



**PERANCANGAN ARSITEKTUR AKHIR**

**PERANCANGAN STASIUN TERPADU  
SEZEN JAKARTA PUSAT  
“CONTEXTUAL ARCHITECTURE”**

**DIAJUKAN UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN  
PERSYARATAN GUNA MEMPEROLEH GELAR SARJANA TEKNIK  
ARSITEKTUR**

UNIVERSITAS  
MERCU BUANA

**DISUSUN OLEH:**

**BAMBANG SUSANTO (NIM: 41211010019)**

**DOSEN PEMBIMBING:**

**Ir.ANDJAR WIDAJANTI,M.T**

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS MERCU BUANA JAKARTA  
TAHUN 2015**

## PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan dibawah ini:

1. Nama : Bambang Susanto
2. NIM : 41211010019
3. Judul PAA : Perancangan Kawasan Stasiun Terpadu Senen Jakarta Pusat

Menyatakan bahwa keseluruhan isi dari Laporan Perancangan ini merupakan hasil karya sendiri dan bukan merupakan kutipan dari hasil karya orang lain, kecuali telah dicantumkan sumber referensinya.

Jakarta, 10 Agustus 2015.



UNIVERSITA  
MERCU BUANA  
Bambang Susanto

## PENGESAHAN

Dengan ini dinyatakan bahwa:

1. Nama : Bambang Susanto
2. NIM : 41211010019
3. Judul Penelitian : Perancangan Kawasan Stasiun Terpadu Senen Jakarta Pusat

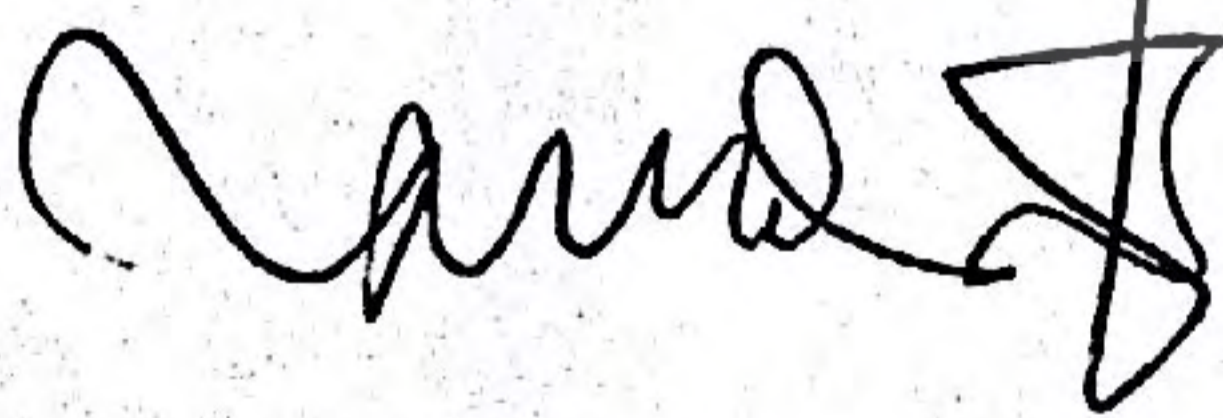
Telah menyelesaikan Laporan Perancangan Arsitektur Akhir ini sebagai salah satu persyaratan guna memperoleh gelar Sarjana Teknik Arsitektur di Program Studi Teknik Arsitektur Universitas Mercu Buana Jakarta.

Jakarta, 10 Agustus 2015

Mengesahkan,

Pembimbing;

Koordinator Seminar Arsitektur;

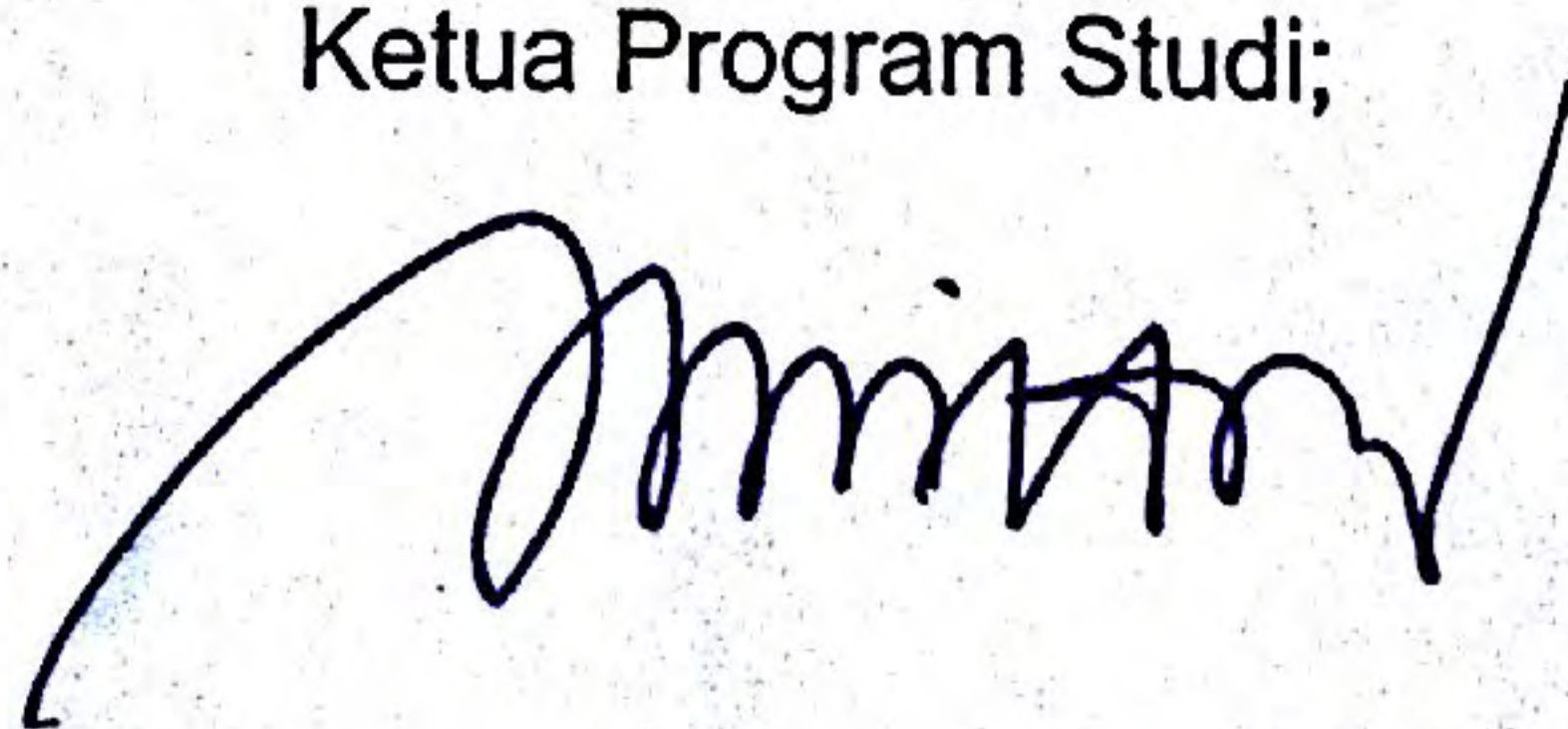


**Ir. Andjar Widajanti, M.T.**



**Abraham Seno B., ST., M. Ars.**

Ketua Program Studi;



**Ir. Joni Hardi, MT.**

## DAFTAR ISI

Daftar Isi.....	1
Daftar Gambar .....	4
Pengantar.....	6
Ucapan Terima Kasih.....	8
Bab I: Pendahuluan.....	9
1.1. Latarbelakang .....	9
1.2. Pernyataan Masalah .....	11
1.3. Tujuan dan Manfaat .....	12
1.4. Lingkup Pembahasan.....	13
1.5. Metode Pengumpulan Data.....	13
1.6. Sistematika Penulisan.....	13
1.7. Sistematika Penulisan.....	15
Bab II: TINJAUAN PUSTAKA .....	16
2.1. Pemahaman Terhadap Kerangka Acuan Kerja (KAK) .....	16
2.1.1. Tanggapan Terhadap Kerangka Acuan Kerja (KAK) .....	18
2.2. Transit Oriented Development.....	19
2.2.1. Pengertian Transit Oriented Development .....	19
2.2.2. Jenis Transit Oriented Development .....	20
2.2.3. Prinsip Transit Oriented Development.....	20

2.2.4.	Transit System .....	21
2.2.5.	Keuntungan dari Transit Oriented Development .....	22
2.3.	Sistem Transportasi .....	23
2.3.1.	Angkutan Umum Penumpang .....	23
2.4.	Stasiun Kereta Api .....	23
2.4.1.	Pengertian Stasiun Kereta Api .....	23
2.4.2.	Jenis Stasiun Kereta Api (PM No. 33 Tahun 2011) .....	24
2.4.3.	Klasifikasi Stasiun Kereta Api (Perpustakaan Kantor PT. Kereta Api Persero dalam Putra (2010)).....	24
2.2.4.	Ruang-ruang Dalam di Stasiun Kereta Api (Triwinarto, 1997).....	27
2.2.5.	Persyaratan dan Standar Bangunan Stasiun dan Kereta Api (Perpustakaan Kantor PT. Kereta Api Persero dalam Putra (2010)).....	28
2.2.6.	Konsep MRT (Mass Rapid Transit).....	30
2.2.7.	Kesimpulan .....	31
2.2.8.	Berdasarkan Kesimpulan .....	31
2.3.	Apartemen.....	33
2.3.1.	Pengertian Apartemen .....	33
2.3.2.	Klasifikasi Apartemen .....	33
2.3.3.	Prinsip Desain .....	37
2.3.4.	Tipe Unit Hunian Apartemen.....	38
2.3.5.	Fasilitas Apartemen .....	39
2.3.6.	Kesimpulan .....	39
2.4.	Terminal Bus.....	40
2.4.1.	Pengertian Terminal Bus .....	40
2.4.2.	Jenis Terminal Bus .....	40
2.4.3.	Kesimpulan .....	41
2.5.	Studi Banding.....	41
2.4.1.	Stasiun AldrikLichtwark Australia .....	41
2.4.2.	Stasiun Porta susa TGV silvo dAscia .....	43
Bab III:	Data dan Analisa .....	47
3.1.	Data Fisik dan Non Fisik.....	47

2.1.1.	Data Fisik .....	47
2.1.2.	Data Non Fisik.....	48
3.2.	Analisa Data Non Fisik .....	49
2.2.1.	Analisa Kegiatan Pada Fasilitas Penunja.....	49
2.2.2.	Analisa Pengguna .....	50
2.2.3.	Analisa Kebutuhan Ruang.....	52
2.2.4.	Analisa Hubungan Ruang.....	56
3.3.	Analisa Fisik .....	58
3.3.1.	Analisa Pencapaian Tapak dan Sirkulasi Kendaraan.....	60
3.3.2.	Analisa lingkungan .....	61
3.3.3.	Analisa Matahari Dan Arah Angin .....	63
3.3.4.	Analisa Kebisingan .....	64
3.4.	Konsep Zoning .....	66
3.4.1.	Zoning Horizontal .....	66
3.4.2.	Zoning Vertikal.....	67
BAB IV:	KonseP .....	68
4.1.	Konsep Dasar .....	68
4.2.	Konsep Perancangan .....	69
4.3.	Konsep Tapak.....	70
Daftar Pustaka	.....	71

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Peta Lokasi Segitiga Senen .....	16
Gambar 2	Arahan Rancangan Dalam KAK.....	17
Gambar 3	Letak Komersial TOD.....	20
Gambar 4	Letak titik transit sekunder (transit stop) .....	21
Gambar 5	Suasana Titik Sekunder.....	22
Gambar 6	Stasiun Berdasarkan Fungsi dan Letaknya .....	25
Gambar 7	Stasiun Berdasarkan Posisi Rel Terhadap Permukaan Tanah.....	25
Gambar 8	Stasiun Berdasarkan Perletakkan Bangunan Stasiun Terhadap Platform .....	26
Gambar 9	Ruang Bebas Pada Bagian Lurus.....	29
Gambar 10	Ruang Bebas Pada Jalur Lurus Untuk Jalan Ganda .....	30
Gambar 11	Dimensi Platform.....	30
Gambar 12	Prinsip Desain Apartemen .....	37
Gambar 13	Pembagian Tipe Unit Hunian, Ruang, dan Penghuni .....	38
Gambar 14	Pembagian Fasilitas Menurut Ekonomi Penghuni Apartemen.....	39
Gambar 15	Interior Aldrik Lichtwark.....	42
Gambar 16	eksterior Aldrik Lichtwark .....	42
Gambar 17	potongan Aldrik Lichtwark.....	43
Gambar 18	Interior Aldrik Lichtwark.....	43

<i>Gambar 19</i> eksterior susa TGV silvo dAscia .....	44
<i>Gambar 20</i> eksterior susa TGV silvo dAscia .....	44
<i>Gambar 21</i> Interior susa TGV silvo dAscia .....	44
<i>Gambar 22</i> potongan susa TGV silvo dAscia .....	45
<i>Gambar 23</i> potongan susa TGV silvo dAscia .....	46
<i>Gambar 24</i> blok plan susa TGV silvo dAscia .....	46
<i>gambar 25</i> Alur Kegiatan Pengunjung/ Penumpang Berangkat Dari Luar .....	49
<i>gambar 26</i> Alur Kegiatan Pengunjung/ Penumpang Berangkat Dari Kendaraan .....	49
<i>Gambar 27</i> Tapak Makro Kawasan Stasiun Pasar Senen .....	58
<i>Gambar 28</i> Tapak Mikro Kawasan Stasiun Pasar Senen .....	59
<i>Gambar 29</i> Kondisi sekarang (kiri) dan rencana pengembangan (kanan) .....	60
<i>Gambar 30</i> .Lokasi Tapak stasiun senen .....	61
<i>Gambar 31</i> .Lokasi Tapak stasiun senen .....	63
<i>Gambar 32</i> Lokasi Tapak stasiun senen .....	64
<i>Gambar 33</i> Zoning horizontal .....	66
<i>Gambar 34</i> Zoning vertikal .....	67
<i>Gambar 35</i> Urban Infill .....	69



## PENGANTAR

Jakarta sebagai salah satu kota besar di Indonesia dan terbesar di Asia Tenggara, memiliki aktifitas yang sangat tinggi. Berdasarkan data yang diperoleh dari situs resmi Dep.PU (Departemen Pekerjaan Umum), menunjukkan bahwa 7 juta orang melakukan pergerakan lalu lintas per hari di Jabodetabek, dimana 3,08 juta di antaranya menggunakan kendaraan pribadi dan sisanya menggunakan moda angkutan umum. Sebagai gambaran saja, busway yang banyak diandalkan oleh Pemerintah DKI Jakarta sejauh ini hanya mampu mengangkut 210.000 orang/hari atau sekitar 6% saja dari total orang yang melakukan pergerakan tersebut.

Sedangkan berdasarkan riset yang dilakukan *Indonesia Effort for Environment* (2013) yang dikutip oleh situs berita Kompas.com (2015) menunjukkan bahwa pada tahun 2013 pertumbuhan kendaraan di Jakarta mencapai 1.600-2.400 unit/hari. Dari jumlah tersebut, 16,5 persen merupakan penambahan mobil sementara sisanya adalah motor, bus, dan truk. Sedangkan, jumlah kendaraan seluruh Jabodetabek yang beroperasi di Jakarta mencapai 38,7 juta unit, terdiri dari 26,1 juta unit sepeda motor, 5,3 juta unit mobil, 1,3 juta unit bus, dan 6,1 juta unit truk.

Melihat kenyataan di lapangan dapat disimpulkan bahwa Jakarta merupakan kota yang menampung sebagian besar kegiatan-kegiatan produktif masyarakat Jabodetabek.

Terdapat beberapa masalah berkaitan dengan transportasi di Jakarta, salah satunya adalah ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan dan fasilitas untuk menampung aktifitas transportasi tersebut yang menyebabkan kemacetan. Fasilitas yang ditawarkan pemerintah selama ini seperti pembangunan jalan Tol dalam-luar kota dan busway terbukti kurang mampu menampung kendaraan yang melintas di Jakarta. Berdasarkan situs resmi Dep.PU, Peningkatan laju pertumbuhan jalan (termasuk jalan tol) di Jabodetabek adalah 1% per tahun, tidak sebanding dengan laju pertumbuhan kendaraan yang mencapai 11% per tahun. Volume yang tidak

sebanding antara jumlah kendaraan dan jalan menyebabkan kemacetan yang parah pada jam-jam puncak. Dan perkembangan terakhir menunjukkan bahwa pembangunan beberapa jalur Busway di wilayah ibukota telah meningkatkan 30-40% dari jumlah titik simpang rawan macet tersebut.

Akibatnya kemacetan terjadi di beberapa titik di Jakarta yang menyebabkan Jakarta menjadi kota yang kurang baik dari segi tampilan kota maupun kualitas hidup masyarakat di dalamnya. Selain itu, kemacetan yang terjadi di Jakarta juga berdampak pada perekonomian Jakarta. Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional (Bappenas, 2006) dalam situs Dep.PU melakukan penelitian yang menunjukkan bahwa kemacetan di Jakarta menimbulkan kerugian ekonomi sebesar Rp. 7 Trilyun/tahun yang dihitung untuk 2 (dua) sektor saja, yakni energi (Rp. 5,57 T/tahun) dan kesehatan (Rp. 1,7 T/tahun). Sementara Yayasan Pelangi memperkirakan kerugian bisa membengkak hingga Rp. 43 T/tahun akibat menurunnya produktivitas kerja, pemborosan BBM, dan pencemaran udara.

Banyak ide atau gagasan dari para ahli dalam bidang perkotaan untuk menyelesaikan permasalahan kemacetan di Jakarta. Salah satu gagasan yang akan dilakukan oleh Pemerintah DKI Jakarta adalah gagasan *Transit Oriented Development*(TOD). Dalam Peraturan Daerah (perda) Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DKI Jakarta 2030 Bab 1 Pasal 1 Ayat 72 berkaitan dengan ketentuan umum dijelaskan bahwa *Transit Oriented Development* (TOD) atau Pembangunan Berorientasi Transit adalah kawasan terpadu dari berbagai kegiatan fungsional kota dengan fungsi penghubung lokal dan antar lokal.

Dalam Pasal 16 dan 17 terdapat beberapa kawasan di wilayah DKI Jakarta yang direncanakan pengembangannya menerapkan konsep TOD, dalam sistem pusat kegiatan primer dan sistem pusat kegiatan sekunder, seperti kawasan Medan Merdeka, Mangga Dua, Bandar Kemayoran, Sentra Primer Tanah Abang, Dukuh Atas, Harmoni, Senen, Blok M, dan Grogol. Kawasan-kawasan tersebut direncanakan sebagai stasiun terpadu dan titik perpindahan beberapa moda transportasi.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Puji dan syukur saya panjatkan kepada Allah SWT karena karunia-Nya, saya dapat menyelesaikan laporan Perancangan Arsitektur Akhir ini setelah melalui proses yang panjang dan tidak mudah. Dalam penyusunan laporan ini saya mendapatkan banyak bantuan dari berbagai pihak, oleh karena itu saya ingin menyampaikan ucapan terima kasih saya kepada :

1. Orang tua dan keluarga yang sangat saya cintai, terima kasih atas segala bentuk dukungan dan perhatian kalian.
2. Ibu Andjar widajanti, Ir., MT. selaku dosen pembimbing yang bersedia membimbing dan mengarahkan saya selama proses perancangan berlangsung.
3. Bapak Abraham Seno, ST, M. Ars.,selaku koordinator Perancangan Arsitektur Akhir 73.
4. Seluruh dosen-dosen Program Studi Teknik Arsitektur dan staf TU Fakultas Teknik.
5. Teman-teman seperjuangan Arsitektur 2011 yang saling menyemangati,

UNIVERSITAS  
MERCU BUANA