

BAB VI

KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Konsep perencanaan dan perancangan Stasiun Palbapang pada bab ini akan dirumuskan sebagai jawaban terhadap rumusan masalah yang telah dipaparkan pada bab pertama. Konsep ini merupakan hasil dari analisis mengenai kapasitas stasiun, pelaku dan kegiatan, besaran ruang, hubungan ruang, organisasi ruang, pengolahan tapak, serta analisis dari penekanan desain yang digunakan pada Stasiun Palbapang. Pada bab enam ini terdapat pemaparan konsep dasar, konsep perencanaan, dan konsep perancangan.

6.1 KONSEP DASAR

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, sirkulasi yang informatif dapat dicapai melalui penggunaan konfigurasi jalur yang ditetapkan dan jenis *entrance* yang digunakan. Sirkulasi yang rekreatif melalui pengolahan pencapaian, bentuk jalur sirkulasi, dan hubungan ruang – jalur. Sirkulasi yang informatif dan rekreatif melalui pendekatan arsitektur simbiosis dengan mengutamakan konfigurasi jalur yang sederhana sehingga mudah dilakukan pelebaran untukantisipasi kebutuhan ruang masa mendatang. Selain itu didukung juga dengan pengolahan elemen sirkulasi yang dapat menghubungkan manusia dengan lingkungan sekitar saat berada didalam bangunan. Konfigurasi yang digunakan secara umum adalah linier dan radial. Bentuk jalur dengan bukaan pada satu sisi maupun dua sisi untuk mereduksi batas antara bangunan dan lingkungan. Pencapaian langsung dan tidak langsung serta hubungan ruang – jalur yang sesuai dengan fungsi ruang untuk mendorong manusia dapat mengetahui perbedaan antara masa lalu dan masa kini.

Ruang dalam yang informatif didapatkan melalui pengolahan organisasi ruang dan hubungan spasial, sedangkan ruang dalam yang rekreatif didapatkan dari pengolahan skala, proporsi, irama, harmoni, keseimbangan, penekanan, kesatuan dan variasi. Variasi terdiri dari variasi warna, material, dan elevasi ruang. Ruang dalam yang informatif dan rekreatif melalui pendekatan arsitektur simbiosis melalui tampilan ruang yang kontras dengan dijembatani

ruang perantara ditengahnya. Organisasi ruang linear dengan hubungan spasial *spaces linked by a common space*. Penyampaian kontras tiap ruang melalui karakter skala, proporsi, irama, harmoni, keseimbangan, penekanan, kesatuan dan variasi sesuai dengan karakter historis dan kontemporer pada bangunan.

6.2 KONSEP PERENCANAAN

6.2.1 Konsep Sirkulasi dan Alur Ruang

Konsep sirkulasi dan alur ruang didapatkan dari analisis pelaku dan kegiatan [tabel 6.1] [tabel 6.2]. Melalui jenis-jenis pelaku yang terdapat pada stasiun kereta dan kegiatannya maka terbentuklah pola sirkulasi dan urutan ruang pada Stasiun Palbapang.

Tabel 6. 1 Pelaku berdasarkan kegiatan

Kelompok	Rincian Pelaku	Jumlah
Penumpang non wisata	Penumpang tiba	270 orang
	Penumpang berangkat	
	Penumpang transit	
Penumpang wisata	Penumpang tiba	150 orang
	Penumpang berangkat	
Pengelola	Teknis	15 orang
	Oprasional	15 orang
	Administrasi dan manajemen	10 orang
Pengantar dan Penjemput	Pengantar	120 orang
	Penjemput	
Pedagang	<i>Foodcourt</i>	9 orang
	Retail	10 orang
	Café	5 orang

Sumber: Analisis Penulis

Tabel 6. 2 Pelaku berdasarkan kegiatan

No	Kelompok Kegiatan	Rincian Kegiatan	Pelaku
1	Pelayanan	Penerimaan penumpang yang tiba Penerimaan penumpang yang akan pergi	Kepala penjualan tiket Petugas loket Petugas komputer di loket

		Penerimaan penumpang yang transit	Petugas Informasi
2	Operasional	Pengelola oprasional kereta Pengelola keamanan	Kepala PPKA Wakil kepala PPKA Pengatur sinyal Petugas komputer Penjaga wesel Juru langsir Polisi stasiun (Polsuska)
3	Teknis	Pengawasan elektrikal Pengawasan sanitasi dan plumbing Pemeliharaan dan perawatan fasilitas	Petugas mekanikal dan elektrikal Petugas sanitasi dan plumbing Pemeliharaan dan perawatan fasilitas
4	Utama	Penumpang non wisata naik, turun, dan transit Penumpang wisata naik dan turun Mengirim barang Membeli tiket	Penumpang non wisata Penumpang wisata
5	Tambahan	Kegiatan beristirahat penumpang Makan minum Membeli souvenir Ibadah	Pedagang
6	Administrasi dan Manajemen	Mengelola administrasi dan manajemen stasiun kereta	Kepala stasiun Wakil kepala stasiun Petugas administrasi Petugas kerumahtangaan Petugas arsip Bendahara Petugas Kas Akuntan

Sumber: Analisis Penulis

Terdapat tiga jenis sirkulasi, yaitu sirkulasi kendaraan, sirkulasi kereta, dan sirkulasi dalam bangunan. Sirkulasi dalam bangunan terdapat tiga jenis yaitu sirkulasi penumpang, pengelola, dan pedagang. Ketiga sirkulasi tersebut dapat bersinggungan satu sama lain, namun tetap memiliki sirkulasi sendiri. Akses masuk penumpang kereta dari pintu utama bangunan, akses masuk pengelola dan pedagang dapat melalui pintu utama namun juga disediakan pintu khusus. Sirkulasi penumpang memiliki pencapaian mudah agar proses pergerakan penumpang kereta dapat berjalan lancar. Sirkulasi pedagang beberapa diantaranya memiliki akses masuk bagi barang dan bahan makanan segar. Sebagian sirkulasi pengelola merupakan sirkulasi yang cukup privat karena hanya pengelola yang dapat memasuki ruang-ruang tertentu.

6.2.2 Konsep Zonasi

Konsep zonasi dibagi menjadi dua jenis yaitu zonasi berdasarkan sifat ruang dan zonasi berdasarkan kelompok kegiatan.

6.2.2.1 Zonasi Berdasarkan Sifat Ruang

Berdasarkan analisis kebutuhan ruang maka didapatkan zonasi berdasarkan sifat-sifat ruang yang privat, semiprivate, semipublik, dan publik [tabel 6.3].

Tabel 6. 3 Zona Berdasarkan Sifat Ruang

Zona Privat	Zona Semiprivat	Zona Semipublik	Zona Publik
Rg. Kepala Stasiun	Toilet pengelola	Rg. Tamu	Peron kereta biasa/ non-wisata
Rg. Wakil Kepala Stasiun	Rg. Rapat		Jalur kereta biasa/ non-wisata
Rg. Administrasi	Pantry pengelola		Peron kereta wisata
Rg. Arsip	Gudang		Jalur kereta wisata
Rg. Kerumahtanggaan	Loading unloading		Parkir motor

Rg. Bendahara			Parkir mobil
Rg. Akuntansi			Rg. Tunggu penumpang kereta wisata
Rg. Petugas Kas			Rg. Tunggu penumpang kereta non-wisata
Rg. Kepala PPKA			Toilet
Rg. Wakil Kepala PPKA			Rg. Tunggu pengantar
Rg. Penjaga Wesel			Rg. Tunggu penjemput
Rg. Polisi stasiun			ATM center
Rg. Sinyal			Money changer
Rg. Istirahat masinis dan kondektur			Foodcourt
Rg. Juru langsir			Café
Rg. Komputer			Retail
Pos penjaga			Klinik P3K
Loket parkir			
Rg. Kepala Penjualan tiket			
Rg. Karyawan			
Area Service			

Sumber: Analisis Penulis

6.2.2.2 Zonasi Berdasarkan Kelompok Kegiatan

Zonasi berdasarkan kelompok kegiatan didapatkan melalui analisis alur kegiatan yang dilakukan oleh pelaku di stasiun [tabel 6.4].

Tabel 6. 4 Zona Berdasarkan Kelompok Kegiatan

No	Kelompok Kegiatan	Ruang
1	Pelayanan	Rg. Kepala penjualan tiket Rg. Loket Rg Komputer Rg.Informasi

		Rg. Karyawan Lobi
2	Operasional	Rg. Kepala PPKA Rg. Wakil Kepala PPKA Rg. Sinyal Rg. Komputer Rg. Istirahat masinis dan kondektur Rg. Polsuska Rg. Petugas wesel Rg. Juru Langsir
3	Service	Rg. Genset Rg. Ground Water Tank Rg Trafo Rg Pompa Rg Panel Listrik Rg. PABX Rg. CCTV Loading dan Unloading Gudang
4	Utama	Jalur kereta Peron kereta
5	Tambahan	Foodcourt Café Retail Klinik P3K ATM Center Money Changer Musholla
6	Administrasi dan Manajemen	Rg. Kepala Stasiun Rg. Wakil Kepala Stasiun Rg. Rapat Rg. Adminiistrasi pegawai Rg. Kerumahtanggaan Rg. Arsip Rg. Bendahara Rg. Petugas kas Rg. Akuntan

Sumber: Analisis Penulis

6.3 KONSEP PERANCANGAN

6.3.1 Konsep Penekanan Desain

Berdasarkan analisis yang didapatkan bahwa beberapa elemen pada sirkulasi seperti entrance, pencapaian, konfigurasi, bentuk jalur, dan hubungan jalur – ruang memiliki karakter yang mampu mendukung keinformatifan dan kerekreatifan suatu tempat. Konfigurasi dan entrance menjadi elemen pada sirkulasi yang mendukung kejelasan suatu ruang. Pencapaian, bentuk jalur, dan hubungan jalur – ruang mendukung karakter rekreatif pada suatu jalur sirkulasi [tabel 6.5]. Penerapan elemen-elemen sirkulasi pada jalur-jalur tertentu juga mendorong terciptanya hubungan antara manusia yang berada dalam bangunan dengan lingkungan.

Tabel 6. 5 Penerapan Sirkulasi yang Informatif dan Rekreatif dengan Pendekatan Arsitektur Simbiosis

Jalur Sirkulasi	Informatif	Rekreatif
Jalur ruang tunggu utama – ruang tunggu wisata	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan konfigurasi jalur linier • Memiliki <i>entrance</i> ruang yang jelas dengan perbedaan material atau warna yang digunakan 	<ul style="list-style-type: none"> • Pencapaian dengan dua jenis yaitu pencapaian tidak langsung dan langsung • Bentuk jalur terbuka di satu sisi
Lobi – ruang loket, ruang tunggu, fasilitas stasiun, kantor	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan konfigurasi linier atau radial • Memiliki <i>entrance</i> rata 	<ul style="list-style-type: none"> • Pencapaian langsung • Bentuk jalur terbuka di satu sisi
Peron kereta biasa – ruang tunggu utama	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan konfigurasi linear • Memiliki <i>entrance</i> rata dengan penggunaan material atau warna yang berbeda 	<ul style="list-style-type: none"> • Pencapaian langsung dan tidak langsung • Bentuk sirkulasi jalur yang terbuka di dua sisi • Hubungan jalur dengan ruang yaitu dengan hubungan menghilang dalam ruang
Informasi wisata – ruang tunggu wisata, peron kereta wisata	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan konfigurasi radial • Memiliki <i>entrance</i> rata dengan penggunaan material atau warna yang berbeda 	<ul style="list-style-type: none"> • Pencapaian langsung • Bentuk sirkulasi terbuka di dua sisi
Foodcourt, café, retail	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan konfigurasi linier • Memiliki <i>entrance</i> rata 	<ul style="list-style-type: none"> • Bentuk sirkulasi terbuka di satu sisi • Pencapaian tidak langsung

Sumber: Analisis Penulis

Melalui analisis ruang dalam, terdapat beberapa elemen yang mendukung karakter informatif dan karakter rekreatif pada ruang pada stasiun. Organisasi ruang dan hubungan spasial yang digunakan pada bangunan menjadi elemen yang menunjang karakter informatif. Skala, proporsi, irama, harmoni, keseimbangan, penekanan, kesatuan dan variasi mendorong munculnya karakter rekreatif pada ruang [tabel 6.6]. Perbedaan yang ditampilkan disetiap ruang berdasarkan nilai historis dan kontemporer dalam stasiun menampilkan perbedaan yang dapat berdiri sendiri-sendiri tanpa mengganggu satu sama lain.

Tabel 6. 6 Penerapan Pengolahan Ruang Dalam yang Informatif dan Rekreatif dengan Pendekatan Arsitektur Simbiosis

Nama Ruang	Informatif	Rekreatif
Ruang tunggu utama	<ul style="list-style-type: none"> • Merupakan ruang yang menghubungkan dua ruang lainnya • Organisasi ruang yang digunakan adalah linear 	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan material perpaduan antara kaca dan tembok batu bata atau roster, kombinasi antara model ruang pada masa kolonial dan masa kini • Penekanan terdapat dibagian pemandangan yang diberikan kepada penumpang yang menunggu kereta • Ruang dalam pada ruang tunggu memiliki warna yang lembut dan senada • Skala ruang merupakan ruang yang monumental • Irama terdapat pada bukaan dan solid void yang teratur pada ruang
Ruang tunggu wisata	<ul style="list-style-type: none"> • Merupakan ruang dalam ruang • Organisasi ruang linear dan grid 	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki proporsi yang berbeda dengan ruang tunggu utama • Skala yang digunakan merupakan skala normal • Irama yang terbentuk dari kolom pada bangunan, serta bukaan • Material dominan dari dinding bata dan warna merupakan warna lembut, warna monokromatik coklat

Peron stasiun non wisata	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki organisasi ruang linear • Merupakan ruang yang saling berdekatan 	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki proporsi berbeda dengan ruang disekitarnya • Skala yang digunakan adalah skala normal • Harmoni antara desain kolonial dan kontemporer di sisi kiri dan kanan peron • Menggunakan warna monokromatik.
Peron stasiun wisata	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan organisasi ruang linear • Hubungan spasial ruang yang berdekatan 	<ul style="list-style-type: none"> • Skala ruang normal • Proporsi lebih kecil dibandingn peron stasiun non wisata • Irama terdapat pada ekspose elemen desain atau material langit-langit yang digunakan
Informasi pariwisata	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan organisasi ruang radial atau linier • Hubungan spasial ruang yang menghubungkan ruang lainnya 	<ul style="list-style-type: none"> • Skala ruang normal • Penekanan pada ruang penyedia informasi dengan menerapkan warna kontras atau penggunaan material berbeda
Lobi	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan organisasi ruang linier • Hubungan spasialnya merupakan ruang yang menghubungkan ruang lainnya 	<ul style="list-style-type: none"> • Skala ruang monumental • Penekanan pada pilihan jalur bagi pengguna stasiun • Penggunaan material gabungan antara material modern dan material tradisional
Ruang Locket	<ul style="list-style-type: none"> • Merupakan ruang dalam ruang • Menggunakan organisasi ruang yang linear 	<ul style="list-style-type: none"> • Skala ruang normal • Proporsi yang kontras dengan lobi • Menggunakan material yang berbeda dari ruang yang berada di sekelilingnya agar terlihat
Foodcourt, café, retail	<ul style="list-style-type: none"> • Merupakan ruang dalam ruang atau ruang yang saling berdekatan • Menggunakan organisasi ruang yang linier atau radial 	<ul style="list-style-type: none"> • Skala ruang normal • Menggunakan material yang memiliki celah untuk angin agar dapat lewat • Warna yang digunakan merupakan warna hangat

Sumber: Analisis Penulis

6.3.2 Konsep Pencahayaan

Pencahayaan yang digunakan pada Stasiun Palbapang adalah pencahayaan buatan dan alami. Pencahayaan alami digunakan pada siang hingga sore hari. Cahaya alami dimasukan kedalam bangunan melalui bukaan pad sisi- sisi bangunan dan atap bangunan. Untuk meminimalisir terjadinya *glare* maka sisi barat dan timur diberi *shading* vertikal.

6.3.3 Konsep Penghawaan

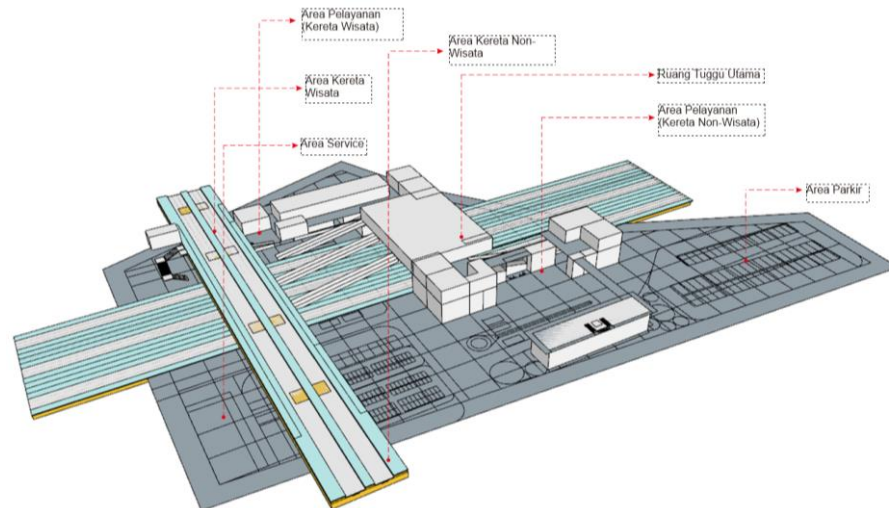
Ruang publik pada stasiun menggunakan penghawaan alami dengan memanfaatkan *cross ventilation* pada sisi-sisi bangunnann. Langit-langit ditinggikan agar udara dapat mengalir dan berganti dengan leluasa. Memberi lubang angin pada beberapa tiitk di atap. Penghawaan buatan digunakan pada ruang-ruang tertentu, seperti misalnya kantor dengan mengguankan AC dan ruang masak pada fasilitas penunjang stasiun diberi blower sebagai penggerak udara panas untuk keluar ruangan.

6.3.4 Konsep Lokasi

Lokasi terletak di dusun Bentinean, Mungkid, Kabupaten Magelang. Tapak berlokasi dekat dengan kawasan pariwisata Borobudur. Total keseluruhan luas tapak adalah $16.500 m^2$. KDB (Koefisien Dasar Bangunan) maksimal adalah 70% sehingga luasan tapak yang dapat dibangun diatas permukaan tanah maksimal adalah sebesar $11.550 m^2$. Untuk KDH (Koefisien Dasar Hijau) sebesar $4.950 m^2$ atau 30% dari luas lahan dan nilai luas lantai maksimal sebesar $23.100 m^2$. Maksimal ketinggian bangunan adalah tiga lantai.

6.3.5 Konsep Gubahan

Melalui analisis tapak dan penekanan desain, maka gubahan masa bangunan stasiun secara garis besar memiliki bentuk U dengan bagian tengah yang merupakan area utama yaitu area kereta [gambar 6.1].



Gambar 6. 1 Gubahan Massa
Sumber: Analisis Penulis

6.3.6 Konsep Struktur

Menggunakan pondasi tapak pada bangunan utama, sedangkan pada jalur kereta wisata menggunakan pondasi tiang pancang. Struktur bangunan stasiun menggunakan *rigid frame* dan struktur atap menggunakan baja ringan dan khusus pada emplasemen stasiun non wisata menggunakan baja dengan *space frame/ truss system*

6.3.7 Konsep Utilitas

6.3.7.1 Air Bersih

Menggunakan sistem *down feed* dengan sumber utama dari air sumur dan PAM. *Grey water* dimanfaatkan kembali untuk beberapa keperluan seperti *flush toilet* dan menyiram tanaman.

6.3.7.2 Drainase

Air hujan dikembalikan lagi ke tanah melalui talang- talang yang menuju sumur peresapan air hujan. Menggunakan *sistem rain water harvesting*. Sebagian air hujan ditampung untuk digunakan kembali. Atap bangunan sebagai bidang penangkap air hujan. Air hujan yang sudah melalui filtrasi akan dialirkan dengan sistem *down feed*.

6.3.7.3 Sanitasi

Limbah padat dibuang menuju saptictank. Setelah terfilter akan sisa limbah akan memasuki sumur resapan.

6.3.7.4 Pembuangan Sampah

Menggunakan sistem pembuangan sampah manual dengan pengambilan serta pengumpulan sampah secara rutin dan berkala.

6.3.7.5 Listrik

Sumber listrik berasal dari PLN dan disediakan genset sebagai penunjang daya jika sewaktu-waktu listrik padam.

6.3.7.6 Proteksi Kebakaran

Menggunakan sistem aktif dan pasif. Aktif dengan menyediakan alat penunjang proteksi kebakaran seperti sprinkler, alarm, APAR, dan hydrant. Sistem pasif dengan menggunakan beberapa material tahan api dan menyediakan sirkulasi yang cukup untuk dilewati mobil pemadam kebakaran.

6.3.7.7 Penangkal Petir

Menggunakan penangkal petir dengan sistem konvensional yang diletakan pada beberapa titik di massa bangunan.

6.3.7.8 Jaringan CCTV

Menggunakan jaringan CCTV yang terhubung dengan internet sehingga dapat dikontrol melalui laptop atau smartphone dari jarak yang cukup jauh.

6.3.7.9 Jaringan Telekomunikasi dan *Sound System*

Penggunaan sistem jaringan dalam dengan interkom untuk menghubungkan titik telekomunikasi satu dengan lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kabupaten Magelang. 2016. Kabupaten Magelang Dalam Angka. Magelang: BPS Kabupaten Magelang.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Magelang. 2017. Kabupaten Magelang Dalam Angka. Magelang: BPS Kabupaten Magelang.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Magelang. 2018. Kabupaten Magelang Dalam Angka. Magelang: BPS Kabupaten Magelang.
- Badan Pusat Statistik Kota Magelang. 2017. Kota Magelang Dalam Angka. Magelang: BPS Kota Magelang.
- Badan Pusat Statistik Kota Magelang. 2018. Kota Magelang Dalam Angka. Magelang: BPS Kota Magelang.
- Badan Pusat Statistik Kota Magelang. 2016. Kota Magelang Dalam Angka. Magelang: BPS Kota Magelang.
- Badan Pusat Statistik. No.65/08/Th. XXI, 6 Agustus 2018. Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Triwulan II-2018, halaman 2.
- Badan Pusat Statistik. 2017. Statistik Transportasi Darat. Jakarta: BPS RI
- Butar, Reinaldo Butar. 2015. *Kajian Preferensi Masyarakat dan Sikap Pemerintah Terkait Reaktivasi (Penghidupan Kembali) Jalur Kereta Api Semarang-Yogyakarta*. Jurnal Undip. Volume 3 Nomor 3, 2015.
- Ching, Francis D.K. 2008. *Arsitektur: Bentuk, Ruang, dan Tatanan*. (Edisi ke-3). Terjemahan oleh Hangan Situmorang. Jakarta: Erlangga.
- Ching, Francis D.K. dan Corky Binggeli. 1943. *Interior Design Illustrated*. (Edisi ke-3). Canada: John Wiley & Sons Inc.
- De Chiara, J. dan Crosbie, M. J. 2001. *Time-Saver Standards for Building Types*. Singapore : McGraw-Hill, Inc.
- Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Magelang. 2018. Banyaknya Pengunjung Obyek Wisata Candi Borobudur di Kabupaten Magelang

menurut Asal Wisatawan dan Bulan , 2013-2015 dari <https://magelangkab.bps.go.id/statictable/2016/11/25/283/banyaknya-pengunjung-obyek-wisata-candi-borobudur-di-kabupaten-magelang-menurut-asal-wisatawan-dan-bulan-2013-2015-orang.html> pada tanggal 25 Februari 2019.

Direktorat Jenderal Pemerintahan Umum, Kementerian Dalam Negeri. 2016. Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Provinsi 2002-2016 dari <https://www.bps.go.id/statictable/2014/09/05/1366/luas-daerah-dan-25jumlah-pulau-menurut-provinsi-2002-2016.html> pada tanggal 22 Februari 2019.

Jtg, Minhub. 2018. Animasi Kereta Api KSPN Borobudur Final. 19 mins.

Kurokawa, Kisho. 1991. Intercultural Architecture (The Philosophy of Symbiosis). New York: The American Institute of Architects Press 1735.

Kusumastuti, Indah Ayu. 2012. Museum Kereta Api Sebagai Wadah Upaya Revitalisasi Kawasan Stasiun Jakarta Kota [skripsi]. Fakultas Teknik Arsitektur. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.

Littlefield, David. 2008. *Metric Handbook*. (Edisi ke-3). USA: Architectural Press

Maya, E.R. 2019. Jumlah Wisatawan Menurun,, Candi Borobudur Terkendala Akses, (Online), (<https://www.suaramerdeka.com/news/baca/160388/jumlah-wisman-menurun-candi-borobudur-terkendala-akses>. diakses 30 Februari 2019).

Neufert, E. 1996. *Data Arsitek Jilid I*. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Neufert, E. 2002. *Data Arsitek Jilid II*. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Pandensolang, Yonatan Christian. 2014. Pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung [skripsi]. Fakultas Teknik Arsitektur. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Panero, J. dan Zelnik M. *Dimensi Manusia dan Ruang Interior*. Jakarta: Penerbit Erlangga.

Putra, Ismeiga. 2017. Redesain Kompleks Stasiun Kereta Api Pasar Senen di Jakarta Pusat [skripsi]. Fakultas Teknik Arsitektur. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Republik Indonesia. 2009. Studi Pembangunan Sistem Kereta Api Regional Wilayah Jawa Tengah di Republik Indonesia. Laporan Akhir Februari 2009. Departemen Perhubungan.

Syafiq, Muhammad, dan Ima Defiana. 2015. Desain Stasiun Kereta Api Gubeng dengan Konsep Simbiosis. Jurnal Sains dan Seni ITS. Vol 4, No. 1 2015.

Wijaya, Danang Seta. 2017. Pengembangan Stasiun Solo Jebres di Kota Surakarta [skripsi]. Fakultas Teknik Arsitektur. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

