

LAPORAN
STUDIO AKHIR ARSITEKTUR

Judul

Perancangan Stasiun Padang dengan Konsep *INFILL DESIGN*

Tema

PELESTARIAN PUSAKA

Koordinator

Ir. Yaddi Sumitra, M.TP

Desy Aryanti, S.T, M.A

Pembimbing

Dr. Jonny Wongso, S.T, M.T

Ir. Sudirman Is, M.T, Ph.D

Rini Afrimayetti, S.T, M.T



Oleh :

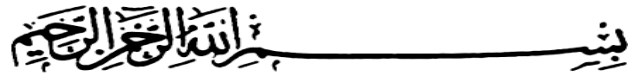
Nama : Arif budiman

Npm : 1210015111034

PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS BUNG HATTA

2018

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarakatuh,

Puji syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT, yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Studio Akhir Arsitektur ini.

Laporan Studio Akhir Arsitektur ini disusun dengan maksud untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam menyelesaikan Strata 1 di Prodi Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Bung Hatta. Adapun tujuan Mata Kuliah Studio Akhir Arsitektur ini agar mahasiswa dapat mengembangkan ide desain yang telah dikerjakan pada mata kuliah Seminar Arsitektur . Pada kesempatan ini pula penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dan memberikan dukungan moril selama pembuatan laporan Seminar Arsitektur ini, yaitu :

1. Kepada bapak Dr. I Nengah Tela, S.T, M.Sc, Selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Bung Hatta.
2. Ibu Ika Mutia, S.T., M.Sc selaku ketua Prodi Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Bung Hatta
3. Ibu Desy Aryanti, S.T, M.A dan Bapak Dr. Ir. Eko Alvares Z, M.SA, Selaku penasihat akademik angkatan 2012
4. Bapak Dr. Jonny Wongso, S.T, M.T, Selaku pembimbing I Studio Akhir Arsitektur yang telah memberi arahan dan bimbingan kepada penulis selama penulisan laporan
5. Bapak, Ir. Sudirman Is, M.T, Ph.D, Selaku pembimbing II Studio Akhir Arsitektur yang telah memberi arahan dan bimbingan kepada penulis selama penulisan laporan
6. Ibu Rini Afrimayetti, S.T, M.T, Selaku pembimbing III Studio Akhir Arsitektur yang telah memberi arahan dan bimbingan kepada penulis selama penulisan laporan
7. Kepada kedua Orang Tua yang selalu memberikan do'a, semangat, dan motivasi kepada penulis untuk lebih giat belajar
8. Kepada Abang dan Adik tercinta yang selalu memberikan nasihat, masukan, semangat, dan motivasi kepada penulis untuk lebih giat belajar
9. Kepada rekan-rekan mahasiswa Prodi Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Bung Hatta khususnya angkatan 2012 yang sudah memberikan semangat dan dukungannya selama perkuliahan.

10. Kepada sahabat-sahabat UK.Sector yang sudah senantiasa memberikan semangat dan dukungan serta arahan dalam perancangan kepada penulis

Dari tugas yang telah Penulis selesaikan, Penulis menyadari sepenuhnya hasil dari pekerjaan tugas ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu Penulis tidak menutup diri terhadap saran-saran dan krittikan yang dapat meningkatkan pengetahuan Penulis. Semoga laporan ini dapat bermanfaat, serta dapat membantu meningkatkan pengetahuan dan wawasan bagi kita semua

Padang, 9 Februari 2018

Penulis
Arif Budiman

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR GAMBAR.....	v
DAFTAR TABEL.....	x
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang.....	I.1
1.2. Rumusan Masalah.....	I.1
1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	I.2
1.4. Sasaran Penelitian.....	I.2
1.5. Lingkup Pembahasan.....	I.2
1.6. Sistematika Penulisan.....	I.2
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Studi Literatur	
1. Sejarah perkeretaapian di Sumatra Barat.....	II.1
2. Pengertian Kereta api dan stasiun.....	II.1
3. Fungsi dan Fasilitas Stasiun.....	II.1
4. Pengertian Kawasan Pusaka dan Bangunan cagar budaya.....	II.6
2.2. Review Jurnal	
2.2.1. Rangkuman Relevansi Jurnal	
1. Penerapan tema adaptasi dalam rancangan konservasi stasiun semut Surabaya	

a. Deskripsi Umum Jurnal.....	II.7
b. Pendahuluan.....	II.7
c. Latar Belakang Teori	II.7
d. Tujuan Penelitian.....	II.8
e. Metode.....	II.8
f. Hasil Pembahasan.....	II.8
2. Desain stasiun kereta api Gubeng dengan Konsep Simbiosis	
a. Deskripsi Umum Jurnal.....	II.8
b. Pendahuluan.....	II.8
c. Latar Belakang Teori.....	II.8
d. Tujuan Penelitian.....	II.8
e. Metode.....	II.9
f. Hasil Pembahasan.....	II.9
3. Perancangan ruang fisik kawasan Stasiun Tawang yang terintegrasi dengan angkutan umum Kota Semarang	
a. Deskripsi Umum Jurnal.....	II.9
b. Pendahuluan.....	II.9
c. Latar Belakang Teori.....	II.9
d. Tujuan Penelitian.....	II.9
e. Metode.....	II.10
f. Hasil Pembahasan.....	II.10
2.2.2 Perbandingan Jurnal.....	II.11
2.2.3 Kriteria Desain	II.13
2.2.4 Relevansi Ke 3 jurnal	II.14
2.2.4 Kesimpulan.....	II.15
2.3. Analisis Preseden	
2.3.1. Uraian Objek Preseden	
1. Central Station Salzburg	II.16
2. Denver Union Station.....	II.19

3. Dresden Station.....	II.22
2.3.2. Analisis dan Perbandingan Objek Preseden.....	II.25
1. Tipologi Site Plan.....	II.25
2. Tipologi Denah.....	II.26
3. Tipologi Tampak.....	II.27
4. Tipologi Potongan.....	II.28
5. Tipologi Interior.....	II.29
6. Tipologi Perspektif.....	II.30
2.4. Kriteria Desain.....	II.31
2.5. Kesimpulan.....	II.31
BAB III METODA PERANCANGAN	
3.1. Kerangka Berfikir.....	III.1
3.2. Uraian Kerangka Berfikir.....	III.1
BAB IV TINJAUAN KAWASAN PERENCANAAN	
4.1. Data Objek.....	IV.1
4.2. Analisis Tautan Lingkungan.....	IV.8
4.3. Analisis Permasalahan Lingkungan.....	IV.12
4.4 Problematik Tapak/Site.....	IV.12
4.5 Program Pengembangan KAI kedepan.....	IV.12
BAB V PROGRAM ARSITEKTUR	
5.1. Analisa Pengguna.....	V.1
5.2. Analisa Aktivitas Pengguna.....	V.2
5.3. Analisa Kebutuhan Ruang.....	V.4
5.4. Analisa Besaran Ruang.....	V.5

5.5. Analisa Sifat dan Karakteristik Ruang.....	V.8
5.6. Analisa Hubungan Ruang.....	V.10
5.7 Organisasi Ruang.....	V.11
5.8. Zoning.....	V.14

BAB VI ANALISIS TAPAK DAN BANGUNAN

6.1. Data Tapak.....	VI.1
6.1.1 Ukuran, dan peraturan GSB, KDB, KLB.....	VI.1
6.1.2 Lintasan Matahari.....	VI.2
6.1.3 Angin dan Penghawaan.....	VI.2
6.1.4 Kebisingan.....	VI.3
6.1.5 Sirkulasi Kendaraan.....	VI.3
6.1.6 Sirkulasi Pejalan Kaki.....	VI.4
6.1.7 Drainase.....	VI.4
6.1.8 View dari Tapak.....	VI.5
6.1.9 Utilitas.....	VI.5
6.1.10 Kontur.....	VI.6
6.2. Analisa Tapak	
6.2.1 Ukuran, dan peraturan GSB, KDB, KLB.....	VI.6
6.2.2 Lintasan Matahari.....	VI.6
6.2.3 Angin dan Penghawaan.....	VI.7
6.2.4 Kebisingan.....	VI.7
6.2.5 Sirkulasi Kendaraan.....	VI.7
6.2.6 Sirkulasi Pejalan Kaki.....	VI.7

6.2.7 Drainase.....	VI.8
6.2.8 View dari Tapak.....	VI.8
6.2.9 Utilitas.....	VI.8
6.1.10 Kontur.....	VI.8

BAB VII KONSEP TAPAK DAN BANGUNAN

7.1 Konsep Tapak.....	VII.1
7.1.1 Konsep Bangunan Eksisting Yang dipertahankan.....	VII.1
7.1.2 Konsep Entrance Kawasan.....	VII.2
7.1.3 Konsep Orientasi Bangunan.....	VII.3
7.1.4 Konsep Sirkulasi Kendaraan dan Pejalan Kaki.....	VII.3
7.1.5 Konsep Ruang Terbuka.....	VII.4
7.1.6 Konsep Halte Kendaraan Umum.....	VII.4
7.1.7 Konsep Penataan Parkir.....	VII.4
7.1.8 Konsep Drainase.....	VII.4
7.1.9 Konsep Vegetasi.....	VII.5
7.1.10 Konsep Peletakan Massa Bangunan Baru.....	VII.5
7.1.11 Konsep Zoning Kawasan.....	VII.6
7.2 Konsep Bangunan.....	VII.6
7.2.1 Perletakan Massa Bangunan.....	VII.6
7.2.2 Pencahayaan.....	VII.7
7.2.3 Penghawaan.....	VII.8
7.3 Konsep Fungsional.....	VII.8
7.4 Konsep Bentuk Bangunan.....	VII.9
7.5 Konsep Utilitas.....	VII.11
7.6 Sistem Struktur dan Konstruksi Bangunan.....	VII.13
7.7 Konsep Ruang Tunggu.....	VII.14

BAB VIII PERENCANAAN TAPAK / *SITE PLAN*

8.1 Site Plan.....	VIII.1
--------------------	--------

BAB IX KESIMPULAN DAN PENUTUP

9.1 Kesimpulan.....	IX.1
---------------------	------

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

	Halaman		
Gambar 2.1 Menara Pengawas Stasiun Tanjung Priok	II.5	Gambar 4.4 Existing Site.....	IV.3
Gambar 2.2 Turntable.....	II.5	Gambar 4.5 Entrance Stasiun Padang.....	IV.4
Gambar 2.3 Container Freight Station.....	II.6	Gambar 4.6 Tampak depan Stasiun Padang.....	IV.4
Gambar 2.4 Overtrack Station.....	II.8	Gambar 4.7 Tampak depan Kantor KAI.....	IV.5
Gambar 2.5 Underelevated Track.....	II.9	Gambar 4.8 Ruang Serbaguna.....	IV.5
Gambar 2.6 At Grade Station.....	II.9	Gambar 4.9 Dipo Lokomotif.....	IV.6
Gambar 2.7 Posisi Bangunan Stasiun Terhadap Rel.....	II.10	Gambar 4.10 Rumah Dinas.....	IV.6
Gambar 2.8 Central Station Salzburg.....	II.35	Gambar 4.11 Batasan utara.....	IV.8
Gambar 2.9 Tampak dan perspektif Central Station Salzburg.....	II.37	Gambar 4.12 Batasan Barat.....	IV.8
Gambar 2.10 Interior Central Station Salzburg.....	II.38	Gambar 4.13 Batasan timur.....	IV.9
Gambar 2.11 Material pada Central Station Salzburg.....	II.39	Gambar 4.14 Batasan selatan.....	IV.9
Gambar 2.12 Denver Union Station.....	II.41	Gambar 4.15 Pembangunan Infrastrukur Kereta Api.....	IV.24
Gambar 2.13 Tampak Depan Denver Union Station.....	II.43	Gambar 4.16 Jalur Kereta Api Sumatra Barat.....	IV.25
Gambar 2.14 Interior Denver Union Station.....	II.44	Gambar 6.1 Data Luasan Site.....	VI.1
Gambar 2.15 Penggunaan Material pada Denver Union Station.....	II.45	Gambar 6.2 Arah Lintasan Matahari.....	VI.4
Gambar 2.16 Pencahayaan Denver Union Station.....	II.45	Gambar 6.3 Arah Angin.....	VI.5
Gambar 2.17 Dresden Station Redevelopment.....	II.47	Gambar 6.4 Kebisingan.....	VI.6
Gambar 2.18 Proses Kreatif Dresden Station Redevelopment.....	II.50	Gambar 6.5 Sirkulasi Kendaraan.....	VI.7
Gambar 2.19 Pencahayaan Dresden Station Redevelopment.....	II.51	Gambar 6.6 Sirkulasi Pejalan Kaki.....	VI.8
Gambar 4.1 Kawasan Makro.....	IV.1	Gambar 6.7 Drainase.....	VI.9
Gambar 4.2 Kawasan Messo.....	IV.1	Gambar 6.8 View dari Tapak.....	VI.10
Gambar 4.3 Kawasan Mikro.....	IV.2	Gambar 6.9 Utilitas.....	VI.11
		Gambar 6.10 Kontur.....	VI.12

Gambar 6.11 Analisa Ukuran dan Peraturan.....	VI.13	Gambar 7.14 Konsep Peletakan Massa Bangunan.....	VII.12
Gambar 6.12 Analisa Lintasan Matahari.....	VI.14	Gambar 7.15 Konsep Zoning Bangunan.....	VII.13
Gambar 6.13 Analisa Angin dan Penghawaan.....	VI.14	Gambar 7.16 Konsep Perletakan massa bangunan.....	VII.14
Gambar 6.14 Analisa Kebisingan.....	VI.15	Gambar 7.17 Perspektif Konsep Perletakan massa bangunan.....	VII.15
Gambar 6.15 Analisa Sirkulasi Kendaraan.....	VI.15	Gambar 7.18 Pencahayaan alami melalui skylight dan jendela.....	VII.16
Gambar 6.16 Analisa Sirkulasi Pejalan Kaki.....	VI.16	Gambar 7.19 Pencahayaan Buatan melalui bola lampu.....	VII.16
Gambar 6.17 Analisa Drainase.....	VI.16	Gambar 7.20 Penghawaan dengan cross ventilation.....	VII.17
Gambar 6.18 Analisa View dari Tapak.....	VI.17	Gambar 7.21 Air Conditioner (AC).....	VII.17
Gambar 6.19 Analisa Utilitas.....	VI.17	Gambar 7.22 Konsep bentuk bangunan lama.....	VII.18
Gambar 6.20 Analisa Kontur.....	VI.18	Gambar 7.23 Konsep Transformasi bentuk bangunan baru.....	VII.18
Gambar 7.1 Kondisi Eksisting.....	VII.1	Gambar 7.24 Hydrant	VII.23
Gambar 7.2 Tampak Depan stasiun Padang.....	VII.2	Gambar 7.25 Tong sampah.....	VII.24
Gambar 7.3 Perspektif Stasiun Padang.....	VII.2	Gambar 7.26 Pondasi Batu kali.....	VII.25
Gambar 7.4 Perspektif Balai Yasa.....	VII.3	Gambar 7.27 Pondasi Batu Bata.....	VII.26
Gambar 7.5 Perspektif Balai Yasa.....	VII.3	Gambar 7.28 Pondasi Konstruksi sarang laba-laba.....	VII. 27
Gambar 7.6 Tampak Samping Balai Yasa.....	VII.4	Gambar 7.29 Pondasi Sumuran.....	VII.28
Gambar 7.7 Konsep Entrance Kawasan.....	VII.4	Gambar 7.30 Pondasi Bored pile.....	VII.29
Gambar 7.8 Konsep Orientasi Bangunan.....	VII.5	Gambar 7.31 Pondasi Tiang Pancang.....	VII.31
Gambar 7.9 Konsep Sirkulasi Kendaraan dan manusia.....	VII.6	Gambar 7.32 Kolom beton dan Kolom baja.....	VII.32
Gambar 7.10 Tata Parkir Kendaraan.....	VII.8	Gambar 7.33 Batu bata merah.....	VII.32
Gambar 7.11 Konsep Drainase.....	VII.9	Gambar 7.34 Batu bata ringan.....	VII.33
Gambar 7.12 Konsep Peletakan Vegetasi.....	VII.10	Gambar 7.35 Batako.....	VII.33
Gambar 7.13 Konsep Vegetasi Pengarah dan peneduh.....	VII.11		

Gambar 7.36 Perspektif Kuda-kuda lengkung.....VII.34

Gambar 7.37 Tampak depan kuda-kuda lengkung.....VII.34

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 Analisa Swot.....	IV.10
Tabel 4.2 Rencana sistem Pusat – Pusat Pelayanan kota Padang tahun 2013....	IV.12
Tabel 4.3 Rencana Pemanfaatan Lahan Kota Padang tahun 2013.....	IV.13
Tabel 4.4 Arahan Kepadatan dan Ketinggian Bangunan Kota Padang 2013....	IV.14
Tabel 4.5 Jalur Evakuasi Kota Padang 2013.....	IV.15
Tabel 5.1 Analisis pengguna bangunan.....	V.2
Tabel 5.2 Analisis Aktivitas pengguna.....	V.4
Tabel 5.3 Analisis Besaran Ruang Stasiun.....	V.12
Tabel 5.4 Analisis Besaran Ruang Kantor Pengelola.....	V.13
Tabel 5.5 Analisis Besaran Ruang Servis dan Penunjang.....	V.14
Tabel 5.6 Analisis Besaran Ruang Untuk Kendaraan.....	V.14
Tabel 5.7 Analisis Total Besaran Ruang.....	V.15
Tabel 5.8 Sifat dan Karakteristik Bangunan Stasiun.....	V.16
Tabel 5.9 Sifat dan Karakteristik Bangunan Kantor Pengelola.....	V.17
Tabel 5.10 Sifat dan Karakteristik Bangunan Servis	V.17
Tabel 5.11 Sifat dan Karakteristik Bangunan Untuk Kendaraan.....	V.18

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Kereta api merupakan salah satu alat transportasi darat antar kota yang diminati oleh seluruh lapisan masyarakat karena biaya yang murah dan pelayanan yang cukup memuaskan. Saat ini Sistem perkeretaapian di Indonesia sudah semakin maju, hal ini terlihat dari pengembangan-pengembangan yang terus dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia (persero). Dengan semakin banyaknya masyarakat yang menggunakan jasa kereta api sebaiknya diimbangi oleh fasilitas – fasilitas yang memadai, peningkatan kualitas pelayanan yang baik agar masyarakat lebih percaya dan memilih menggunakan jasa transportasi kereta api.

Kereta api merupakan transportasi yang dipilih sebagai alat angkut yang mampu mengangkut hasil bumi dan penumpang dalam jumlah banyak, bebas hambatan serta memiliki tingkat keamanan yang tinggi. Hal ini sesuai dengan UU No. 13/1992 tentang moda transportasi, yaitu : *perkeretaapian adalah salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuan mengangkut, baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energy, hemat dalam penggunaan ruang. Mempunyai faktor keamanan yang tinggi dan tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibanding dengan moda lainnya.*

Sebagai sebuah transportasi massal, yang mampu mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah banyak serta murah, kereta api menjadi salah satu alternatif transportasi darat. Keberadaan stasiun merupakan bagian terpenting sebagai terminal pemberangkatan dan menurunkan penumpang, serta dalam proses interaksi dan aktivitas bagi pengguna transportasi kereta api yang menunggu jadwal keberangkatannya. Kini Stasiun telah berkembang bukan hanya sebagai stasiun tetapi juga telah menambahkan beberapa fungsi yang dapat memenuhi kebutuhan para pengunjung dan para pengelola.

Kota Padang merupakan ibukota dari Sumatra Barat, yang merupakan kota penting dan kota transit yang menyerap banyak pendatang, kota perdagangan, jasa, industri dan juga pendidikan. Stasiun Padang (dikenal juga dengan stasiun Simpang Haru) menjadi salah satu stasiun yang melayani banyak keberangkatan dan kedatangan kereta api. Stasiun ini berdiri pada tahun 1891 sejalan dengan pembangunan jalur kereta api sepanjang Padang sampai Sawahlunto.

Menurut peraturan Pemerintah Indonesia telah menetapkan Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya. Didalamnya dijelaskan, bahwa yang dimaksud dengan Cagar Budaya, adalah benda buatan manusia, bergerak atau tidak bergerak yang berupa kesatuan atau kelompok, atau bagian-bagiannya atau sisa-sisanya, yang berumur sekurang-kurangnya 50 (lima puluh)

tahun, atau mewakili masa gaya yang khas dan mewakili masa gaya yang sekurang-kurangnya 50 (lima puluh) tahun, serta dianggap mempunyai nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan dan kebudayaan (Tunggul, 1997). Bangunan Stasiun Padang masuk kedalam konservasi bangunan karena usia bangunan yang melebihi 50 tahun, keunikan juga terdapat pada bangunan stasiun yang masih peninggalan masa kolonial Belanda dengan satu ciri-cirinya bukaan jendela yang besar-besar, kawasan stasiun juga merupakan salah satu aset wisata karena bangunan bersejarah yang masuk cagar budaya yang dilestarikan dapat sebagai investasi yang baik untuk meningkatkan taraf ekonomi penduduk.

Stasiun padang yang ada sekarang mempunyai beberapa permasalahan yaitu, kurangnya fasilitas yang ada, terdapat beberapa bangunan yang tidak terpakai, hanya terdapat satu main entrance, tidak adanya halte untuk pemberhentian kendaraan umum (angkot, bus kota, taksi dan ojek), belum adanya pembedaan antara jalur railbus dan kereta api serta ruang tunggu yang terlalu kecil.

Berdasarkan RTRW Kota Padang 2010-2030 Paragraf 4 Tentang Sistem Transportasi Perkeretaapian Pasal 43, akan ada Rencana pengembangan stasiun kereta api Padang yang terintegrasi dengan BRT dan monorel. Dan dengan adanya Pembangunan infrastruktur kereta api Sumatra Jalur kereta api ‘*Trans Sumatra Railways*’ dimulai tahun ini, membentang dari Lampung hingga Aceh sepanjang 1400 km dan dibangun jalur ganda.

Oleh karena itu, Stasiun Simpang Padang harus dilakukan pengembangan untuk dapat menjadi sebuah stasiun yang menjadi HUB atau pusat perkeretaapian di kota Padang.

1.2 PERMASALAHAN DESAIN ATAU RUMUSAN MASALAH

1.2.1 Rumusan Masalah Non-Arsitektur

- a. Bagaimana meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi kereta api?
- b. Bagaimana mengembangkan potensi stasiun Kereta Api Padang sebagai sarana dan prasarana transportasi darat yang lebih baik?

1.2.2 Rumusan Masalah Arsitektur ?

- a. Bagaimana menciptakan sirkulasi yang jelas dan aman bagi para pengguna stasiun?
- b. Bagaimana merancang stasiun kereta yang modern tapi tetap mempertahankan citra bangunan konservasi?

- c. Bagaimana merancang stasiun kereta dengan fasilitas yang sesuai dengan standar perkeretaapian?
- d. Bagaimana merancang stasiun kereta api yang terintegrasi dengan BRT, monorel maupun angkutan umum lain?

1.3 TUJUAN

Tujuan dari perencanaan ini adalah :

- a. Mengurangi tingkat kemacetan di jalan raya dengan mendorong masyarakat menggunakan moda transportasi masal, sehingga mereduksi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi
- b. Membuat mobilitas menjadi efisien karena pusat kegiatan diletakkan disepanjang jalur angkutan masal
- c. Mengembangkan system transportasi dengan memaksimalkan penggunaan moda transportasi masal
- d. Memberikan pelayanan transportasi yang baik, cepat, bebas dari macet, aman dan nyaman

1.4 SASARAN

Untuk mengembangkan system transportasi massal kereta api, Merencanakan jaringan jalan yang menjamin kenyamanan bagi kendaraan umum maupun para pejalan kaki. Dan saling terintegrasi dengan moda angkutan lainnya.

1.5 LINGKUP PEMBAHASAN

Lingkup kajian yang akan dibahas dalam perencanaan ini adalah bagaimana mengembangkan stasiun kereta api kota Padang dengan konsep pelestarian pusaka sehingga bangunan cagar budaya yang ada dapat bertahan terhadap perubahan zaman yang semakin modern.

1.6 SISTEMATIKA PENULISAN

BAB I PENDAHULUAN

Bab pendahuluan ini berisikan tentang latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan , sasaran, dan sistematika penulisan.

BAB !! TINJAUAN PUSTAKA

Bab tinjauan pustaka dan desain berisi kajian berisi tentang review 3 buah jurnal dengan tema yang sama dan analisis preseden 3 buah bangunan stasiun yang sesuai dengan tema.

BAB III METODE PENELITIAN/PERANCANGAN

Bab metode penelitian/perancanagn berisi diagram metode perancangan beserta penjelasannya.

BAB IV TINJAUAN KAWASAN PERENCANAAN

Bab tinjauan kawasan perencanaan berisi tentang data objek, problematic kawasan, analisis tautan lingkungan, analisis permasalahan lingkungan, serta problematic tapak atau site.

BAB V PROGRAM ARSITEKTUR

Bab program arsitektur berisi analisa pengguna, kebutuhan ruang, besaran ruang, sifat dan karakteristik ruang, organisasi ruang dan zoning.

BAB VI ANALISA TAPAK DAN BANGUNAN

Bab ini berisi analisa terhadap tapak dan analisa ruang dalam.

BAB VII KONSEP TAPAK DAN BANGUNAN

Bab ini berisi hasil dari analisa tapak dan analisa ruang dalam.

BAB VIII PERENCANAAN TAPAK ATAU SITE PLAN

Bab perencanaan tapak atau site plan berisi hasil keputusan dari analisa tapak dan analisa bangunan.

BAB IX KESIMPULAN DAN PENUTUP

Bab kesimpulan dan penutup berisi kesimpulan atau ringkasan dari perancangan mulai dari latar belakang sampai dengan menghasilkan site plan.