

LAPORAN TUGAS AKHIR
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
PERANCANGAN DAN PERENCANAAN STASIUN KERETA API DAN MUSEUM
PUSAT PT. KAI DIV REG. II
DI KOTA PADANG SUMATERA BARAT

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Pendidikan Sarjana Strata 1 (S1)
Program Studi Arsitektur



Diajukan Oleh:
DEDE AGUSSYAH PUTRA
NIM.03071006038

Program Studi Teknik Arsitektur
Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya
2013

S
727.607
Ded
P
2013

29/2013 / 29882



**LAPORAN TUGAS AKHIR
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR**

PERANCANGAN DAN PERENCANAAN STASIUN KERETA API DAN MUSEUM

PUSAT PT. KAI. DIV REG. II

DI KOTA PADANG SUMATERA BARAT

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Pendidikan Sarjana Strata 1 (S1)

Program Studi Arsitektur



Diajukan Oleh:

DEDE AGUSSYAH PUTRA

NIM.03071006038

**Program Studi Teknik Arsitektur
Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya
2013**

LEMBAR PENGESAHAN

**PERENCANAAN DAN PERANCANGAN
STASIUN KERETA API DAN MUSEUM PUSAT PT. KAI DIV REG II
DI KOTA PADANG, SUMATERA BARAT**

Oleh :

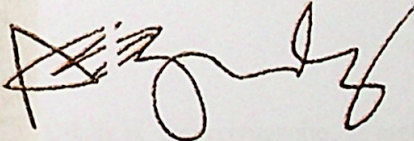
DEDE AGUSSYAH PUTRA

03071006038

Indralaya, Januari 2014

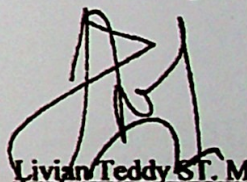
Menyetujui,

Pembimbing I



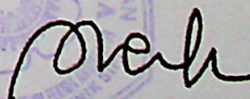
DR. Ir H. Setyo Nugroho, M.arch
Nip.195605051986021001

Pembimbing II



Livian Teddy ST. MT
Nip.197402102005011003

Ketua Program Studi Teknik Arsitektur
Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya



Wienty Trivuly, ST. MT
Nip.197705282001122002

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Dede Agussyah Putra

Nim : 03071006038

Program Studi : Teknik Arsitektur

Dengan ini menyatakan bahwa laporan tugas akhir dengan judul :

***'PERENCANAAN DAN PERANCANGAN STASIUN KERETA API DAN MUSEUM PUSAT PT.
KAI DIV REG II DI KOTA PADANG SUMATERA BARAT'***

Merupakan karya orisinal serta bukan merupakan plagiat dari judul tugas akhir atau sejenisnya, dari karja orang lain.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.



Indralaya, Desember 2013

Dede Agussyah Putra

NIM. 03071006038

PERENCANAAN DAN PERANCANGAN
STASIUN KERETA API DAN MUSEUM PUSAT PT. KAI DIV REG II
DI KOTA PADANG, SUMATERA BARAT

Dede Agussyah Putra

03071006038

Program Studi Teknik Arsitektur Universitas Sriwijaya

The train was a special mode of public transport as well as the first in Indonesia . One of the pioneers of railways in Sumatra was West Sumatra, now named Regional Division II, which have inter-regional railway network , and its uniqueness on track jagged. Since no longer functioned as coal transport lines from Sawah Lunto to Teluk Bayur, it focusing on public transport modes . This station was the main station in the city of Padang , the station was planned to facilitate inter- regional inter-city travel , while the function of the museum will facilitate visitors who wish to undertake educational tours so that people know the history of railways in Indonesia and West Sumatra. Station and Museum were the physical building of the planned Heritage concept with a modern look without compromising traditional architectural touches as national identity.

Keywords : *station , museums , heritage , modern , traditional*

ABSTRAK

Kereta api merupakan moda transportasi umum maupun khusus pertama di Indonesia. Salah satu daerah perintis perkeretaapian di pulau Sumatera adalah Sumatera Barat, Sekarang diberi nama Divisi Regional II, yang memiliki jaringan kereta api antar daerah, dan memiliki kekhasan pada relnya yang bergerigi. Semenjak tidak lagi difungsikan sebagai jalur pengangkutan batu bara dari Sawah Lunto ke Teluk Bayur, kereta api memfokuskan diri untuk menyediakan moda transportasi masyarakat. Stasiun ini adalah stasiun utama di Kota Padang, stasiun ini direncanakan memfasilitasi perjalanan antar kota antar daerah, sedangkan fungsi museum akan memfasilitasi pengunjung yang ingin melakukan wisata edukasi agar masyarakat mengetahui sejarah perkeretaapian di Indonesia umumnya dan Sumatera Barat Umumnya. Stasiun dan Museum ini merupakan bangunan fisik yang direncanakan dengan konsep Heritage dengan tampilan yang modern tanpa mengesampingkan sentuhan arsitektur tradisional sebagai jati diri bangsa

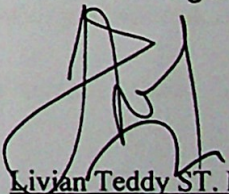
Kata kunci : *stasiun, museum, heritage, modern, tradisional.*

Pembimbing I

Pembimbing II

DR. Ir H. Setyo Nugroho, M.arch
Nip.195605051986021001

Ketua Program Studi
Teknik Arsitektur


Livjan Teddy ST. MT
Nip.197402102005011003

Wienty Triyuly, ST. MT
Nip.197705282001122002

Kata Pengantar

Assalamualaikum wr.wb.

Puji Syukur kehadirat ALLAH SWT yang telah memberikan nikmat, karunia, ketenangan, terbukanya pikiran, semangat, petunjuk kemudahan serta memberikan segala-galanya. Sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir. Tidak lupa Salawat beriringkan Salam terucap buat Nabi Besar Muhammad SAW.

Tugas Akhir merupakan salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana Strata 1 (S-1) teknik Arsitektur. Laporan ini berjudul

“Perencanaan dan Perancangan Stasiun Kereta Api dan Museum Pusat Pt. KAI Div. Regional II di Padang Sumatera Barat”.

Dalam proses penyelesaian laporan kerja praktek, penulis banyak mendapatkan bantuan. Untuk itu penulis sangat berterima kasih kepada :

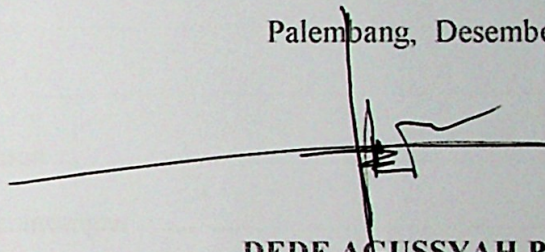
1. Keluarga besar terutama *Apa* samo *Ama* yang selalu mendoakan dan mendukung baik secara moril maupun materil, *Bang Son, Dian, Yogi, Ewi, Ami*, Serta *Desti Nataria S.St.* terimakasih dukungan serta doanya.
2. Bapak Iwan Muraman Ibnu, ST.MT. selaku Pembimbing akademik.
3. Ibu Wienty Triyuly, ST,MT. selaku Ketua Program studi Teknik Arsitektur Universitas Sriwijaya
4. Bapak DR. Ir. H. Setyo Nugroho, M.Arch dan Bapak Livian Teddy ST, MT selaku pembimbing tugas akhir saya, terimakasih atas bimbingannya.

5. Kawa-kawan satu studio tugas akhir serta kawan-kawan arsitektur unsri
2007.

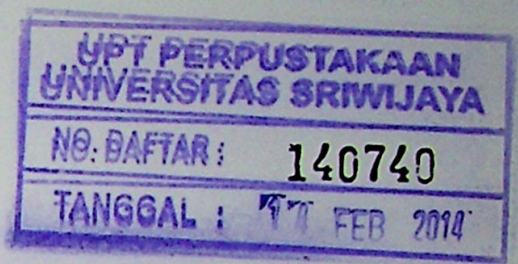
Semoga laporan ini bermamfaat bagi pembaca pada umumnya serta
penulis pada khususnya.

Wassalamualaikum,wr.wb.

Palembang, Desember 2013

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal line that crosses a vertical line, with some additional scribbles to the right.

DEDE AGUSSYAH PUTRA



DAFTAR ISI

KULIT MUKA	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iii
BAB I PENDAHULUAN.....	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	4
1.3 Maksud dan Tujuan	5
1.4 Ruang Lingkup Pembahasan	5
1.4.1 Ruang Lingkup Perancangan	5
1.4.2 Ruang Lingkup Objek Perancangan	6
1.5 Sistematika Penulisan	7
1.6 Kerangka Berfikir	8
BAB II METODELOGI.....	
2.1 Metodologi Penulisan.....	9
2.1.1 Metodologi Data	9
2.1.2 Metode Pembahasan	9
2.1.3 Dasar-dasar Analisa.....	9
2.2 Metodologi Perancangan	10
2.2.1 Metodologi Perancangan yang dipakai pada stasiun kereta api dan museum pusat pt KAI regional II.....	11
BAB III TINJAUAN PUSTAKA	
3.1 Tinjauan umum stasiun Kereta api dan museum pusat pt KAI regional II .	12
3.1.1 PT Kereta Api Indonesia (Persero).....	12
3.1.2 Pengertian, Fungsi, dan Fasilitas stasiun kereta api	12

3.1.2.1 Kereta Api.....	12
3.1.2.2 Stasiun	14
3.1.2.2.1 Macam-macam Stasiun.....	14
3.1.2.2.2 Ruang Dalam Stasiun	16
3.1.2.2.3 Emplasemen	17
3.1.2.2.4 Bangunan dan Fasilitas Pelengkap Stasiun	18
3.1.3 Pengertian Museum	19
3.1.4 Fungsi Museum	19
3.1.5 Jenis-jenis Museum	20
3.2 Teori Pelestarian	21
3.2.1 Kriteria Strategi Pelestarian	22
3.2.2 Teori Tipologi	23
3.2.3 Teknik Pengembangan Bangunan Baru dan Lama.....	24
3.2.4 Tinjauan Bangunan cagar Budaya.....	25
3.3 Studi Objek Bangunan Sejenis	28
3.4 Tinjauan Lokasi Perancangan.....	31
3.4.1 Tinjauan Umum Provinsi Sumatera Barat	31
3.4.2 Tinjauan Umum Kota Padang.....	32
3.4.3 Tinjauan Objek Perancangan	32
3.4.4 Analisa Identifikasi bangunan cagar budaya.....	40
3.5 Deskripsi Tentang Stasiun Kereta Api dan Museum Pusat PT. KAI Div. Reg II Sumatera Barat	41

BAB IV ANALISA PERANCANGAN

4.1 Analisa Fungsional.....	43
4.1.1 Pelaku Aktivitas	43

4.1.2 Kegiatan dan Kebutuhan Ruang	46
4.1.3 kebutuhan luasan Ruang	49
4.1.4 hubungan dan organisasi Ruang	55
4.2 Lokasi dan Analisa Tapak	60
4.2.1 Kondisi Eksisting Tapak	61
4.2.2 Analisa Klimatologi	62
4.2.3 Analisa Kebisingan	64
4.2.4 Analisa View dan Orientasi	66
4.2.5 Analisa Aksesibilitas	66
4.2.6 Analisa Sirkulasi	67
4.3 Analisa Arsitektural Bangunan	69
4.3.1 Analisa Masa Bangunan	69
4.3.2 Analisa Bentuk Bangunan	69
4.3.3 Analisa Pola Perletakan Bangunan	70
4.3.4 Analisa Tampilan Bangunan	72
4.4 Analisa Struktur	73
4.4.1 Analisa Jenis Struktur	73
4.4.2 Analisa Bahan Bangunan	77
4.5 Analisa Utilitas	78
4.5.1 Analisa Air Bersih	78
4.5.2 Analisa Air Kotor	80
4.5.3 Air Hujan	80
4.5.4 Analisa Sistem Pencahayaan	80
4.5.5 Analisa Sistem Penangkal Petir	83
4.5.6 Analisa Sistem transportasi	85

4.5.7 Analisa Sistem Proteksi Kebakaran.....	85
4.5.8 Analisa Sistem Kelistrikan.....	87
4.5.9 Analisa Sistem Telekomunikasi.....	88
BAB V KONSEP PERANCANGAN.....	
5.1 Tema Dasar Perancangan.....	90
5.2 Konsep Perancangan.....	90
5.3 Program Ruang.....	91
5.4 Konsep Perancangan Bangunan.....	94
5.4.1 Kondisi Eksisting.....	94
5.4.2 Konsep Gubahan Massa.....	96
5.4.3 Konsep Bentuk Dasar.....	96
5.4.4 Konsep Tampilan Bangunan.....	99
5.4.5 Konsep Struktur.....	102
5.4.6 Konsep Pencapaian dan Sirkulasi Tapak.....	104
5.4.7 Konsep Klimatologi.....	105
5.4.8 Konsep Kebisingan.....	106
5.5 Konsep Utilitas.....	107
5.5.1 Konsep Sanitasi air Bersih dan Air Kotor.....	107
5.5.2 Konsep Proteksi Kebakaran.....	108
5.5.3 Konsep Pemasok Listrik.....	109

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.....	2
Gambar 3.1	13
Gambar 3.2.....	14
Gambar 3.3.....	15
Gambar 3.4.....	16
Gambar 3.5.....	16
Gambar 3.6.....	16
Gambar 3.7.....	24
Gambar 3.8.....	24
Gambar 3.9.....	25
Gambar 3.10.....	25
Gambar 3.11.....	29
Gambar 3.12.....	29
Gambar 3.13.....	29
Gambar 3.14.....	29
Gambar 3.15.....	29
Gambar 3.16.....	30
Gambar 3.17.....	30
Gambar 3.18.....	30
Gambar 3.19.....	31
Gambar 3.20.....	31
Gambar 3.21.....	32
Gambar 4.1.....	58
Gambar 4.2.....	59

Gambar 4.3.....	60
Gambar 4.4	61
Gambar 4.5.....	62
Gambar 4.6.....	63
Gambar 4.7.....	63
Gambar 4.8.....	64
Gambar 4.9.....	72
Gambar 4.10.....	80
Gambar 4.11.....	81

DAFTAR SKEMA

Skema 1.1	8
Skema 4.1	42
Skema 4.2	42
Skema 4.3	44
Skema 4.4	45
Skema 4.5	48
Skema 4.6	55
Skema 4.7	56
Skema 4.8	56
Skema 4.9	57
Skema 4.10.....	57
Skema 4.11.....	57
Skema 4.12.....	69
Skema 4.13.....	72
Skema 4.14.....	73
Skema 4.15.....	74
Skema 4.16.....	74
Skema 4.17.....	74
Skema 4.18.....	75
Skema 4.19.....	84
Skema 4.20.....	85
Skema 5.1	88
Skema 5.2	88
Skema 5.3	89

Skema 5.490

Skema 5.590

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	33
Tabel 3.2	35
Tabel 3.3	38
Tabel 4.1	40
Tabel 4.2	43
Tabel 4.3	44
Tabel 4.4	45
Tabel 4.5	48
Tabel 4.6	49
Tabel 4.7	50
Tabel 4.8	50
Tabel 4.9	51
Tabel 4.10	52
Tabel 4.11	54
Tabel 4.12	54
Tabel 4.13	54
Tabel 4.14	66
Tabel 4.15	66
Tabel 4.16	77
Tabel 4.17	78
Tabel 4.18	78
Tabel 4.19	78
Tabel 4.20	79
Tabel 4.21	79

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kereta api adalah sarana transportasi yang vital bagi masyarakat baik untuk penghubung antar kota maupun dalam kota. Dalam hal ini, stasiun kereta api memiliki peran yang tak kalah penting dari fungsi kereta api itu sendiri. Fungsi stasiun kereta api tidak hanya sebagai halte pemberhentian belaka melainkan sebagai fasilitas 'transit' atau tempat kegiatan datang dan pergi para penumpang, sehingga bangunan stasiun menjadi sarana penting pada setiap kota yang dilalui perjalanan kereta api.

Sejarah awal perkeretaapian di Indonesia pertama kali dimulai dengan pembangunan stasiun di daerah Jawa Tengah pada tanggal 7 Juni 1864 yang berlokasi di desa *Kemijen* (sekarang Stasiun Gudang Semarang) pada zaman penjajahan Belanda. Pembangunan jalur jalan rel untuk kereta api tersebut kemudian dilanjutkan oleh perusahaan-perusahaan lain dari negeri Belanda baik di Jawa, Sumatra dan Sulawesi hingga menjadi sebuah jaringan yang utuh seperti yang dapat dilihat sekarang ini.

Keberadaan Perkeretaapian di Sumatera Barat (Sumatra's West Kust) tidak terlepas dari kebijakan ekonomi regional pemerintah Kolonial Belanda di Sumatera Barat pada abad ke-19. Pada saat itu Pemerintah Kolonial Belanda menyusun sebuah proyek pembangunan ekonomi yang lebih dikenal dengan *Proyek Tiga Serangkai*, yaitu :

- (1) Pembangunan Tambang Batu Bara Ombilin (TBO),
- (2) Pembangunan Jaringan Kereta Api dan
- (3) Pembangunan Pelabuhan Teluk bayur

Era perkeretaapian di Sumatera Barat dimulai dari pembangunan jalur kereta api oleh Perusahaan Kereta Api Negara Sumatra Staats Spoorwegen (SSS), pembangunan tersebut dimulai dari Teluk Bayur - Sawahlunto yang dimulai dari Stasiun Pulo Aer - Stasiun Padang Panjang sepanjang 71 km, jalur kereta api ini dibuka pada tanggal 1 Juli 1891. Pada era tersebut dimulailah perkeretaapian di Sumatera Barat, dan selanjutnya dibangunlah jalur kereta api yang berkelanjutan, jalur tersebut adalah sebagai berikut :

Perancangan dan Perencanaan
STASIUN KERETA API & MUSEUM PUSAT PT.KAI DIV.REG II
di Kota Padang, Sumatera Barat

- 1) Pembuatan jalan kereta api dari Pulau Air sampai ke Padang Panjang 71 Km selesai dalam bulan Juli 1891.
- 2) Padang Panjang ke Bukittinggi 19 Km selesai pada bulan Nopember 1891.
- 3) Padang Panjang-Solok 53 Km selesai pada 1 Juli 1892,
- 4) Solok- Muaro Kalaban 23 Km dan Padang-Teluk Bayur 7 Km. Kedua jalur ini selesai pada tanggal yang sama yaitu 1 Oktober 1892.
- 5) Jalur kereta api dari Muaro Kalaban-Sawahlunto dengan menembus sebuah bukit berbatu yang kemudian bernama Lubang Kalam sepanjang hampir 1 Km (835 Meter) selesai pada 1 Januari 1894.



Gambar 1.1 : Jalur Kereta api Sumatera Barat

Sumber : PT.KAI (PERSERO)

Perkeretaapian di Sumatra Barat mencapai jayanya pada saat angkutan batubara, dimana batubara yang berasal dari *Ombilin* merupakan salah satu komoditi utama pengangkutan perkeretaapian di Sumatra Barat, pada saat itu pengangkutan batubara memakai lokomotif uap bergerigi E 10 yang berasal dari Pabrik Esslingen dan Nippon Sharryo. Tahun 1982 PJKA (nama PT KAI pada jaman tersebut) mendatangkan lokomotif Diesel Elektrik Bergerigi BB 204 untuk meningkatkan pengangkutan batubara.

Akhir tahun 2000 produksi batubara di Sawahlunto semakin berkurang. Secara otomatis aktifitas dan keberadaan kereta api di Sumatra Barat juga terimbas nyata. Kalaupun beroperasi hanya sebagai alat transportasi Semen Padang dari Indarung ke

*Perancangan dan Perencanaan
STASIUN KERETA API & MUSEUM PUSAT PT.KAI DIV.REG II
di Kota Padang, Sumatera Barat*

Teluk Bayur Sumatera Barat. Aset perkeretaapian ini menyisakan sisa - sisa kejayaan dari angkutan batu bara yang dahulu pernah berjaya di perkeretaapian Sumatra Barat seperti jam, alat-alat sinyal/komunikasi, foto dokumentasi, brankas, dongkrak rel, label pabrik, timbangan dan lonceng penjaga. Selain itu, juga terdapat beberapa gerbong ketel, gerbong pengangkut batubara, beberapa lori wisata dan kereta yang berdinding kayu.

Dalam upaya penyelamatan sisa-sisa kejayaan tersebut, sarana dan prasarana perkeretaapian Sumatera Barat tersebut, pada tanggal 21 Februari 2009 PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Padang meresmikan Kereta Wisata dengan rute Padang Panjang - Sawahlunto, Jalur kereta api ini melewati salah satu danau yang terkenal di Sumatra Barat, yaitu Danau Singkarak dengan cara mengenalkan keindahan alam serta budaya Sumatra Barat.

Sejak dibukanya jalur kereta wisata tersebut, antusias masyarakat terhadap kereta api pun meningkat. Ini terbukti dengan banyaknya wisatawan domestik maupun wisatawan mancanegara yang berdatangan untuk menaiki kereta api wisata tersebut untuk merasakan sensasi suasana kereta api yang bersejarah sembari menikmati indahnya alam Sumatera Barat.

Melihat potensi yang ada, keberadaan fasilitas-fasilitas fisik berupa stasiun pun, dirasa kurang berperan untuk mengembalikan era kejayaan perkeretaapian. Dengan potensi yang ada, tentu hal ini sangat disayangkan sekali. Padahal jika stasiun ini dikelola dan dikemas dengan sangat baik serta dengan fasilitas-fasilitas yang baik pula akan memacu laju pertumbuhan ekonomi daerah Sumatera Barat, mengingat adanya peningkatan kunjungan wisatawan setiap tahun untuk berkunjung ke Sumatera Barat.

Tidak hanya sampai disitu, PT Kereta Api (Persero) saat ini sedang giat melakukan renovasi terhadap aset-aset milik PT KA berupa bangunan lama (*heritage*) yang memiliki nilai sejarah tinggi. Beberapa bangunan cagar budaya yang saat ini akan difungsikan kembali, termasuk Divisi Regional 2 di Sumatera Barat. Renovasi dan pemungisian kembali aset cagar budaya ini diharapkan dapat dimanfaatkan secara optimal untuk kepentingan komersial dan sosial. Lebih jauh lagi, wacana gubernur Sumatera Barat untuk mengaktifkan kembali jalur kereta api akan mampu menjaga ketahanan jalan darat yang tidak mungkin lagi dibangun secara maksimal. Dan ini tentu akan membantu pemerintah daerah dalam biaya

*Perancangan dan Perencanaan
STASIUN KERETA API & MUSEUM PUSAT PT.KAI DIV.REG II
di Kota Padang, Sumatera Barat*

perawatan jalan. Dilihat dari segi ekonomis hasil angkutan yang ada saat ini amat besar peluang untuk kembali memajukan pengembangan jalur kereta api di daerah Sumatera Barat dan bukan suatu hal yang mustahil jika keretaapi ini akan menjadi alternatif utama transportasi masyarakat.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka perumusan masalah dalam penulisan ini adalah :

- a. Bagaimana merencanakan dan merancang sebuah bangunan fisik *Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat* di kota Padang layaknya fungsi sebuah stasiun dengan tampilan yang lebih modern tanpa mengesampingkan/meninggalkan aset *heritage* (fungsi museum) demi mengembalikan masa keemasan perkeretaapian nasional yang pernah ada sebagai sarana transportasi masyarakat.
- b. Bagaimana merencanakan fasilitas-fasilitas *Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat* di kota Padang yang mampu *mengedukasi* dalam proses pengenalan dan pembelajaran dalam bidang perkeretaapian Sumatera Barat (khususnya) dan perkeretaapian nasional (umumnya), baik untuk masyarakat lokal maupun wisatawan yang berkunjung.
- c. Bagaimana mensinergikan fungsi stasiun dan fungsi museum dalam wujud sebuah fasilitas fisik bangunan yang mampu menjadi salah satu pilihan transportasi alternatif masyarakat (fungsi stasiun) dan mampu menjadi salah satu tujuan wisata rekreatif dan edukasi bagi masyarakat.
- d. Bagaimana merencanakan dan merancang *Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat* di kota Padang dalam memajukan sektor pariwisata kota Padang pada khususnya dan Sumatera Barat pada umumnya.
- e. Bagaimana merencanakan dan merancang sebuah bangunan fisik *Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat* di kota Padang dengan tampilan yang lebih modern serta mampu menjadi salah satu *icon* maupun *landmark* kota Padang khususnya.

1.3 Maksud dan Tujuan

Adapun maksud dan tujuan dari perencanaan dan perancangan Stasiun dan museum kereta api divisi regional II ini adalah :

- a. Merancang dan merencanakan sebuah bangunan fisik *Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat* di kota Padang layaknya fungsi sebuah stasiun dengan tampilan yang lebih modern tanpa mengesampingkan/meninggalkan aset *heritage* (fungsi museum) demi mengembalikan masa keemasan perkeretaapian nasional yang pernah ada sebagai sarana transportasi masyarakat.
- b. Merancang dan merencanakan sebuah bangunan fisik *Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat* di kota Padang dengan mensinergikan fungsi stasiun yang mampu menjadi salah satu pilihan transportasi alternatif masyarakat dan fungsi museum menjadi salah satu tujuan wisata rekreatif dan edukasi dalam proses pengenalan dan pembelajaran dalam bidang perkeretaapian menjadi sebuah wujud fasilitas fisik bangunan
- c. Merancang dan merencanakan bangunan fisik *Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat* di kota Padang yang mampu menjadi salah satu *icon* maupun *landmark* kota dalam memajukan sektor pariwisata kota Padang pada khususnya dan Sumatera Barat pada umumnya.

1.4 Ruang Lingkup Pembahasan

Adapun ruang lingkup didalam perancangan dan perencanaan ini adalah sebagai berikut :

1.4.1 Ruang Lingkup Perancangan

A. Penyusunan Laporan Perancangan, meliputi :

1. Penyajian data- data yang berhubungan dengan :
 - A. Latar belakang, rumusan masalah, maksud dan tujuan, Perancangan dan Perencanaan *Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat* di Kota Padang.
 - B. Pengertian *Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat* di kota Padang

- C. Pengenalan studi objek sejenis.
 - D. Pengenalan kota Padang dan kriteria lokasi perancangan.
 - E. Analisa perancangan, menganalisa data-data yang berhubungan dengan *Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat* di kota Padang.
2. Konsep Perancangan pada Bangunan.
- B. Pembuatan Gambar Kerja Pra Rancangan, meliputi : Blok Plan, Site Plan, Denah, Tampak, Potongan, dan Perspektif.
 - C. Pembuatan Gambar Kerja Pengembangan Rancangan, meliputi, gambar rencana dan detail bangunan, gambar rencana dan detail struktur dan Utilitas.
 - D. Pembuatan Maket

1.4.2 Ruang Lingkup Objek Perancangan

- A. Perancangan dan perancangan objek bangunan fisik berupa *Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat* di kota Padang sebagai sarana dan prasarana transportasi, sarana edukasi dalam pengenalan perkeretaapian serta sarana rekreasi penunjang sektor pariwisata.
- B. Pengguna/ Pengunjung, diklasifikasikan menjadi 2, yaitu :
 1. Pengguna/ Pengunjung menurut Umur, meliputi :
 - Anak- anak (usia 5-11 tahun)
 - Remaja (usia 12-21 tahun)
 - Dewasa (usia 22-40 tahun)
 - Lansia (usia >50 tahun)
 - Penyandang Cacat
 2. Pengguna/ Pengunjung menurut Pekerjaan :
 - Penumpang
 - Pelajar
 - Wisatawan lokal
 - Wisatawan mancanegara
 - Instansi pemerintahan

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika dalam penulisan Perancangan dan Perencanaan Stasiun Kereta Api dan Museum PT. KAI Div Regional II di Kota Padang adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan latar belakang, rumusan masalah ,maksud dan tujuan, lingkup pembahasan, dan sistematika penulisan.

BAB II METODELOGI PEMBAHASAN

Berisi mengenai metode perancangan yaitu berupa metode proses pengumpulan data yang diperlukan, metode pembahasan dan perancangan desain.

BAB III TINJAUAN PUSTAKA

Memberikan tinjauan singkat kajian pustaka yang berhubungan dengan bangunan *Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat di Kota Padang*, kajian objek rancangan, studi objek rancangan, dan tinjauan lokasi rancangan yaitu kota Padang.

BAB IV KELUARAN PERANCANGAN

Menguraikan tentang gambaran dari proposal tugas akhir, laporan skripsi, kegiatan studio tugas akhir dan maket bangunan.

BAB V KONSEP PERANCANGAN

Berisikan Konsep dasar, konsep tapak, konsep arsitektur, dan fasade bangunan.

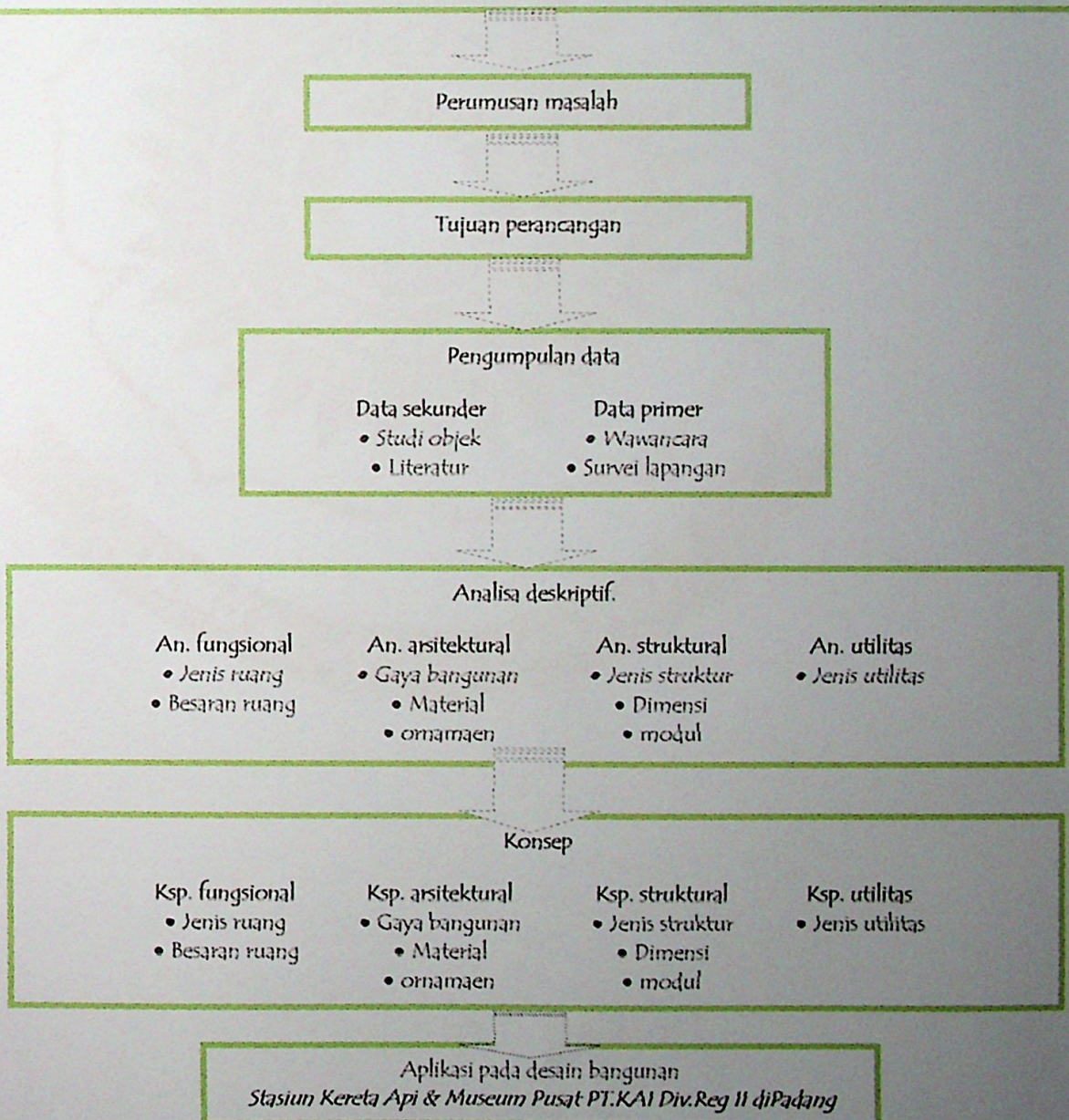
Perancangan dan Perencanaan
STASIUN KERETA API & MUSEUM PUSAT PT.KAI DIV.REG II
 di Kota Padang, Sumatera Barat

1.6 Kerangka Berfikir

Stasiun Kereta Api & Museum Pusat PT.KAI Div.Reg II Sumatera Barat

Latar belakang.

- **Revitalisasi.** Giatnya PT Kereta Api (Persero) melakukan renovasi terhadap aset-aset milik PT KA berupa bangunan lama (*heritage*) yang memiliki nilai sejarah tinggi untuk di fungsikan kembali sebagai stasiun dan mengkomersialkan aset-aset perkeretaapian.
- **Minim fasilitas.** Banyaknya fasilitas-fasilitas stasiun PT KAI yang tidak lagi memadai dalam rangka untuk merevitalisasi demi mewujudkan stasiun kereta api sebagai alternatif utama transportasi masyarakat.
- **Potensi wisata.** Nilai Sejarah perkeretaapian yang cukup tinggi menarik wisatawan untuk belajar dan mengenal lebih dekat tentang keunikan dan kekhasan nya kereta api, dan secara tidak langsung mempercepat laju ekonomi daerah.



DAFTAR PUSTAKA

Van michiel ballegoijen de jong . station en spoorbrruggen op sumatra

PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO)

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)

Peraturan Pemerintah RI No. 19 Tahun 1995, tentang pemanfaatan benda cagar budaya di museum

RTRWK Padang

Pusat Dokumentasi Arsitektur 2011. Pengantar Panduan Konservasi Bangunan Bersejarah Kolonial, Jakarta: Pusat Dokumentasi Arsitektur

Peraturan Menteri Perhubungan No 33 Tahun 2011

Strike James 1994 Architecture in Conservation managing Development at Historic Sites. London: 11 New Fetter Lance.

Neufret, Ernest 2002. Data Architecture Jilid 2, Penerbit Eirlangga, Jakarta.

Uu cagar budaya no.11 tahun 2010