solo Jebres merupakan fokus utama pengembangan wisata yang dilakukan.



Gambar 6. 21 Bangunan Pengembangan sebagai Bingkai Stasiun Lama





Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015

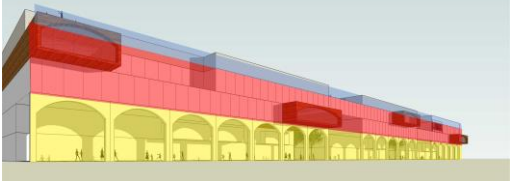



## 6.3 Konsep Penekanan Studi

### 6.3.1 Konsep Tampilan Luar Bangunan


#### A. Bangunan Penunjang Stasiun

Tabel 6. 2 Konsep Tampilan Luar Bangunan Penunjang Stasiun

No	Elemen	Karakteristik	Keterangan
1	Atap	 <p>Gambar 6. 22 Tranformasi Kombinasi Atap Datar dan Limas dengan Penambahan <i>Parapet</i> Beton</p>  <p>Gambar 6. 23 Material Atap Aspal dengan <i>Parapet</i> Beton sebagai Transformasi <i>Gravel</i> Penyamar Atap Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>  <p>Gambar 6. 24 <i>Point of Interest</i> diaplikasikan sebagai Blok Fasad dengan Fungsi Khusus Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p>Kombinasi atap limas dan datar masih digunakan sebagai penutup bidang atap.</p> <p>Gravel bangunan diaplikasikan sebagai parapet beton untuk mempertegas bidang miring atap menjadi geometri tersendiri.</p> <p><i>Point of Interest</i> atap ditransformasi menjadi bagian fasad yang memiliki beberapa blok fungsi khusus dengan material berbeda.</p>
2	Dinding	 <p>Gambar 6. 25 Ordering Dinding Asimetris untuk Memberi Konteks Waktu dan Penegasan Stasiun Lama Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p>Ordering dinding Asimetris untuk memberi konteks waktu dan penegasan bangunan ini dibangun setelah setasiun lama yang lebih bersifat formal/tegas.</p> <p>Skala dinding dibuat lebih</p>

		 <p>Gambar 6. 26 Pembagian Skala Dinding masih Diaplikasikan Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>  <p>Gambar 6. 27 Detail Profil dan Ornamen Dinding Lebih Sederhana dengan mengambil Dominasi Bidang Lengkung pada Foyer Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>  <p>Gambar 6. 28 Profil Dinding Diaplikasikan sebagai Profil Lekukan Bidang-Bidang Sudut Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p>sederhana dengan 3 tingkatan yaitu kaki, badan dan kepala bangunan. Kesan agung khas bangunan Stasiun lama ditonjolkan dengan permainan <i>floor to floor</i> pada area <i>foyer</i>.</p> <p>Detail profil dan ornamen dinding disederhanakan menjadi elemen geometrical dengan permainan bidang lengkung pada beberapa sisi dinding yang dijadikan penonjolan.</p> <p>Profil dinding diaplikasikan lebih fungsional sebagai finishing bidang sudut dengan bidang lengkung.</p>
3	Pintu	 <p>Gambar 6. 29 Pintu Dua Daun sebagai Cirikhas Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p>Pintu utama merupakan pintu kayu jati dengan profil sederhana dan diberi ornamen jalusi dari besi untuk memberi kesan mewah.</p> <p>Pembeda antar fungsi pintu dibedakan oleh boven, boven curva untuk pintu utama sedangkan boven kotak untuk pintu tambahan.</p> <p>Gawangan <i>Foyer</i> tetap digunakan dengan</p>


		 <p>Gambar 6. 30 Gawangan <i>Foyer</i> sebagai Pintu Penanda Ruang Selasar Publik Bangunan Pelengkap Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p>transformasi penyederhanaan detail sebagai penanda selasar publik.</p>
4	Jendela a	 <p>Gambar 6. 31 Jendela Dua Daun Diadopsi dengan Pengembangan Tipe Krepyak Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p>Jendela dengan 2 daun utama krepyak dan kaca pada bagian dalam dengan tralis penyekat diantaranya.</p> <p>Boven Kotak digunakan sebagai Ciri Bangunan</p>
5	Materia 1	 <p>BATA SEMENACI FIN.CAT.PUTIH</p> <p>BETON CAMPORIT FIN.CAT.ABUABU.TUA</p> <p>PASANGAN BATU KALI FIN.CAT.HITAM.NATI.PUTIH</p> <p>KAYU JATI FIN.POLITOUR</p> <p>KACA TRANSPARANT/ KACAES.PUTIH</p> <p>ATAP ASPAL</p> <p>KAYU BENKIRAI FIN.WALNUT (FASAD BANGUNAN)</p> <p>LANTAI TEGEL UNFINISH</p> <p>LANTAI MARMER (INTERIOR)</p> <p>Gambar 6. 32 Material Alam dan Buatan digunakan dengan beragam Finishing dan Cara Pengerjaan dengan Porsi yang Berbeda Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p>Penggunaan material merupakan material alami yang difinishing ulang untuk mendapatkan kesan rapi dan mewah.</p> <p>Atap : genteng plat/aspal Dinding : beton/batubata, batu pasang Dinding luar sebagian menggunakan kayu bengkirai. Pintu/Jendela : Kayu Jati</p>

6	Warna	 <p data-bbox="678 593 1141 705">Gambar 6. 33 Pengerjaan Warna merupakan Warna Monocrom dengan Aksen Warna Hijau dari Tanaman dan Rumput Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p data-bbox="1173 190 1380 459">Warna dasar putih/unfinish digunakan untuk mendapatkan kesan polos dan menonjolkan eksistensi Stasiun Lama.</p> <p data-bbox="1173 492 1380 728">Aksen warna hijau didapat dari rumput dan tanaman untuk memberi kesan segar dan dingin pada bangunan.</p>
---	-------	---	---

Sumber: Analisis Penulis

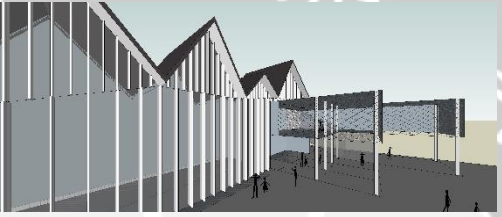

### B. Terminal Intermoda

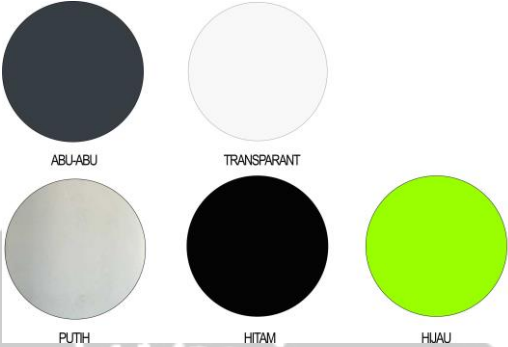
Tabel 6. 3 Konsep Tampilan Luar Bangunan Intermoda

No	Elemen	Karakteristik	Keterangan
1	Atap	 <p data-bbox="662 1366 1157 1422">Gambar 6. 34 Tranformasi Kombinasi Atap Pelana pada Kawasan menjadi Satu Kesatuan Atap</p> <p data-bbox="662 1680 1157 1780">Gambar 6. 35 Transformasi Atap Datar dengan Permainan Bidang Miring pada Ujung Atap untuk Mendapatkan Kesan <i>Borderless</i> Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p data-bbox="1189 1075 1380 1579">Konsep pengembangan atap bangunan terminal mengikuti bentuk atap pelana pada rumah-rumah sekitar dengan menyatukan beberapa tipikal atap sehingga didapat sebuah bangunan satu yang terkesan terpisah.</p> <p data-bbox="1189 1612 1380 1937">Atap datar diaplikasikan untuk bangunan terminal yang membutuhkan bentang lebar dengan material ACP struktur dengan <i>space frame</i>.</p>

2	Dinding	 <p data-bbox="708 636 1129 719">Gambar 6. 36 Transformasi <i>Foyer</i> menjadi <i>Open Lobby</i> pada Terminal Intermoda Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>  <p data-bbox="699 996 1139 1079">Gambar 6. 37 Aplikasi Dinding Polos dengan Material Beton dan Kaca Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p data-bbox="1182 197 1385 1301">Dinding menggunakan tipe dinding polos tanpa ornament dengan material beton unfinish/finishing cat putih pada bagian dalam sedangkan pada bagian luar menggunakan kaca low-e untuk mengurangi panas dalam bangunan. Pada bagian <i>open lobby</i> menggunakan dinding dari kisi-kisi kaca dan jalusi aluminium untuk memberi bentuk naungan namun tetap terbuka. Pembuatan open lobby adalah adopsi dari tipikal foyer yang biasa ada pada rumah belanda.</p>
3	Pintu	 <p data-bbox="695 1680 1142 1794">Gambar 6. 38 Fungsi Pintu Krepyak dan Kaca Mengalami Transformasi menjadi Pintu Satu Daun dengan Jalusi pada Profilnya Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p data-bbox="1182 1339 1385 1843">Secara fungsi pintu tetap mempertahankan cara untuk memasukan udara dan cahaya bersamaan secara bentuk fungsi ini di transformasikan menjadi pintu kaca dengan krepyak dan jalusi sebagai shading.</p> <p data-bbox="1182 1912 1385 2038">Gawangan <i>Foyer</i> tetap digunakan dengan transformasi</p>




		 <p>Gambar 6. 39 Gawangan <i>Foyer</i> sebagai Pintu Penanda Ruang Selasar Publik Bangunan Pelengkap Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p>penyederhanaan detail sebagai penanda selasar publik.</p>
4	Jendela	 <p>Gambar 6. 40 Jendela Dua Daun Diadopsi dengan Pengembangan Tipe Krepyak Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p>Elemen jendela dengan dua-tiga lapis daun diaplikasikan dalam bentuk louvre dan jalusi. Untuk bentuk tetap menggunakan komposisi bidang segiempat sesuai dengan karakter Jl.Ledoksari sedangkan material menggunakan ACP untuk memudahkan perawatan.</p>
5	Materia 1	 <p>Gambar 6. 41 Pemilihan Material sebagian disesuaikan dengan Konteks Lingkungan dengan Beberapa Penyesuaian Kondisi Penggunaan Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p>Penggunaan material merupakan material pabrikan dan material alami dengan finishing yang beragam.</p> <p>Atap : genteng plat/aspal Dinding : beton, ACP, kampor Dinding luar menggunakan kaca pada beberapa sisi Pintu/Jendela : Aluminium</p>

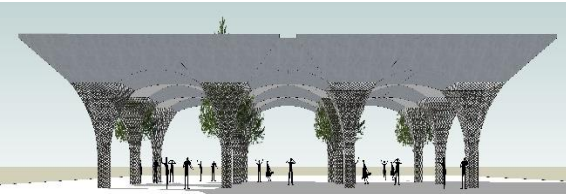
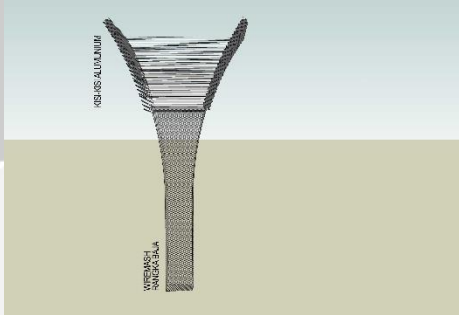
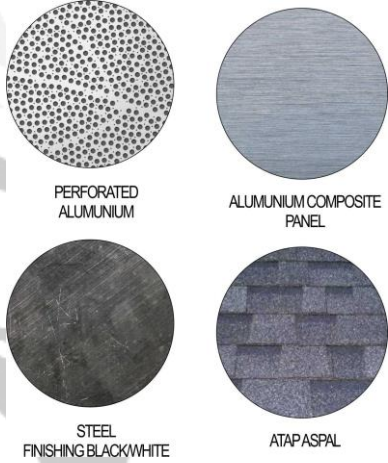
6	Warna	 <p data-bbox="691 633 1145 741">Gambar 6. 42 Pengerjaan Warna merupakan Warna Monocrom dengan Akses Warna Hijau dari Tanaman dan Rumput Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p data-bbox="1182 197 1385 528">Pemilihan warna dengan tone monocrom bertujuan untuk tidak terlalu menonjolkan sang bangunan dan menghormati keberadaan kawasan awal.</p> <p data-bbox="1182 566 1385 801">Akses warna hijau didapat dari rumput dan tanaman untuk memberi kesan segar dan dingin pada bangunan.</p>
---	-------	---	---

Sumber: Analisis Penulis

### C. Pasar Jebres

Tabel 6. 4 Konsep Tampilan Luar Bangunan Pasar Jebres

No	Elemen	Karakteristik	Keterangan
1	Atap	 <p data-bbox="691 1615 1158 1697">Gambar 6. 43 Transformasi Atap Limas Stasiun menjadi Atap Limas Lengkung Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p data-bbox="1222 1137 1385 2009">Pembuatan atap akan mengambil tipikal dari atap pada bangunan stasiun yang terkesan datar dengan modifikasi pada beberapa sisi yang digunakan sebagai sarana memasukan cahaya dan udara alami kedalam bangunan pasar. Untuk material menggunakan material baja untuk mempermudah pengerjaan.</p>

2	Dinding	 <p>Gambar 6. 44 Transformasi Elemen Lengkung menjadi Portal Struktur Atap Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>  <p>Gambar 6. 45 Transformasi Elemen Jendela Krepyak dan Transparan Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p>Elemen lengkung yang sangat kuat pada bangunan Stasiun Solo Jebres akan diaplikasikan sebagai bentuk lengkung struktur naungan dari pasar. Sehingga terkesan kurva Stasiun terbias dalam bangunan pasar kedepannya.</p>
3	Materia 1	 <p>Gambar 6. 46 Pemilihan Material mempertimbangkan Kemudahan Pemasangan dan Efektifitas Material Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016</p>	<p>Penggunaan material merupakan material pabrikan.</p> <p>Atap : genteng plat/aspal Dinding : ACP dengan rangka baja</p>

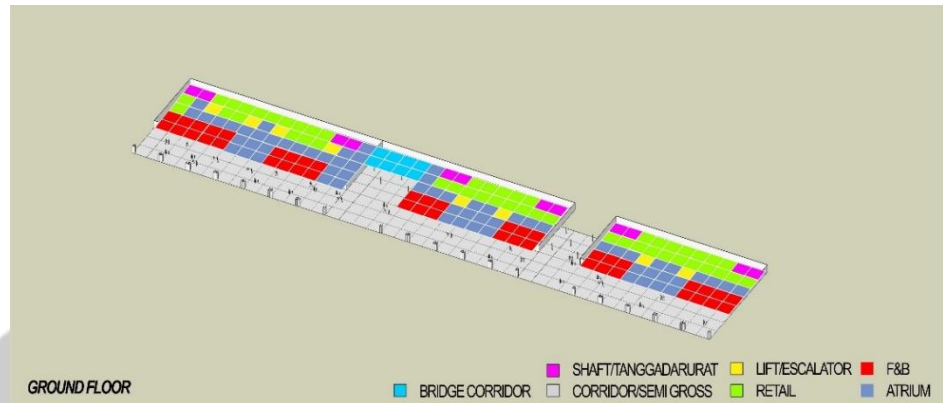
Sumber: Analisis Penulis

### 6.3.2 Konsep Tampilan Dalam Bangunan

#### A. Bangunan Penunjang Stasiun

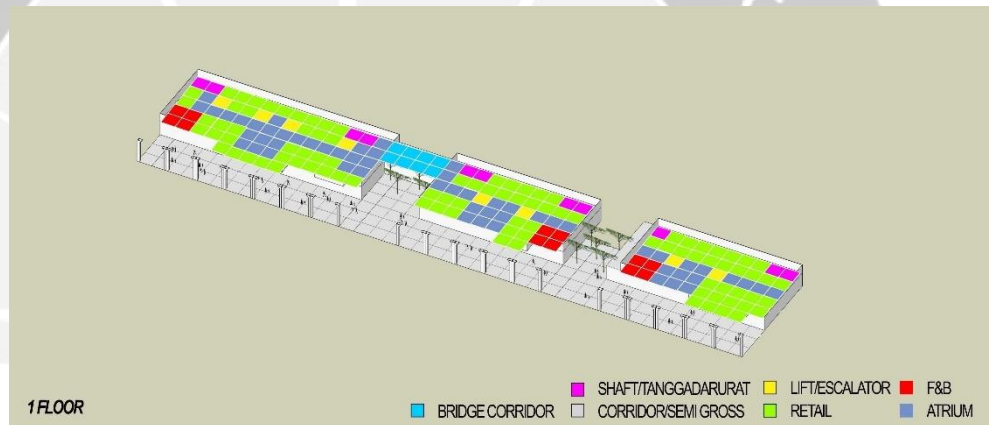
Konsep tampilan dalam bangunan penunjang stasiun lebih bersifat menyesuaikan massing luar dari bangunan dengan tetap menjaga garis desain khas Stasiun Solo Jebres yang terkesan agung dan megah. Ciri ini diciptakan dengan penciptaan atrium-atrium besar/kecil dengan berbagai

layer lantai. Berikut adalah konsep zonasi ruang interior pada setiap lantainya:



Gambar 6. 47 Transformasi Ruang Luar ke Ruang Dalam menjadi Blok Ruang (Lantai Dasar)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



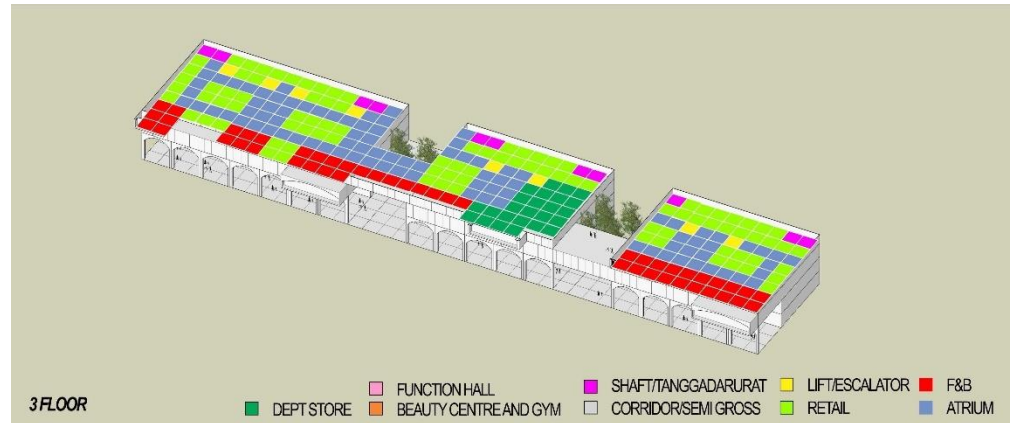
Gambar 6. 48 Transformasi Ruang Luar ke Ruang Dalam menjadi Blok Ruang (Lantai 1)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar 6. 49 Transformasi Ruang Luar ke Ruang Dalam menjadi Blok Ruang (Lantai 2)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar 6. 50 Transformasi Ruang Luar ke Ruang Dalam menjadi Blok Ruang  
(Lantai 3)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

Sedangkan konsep penataan ruang secara vertical lebih menekankan pada suasana ruangan yang menarik dan mengundang bagi para wisatawan. Penciptaan vista yang bebas mengundang penafsiran baru bagi pengunjung akan Stasiun Solo Jebres.



Gambar 6. 51 Rencana Interior Atrium Utama Bangunan Penunjang Stasiun

Sumber: <https://id.pinterest.com/pin/297659856605382717/>, 2016



Gambar 6. 52 Rencana Interior Atrium Semi Terbuka dengan Permainan Skala Ceiling

Sumber: <https://id.pinterest.com/pin/335377503485080779/> , 2016

Memfaatkan ceiling yang cenderung fleksibel dengan skala ruang yang tinggi void-void dan bridge bisa diciptakan dengan maksud untuk mendapatkan skala ruangan yang monumental kepada pengunjung.



Gambar 6. 53 *Floating Box* yang Menonjolkan Beragam Fungsi untuk Menarik Pengunjung.

Sumber: <https://id.pinterest.com/pin/434527064019689562/>, 2016

Konsep untuk membuat *floating box* yang terkesan mengambang pada fasad maupun interior menciptakan kesan mengundang dan mengintip aktivitas dalam bangunan. Akibat adanya jembatan antar bangunan maka akan terbentuk *courtyard* yang menjadi area hijau dari bangunan.



Gambar 6. 54 Floating Box yang Menonjolkan Beragam Fungsi untuk Menarik Pengunjung.

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

Konsep penggunaan material untuk interior lebih mengundang kesan hangat bagi pengunjung dengan penggunaan material berwarna coklat dan finishing natural untuk dinding. Unsur hijau tetap dimunculkan untuk membawa atmosfer kehidupan dari tanaman.

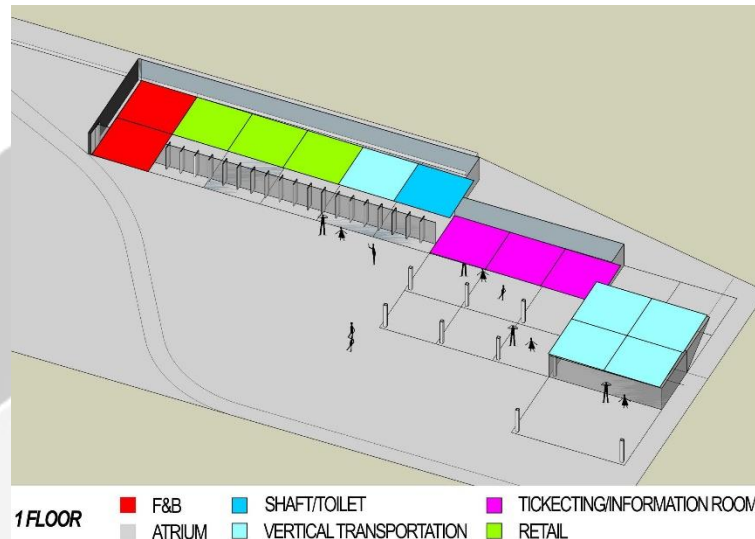


Gambar 6. 55 Konsep Material Ruang Dalam Bangunan Penunjang Stasiun Solo Jebres

Sumber: <https://id.pinterest.com/pin/434527064019689562/>, 2016

## B. Terminal Intermoda

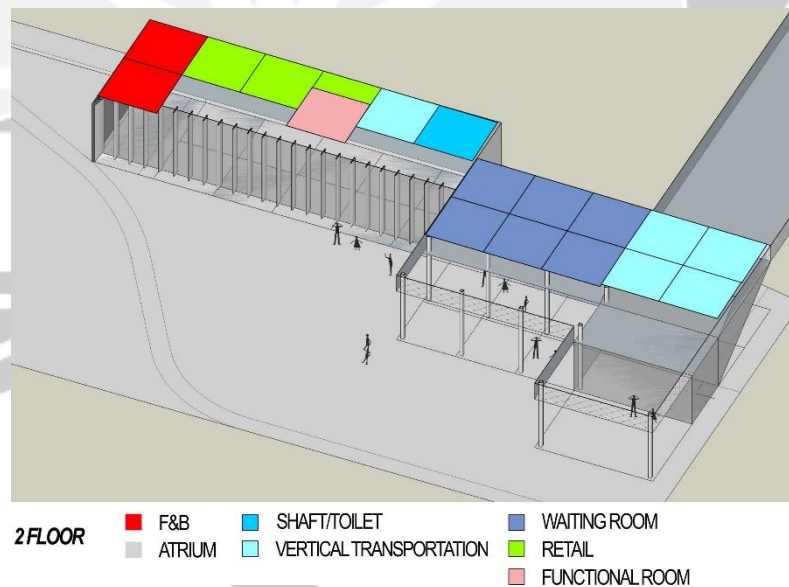
Konsep tampilan ruang dalam pada bangunan terminal intermoda dibagi menjadi dua kategori pewadahan kegiatan berdasarkan zonasi vertical. Berikut adalah konsep zonasi ruang pada Stasiun Intermoda:



Gambar 6. 56 Transformasi Ruang Luar ke Ruang Dalam menjadi Blok Ruang

Terminal Intermoda (Lantai 1)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar 6. 57 Transformasi Ruang Luar ke Ruang Dalam menjadi Blok Ruang

Terminal Intermoda (Lantai 2)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

Rencana interior pada lantai 1 akan berbentuk mezzanine dengan ceiling tinggi sehingga pengunjung dapat merasakan skala ruang yang



menarik pada lobby utama. Material yang digunakan merupakan material yang ringan dan terang sehingga cahaya bisa berpendar masuk.



Gambar 6. 58 Rencana Interior Lobby Terminal Intermoda

Sumber : [http://archdaily.com/5436bb41c07a80e4c800001a\\_elizabeth-de-portzamparc-wins-competition-to-design-le-bourget-metro-station-in-paris\\_le\\_bourget-interior\\_view\\_d1](http://archdaily.com/5436bb41c07a80e4c800001a_elizabeth-de-portzamparc-wins-competition-to-design-le-bourget-metro-station-in-paris_le_bourget-interior_view_d1), 2016

Ruang lantai 2 akan didesain dengan tatanan open plan untuk office sedangkan ruang-ruang fungsional lain akan bersifat berdiri sendiri sebagai box-box yang terkesan terpisah dari lantainya.



Gambar 6. 59 Rencana Interior *Floating Functional Room* Terminal Intermoda

Sumber : [http://archdaily.com/5436bb41c07a80e4c800001a\\_elizabeth-de-portzamparc-wins-competition-to-design-le-bourget-metro-station-in-paris\\_le\\_bourget-interior\\_view\\_d1](http://archdaily.com/5436bb41c07a80e4c800001a_elizabeth-de-portzamparc-wins-competition-to-design-le-bourget-metro-station-in-paris_le_bourget-interior_view_d1), 2016

Konsep material tetap menekankan pada kesan nyaman bagi pengunjung sedangkan untuk material yang digunakan adalah kayu untuk membangun kesan hangat pada ruang.

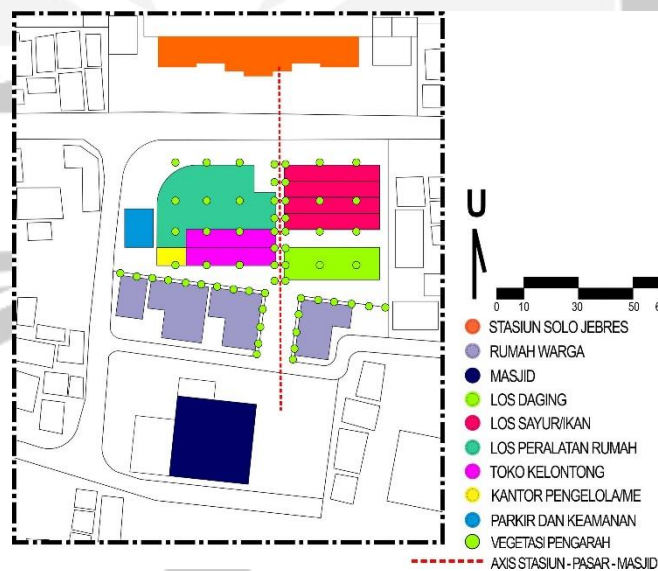


Gambar 6. 60 Konsep Material Ruang Dalam Bangunan Terminal Intermoda

Sumber: <https://id.pinterest.com/pin/434527064019689562/>, 2016

### C. Pasar Jebres

Konsep tampilan interior pasar hanya akan menata setiap koridor pasar. Tata ruang eksisting akan dipertahankan hanya merupakan sistem pasar menjadi bentuk open los sehingga pengudaraan dan pencahayaan bisa berjalan lebih baik dan hemat energi.



Gambar 6. 61 Peletakan Vegetasi pada Ruang Dalam

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar 6. 62 Rencana Koridor Pasar Jebres dengan Permainan Kanopi dan Vegetasi

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2016

Blok-blok pedagang pasar dan ruang akan berada dalam satu naungan atap besar dengan beberapa tanaman didalamnya. Canopy tinggi ini akan membuka pandangan pengunjung menuju ruang luar Stasiun dan menariknya menjadi satu bagian plaza besar milik Stasiun dengan beragam kegiatan didalamnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Alamsyah, A.A., 2003. *Rekayasa Jalan Rel*. Malang: Bayu Media.
- Anon., 1992. UU No. 13 Tahun 1992., 1992.
- Bappeda, K.S., 2013. Surakarta dalam Angka 2013. *Surakarta dalam Angka*.  
Depdiknas, 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka.
- DepHub, 2013. *Data Prasarana Stasiun Kereta Api*. Jakarta: Kementerian Perhubungan  
Kementerian Perhubungan.
- Djumena, E., 2011. Panjang Rel 4.678 Km. *Harian Kompas*, Jumat Mei.
- Griffin, K.W., 2004. *Building type basics for transit facilities*. Michigan: John Wiley & Sons.
- Handinoto, 1999. *Peletakan Stasiun Kereta Api Dalam Tata Ruang Kota-Kota Di*. Malang:  
Fakultas Teknik, Universitas Kristen Petra.
- Handinoto, 1999. *Peletakan Stasiun Kereta Api Dalam Tata Ruang Kota-Kota Di*. Malang:  
Fakultas Teknik, Universitas Kristen Petra.
- Honing, J., 1981. *Ilmu Bangunan Jalan Kereta Api*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- KAI, P., 2013. *Profil Perusahaan 2013*. Bandung: humaskai.
- Neufert, Ernest. 1999. *Data Arsitek Jilid I*. Jakarta: Erlangga.
- Neufert, Ernest. 1999. *Data Arsitek Jilid II*. Jakarta: Erlangga.
- Neufert, Ernest. 1999. *Data Arsitek Jilid III*. Jakarta: Erlangga.
- Perhubungan, M., 2011. Permen No.29 Tahun 2011 Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun  
Kereta Api. Jakarta, 2011. Kementrian Perhubungan.
- Prasetyo, H., 2011. *Stasiun Solo Jebres sebagai Ikon Heritage*. [Online] Balai Pelestarian  
Peninggalan Purbakala Yogyakarta [Accessed 15 Oktober 2015].
- KAI, P. (2012). *Kereta Api Indonesia*. Retrieved Agustus 24, 2016, from <http://heritage.kereta-api.co.id/?p=2652>
- PTKAI, I., 2014. *Laporan Tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2014*. Bandung: PT  
Kereta Api Indonesia (Persero) PT Kereta Api Indonesia (Persero).
- PTKAI, 2014. *Sejarah Perkeretaapian*. [Online] PT KAI INDONESIA Available at:  
<https://www.kereta-api.co.id/#tentang-kami-4> [Accessed Rabu September 2015].
- Ross, J., 2000. *Railway Stations: Planning, Design, and Management*. Oxford: Architectural  
Press.

Sriwiyanti, 2010. *Emplasemen dan Stasiun*. [Online] FTU Available at: <https://2sriwiyanti.wordpress.com/> [Accessed 14 September 2015].

Subarkah, I., 1981. *Jalan Kereta Api*. Bandung: Idea Dharma.

Surakarta, K. (2012). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surakarta Tahun 2011-2031*. Surakarta: Pemerintah Kota Surakarta.

Surakarta, P. K. (2010). *Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Surakarta Tahun 2005-2025*. Surakarta: Pemerintah Kota Surakarta.

Triwinarto, J.S., 1997. Morfologi Arsitektural Stasiun Kereta Api Tawang, Semarang. *Jurnal Teknik Universitas Brawijaya Malang no.7, April 1997, III*.

Ubaya, 2014. *Menghidupkan Kembali Kereta Api*. [Online] Available at: [http://www.ubaya.ac.id/2014/content/articles\\_detail/55/Menghidupkan--kembali--Kereta-Api.html](http://www.ubaya.ac.id/2014/content/articles_detail/55/Menghidupkan--kembali--Kereta-Api.html) [Accessed 10 September 2015].



**LAMPIRAN**

