

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Umum Stasiun Kereta Api

2.1.1 Pengertian Stasiun Kereta Api

Stasiun adalah tempat untuk menaik-turunkan penumpang pada kereta api. Stasiun juga menampung semua kegiatan yang menunjang semua proses naik turunnya penumpang kereta api, seperti membeli karcis, menunggu kereta api dan memasukkan barang. Pada Stasiun ini juga terdapat pelayanan untuk menerima dan mengirim barang, serta menjadi tempat persimpangan antara dua kereta api atau lebih (Subarkah dalam Primasetya, 2015)

Dalam perkembangannya Stasiun yang awalnya didesain untuk menampung kereta untuk transportasi jarak jauh, kini berkembang menjadi sarana transportasi publik jarak dekat. Stasiun saat ini diharapkan dapat menjadi wadah yang mampu menampung berbagai mode transportasi yang memiliki jarak dekat dengan durasi kedatangan lebih cepat. Hal ini menyebabkan tipologi stasiun kereta sangat bervariasi tergantung dari

2.1.2 Fungsi Stasiun Kereta Api

Secara dasar fungsi kereta api berfungsi sebagai tempat

Berdasarkan Permen Perhub No.33 Tahun 2011, menurut fungsinya stasiun kereta api dapat dibagi atas

- A. Stasiun penumpang, merupakan stasiun kereta api yang digunakan untuk keperluan naik turun penumpang
- B. Stasiun Barang, merupakan stasiun kereta api yang digunakan untuk keperluan bongkat muat barang
- C. Stasiun operasi, merupakan stasiun kereta api untuk keperluan pengoperasian kereta api.

Berdasarkan Kepmen Perhub Nomor 22 Tahun 2003, berdasarkan fungsi kedudukannya dalam perjalanan kereta api stasiun dapat dibagi menjadi:

1. Stasiun awal perjalanan kereta api, merupakan stasiun pertama kereta

api berangkat dan menjadi tempat persiapan kereta api sebelum berangkat.

2. Stasiun antara perjalanan kereta api, merupakan stasiun diantara rute perjalanan kereta api dan bisa menjadi stasiun pemberhentian.
3. Stasiun akhir perjalanan kereta api, merupakan stasiun yang menjadi titik akhir kedatangan kereta api.
4. Stasiun pemeriksaan perjalanan kereta api, merupakan stasiun yang berfungsi untuk kegiatan pemeriksaan biasa berada di stasiun awal atau stasiun antara
5. Stasiun batas, merupakan stasiun yang berfungsi sebagai pembatas perjalanan kereta api

2.1.3 Pelayanan Stasiun kereta Api

Menurut Standardisasi Stasiun tahun 2012, Stasiun Kereta Api memiliki beberapa fasilitas pelayanan yang harus dipenuhi, antara lain:

A. Pelayanan Informasi

Pelayanan Informasi merupakan pelayanan stasiun yang bertujuan untuk memberikan informasi bagi calon penumpang, penumpang atau pengantar mengenai operasional perjalanan kereta api di stasiun tersebut.

B. Pelayanan Ticketing

Pelayanan *Ticketing* merupakan pelayanan yang berfokus melayani calon penumpang dan memberikan informasi mengenai; Penjualan tiket, Pemesanan tiket, Pembatalan dan penukaran tiket, Informasi mengenai Harga tiket dan ketersediaan tempat duduk, dan Layanan *electronic payment*

C. Pelayanan Keselamatan

Pelayanan keselamatan merupakan pelayanan berupa peringatan yang disampaikan kepada penumpang untuk menjamin keselamatan mereka Ketika terdapat kereta yang lewat

D. Pelayanan Keamanan

Pelayanan keamanan merupakan pelayanan dari pihak keamanan di stasiun guna mencegah adanya tindak criminal di dalam stasiun

E. Pelayanan Kesehatan

Pelayanan Kesehatan merupakan pelayanan yang diberukan untuk penumpang dan pegawai operasional kereta api yang memiliki masalah Kesehatan dan bersifat darurat

F. Pelayanan Umum

Pelayanan umum terdiri dari:

- Layanan Toilet dan Musholla
- Pelayanan Ruang Tunggu
- Pelayanan Parkir Kendaraan
- Pelayanan Restoran, Pertokoan, ATM, Money Changer, TITAM, Counter Hotel & travel
- Pelayanan Penitipan dan Pengantaran Barang.

G. Pelayanan Khusus

Merupakan pelayanan yang diberikan khusus kepada golongan-golongan penumpang seperti penyandang cacat dan lansia and ibu menyusui.

2.1.4 Jenis-jenis Stasiun Kereta Api

Menurut Standardisasi Stasiun tahun 2012, Stasiun Kereta Api memiliki beberapa Jenis yang dikelompokkan berdasarkan ukurannya, antara lain:

Stasiun Besar meliputi:

- a. Kelas A
- b. Kelas B
- c. Kelas C

2. Stasiun Sedang yaitu, Stasiun Kelas 1.

3. Stasiun Kecil meliputi:

- a. Kelas 2
- b. Kelas 3

Menurut Honing dalam Maulana (2018), Berdasarkan jangkauan stasiun terbagi menjadi tiga jenis yaitu:

- a. *Commuter Train*, merupakan kereta api untuk jarak dekat atau dalam kota
- b. *Medium Distance*, merupakan kereta api untuk jarak sedang

c. *Long Distance*, merupakan kereta api jarak jauh

Selain itu berdasarkan posisi relnya terhadap permukaan tanah, rel kereta terbagi menjadi:

H. *Elevated Station*, merupakan stasiun dengan jalur melayang

I. *At Grade Station*, merupakan stasiun dengan jalur sejajar dengan permukaan tanah

J. *Underground Station*, merupakan stasiun dengan jalur di bawah tanah

2.1.5 Komponen bangunan Stasiun Kereta Api

Menurut Triwinarto dalam Purwanto (2008) bangunan stasiun kereta api pada umumnya terdiri atas bagian-bagian sebagai berikut:

A. Halaman depan

Merupakan ruang peralihan sebelum memasuki bangunan stasiun. Pada bagian ini biasanya terdapat area parkir, terminal kendaraan, dan bongkar muat barang dari dan menuju jalan raya.

B. Bangunan Stasiun

Merupakan bangunan utama stasiun yang biasanya terdiri dari, Ruang depan (*Hall*), loket, Fasilitas administratif, Fasilitas operasional, Kantin dan toilet umum.

C. Peron

Merupakan tempat tunggu dan naik-turunnya penumpang dari atau menuju kereta api.

2.1.6 Fasilitas Pendukung Stasiun Kereta Api

A. Pelindung Cuaca/Kanopi

Pelindung Cuaca merupakan fasilitas utama yang diperlukan pada Stasiun, pelindung atau kanopi ini diperlukan untuk melindungi penumpang dari panas, angin, dan hujan. Pelindung Cuaca ini harus mampu memberikan keamanan dan kenyamanan bagi penumpang

B. Tempat duduk

Tempat duduk pada stasiun merupakan elemen pada area menunggu. Desain tempat duduk yang ada harus digunakan untuk mencegah penumpang tidur. Tempat duduk harus ditata sehingga tidak mengganggu

sirkulasi manusia yang ada. beberapa tempat duduk juga harus didesain untuk mampu memfasilitasi

C. Kamar Mandi

Kamar Mandi harus tersedia bagi penumpang dan pengelola. Kamar mandi juga harus mampu memfasilitasi semua pengguna Stasiun.

D. Papan Iklan

Peluang untuk periklanan dapat disediakan pada Stasiun untuk keuntungan stasiun. Papan iklan ini perlu mengikuti peraturan periklanan yang ada di wilayah tersebut dan diatur oleh otoritas stasiun.

E. Tempat Sampah

Tempat sampah perlu disediakan pada kawasan stasiun terutama peron kereta. Tempat sampah juga harus didesain terbut guna mencegah tempat sampah hilang atau dipindahkan

F. *Public Art*

Public Art atau seni publik seharusnya dapat dipertimbangkan masuk kedalam desain Stasiun, hal ini dikarenakan stasiun seharusnya mampu merepresentasikan identitas dan kebanggaan masyarakat di wilayah tersebut.

Rata-rata benda seni di stasiun adalah permanen yang didanai melalui dana konstruksi atau renovasi stasiun. Seniman biasanya dipilih melalui kurasi

2.1.7 Zonasi Stasiun Kereta Api

a. *Arrival Zone*

Setiap hari Stasiun menyaksikan ribuan keberangkatan dan kedatangan. Zona kedatangan merupakan zona awal untuk para calon penumpang untuk menjadi penumpang. Pada zona ini biasanya terdapat akses bagi seluruh pengguna yang datang baik seperti pejalan kaki, area drop off, halte bus, dan metode transportasi lainnya yang dipakai pengguna.

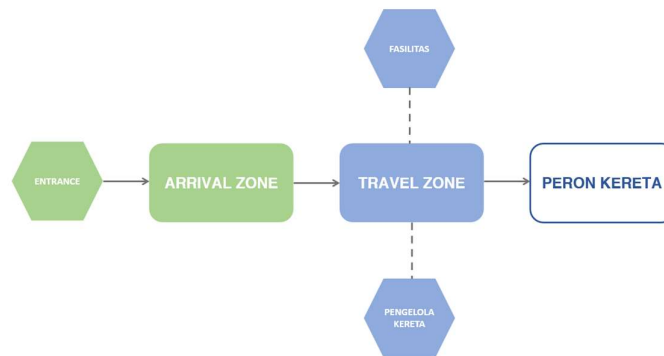
b. *Travel Zone*

Travel Zone merupakan zona yang terdiri dari berbagai fasilitas stasiun.

Disini calon penumpang sudah menjadi penumpang dan menunggu rute kereta/transit yang ingin mereka gunakan.

c. Peron Kereta

Peron kereta sendiri masih termasuk bagian dari *travel zone*. Peron kereta merupakan tujuan akhir dari penumpang untuk menaiki dan turun dari kereta. Sehingga peron kereta merupakan zona utama pada Stasiun kereta



Gambar 3. Skema Zonasi pada Stasiun Kereta Api
(Sumber: Vidal, 2013)

2.2 Tinjauan Pengguna Stasiun

Secara garis besar pengguna stasiun dapat dibagi menjadi 2 kelompok utama yaitu:

a. Pengelola Stasiun

Pengelola stasiun merupakan pengguna stasiun yang bertanggung jawab melaksanakan dan menjaga operasional Stasiun dan kereta api agar dapat berjalan dengan baik.

b. Penumpang Stasiun

Penumpang stasiun merupakan pengguna stasiun yang menggunakan jasa transportasi kereta api pada stasiun. Penumpang stasiun berasal dari berbagai macam kalangan. Dalam kasus Stasiun Manggarai mayoritas penumpang stasiun berasal dari kalangan pekerja yang menggunakan KRL sebagai sarana transportasi ke tempat kerja mereka.

2.3 Tinjauan Transit Oriented Development (TOD)

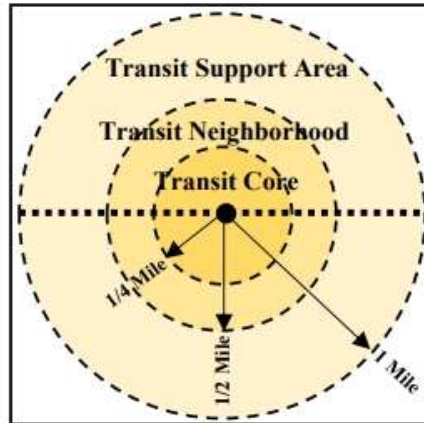
2.3.1 Definisi TOD

Konsep TOD (Transit Oriented Development) merupakan salah satu cara pengembangan kawasan transit yang telah diterapkan di banyak kota di seluruh dunia untuk mengatasi masalah transportasi. Menurut Peter Calthorpe (1993), TOD adalah kawasan yang memiliki penggunaan lahan campuran di sekitar lokasi transit dan pusat perdagangan, seperti perumahan, perdagangan, pasar, ruang terbuka, dan fasilitas umum. Secara umum, TOD adalah komunitas mix-used yang mendorong masyarakat untuk menetap dan beraktivitas di sekitar kawasan transit dengan tujuan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan beralih menggunakan transportasi umum.

Penting bagi TOD untuk memberikan kenyamanan pada masyarakat dalam melakukan aktivitas di sekitar kawasan transit dengan lingkungan yang mendukung untuk berjalan kaki, menggunakan sepeda, dan memiliki aksesibilitas yang tinggi. Keberhasilan dari konsep TOD tergantung pada kemampuan kawasan tersebut untuk menyediakan keberagaman penggunaan lahan dan kepadatan yang menciptakan kenyamanan bagi masyarakat setempat dan pengunjung di kawasan transit.

2.3.2 Prinsip TOD

Menurut *Florida TOD Guidebook*, (2012), Dalam konsep TOD, prinsipnya adalah memanfaatkan berbagai jenis lahan campuran (mix-used) seperti hunian, baik itu rumah atau apartemen, perkantoran, dan perdagangan, dengan tujuan untuk memaksimalkan akses masyarakat dan memanfaatkan moda transportasi massal atau berjalan kaki. Menurut Cavero (2004), ada elemen penting dalam merancang dan membangun konsep TOD, di mana setiap bangunan yang dibangun harus mempertimbangkan keramahan terhadap aktivitas pejalan kaki. Pembangunan tersebut berfokus pada kawasan di sekitar titik transit dengan tingkat kepadatan yang tinggi, tetapi masih dalam jarak yang dapat dijangkau oleh pejalan kaki, yaitu radius $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ mil (400-800 m) atau waktu tempuh 5-10 menit dari titik transit.



Gambar 4. Konsep Radius Ruang pada Kawasan TOD
(Sumber: Florida TOD Guidebook ,2012)

Selain itu, prinsip-prinsip dalam pembangunan dengan Konsep TOD, yakni sebagai berikut.

1) Berjalan Kaki (*Walk*)

Hal tersebut dapat diartikan bahwa konsep TOD dalam realisasinya mengutamakan pejalan kaki seperti tersedianya *pedestrian ways* (infrastruktur pejalan kaki) yang nyaman dan dapat diakses oleh semua

2) Bersepeda (*Cycle*)

Dalam konsep TOD, bangunan juga harus dapat memberikan kemudahan bagi pengguna sepeda

3) Menghubungkan (*Connect*)

Hal ini dalam konsep TOD dapat diartikan sebagai adanya akses yang dapat terhubung ke berbagai jalur, baik jalur pejalan kaki, pesepeda, maupun angkutan umum.

4) Transit Angkutan Umum (*Transit*)

Transit dalam konsep TOD yaitu menempatkan bangunan dengan akses terhadap angkutan umum yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki.

5) Pembauran (*Mix*)

Mix dalam konsep TOD yaitu penggunaan lahan campur (*mix-used*)

dimana terdapat tata guna lahan dan demografi bercampur yang bisa dijangkau dengan berjalan kaki

6) Memadatkan (*Densify*)

Densify dalam konsep TOD memiliki artian terkait dengan kepadatan ruang yang digunakan untuk tempat tinggal atau bekerja yang disesuaikan dengan kapasitas angkutan umum massal.

7) Merapatkan (*Compact*)

Hal tersebut dalam konsep TOD berarti bahwa pada kawasan TOD, setiap tempat yang ada harus mampu dijangkau oleh pejalan kaki dengan jarak yang relative nyaman

8) Beralih (*Shift*)

Shift dalam konsep TOD berarti beralih dari moda transportasi pribadi menjadi transportasi publik

2.3.3 Unsur pembentuk TOD

konsep Kawasan TOD dan daerah sekitarnya memiliki beberapa elemen, sebagai berikut:

a. Area komersial pusat

Area ini berfungsi sebagai pemberi layanan pada kegiatan transit seperti *fungsi ritel*, perkantoran dan skala regional, supermarket, komersial dan hiburan serta hunian pada level atas.

b. Area Hunian Campuran

Area berupa hunian dengan beragam tipe (tunggal, apartemen atau *town house*) yang masih dalam jarak jangkauan daerah komersial pusat

c. Fungsi Ruang Publik

Area berupa taman, plaza, tata hijau, yang berfungsi melayani pengguna di sekitar lingkungan tersebut.

d. Area Sekunder

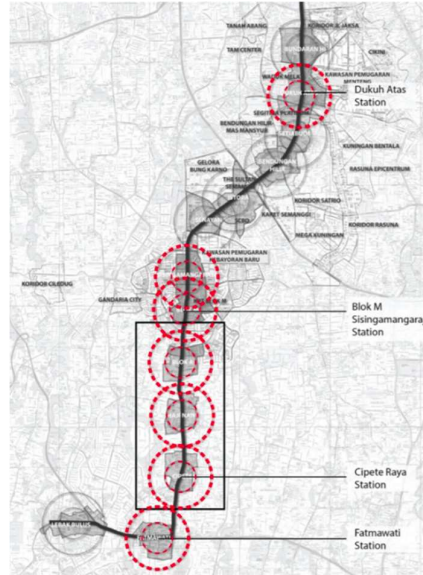
Area yang berjarak 1 mil dari pusat dengan jaringan jalan penghubung ke daerah belakang. Penghubung ini dilengkapi dengan jalur sepeda dan pejalan kaki. Di area ini terdapat kawasan perumahan

berkepadatan rendah.

2.3.4 Konsep penerapat TOD pada Kota Jakarta

Konsep TOD pada saat ini sedang diterapkan pada pengembangan di beberapa kawasan di Kota Jakarta, dengan kota yang memiliki jumlah kendaraan pribadi sebanyak 18,6 juta dan pengembangan kota Jakarta yang cenderung secara horizontal dengan mengandalkan pembangunan jalan untuk menunjang penggunaan kendaraan pribadi menjadikan Kota Jakarta menjadi memiliki sirkulasi perjalanan yang tidak efektif. Letak demografi penduduk menengah produktif yang kini terpinggirkan ke luar kota dikarenakan perkembangan ini menjadikan penduduk ini perlu menempuh perjalanan yang sangat lama untuk mencapai tempat tinggal mereka. Hal ini jelas menjadikan perjalanan yang mereka lakukan tidak efektif dan menghabiskan tenaga mereka sebelum memulai pekerjaan sebenarnya.

Dikarenakan berbagai masalah ini pada tahun 2017, Pemerintah DKI Jakarta dengan operator utama PT MRT Jakarta mengembangkan kawasan-kawasan di kota Jakarta menjadi kawasan berorientasi transit. Hal ini dilakukan dengan mengoptimalkan akses transportasi publik serta pengembangan ruang publik dan area pejalan kaki. Menurut PT. MRT pengembangan konsep ini akan memberikan keuntungan bagi masyarakat karena memberikan kesempatan lebih mengenai akses terhadap pekerjaan dan perekonomian masyarakat serta mengurangi volume kendaraan di jalan sehingga dapat meminimalisir kemacetan dan polusi udara. Dari segi bangunan juga diharapkan kawasan *TOD* ini nanti dapat memberikan peningkatan nilai properti di sekitar kawasan.



Gambar 5. Rencana pengembangan Kawasan TOD pada Kota Jakarta
(Sumber : jakartamrt.co.id)

Dalam pengembangan kawasan TOD ini PT MRT Jakarta menerapkan delapan prinsip pada pengembangan kawasan antara lain,

1. Mengembangkan kawasan dengan fungsi *mixed-used* berupa area komersial, perkantoraan, hunian, dan fasilitas umum dalam radius jarak tempuh pejalan kaki
2. Memaksimalkan ruang dengan pengembangan berbasis kepadatan tinggi.
3. Memberikan konektivitas yang langsung, intuitif, sederhana dan bebas kendaraan bermotor untuk mendukung mobilitas masyarakat pada kawasan tersebut
4. Peningkatan pengalaman ruang publik yang menarik untuk menunjang kebutuhan harian masyarakat yang menggunakan kawasan serta memberikan kesan positif bagi pengguna
5. Memberikan kawasan yang inklusif dan menerima semua kalangan sosial ekonomi dan mempertahankan komunitas yang ada pada kawasan
6. Memberikan rancangan yang mengedepankan keberlanjutan lingkungan dengan penerapat pembaruan energi dan menjaga ekosistem kawasan
7. Memberikan rancangan yang memiliki ketahanan dari perubahan iklim dan bencana alam

8. Pengembangan ekonomi lokal untuk memberdayakan masyarakat dan menarik investasi baru.

Pada saat ini pembangunan kawasan TOD di Jakarta sudah memasuki fase 2 melanjutkan pembangunan fase 1 sepanjang jalur MRT koridor utara-selatan Jakarta. Sehingga pengembangan TOD pada Kota Jakarta ini akan terus berjalan.

2.4 Tinjauan Cagar Budaya

2.4.1 Pengertian Cagar Budaya

Bangunan cagar budaya menurut UU No.11 Tahun 2010 adalah aset berbentuk kebendaan yang merupakan kekayaan budaya bangsa sebagai bentuk hasil perilaku manusia pada kawasan tersebut yang memiliki arti penting bagi pemahaman dan pengembangan sejarah, ilmu pengetahuan dan kebudayaan dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan berengara.

Cagar Budaya merupakan aset penting bagi negara karena memiliki nilai penting bagi ilmu pengetahuan dan kebudayaan. Dalam undang-undang yang sama disebutkan bahwa negara bertanggung jawab dalam pengaturan, perlindungan, pengembangan, dan pemanfaatan cagar budaya. Adapun benda yang dianggap sebagai cagar budaya adalah sebagai berikut

1. Berusia 50 tahun atau lebih;
2. Mewakili masa gaya paling singkat berusia 50 tahun;
3. Memiliki arti khusus bagi sejarah, ilmu pengetahuan, Pendidikan, agama, dan/atau kebudayaan; dan
4. Memiliki nilai budaya bagi penguatan kepribadian bangsa.

2.4.2 Pemeliharaan Cagar Budaya

Dalam pemberlakuan cagar budaya terdapat beberapa jenis pemeliharaan agar kondisi fisik cagar budaya tetap terawat. Antara lain

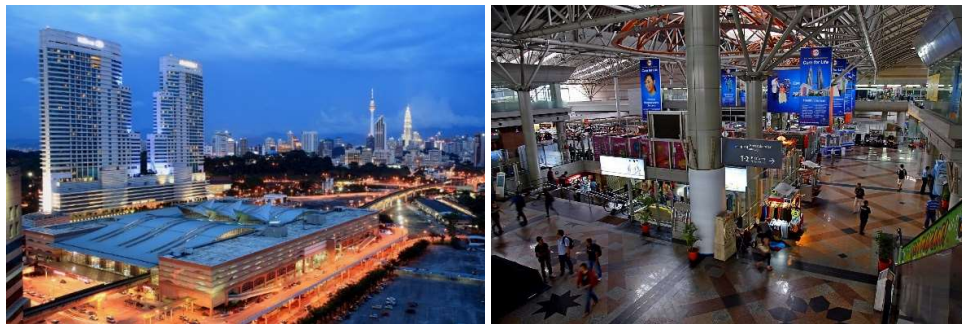
- a Pengembangan, merupakan peningkatan potensi dan promosi cagar budaya terkait nilai dan informasi sejarah yang terkandung dalam cagar budaya
- b Revitalisasi, merupakan kegiatan pengembangan untuk memvitalkan kembali nilai-nilai penting cagar budaya dan menyesuaikan fungsinya

dengan ruang baru

- c Pemugaran, merupakan kegiatan pengembalian kondisi fisik benda cagar budaya sesuai dengan bahan, bentuk, tata letak, dan Teknik pengerjaan aslinya untuk memperpanjang usia cagar budaya
- d Adaptasi, merupakan pengembangan cagar budaya untuk kegiatan baru yang lebih sesuai dengan kebutuhan saat ini

2.5 Kajian Studi Preseden

2.5.1 Kuala Lumpur Sentral



*Gambar 6. Kuala Lumpur Sentral
(Sumber: klia2.info)*

Kuala Lumpur Sentral atau KL Sentral merupakan stasiun kereta api utama di Kuala Lumpur, Malaysia. KL Senytral dibuka pada 16 April 2001 menggantikan peranan Stasiun Kereta Api Kuala Lumpur lama. KL Sentral dirancang dengan konsep stasiun intermodal yang melibatkan berbagai jenis angkutan. Stasiun ini digunakan untuk pemberhentian kereta komuter, serta kereta api antar kota yang melintas Semenanjung Malaysia dan Singapura.

A. Konsep

KL Sentral didesain oleh arsitek Jepang, yaitu Dr. Kisho Kurokawa. Bersama dengan konsultan Malaysia. Bangunan didesain dengan langgam arsitektur kontemporer dan menggabungkan motif tradisional Islam yang bisa dilihat dari motif pada lantai Stasiun.

Bangunan internal dari KL Sentral memiliki area pertemuan besar yang secara efektif dapat melayani kedatangan penumpang dalam jumlah besar. Jalur kereta berada di kedua sisi area pertemuan tersebut ,

sehingga memberikan arah jelas bagi penumpang. Hal ini didukung juga dengan penempatan *signange* besar di tiap *entrance* menuju peron kereta. Di area pertemuan utama juga terdapat banyak *retail* dan toko. Sirkulasi antara kedatangan dan keberangkatan kereta juga dibagi. *Entrance* keberangkatan diletakkan di sebelah kanan area pertemuan sementara *entrance* kedatangan diletakkan di sebelah kiri dengan ini maka lalu lintas pengguna dapat menjadi lebih efisien .



Gambar 7. Denah Kuala Lumpur Sentral
(Sumber: klsentral.info)

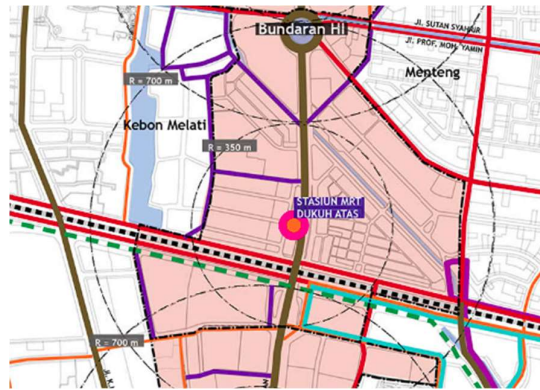
B. Konetivitas

Kawasan KL sentral dirancang agar jarak antar bangunan terjauh tidak lebih dari 400m sehingga memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki. Jalur pejalan kaki juga difasilitasi dengan penutup untuk pelindung dari hujan, lampu lalu lintas untuk pejalan kaki, *zebracross* penyebrangan, dan keamanan 24 jam untuk mendorong penumpang untuk berjalan kaki ke stasiun.

2.5.2 Kawasan TOD Dukuh Atas

Dukuh atas merupakan kawasan pembanguann berorientasi transit pada Jakarta Selatan. Kawasan ini dibangun berdasarkan peraturan Gubernur DKI Jakarta no.65 Tahun 2021, bahwa PT MRT sebagai operator pertama pengembangan kawasan TOD Jakarta ditugaskan mengelola kawasan sepanjang

koridor utara-selatan jalur MRT Jakarta.



*Gambar 8. Masterplan Kawasan Dukuh Atas
(Sumber; jakartamrt.co.id)*

Kawasan TOD Dukuh Atas merupakan salah satu lokasi yang dilewati oleh koridor utara-selatan MRT Jakarta. Lokasinya yang strategis menjadikan dukuh atas sebagai salah satu kawasan yang dikembangkan menjadi kawasan TOD. Kawasan dukuh atas menghubungkan 5 mode transportasi yaitu:

- MRT Jakarta
- KA Bandara Soekarno Hatta
- Transjakarta
- LRT Jabodetabek (Sedang dibangun)

Semua Moda Transportasi dapat diakses dengan lima menit berjalan kaki melalui akses yang nyaman dan aman. Kawasan ini juga didesain untuk mengutamakan pejalan kaki sehingga jalur pejalan kaki terhindar dari kendaraan bermotor. Kawasan dukuh atas juga diintegrasikan dengan ruang publik dan taman sehingga memberikan ruang sosial bagi para pengguna untuk berkegiatan. Adanya ruang publik ini juga menjadikan ruang ini sebagai tempat berkumpul suatu komunitas.



Gambar 9. Suasana Kawasan TOD Dukuh Atas
(Sumber : google.com)

Adapun beberapa elemn yang ada pada kawasan TOD Dukuh atas antara lain adalah:

- Penataan jalur pejalan kaki yang lebar
- Zonasi pejalan kaki dipisah dengan zona kendaraan pribadi
- Adanya ruang publik dan elemen vegtasi
- Penataan UMKM sekitar untuk memberi daya Tarik pejalan kaki dan mendukung UMKM sekitar
- Penggunaan Penyeberangan jalan pada *ground level* ketimbang JPO

Kedepannya kawasan ini akan dikembangkan dengan pembangunan bangunan 11 lantai dengan *basement* dengan pengembangan *mixed-used* berisi area komersil, gerai retail, taman dan area perkantoran. Gedung ini akan mengoptimalisasi pejalan kaki dan pesepeda sehingga mempermudah akomodasi pejalan kaki.



Gambar 10. Rencana pengembangan Kawasan Dukuh Atas
Sumber : kumparan.com

2.4.3 The Hague Central Station



*Gambar 11. Stasiun Sentral Den-Haag
Sumber : Archdaily.com*

The Hague Central Station atau Stasiun Sentral Den Haag merupakan stasiun baru yang dibangun pada tahun 2016 oleh Benthem Crouwel Architect. Dengan luas kurang lebih 20.000 m² bangunan ini menjadi tempat pemberhentian berbagai moda transportasi seperti kereta, *tram* dan bus pada pusat kota Den Haag. Stasiun ini juga dilengkapi dengan retail dan fasilitas lainnya.

Stasiun memiliki 4 *entrance* dengan material mayoritas menggunakan kaca memberikan pencahayaan alami ke dalam stasiun. Lokasi stasiun juga langsung terhubung dengan distrik perkantoran sehingga memiliki lokasi yang strategis. Stasiun memiliki 2 lantai dengan lantai pertama berfungsi sebagai *lobby* dan area kereta api dan lantai 2 untuk area tram dan stasiun bus.

A. Konsep

Konsep Bangunan mengedepankan transparansi yang ditampilkan dengan penggunaan material kaca di hampir seluruh fasad bangunan. Transparansi ini juga diterapkan dari visibilitas Kereta, tram dan bus yang dapat dilihat dari *lobby* stasiun memberikan akses visibilitas penuh terhadap pengunjung. Material kaca ini juga memberikan akses pencahayaan alami untuk masuk ke dalam stasiun dan menerangi isi stasiun.



*Gambar 12. Tampak Depan Sentral Den-Haag
Sumber : Archdaily.com*

Penataan retail, area transportasi dan zona zona lainnya juga dirancang untuk dibedakan sehingga pengunjung dapat dengan mudah mengidentifikasi area yang mereka lihat. Desain juga memberikan organisasi *traffic flow* yang fleksibel dan memberikan kesempatan untuk menentukan rute dan sirkulasi yang mereka pilih.