

## **TUGAS AKHIR**

# **Perancangan Stasiun Kereta Api Trans Sulawesi di Kota Palu Dengan Pendekatan Universal Desain**



Disusun oleh:  
**Yorlan Saputra Tunggele**  
61.16.0044

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
FAKULTAS ARSITEKTUR DAN DESAIN  
UNIVERSITAS KRISTEN DUTA WACANA  
2021**

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI**  
**SKRIPSI/TESIS/DISERTASI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademika Universitas Kristen Duta Wacana, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yorlan Saputra Tunggele  
NIM : 61160044  
Program studi : Arsitektur  
Fakultas : Arsitektur dan Desain  
Jenis Karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Kristen Duta Wacana **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*None-exclusive Royalty Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**“PERANCANGAN STASIUN KERETA API TRANS SULAWESI DI KOTA PALU DENGAN PENDEKATAN UNIVERSAL DESAIN**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti/Noneksklusif ini Universitas Kristen Duta Wacana berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama kami sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Yogyakarta  
Pada Tanggal : 26 Juni 2021

Yang menyatakan



Yorlan Saputra Tunggele  
NIM.61160044

## TUGAS AKHIR

Perancangan Stasiun Kereta Api Trans Sulawesi di Kota Palu dengan Pendekatan Universal Desain

Diajukan kepada Program Studi Arsitektur,  
Fakultas Arsitektur dan Desain, Universitas Kristen Duta Wacana – Yogyakarta,  
sebagai salah satu syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Arsitektur

Disusun Oleh :

**YORLAN SAPUTRA TUNGGELE**

**61160044**

Diperiksa di : Yogyakarta

Tanggal : \_\_\_\_\_

Dosen Pembimbing I



**Ir. Dwi Atmono Gregorius, M.T.**

Dosen Pembimbing II



**Yohanes Satyayoga Raniasta, S.T., M.Sc.**

Mengetahui,  
Ketua Program Studi Arsitektur



**Dr.-Ing. Sita Yulastuti Amijaya, S.T., M.Eng.**

## LEMBAR PENGESAHAN

Judul : Perancangan Stasiun Kereta Api Trans Sulawesi di Kota Palu dengan Pendekatan Universal Desain

Nama Mahasiswa : **YORLAN SAPUTRA TUNGGELE**

NIM : **61160044**

Matakuliah : Tugas Akhir Kode : DA8336

Semester : GENAP Tahun Akademik : 2020/2021

Fakultas : Fakultas Arsitektur dan Desain Prodi : Arsitektur

Universitas : Universitas Kristen Duta Wacana Yogyakarta

---

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji Tugas Akhir  
Program Studi Arsitektur, Fakultas Arsitektur dan Desain, Universitas Kristen Duta Wacana – Yogyakarta  
dan dinyatakan **DITERIMA** untuk memenuhi salah satu syarat  
memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada tanggal : 08 Juni 2021

Yogyakarta,

Dosen Pembimbing I



**Ir. Dwi Atmono Gregorius, M.T.**

Dosen Penguji I



**Christian Nindyaputra Octarino, S.T., M.Sc.**

Dosen Pembimbing II



**Yohanes Satyayoga Raniasta, S.T., M.Sc.**

Dosen Penguji II



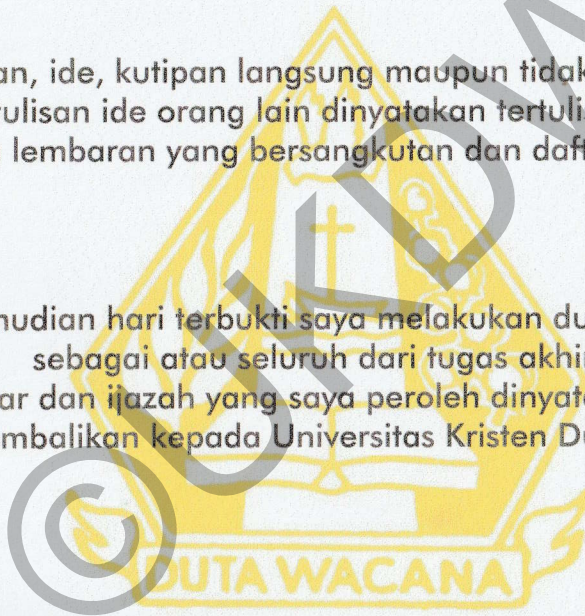
**Stefani Natalia Sabatini, S.T., M.T.**

## PERNYATAAN KEASLIAN

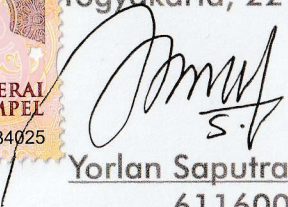
Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan dengan sebenarnya bahwa Tugas Akhir dengan judul :  
PERANCANGAN STASIUN KERETA API TRANS SULAWESI DI KOTA PALU  
DENGAN PENDEKATAN UNIVERSAL DESIGN  
adalah benar karya saya sendiri.

Pernyataan, ide, kutipan langsung maupun tidak langsung yang bersumber dari tulisan ide orang lain dinyatakan tertulis dalam Tugas Akhir ini pada lembaran yang bersangkutan dan daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti saya melakukan duplikasi atau plagiasi sebagai atau seluruh dari tugas akhir ini, maka gelar dan ijazah yang saya peroleh dinyatakan dibatalkan dan akan saya kembalikan kepada Universitas Kristen Duta Wacana-Yogyakarta.



Yogyakarta, 22 Juni 2021

  
Yorlan Saputra Tunggele  
61160044

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kepada Tuhan Yesus Kristus, atas anugerah dan penyertaan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir berjudul “Perancangan Stasiun Kereta Api Trans Sulawesi di Kota Palu dengan Pendekatan Universal Desain” sebagai syarat syarat menyelesaikan Program Sarjana (S1) di Fakultas Arsitektur dan Desain, Program Studi Arsitektur, Universitas Kristen Duta Wacana-Yogyakarta

Selama Proses tugas akhir ini penulis mendapatkan banyak bantuan dalam bentuk doa, bimbingan dan dorongan moril yang sangat berarti dari berbagai pihak dari awal hingga akhir proses pengerjaan tugas akhir. Oleh karena itu penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Tuhan Yesus Kristus yang telah memberikan penyertaan dan kemurahan terhadap penulis dalam menyelesaikan tugas akhir.
2. Keluarga terkhusus kedua orang tua yang selalu ada memberikan dukungan doa dan moral bagi penulis.
3. Ir. Dwi Atmono Gregorius, M.T. dan Yohanes Satyayoga Raniasta, S.T., M.Sc. selaku dosen pembimbing selama pengerjaan tugas akhir.
4. Christian Nindyaputra Octarino, S.T., M.Sc. dan Stefani Natalia Sabatini, S.T., M.T. selaku dosen penguji tugas akhir.
5. Christian Nindyaputra Octarino, S.T., M.Sc. selaku koordinator tugas akhir.
6. Bapak/Ibu dosen UKDW yang telah berdedikasi mengajar, membimbing dan membagikan berbagai ilmu serta pengalaman kepada penulis.
7. Terima kasih kepada Mitha Aprilia yang selalu mendukung selama ini selalu memberikan dukungan sehingga dapat menyelesaikan tugas akhir dengan baik
8. Terima kasih kepada teman-teman penulis yang selalu memberikan dukungan baik secara moril maupun materil sehingga mampu menyelesaikan tugas akhir dengan baik.

Dalam tugas akhir ini penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam dalam pelaksanaan tugas akhir, sehingga penulis menerima kritik dan saran yang membangun untuk kedepannya.

Atas perhatiannya. penulis mengucapkan terima kasih.

Yogyakarta, 22 juni 2021



Yorlan Saputra Tunggele

# Perancangan Stasiun Kereta Api Trans Sulawesi di Kota Palu Dengan Pendekatan Universal Desain

## Apstrak

Kesimpulan dari pengamatan ini yaitu merancang stasiun kereta api yang terintegrasi dengan seluruh jenis transportasi masal (yang dapat ditempuh hanya dengan berjalan kaki/radius 600 meter) dan dapat serta mudah di akses oleh semua kalangan/golongan.

Metode yang digunakan dalam pengamatan ini adalah pengumpulan data primer dengan cara observasi, dokumentasi dan wawancara tentang ketertarikan dan antusias masyarakat pada mode transportasi kereta api yang dapat dan mudah diakses oleh semua kalangan/golongan, serta pengumpulan data sekunder tentang rencana tata ruang, studi kelayakan trase kereta api, dan syarat pembangunan stasiun kereta api sehingga pengamatan ini kuat untuk dilakukan di kabupaten/kota palu.

Hasil menunjukkan bahwa minat masyarakat dan pemerintah untuk dapat menggunakan transportasi masal utamanya kereta api sebagai alat transportasi di kabupate/kota palu sebagai penunjang aktivitas sangat besar. Akan tetapi, dalam pelaksanaannya masyarakat lebih banyak menggunakan alat transportasi pribadi sebagai transportasi regional maupun antar regional. Maka dari itu, perancangan stasiun kereta api dengan pendekatan universal desain diharapkan dapat menunjang seluruh krgiatan perkereta apian di kota palu, Rancangan stasiun kereta api ini memiliki target utamanya orang-orang yang memiliki mobilitas yang rendah maupun yang memiliki mobilitas yang tinggi dari berbagai kalangan dan selalu menggunakan kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi dengan tujuan untuk membangkitkan minat orang-orang dalam pemanfaatan transportasi masal sehingga efisiensi kinerja semakin meningkat di kota palu.

Pengamatan ini bertujuan untuk merancang stasiun kereta api dengan tahapan-tahapan arsitektural serta konsep yang dapat dan mudah diakses oleh semua kalangans/golongan.



# DAFTAR ISI

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| Halaman Judul .....       | i   |
| Lembar Persetujuan .....  | ii  |
| Lembar Pengesahan .....   | iii |
| Pernyataan Keaslian ..... | iv  |
| Kata Pengantar .....      | v   |
| Apstrak .....             | vi  |
| Daftar Isi .....          | vii |

## BAB I : PENDAHULUAN

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Kerangka Berpikir .....               | 01 |
| Tinjauan Judul .....                  | 03 |
| Perkembangan Kereta Api .....         | 03 |
| Kondisi Kota Palu .....               | 03 |
| Rencana Kereta Api di Kota Palu ..... | 04 |
| Rumusan Masalah .....                 | 05 |

## BAB II : STUDI LITERATUR

|                       |    |
|-----------------------|----|
| Studi Literatur ..... | 07 |
| Studi Preseden .....  | 17 |

## BAB III : ANALISIS SITE

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| Pemilihan Site .....        | 25 |
| Profil Site Terpilih .....  | 26 |
| Konteks Site Terpilih ..... | 27 |

## BAB IV : PROGRAMING

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Analisis Kegiatan .....               | 33 |
| Pengelompokan Ruang (Kegiatan) .....  | 35 |
| Pengelompokan Ruang (Zona) .....      | 36 |
| Pengelompokan Antar Ruang Makro ..... | 37 |
| Pengelompokan Antar Ruang Mikro ..... | 38 |
| Perhitungan Kebutuhan Ruang .....     | 40 |

## BAB V : IDE DESAIN

|                    |    |
|--------------------|----|
| Konsep Makro ..... | 46 |
| Konsep Mikro ..... | 49 |

## PENUTUP

|                      |    |
|----------------------|----|
| Daftar Pustaka ..... | 53 |
|----------------------|----|

## LAMPIRAN

|                   |
|-------------------|
| Gambar Kerja      |
| Poster            |
| 3D Visual         |
| Lembar Konsultasi |





## LAMPIRAN



Gambar Kerja



Poster



Lembar Konsultasi



CONCEPT ONLY

## **PENDAHULUAN**

Tinjauan Judul


Perkembangan Kereta Api

Kondisi Kota Palu


Rencana Pengembangan Kereta Api di Kota Palu

## **RUMUSAN MASALAH**


1. TINJAUAN JUDUL



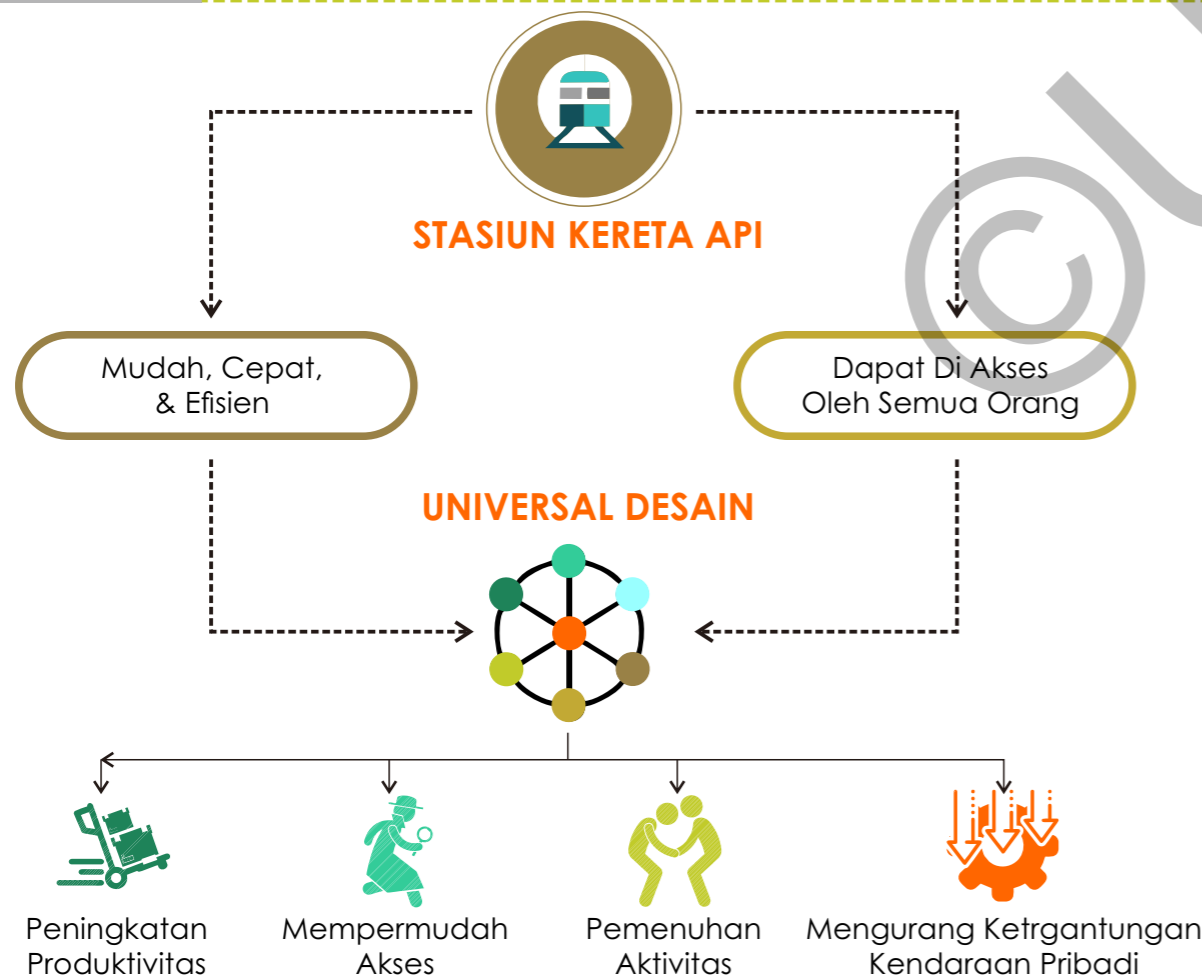
**STASIUN KERETA API**  
Tempat menunggu bagi calon penumpang kereta api dan tempat perhentian kereta api bagi penumpang kereta api  
Sumber : KBBI



**TRANS SULAWESI**  
Merupakan jalur penghubung wilayah-wilayah yang ada di pulau Sulawesi  
Sumber : KBBI



**UNIVERSAL DESAIN**  
Desain yang dapat digunakan dan diakses oleh semua orang dalam berbagai kondisi dan situasi tanpa batasan apapun dalam cakupan yang seluas mungkin, 'tanpa' memerlukan adaptasi berlebih dan desain khusus.  
Menurut : Ron Mace



2. PENGEMBANGAN KERETA API

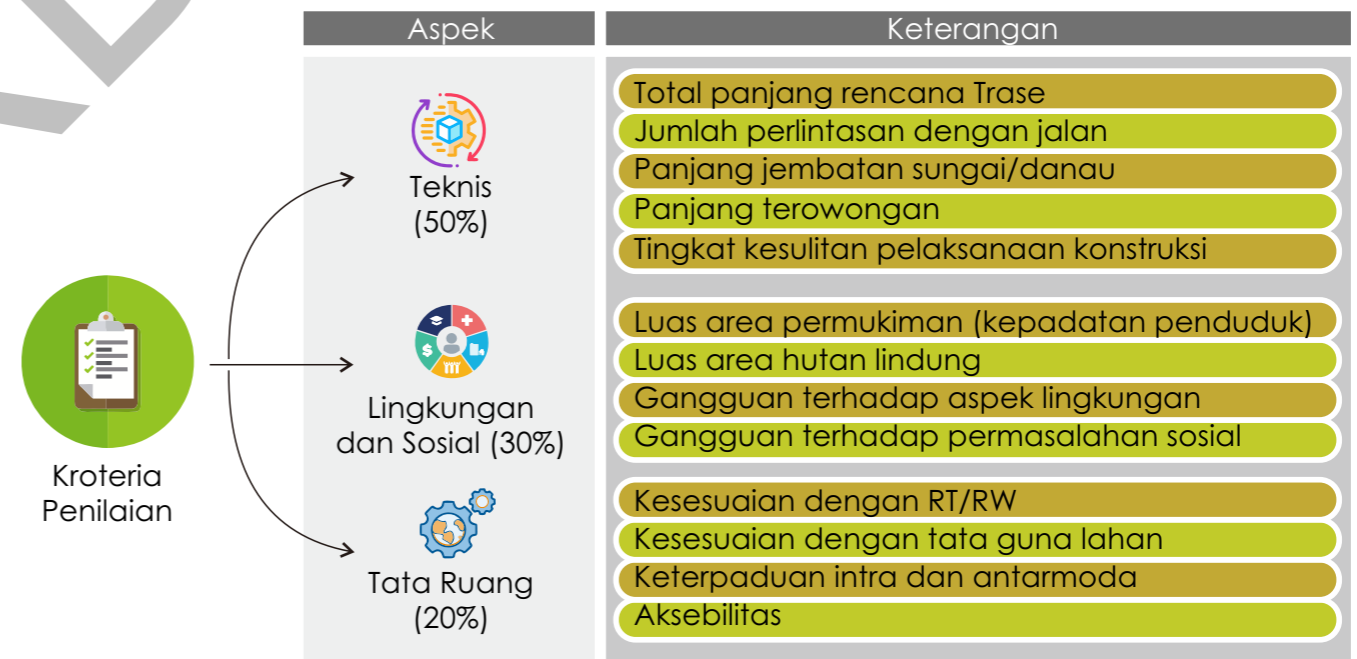
PERKEMBANGAN



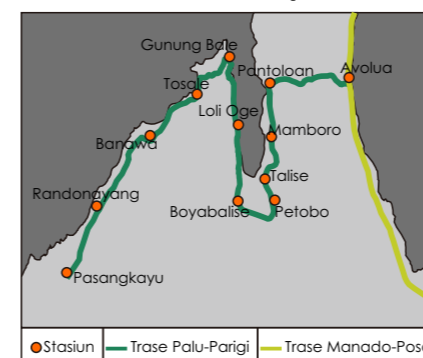
|                   | Gorontalo | Sulawesi Barat | Sulawesi Selatan | Sulawesi Tengah | Sulawesi Tenggara | Sulawesi Utara | DI         |
|-------------------|-----------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|----------------|------------|
| Gorontalo         | 184.000   | 2.000          | 4.000            | 8.000           | 8.000             | 680.000        | 886.000    |
| Sulawesi Barat    | 37.000    | 93.000         | 357.000          | 144.000         | 77.000            | 88.000         | 796.000    |
| Sulawesi Selatan  | 352.000   | 1.385.000      | 5.294.000        | 377.000         | 1.141.000         | 922.000        | 9.471.000  |
| Sulawesi Tengah   | 73.000    | 62.000         | 42.000           | 95.000          | 51.000            | 41.000         | 364.000    |
| Sulawesi Tenggara | 58.000    | 26.000         | 98.000           | 40.000          | 676.000           | 213.000        | 1.111.000  |
| Sulawesi Utara    | 601.000   | 4.000          | 10.000           | 4.000           | 25.000            | 2.228.000      | 2.872.000  |
| DI                | 1.305.000 | 1.572.000      | 5.805.000        | 668.000         | 1.978.000         | 4.172.000      | 15.500.000 |

Prakiraan Jumlah Penumpang Kereta Api Trans Sulawesi Tahun 2030  
Sumber : Review Rencana Perkeretaapian Nasional Tahun 2018

RENCANA AWAL TRASE & STASIUN KERETA API



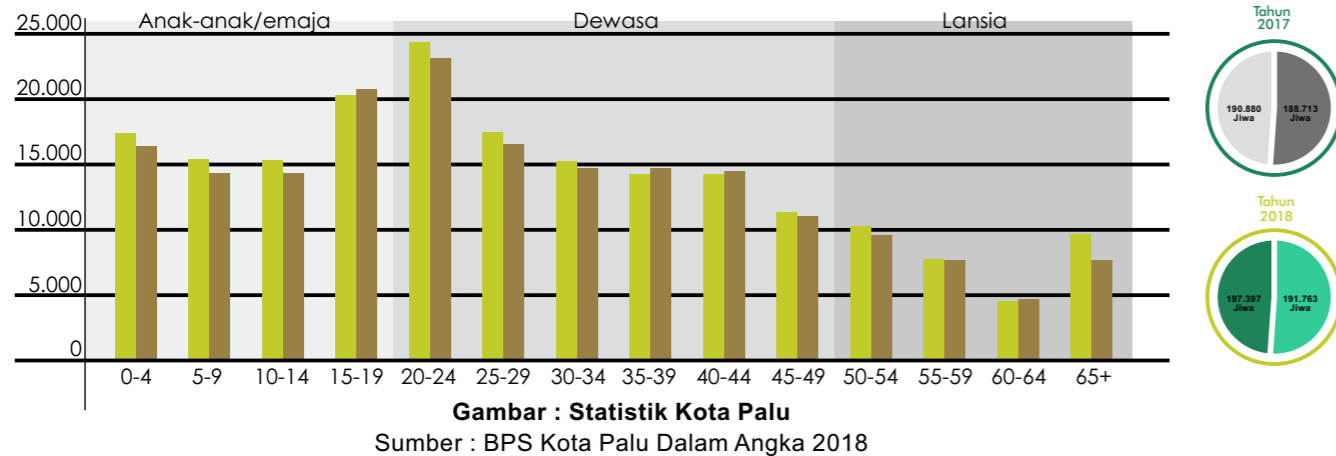
Pemilihan Trase KA Wilayah Kota Palu  
Sumber : Studi Kelayakan 2016



Penilaian studi kelayakan dilakukan berdasarkan tingkat keamanan jalur dari bencana alam (patahan), wilayah rendah produksi, bukan daerah permukiman padat, dekat dengan jalan primer.

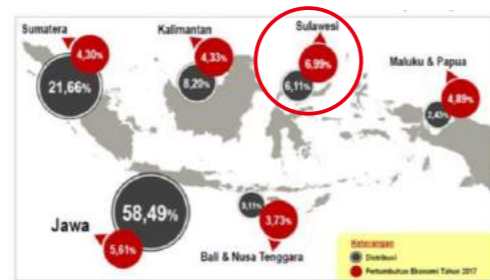
### 1. KONDISI KOTA PALU

#### STATISTIK JUMLAH PENDUDUK KOTA PALU BERDASARKAN KELOMPOK UMUR



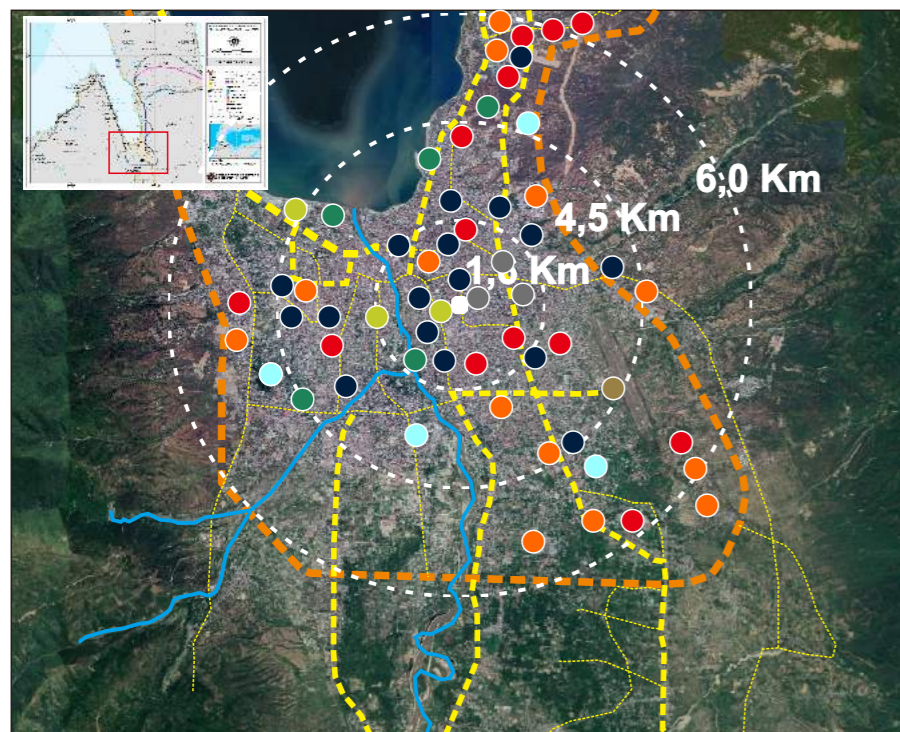
#### PERTUMBUHAN EKONOMI YANG SEMAKIN MENINGKAT

Peningkatan ekonomi setiap tahun yang terus **bertambah (6,99%)** mempengaruhi tingkat mobilitas setiap orang



Gambar 1.5 : Struktur ekonomi Indonesia secara spasial tahun 2017  
Sumber : Badan Pusat Statistika (BPS)

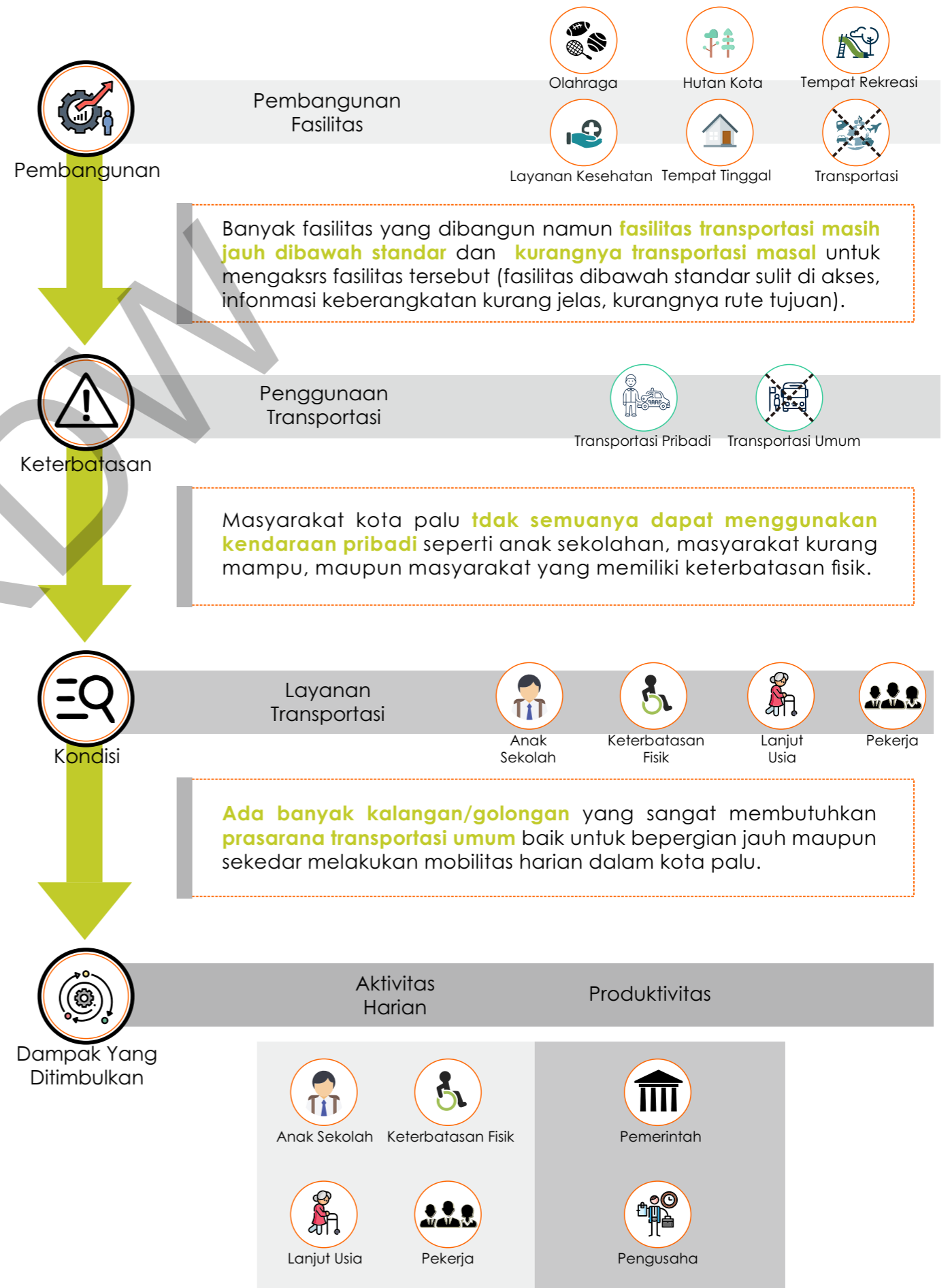
#### JARAK FASILITAS YANG BERJAUHAN



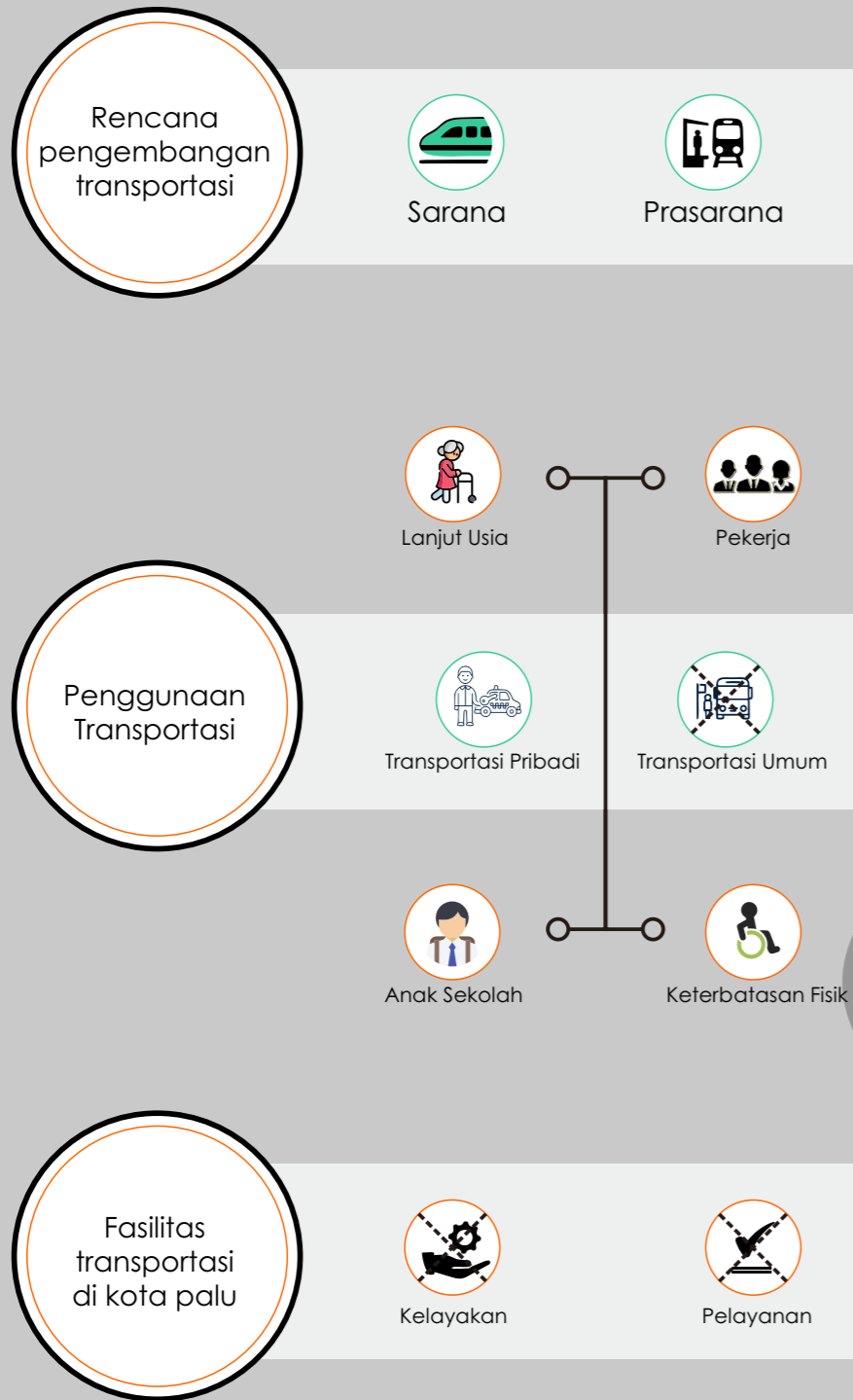
**Keterangan :**

- Sekolah
- Area Perumahan (Blok BTN)
- Taman Kota/ Hutan Kota
- Area Perbelanjaan/ Mall
- Fasilitas Olahraga
- Rumah Sakit
- Bandara

### 2. RENCANA PENGEMBANGAN TRANSPORTASI KERETA API DI KOTA PALU



AKAR PERMASALAHAN



SOLUSI AWAL



RUMUSAN MASALAH

Bagaimana merancang **stasiun kereta api** yang **komperhensif** sebagai fasilitas penggerak penumpang dengan menerapkan aspek-aspek desain **universal** untuk semua golongan di **kota palu**.

---

**IDE DESAIN**

Konsep Makro

Konsep Mikro

©UKDW

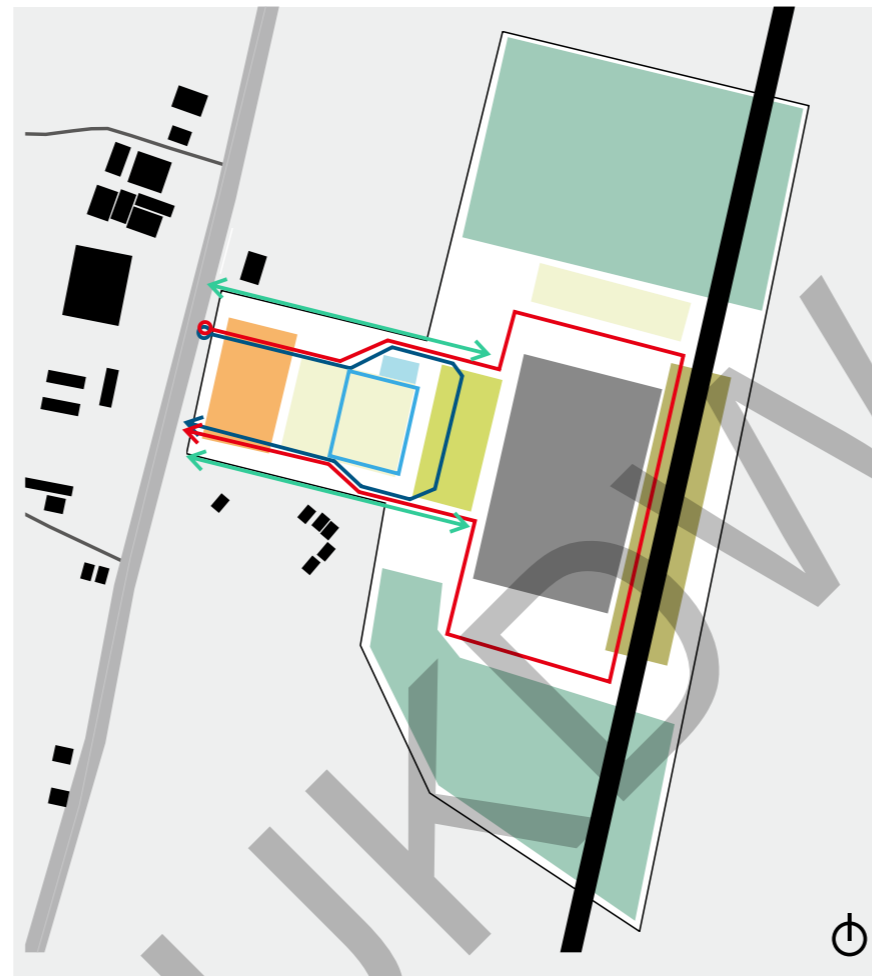
1. KONSEP MAKO

PEMBAGIAN ZONA KAWASAN



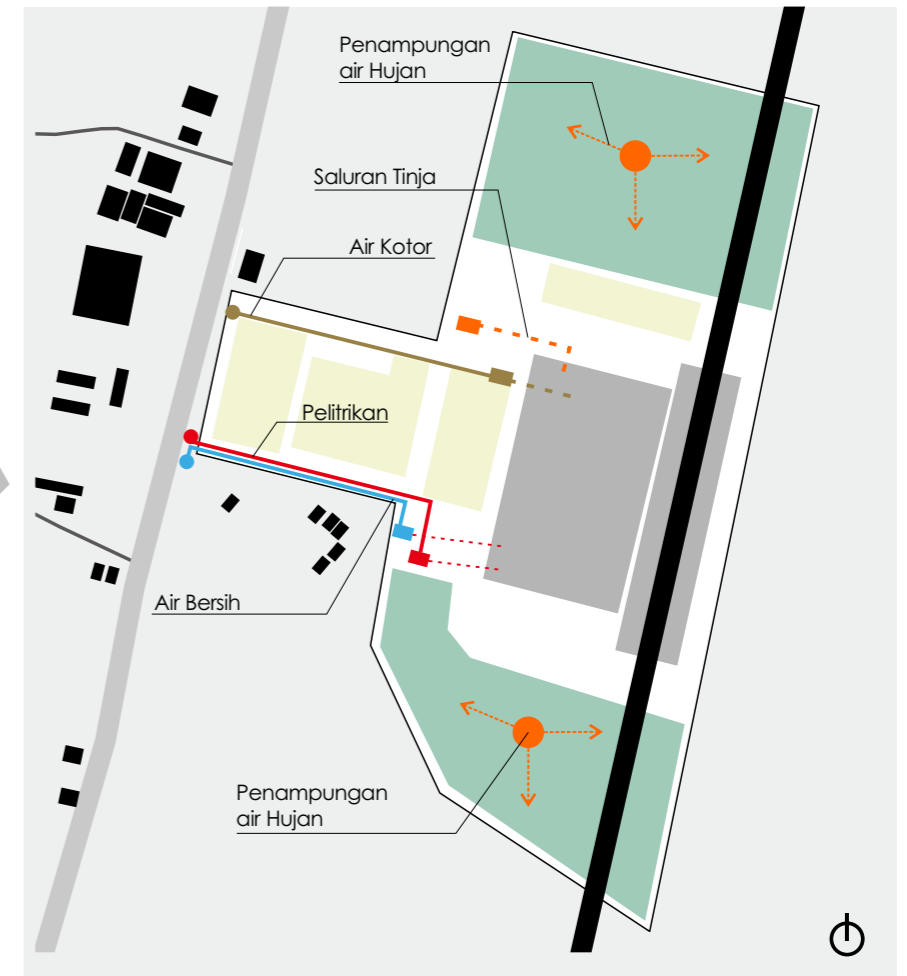
- 1 ENTRANCE GATE**  
Area entrance gate dibagi menjadi dua yaitu entrance gate in dan entrance gate out.
- PARKIRAN**  
Area parkir dibagi menjadi tiga yaitu
  - 2 Parkiran umum yang diperuntukan untuk kendaraan roda 2 dan roda 4 (kendaraan pribadi),
  - 3 Parkiran pengelola,
  - 4 Parkiran bus (transportasi umum)
- CORE AREA**  
Core area merupakan area ini aktivitas stasiun yang dibagi menjadi tiga yaitu
  - 5 Area masuk gedung stasiun (kobby)
  - 6 Area hall, operasional, administrasi dan service
  - 7 Area transportasi kereta api dan bus
- 8 RUANG HUJAU TERBUKA**  
Ruang evakuasi ketika terjadi bencana alam

SIRKULASI



- AKSES PENGGUNA UTAMA STASIUN**  
Akses ini ditujukan bagi penumpang, calon penumpang dan penjemput penumpang. Akses ini terhubung langsung dengan area masuk gedung stasiun (lobby).
- AKSES PEJALAN KAKI**  
Sky bridge sebagai penghubung antar area seberang jalan stasiun, parkir umum, dan area masuk stasiun (lobby) yang dikhususkan untuk pejalan kaki
- AKSES BUS (TRANSPORTASI UMUM)**  
Jalur ini tidak menyatuh dengan jalur akses utama untuk menghindari gangguan akses antar jenis kendaraan
- AKSES MEMUTAR**  
Jalur ini digunakan untuk akses masuk ke area parkir umum maupun keluar parkir umum

LISTRIK, SANITASIN, & DRAINASE



- AIR BERSIH**  
PDAM → Penampungan Air → Gedung Stasiun
- AIR KOTOR**  
Gedung Stasiun → Sumur Resapan Air Kotor → Saluran Kota
- PELISTRIKAN**  
PLN → Ruang Panel Listrik → Bangunan Stasiun → Ruang Luar Stasiun
- AIR HUJAN**  
Hujan → Penampungan Air Hujan → Dikembalikan ke tanah



2. KONSEP MAKRO

LANSKAP DAN ORIENTASI



Tanaman Ukuran Sedang - Tinggi

Area yang dapat ditanami tanaman yang memiliki daun ribun untuk mengurangi tingkat kebisingan diluar stasiun



Pohon Cemara Lilin



Pohon Mahoni



Pohon Beringin



Pohon Bambu

Tanaman Ukuran Kecil - sedang

Area yang hanya dapat ditanami tanaman dengan ukuran kecil hingga ukuran sedang tujuannya agar stasiun kereta api mudah terlihat dari luar stasiun (arah barat, utara, dan selatan)



Pohon Cemara Udang



Pohon Cemara Pinus



Pohon Kuncup Merah



Pohon Cemara kipas



Bunga Sikas



Bunga Belancang



Bunga Siklok



Rumput Gajah Mini



Rumput Manila

Akses keluar masuk stasiun

Akses keluar masuk stasiun berdasarkan materialnya dibagi menjadi dua yaitu pejalan kaki, pengguna kursi roda dan kendaraan seperti bus, kendaraan pribadi roda empat, motor, seerta sepeda

Akses Pejalan khaki & pengguna kursi roda



Konblock Berpori



Pafing Block



Guiding Block

Akses kendaraan roda empat & roda dua



Aspal



Lantai Beton Struktur

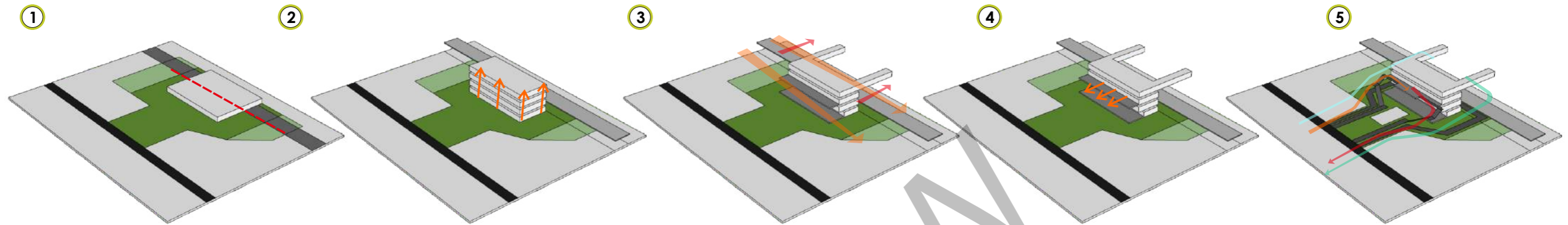


Pafing Block



2. KONSEP MAKRO

GUBAHAN MASA



Letak dan Luas Terbangun

**Area yang terbangun** seluas 5.5 Ha (selain ruang luar dan parkir). Bangunan utama stasiun diletakan di tengah-tengah site menghadap arah barat site.

Menempuk masa

**Penumpukan masa** bertujuan untuk membagi akses antara transportasi dan pengguna transportasi. jalur kereta api berada pada splitz lantai 2 sedangkan jalur bus berada pada lantai 1

Penempatan Jalur Sirkulasi

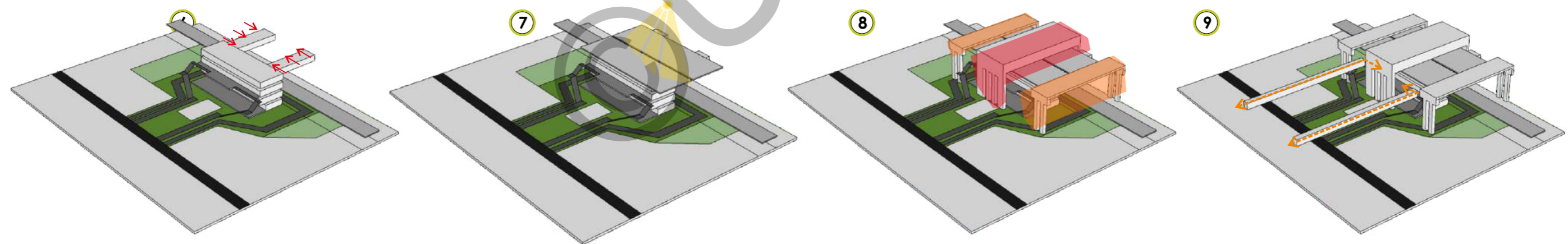
Untuk jalur transportasi diletakan pada lantai satu sedangkan jalur akses pengguna transportasi diletakan di lantai dua

Memisahkan area kedatangan

Pada lantai dua, masa lebih menonjol ke depan agar area kedatangan terpisah dengan area gedung lainnya namun masih satu kesatuan bangunan

Jalur Akses masuk

**Pengguna stasiun** akan langsung naik ke lantai tiga yang dihubungkan dengan ramp dan langsung ke area kedatangan (lobby) tujuannya untuk menghindari usaha berlebih pengguna utamanya pengguna kursi roda dankereta dorong. Sedangkan jalur bus langsung diarahkan ke bagian utara bangunan stasiun



Mempersempit

**Akses ke peron** harus dekat dengan area tiketing dan akses ke ruang transisi

Respon cuaca

**Menutupi area peron** untuk melindungi dari panas matahari

Mempertebesar masa

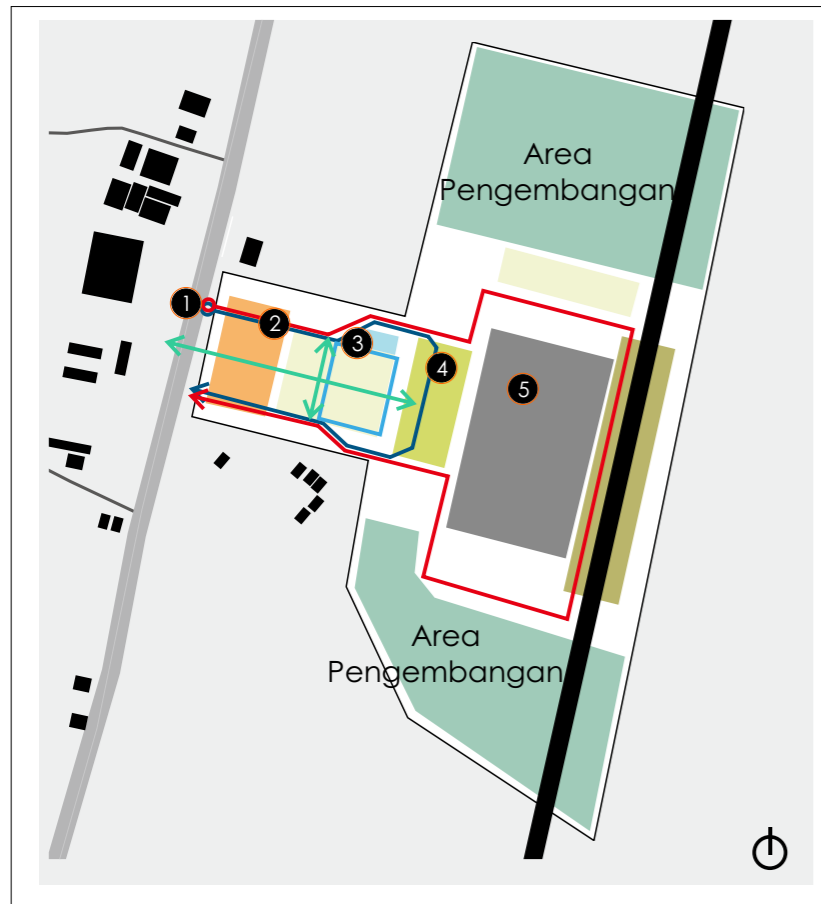
**Tujuannya** untuk memberikan tanda kedatangan dan poin of interest

Akses khusus pejalan kaki

**Ditempatkan** ditepi bangunan stasiun kereta api tujuannya agar tidak menciptakan cross sirkulasi

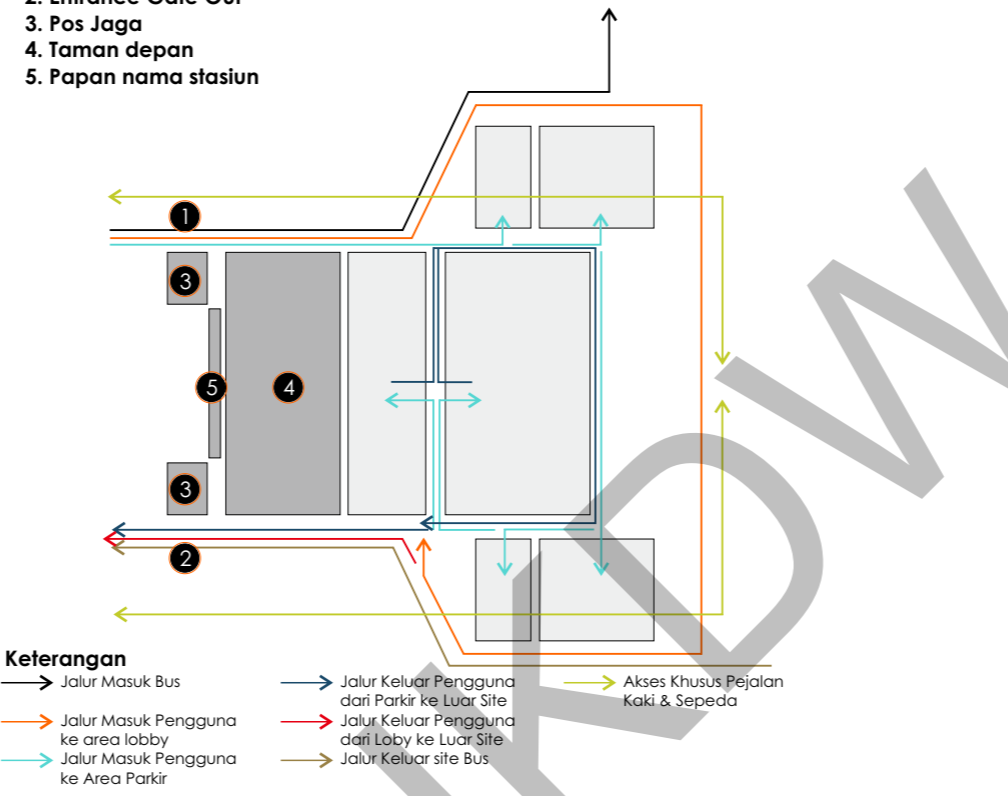
2. KONSEP MIKRO

ZONA RUANG STASIUN



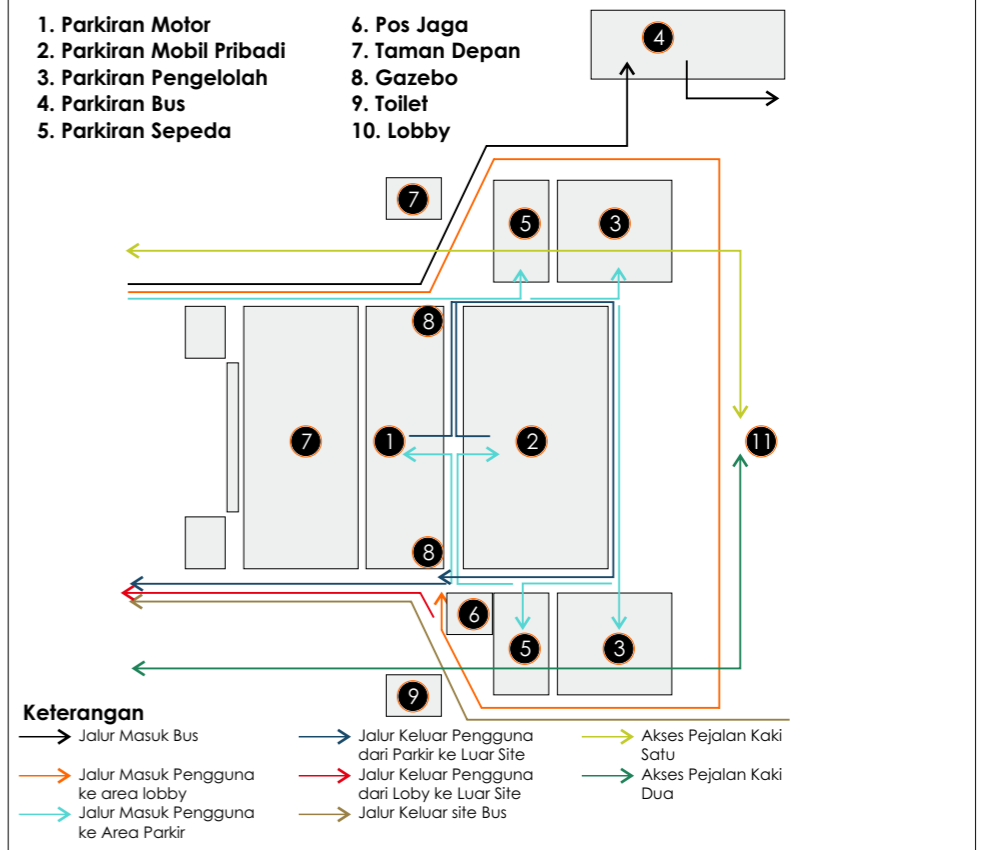
1. Area Entrance Gate

- 1. Entrance Gate In
- 2. Entrance Gate Out
- 3. Pos Jaga
- 4. Taman depan
- 5. Papan nama stasiun



2. Area Parkiran Kendaran

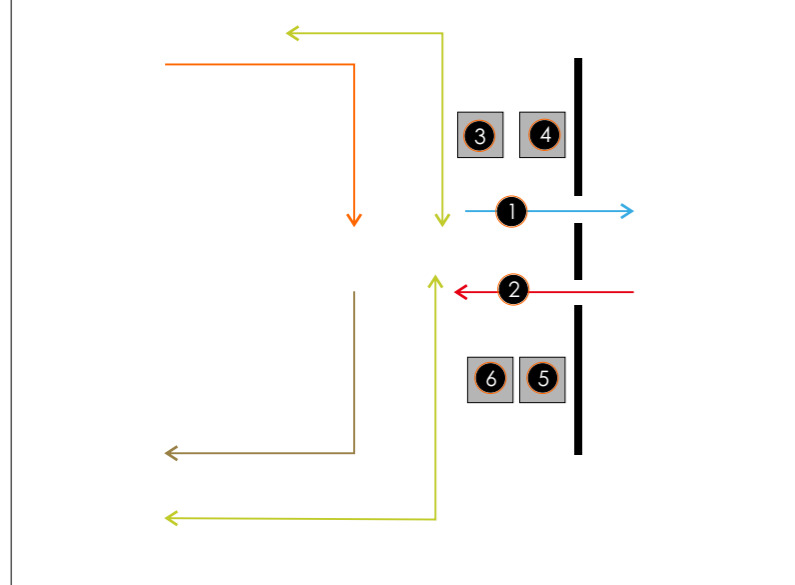
- 1. Parkiran Motor
- 2. Parkiran Mobil Pribadi
- 3. Parkiran Pengelola
- 4. Parkiran Bus
- 5. Parkiran Sepeda
- 6. Pos Jaga
- 7. Taman Depan
- 8. Gazebo
- 9. Toilet
- 10. Lobby



3. Area Lobby (area keluar masuk gedung stasiun KA)

- 1. Masuk
- 2. Keluar
- 3. Pos Jaga
- 4. ATM
- 5. Lift
- 6. Tangga

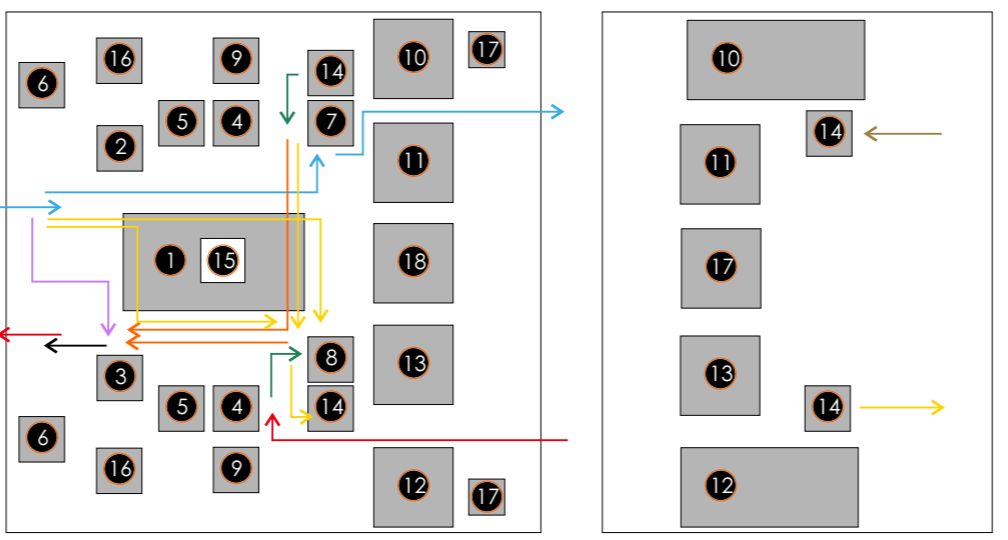
- Keterangan
- Jalur Masuk Pengguna ke Area Lobby
  - Jalur Keluar Pengguna Dari Area Lobby
  - Jalur Khusus Pejalan Kaki & Sepeda
  - Jalur Kedatangan Penumpang Bus
  - Jalur Keberangkatan Penumpang Bus



1. Area Entrance Gate

- 1. Hall
- 2. Ruang Tunggu Pengguna
- 3. Ruang Tunggu Pengantar
- 4. Komersial
- 5. Klinik dan ruang ibu menyusui
- 6. Smoking Area
- 7. Tiketing KA
- 8. Tiketing Bus
- 9. Mushola
- 10. Ruang Operasional Stasiun KA
- 11. Ruang Adminstrasi Stasiun KA
- 12. Ruang Operasional Terminal Bus
- 13. Ruang Adminstrasi Terminal Bus
- 14. Ruang Transisi
- 15. Taman Indoor
- 16. Toilet/Lavatory
- 17. Service
- 18. Pos keamanan

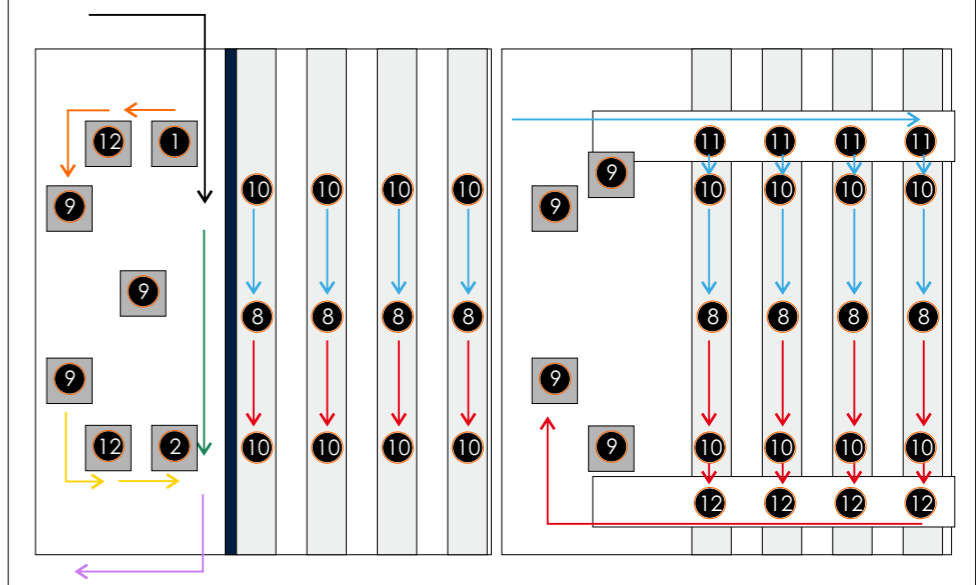
- Keterangan
- Jalur Keberangkatan Penumpang Kereta Api
  - Jalur Kedatangan Penumpang Kereta Api
  - Jalur Transisi Penumpang Bus & Kereta Api
  - Jalur Kedatangan Penumpang Bus
  - Jalur Keberangkatan Penumpang Bus
  - Jalur Keluar Penumpang Bus & Kereta Api
  - Jalur Kedatangan Penjemput
  - Jalur Keluar Penumpang Bus, Kereaa Api & Penjemput



1. Area Kereta Api dan Bus

- 1. Emplasemen Kedatangan
- 2. Emplasemen Keberangkatan
- 3. Pos Jaga
- 4. Cek In Bus
- 5. Cek Out Bus
- 6. jalur Kedatangan
- 7. Jalur Keberangkatan
- 8. Peron
- 9. Pos Jaga
- 10. Transportasi Vertikal
- 11. Cek In
- 12. Cek Out
- 13. Service
- 14. Toilet

- Keterangan
- Jalur Kedatangan Bus
  - Jalur Transisi Bus
  - Jalur Keberangkatan Bus
  - Jalur Kedatangan Penumpang Bus
  - Jalur Keberangkatan Penumpang Bus
  - Jalur Kedatangan Penumpang Kereta Api
  - Jalur Keberangkatan Penumpang Kereta Api



2. KONSEP MIKRO

KONSEP MATERIAL & STRUKTUR

KONSEP FASAD

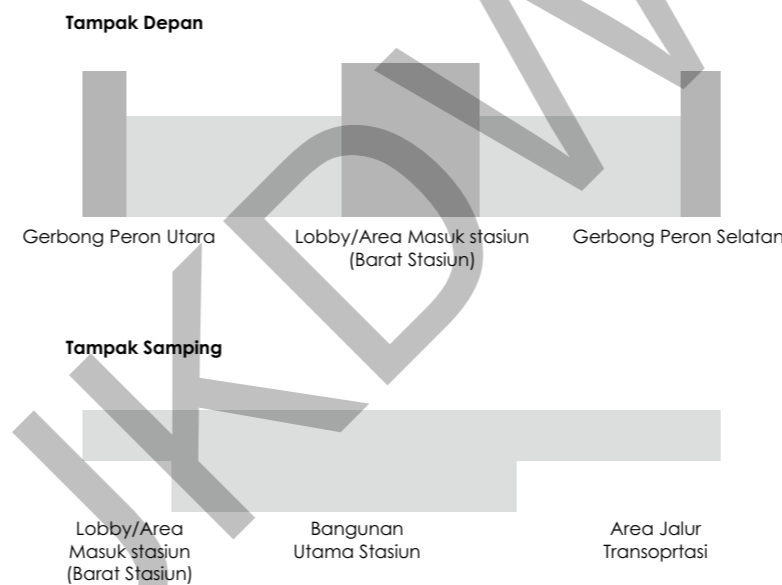
MEMPERTAHANKAN BENTUK BUDAYA BANGUNAN SEBAGAI IDENTITAS KEDATANGAN

Struktur dan pembagian bangunan dari rumah adat Lobo ini diatur semaksimal mungkin agar bisa menyesuaikan dengan fungsinya yang serbaguna. Bangunan ini dibuat memiliki zonasi vertikal yang dibagi menjadi tiga bagian berbeda. Bagian bawah atau disebut juga sebagai dalika pada posisi tengah bangunan digunakan untuk masyarakat umum duduk dan mengatur makan dan minum. Rumah adat Lobo memiliki anak rumah yang difungsikan sebagai lumbung padi yang dimana masyarakat setempat mempercayai bahwa manusia yang harus menjaga makannya agar tidak di ambir oleh pencuri maupun makhluk gaib.



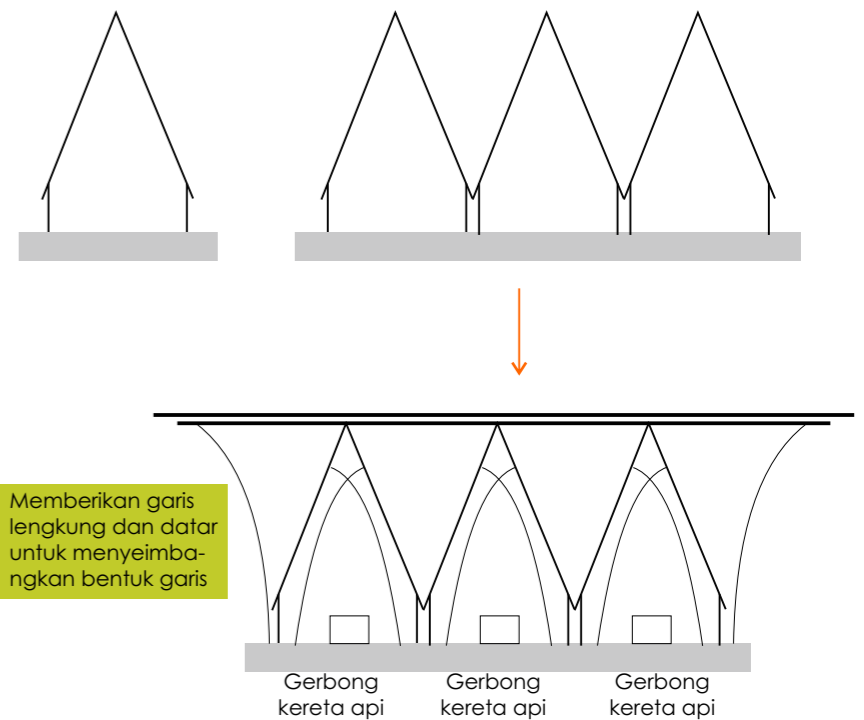
BENTUK DASAR GUBAHAN MASA

Bentuk gubahan masa didasarkan atas hasil transformasi yang mempertimbangkan aspek ketercapaian akses, lingkungan dan perilaku masyarakat yang menggunakan stasiun kereta api.



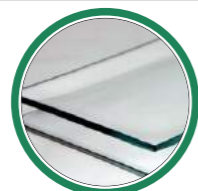
PENGEMBANGAN DESAIN

Bentuk Dasar → Repetisi



KONSEP KONSTRUKSI

Material transparan pada sisi barat gedung stasiun



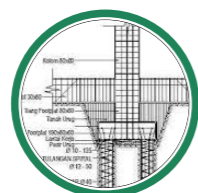
Kaca tempered

Penggunaan material baja dan beton bertulang sebagai konstruksi struktur utamanya

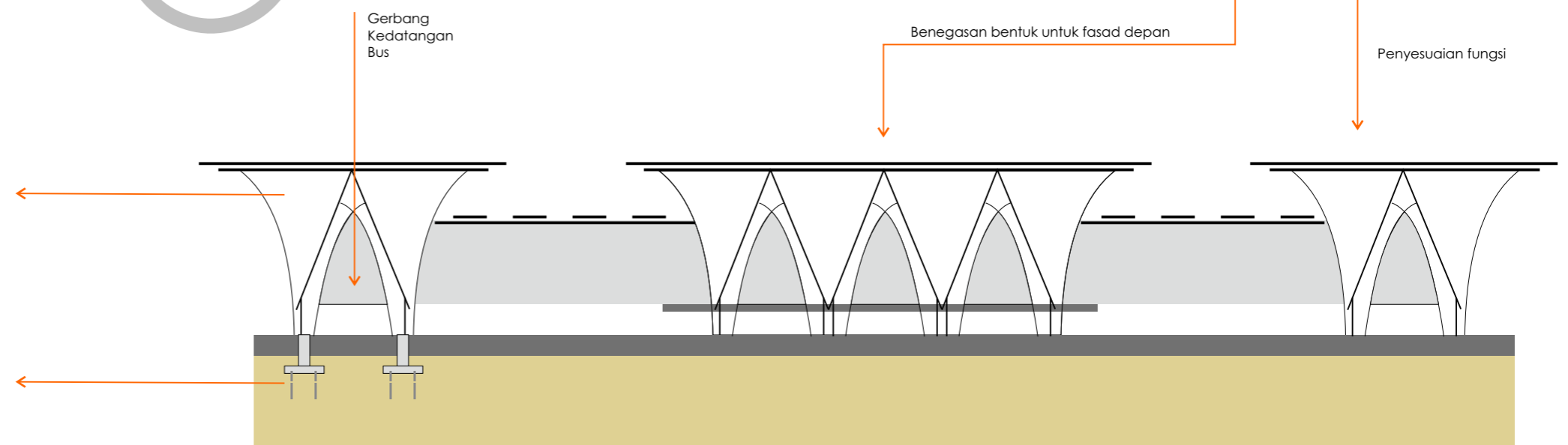


baja komposit

Penerapan pondasi didasarkan atas daerah kota palu yang rawan gempa bumi



Pondasi Borpail



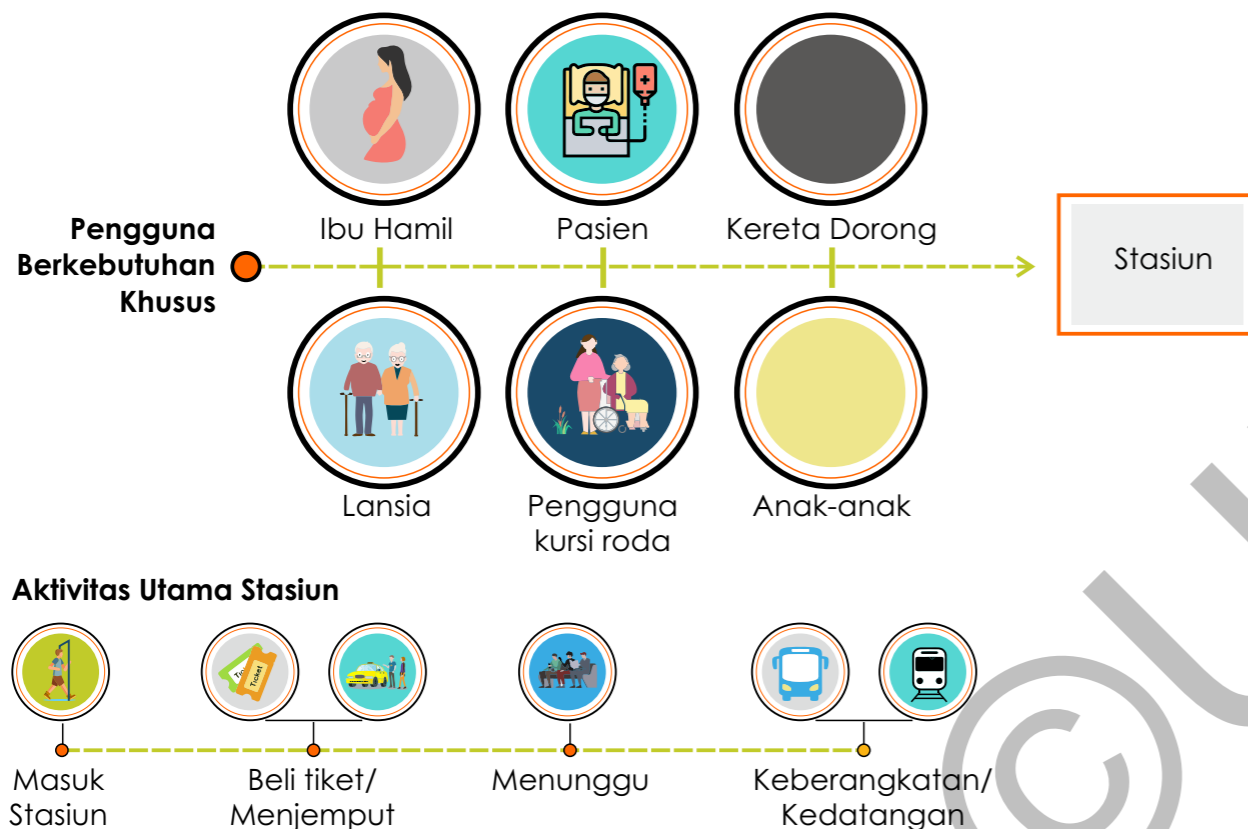
2. KONSEP MIKRO

KETERCAPAIAN AKSES DAN FASILITAS

KETERCAPAIAN AKSES

KETERBATASAN

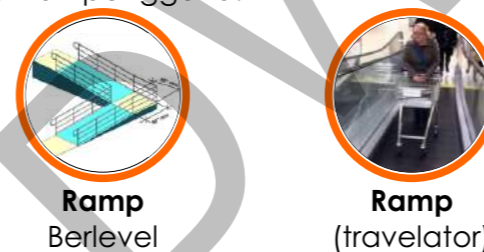
Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kata keterbatasan adalah keadaan terbatas. Contoh: usaha perbaikan harus dilakukan walaupun segala keterbatasan belum dapat kita elakkan, kita perlu menyadari keterbatasan kemampuan kita. Keterbatasan berasal dari kata dasar batas.



KEBUTUHAN

Penempatan Ramp

Keunggulan ramp dibanding tangga adalah bisa dilalui oleh roda, baik oleh kursi roda, kendaraan maupun troli barang. Karena itu pada bangunan yang ramah terhadap difable hendaknya menggunakan ramp sehingga masih terjangkau oleh pengguna kursi roda. Pengguna-ramp harus memiliki railing untuk memberikan rasa aman pengguna.



Penempatan Lift

Pada stasiun ini ada 3 jenis lift yang ada yaitu lift barang, lift pasien, dan lift penumpang. penempatannya didasarkan atas analisis pola aktifitas. **Penggunaan material transparan** pada lift penumpang dan pasien untuk mempermudah pengawasan.

Tinggi Peron dan Emplasemen Bus

Disesuaikan dengan tinggi pintu masuk kereta dan tinggi emplasemen sesuai dengan tinggi pintu masuk bus untuk memudahkan pengguna utamanya pengguna kursi roda dan kereta dorong

Infotmasi

Penempatan informasi sebaiknya di ukur berdasarkan skala menengah agar mudah terlihat dan memberikan warna menonjol pada papan informasi



Berbentuk Simbol



Mudah Dikenali

Menggunakan Ramp berlevel Untuk **Ramp Manual** Untuk semakin memudahkan pengguna

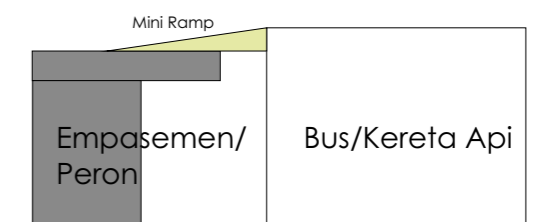
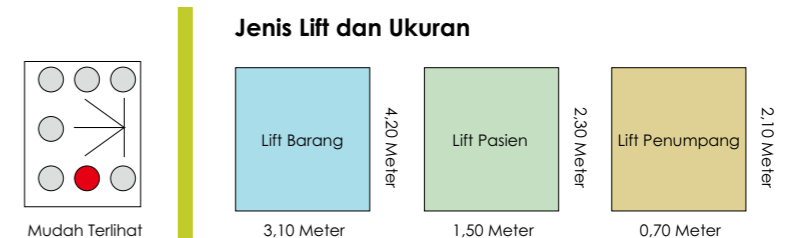


Ditempatkan di area luar gedung dan di dalam gedung

Menggunakan Ramp Auto untuk bentang panjang Untuk semakin memudahkan pengguna

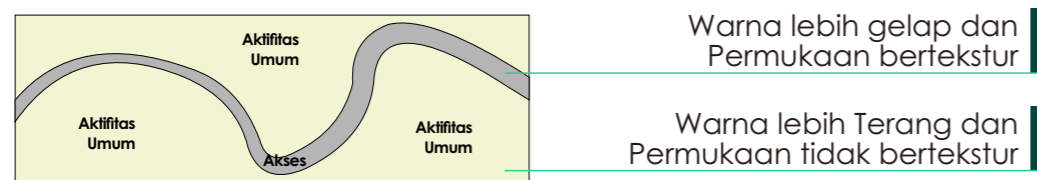


Ditempatkan hanya di area dalam gedung

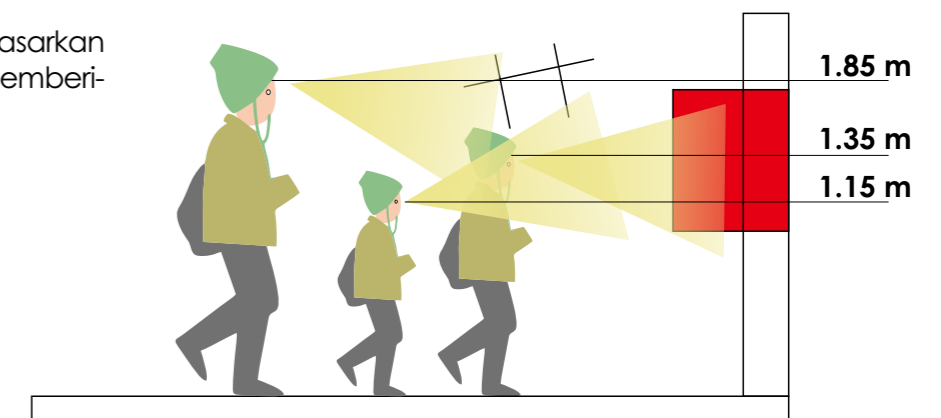


Warna dan Tekstur Sebagai Penanda

Pembedaan warna dan tekstur ditujukan untuk mengatur sirkulasi, membedakan ruang akses dan ruang beraktifat di area umum seperti sekolah, rumah sakit, bandara, stasiun, terminal, dan lains ebagainya.



- Lebar Minimal akses 2.5 meter untuk area umum
- Papan informasi diletakan di sebelah jalur akses dan mudah terlihat
- Memberikan perbedaan warna untuk akses

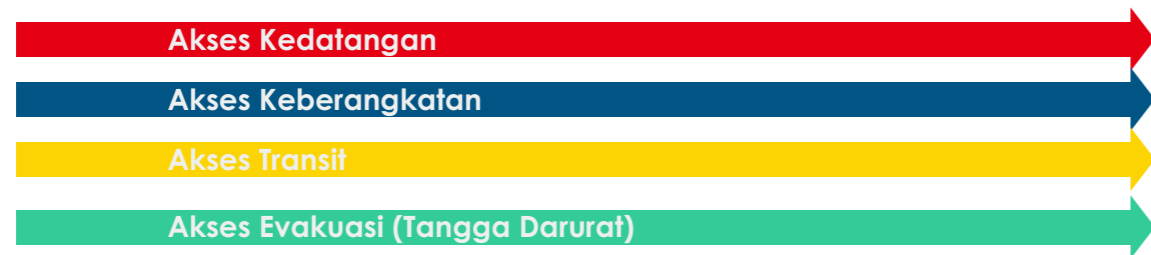


KETERCAPAIAN AKSES DAN FASILITAS

KETERCAPAIAN AKSES

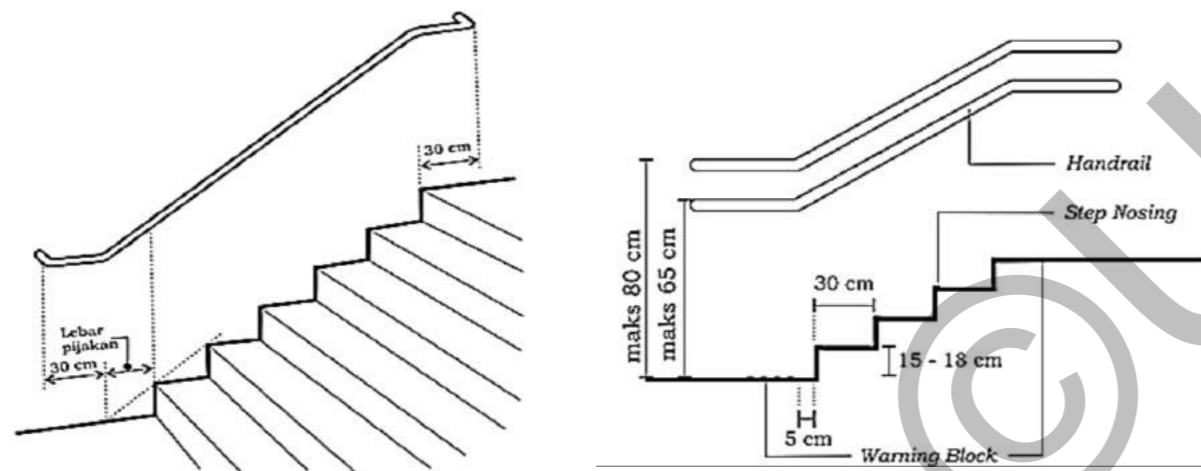
Warna Penanda Jalur Akses Pada Lantai

Penanda jalur akses dengan membedakan warna bertujuan untuk memberikan kemudahan bagi pengguna stasiun KA utamanya bagi pendatang baru sehingga mengurangi tingkat kemacetan di area akses baik akses keberangkatan, kedatangan, maupun transit bus.



Railing

Railing bertujuan untuk membantu pengguna (keamanan) pada transportasi vertikal seperti tangga, ramp, escalator, travelator, dan lift.



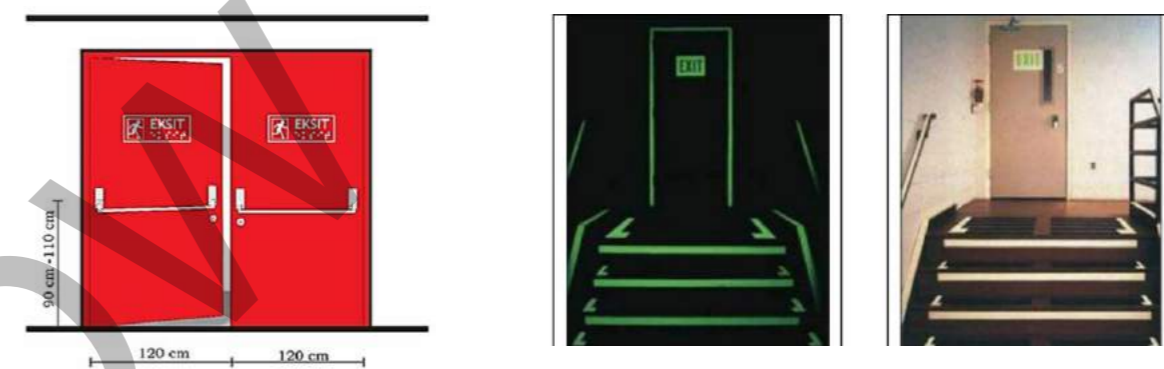
Akses Pintu

Untuk memasuki atau melakukan perpindahan ruang umumnya dibatasi dengan pintu. Jenis pintu yang akan digunakan adalah sliding door untuk akses pengguna stasiun, dan pintu dorong untuk pengelola dan staff khusus.



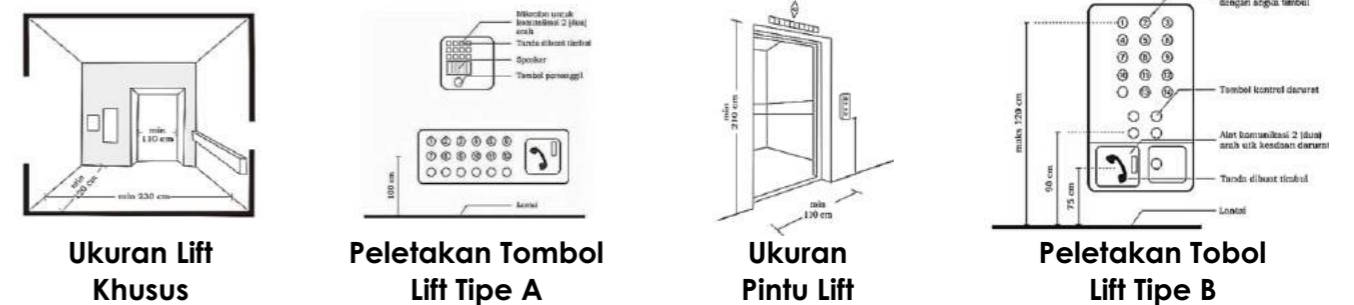
Penanda Akses Pada Tangga Darurat

Tangga darurat digunakan saat keadaan tertentu seperti kebakaran, gempa bumi dan lain sebagainya. oleh sebab itu perlu ditambahkan lubang pengisap udara pada tangga darurat dan pencahayaan yg dapat digunakan pada saat terjadi kerusakan listrik di dalam stasiun.



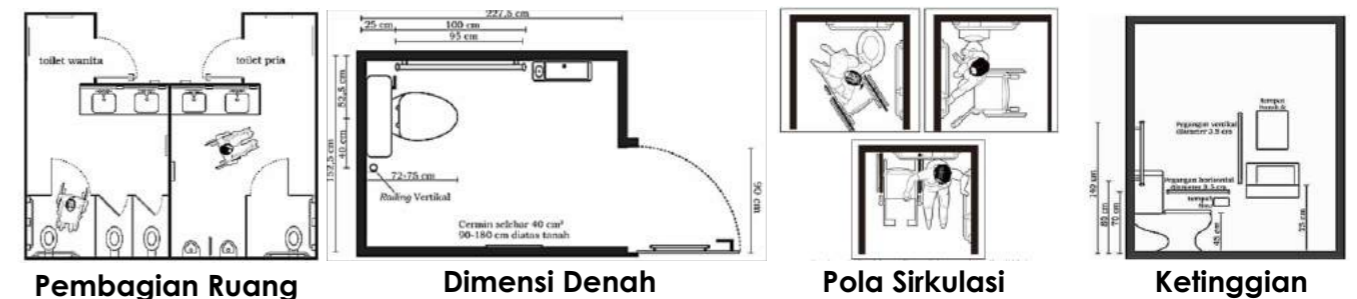
Kelengkapan Pada Ruang Lift

Ukuran ruang lift harus dapat memuat pengguna kursi roda, mulai dari masuk melewati pintu lift, gerakan memutar, menjangkau panel tombol dan keluar melewati pintu lift. Ruang lift harus dilengkapi dengan pegangan rambut (handrail) menerus pada ketiga sisinya. Untuk memudahkan pengguna kursi roda, lift harus dilengkapi dengan sensor photo-electric yang dipasang pada ketinggian yang sesuai.



Toilet

Toilet dibagi menjadi 2 kategori yaitu toilet pada umumnya dan toilet difable. dari segi ukuran peletakan komponennya sedikit berbeda karena bergantung dari kebutuhan.



**Badan Pusat Statistika Kota Palu Tahun 2020.** Statistik Daerah Kota Palu 2020. Diakses dari <https://palukota.bps.go.id/>

**Bappeda Kota Palu,** Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sulawesi Tengah tahun 2016-2021

**Bappeda Kota Palu,** BRS PDRB Sulteng Tw 4-2019

**Dushuk Sulteng,** Perda RTRW Provinsi SULTENG No 8 Tahun 2013 Bappenas, 02\_Sulteng - Isu Strategis Pemb Nasional 2020-2024

**Dishub Sulteng,** Studi kelayakan dan trase pembangunan jalur kereta api Sulawesi tengah tahap 1 : pasangkayu-palu-parigi

**Kemenhub,** Peraturan Menteri Perhubungan Nomot : PM. 33 Tahun 2011 Tentang Klasifikasi, Jenis, dan Kelas di Stasiun Kereta Api

**Kemenhub,** Peraturan Menteri Perhubungan Nomot : PM. 29 Tahun 2011 Tentang Persyaratan Teknis Stasiun Kereta Api Kemenhub, Review Rencana Perkeretaapian Nasional Tahun 2018

**Badan Meteorologi,** Klimatologi dan Geofisika. Peta Indeks Kerentanan Gempa Bumi Kota Palu tahun 2015.

**Badan Penanggulangan Bencana Daerah Kota Palu,** Analisis Indeks Kerentanan Seismik Kota Palu, Dokumen Mikrozonasi.

**Neufert,** Data Arsitek Jilid 2

**Liguori Alfonsus A.W.K1, Syarif Achmad2 , Rudyanto Ganal3,** Kajian Aksesibilitas Untuk Penyandang Disabilitas Pada Stasiun Mrt Jakarta