

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Malang memiliki cukup banyak stasiun, mulai stasiun kelas kecil hingga besar terdapat di wilayah ini. Diantaranya adalah Stasiun Lawang, Stasiun Singosari, Stasiun Blimbing, Stasiun Malang Kota Baru, Stasiun Malang Kota Lama, Stasiun Pakisaji, Stasiun Ngebruk, Stasiun Sumberpucung. Bangunan-bangunan stasiun di wilayah Malang ini tidak memiliki perubahan spasial yang signifikan. Dikarenakan bangunan-bangunan stasiun ini merupakan bangunan cagar budaya yang dilindungi oleh pemerintah. Ruang-ruang pada bangunan stasiun ini juga cenderung berbentuk horizontal yang merupakan bangunan ciri khas stasiun. Dari stasiun- stasiun tersebut ada yang hanya berubah pada fungsi ruang dan penambahan fungsi ruang saat ini. Sehingga bangunan utamanya tetap dipertahankan, seperti konstruksinya masih sama, ketebalan dinding juga masih menggunakan bata 30cm. Beberapa perabot lama juga masih tetap dipertahankan fungsinya, seperti lemari, kursi dan meja.

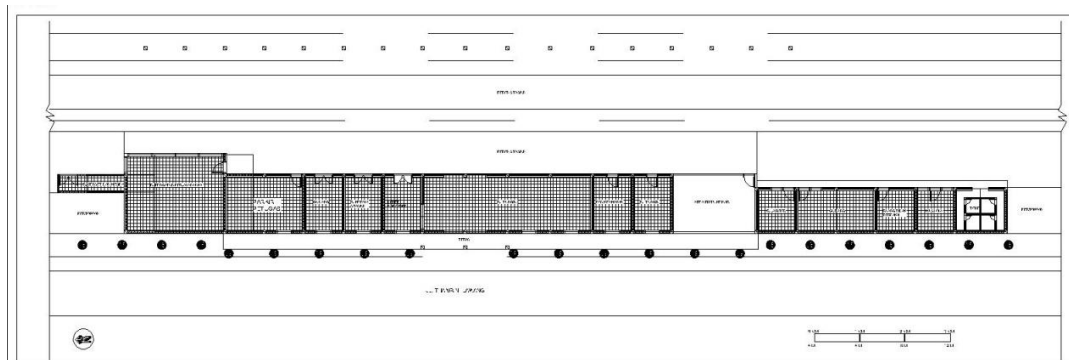
Stasiun yang berada di wilayah Malang ini tentunya memiliki area masuk utama yang berbeda- beda berdasarkan kelas stasiunnya. Stasiun kelas besar yang ada di wilayah Malang merupakan Stasiun Malang Kota Baru. Sedangkan stasiun dengan kelas sedang ialah Stasiun Kepanjen, Stasiun Malang Kota Lama dan Stasiun Lawang. Stasiun kelas kecil ialah Stasiun Blimbing, Stasiun Pakisaji, Stasiun Ngebruk, Stasiun Sumberpucung. Area masuk utama yang ada pada masing- masing stasiun inipun juga berbeda beda. Pada stasiun kelas besar fungsi area masuk utama ini digunakan sebagai area masuk utama mengantri tiket kereta api dan antrian *customer service* , sehingga area menunggu kereta menggunakan ruang peron. Sedangkan pada stasiun kelas sedang dan kecil fungsi area masuk utamanya ini selain untuk mengantri tiket digunakan pula sebagai ruang untuk menunggu datangnya kereta. Sebagian besar peron pada stasiun kecil dan sedang ini tidak memiliki area duduk untuk menunggu kereta, dan ada pula beberapa stasiun yang tidak memiliki atap untuk melindungi terik matahari dan hujan di area peron stasiun.

1.1 Stasiun Lawang

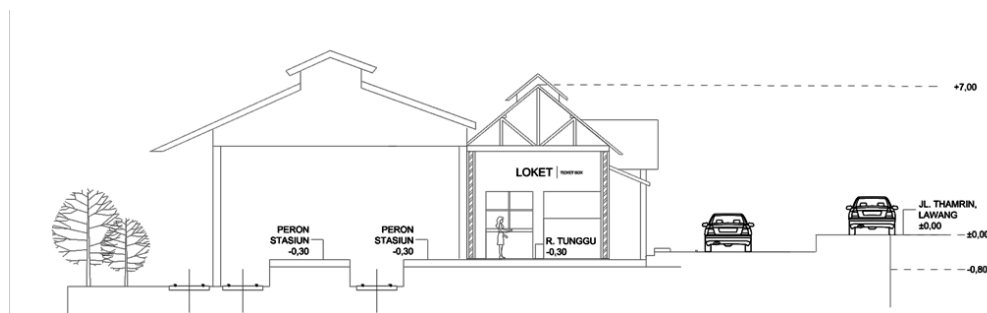
4.1.1 Kondisi Eksisting

Stasiun ini didirikan pada tahun 1887 dan merupakan bangunan tertua di Lawang. Memiliki 3 jalur kereta dengan jalur 1 sebagai sepur lurus. Stasiun ini dikategorikan sebagai stasiun kelas sedang. Sehingga kereta jalur ekonomi dan

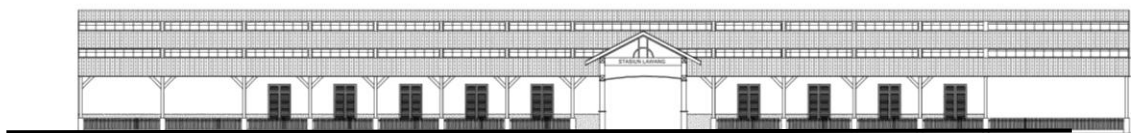
eksekutif berhenti pada stasiun ini. Oleh karena itu, area masuk utama (*hall*) dari stasiun ini memiliki ruang yang cukup luas dikarenakan volume penumpang yang cukup banyak. Selain itu stasiun ini melayani pemesanan tiket melalui sistem *online* dan pembelian secara langsung di loket stasiun. Kereta yang singgah di stasiun ini ialah kereta api Bima, Mutiara Selatan, Jayabaya, Tawang Alun, Penataran, Tumapel, dan KA ketel/angkutan BBM dengan tujuan ke berbagai kota seperti Surabaya, Jakarta, dan lain-lain. Luas dari area masuk utama ini ialah 14x5m.



Gambar 4. 1 Layout Stasiun Lawang



Gambar 4. 2 Potongan Stasiun Lawang



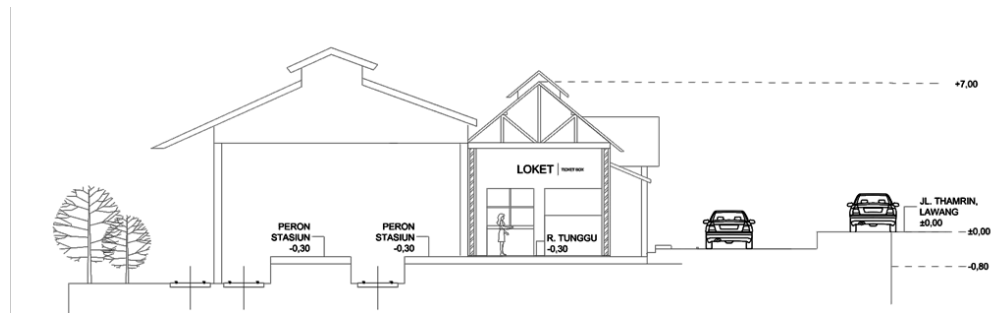
Gambar 4. 3 Tampak Depan Stasiun Lawang

4.1.2 Elemen Pembentuk Ruang

1. Elemen Horizontal Atas

Pada bagian elemen atas area masuk utama (*hall*) stasiun ini terdapat elemen linear yang menampung bidang atas. Dikarenakan bidang bawah pada ruangan ini direndahkan maka kesan batas-batas volume ruang akan diperkuat secara visual.

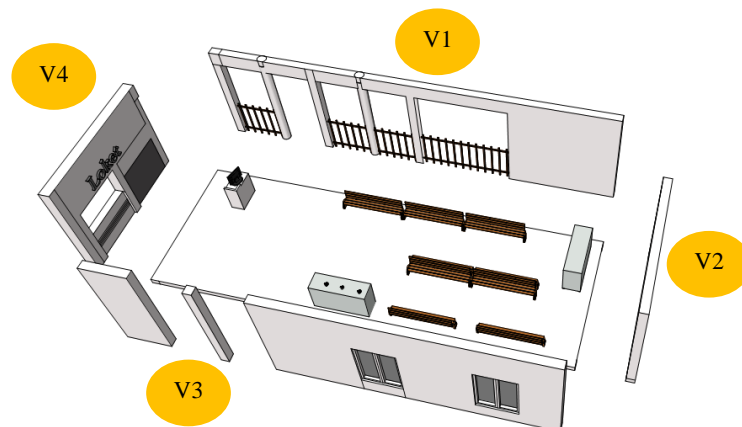
Bidang langit-langit pada ruang ini mampu merefleksikan bentuk dari sistem struktur yang menopang bidang atap. Selain itu bidang langit-langit ini dapat dimanipulasi untuk mendefinisikan dan menegaskan zona area masuk utama. Tekstur dan warna pada bidang langit-langit ini ialah halus dan warna putih, sehingga kualitas cahaya yang masuk dalam ruang dapat meningkat.



Gambar 4. 4 Elemen Horizontal Atas Area masuk utama Stasiun Lawang

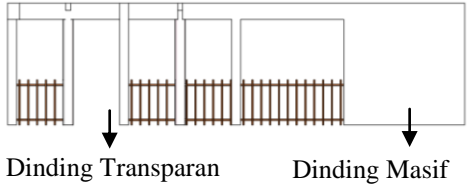
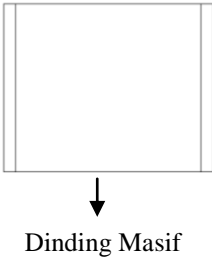
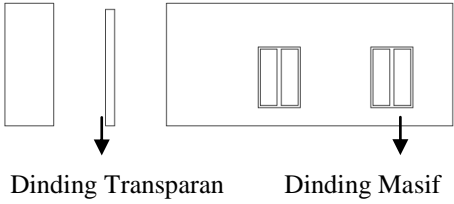
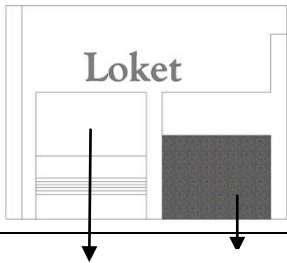
2. Elemen Vertikal

Elemen vertikal pada bangunan ini terdapat 4 bidang vertikal yang menjadi batas antara area masuk utama (*hall*) dengan ruang-ruang disampingnya. Dari ke-empat bidang tersebut terdapat bidang masif dan bidang transparan pada elemen vertikalnya. Berikut ialah pembagian elemen bidang vertikal pada area masuk utama (*hall*) di Stasiun Lawang :



Gambar 4. 5 Bidang- Bidang Vertikal pada Area masuk utama

Tabel 4. 1 Bidang pada Elemen Vertikal Area masuk utama Stasiun Lawang

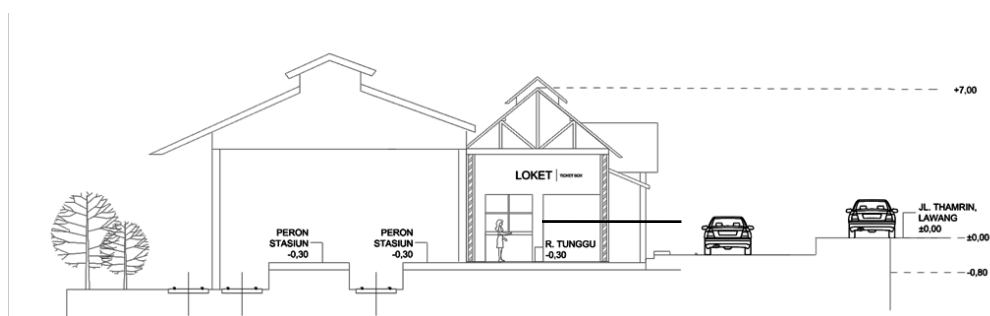
No	Gambar	Keterangan
Vertikal 1		<p>Dinding pada bidang vertikal 1 membatasi antara area masuk utama dan peron stasiun. Bidang pada dinding ini terbagi menjadi 2 bagian yaitu bukaan transparan dan bidang masif. Bidang masif ini berupa tembok batu bata dan bukaan transparan berupa bukaan pembatas kedua ruang. Bukaan transparan ini memiliki fungsi sebagai kontinuitas kesan spasial dan visual, selain itu bisa sebagai ventilasi silang.</p>
Vertikal 2		<p>Dinding pada bidang vertikal 2 termasuk dinding masif. Hal ini dikarenakan bidang ini membatasi area masuk utama dengan ruang pos keamanan.</p>
Vertikal 3		<p>Dinding pada bidang vertikal 3 merupakan dinding sebagai fasad utama tampak depan bangunan. Membatasi area masuk utama dengan teras bangunan. Memiliki bidang bukaan transparan berupa pintu masuk utama dan dinding masing berupa tembok batu bata. dinding masif ini memiliki 2 buah jendela yang bisa berfungsi untuk masuknya cahaya matahari.</p>
Vertikal 4		<p>Dinding pada bidang vertikal 4 terbagi menjadi dinding masif dan bukaan transparan. Bidang vertikal 4 ini membatasi area masuk utama</p>

dengan ruang loket tiket. Bidang masif yang ada berupa tembok batu bata dan bukaan transparan ini berfungsi sebagai loket tiket transaksi antara pembeli dan petugas.

Pada saat 4 bidang vertikal tersebut disusun menjadi 1 bentuk ruang, maka akan lebih banyak memberikan kesan spasial yang memiliki kontinuitas antara ruang-ruang. Antara teras stasiun, area masuk utama, dan peron stasiun memiliki sumbu yang lurus.

3. Elemen Horizontal Bawah

Elemen horizontal bawah pada area masuk utama (*hall*) stasiun ini termasuk elemen bidang yang diturunkan. Sehingga ruangan ini menjadi lebih rendah dibandingkan dengan ruang-ruang disampingnya. Ruang yang diturunkan ini memberikan kesan ruang yang dibentuk oleh batas-batas elemen horizontal bawahnya.



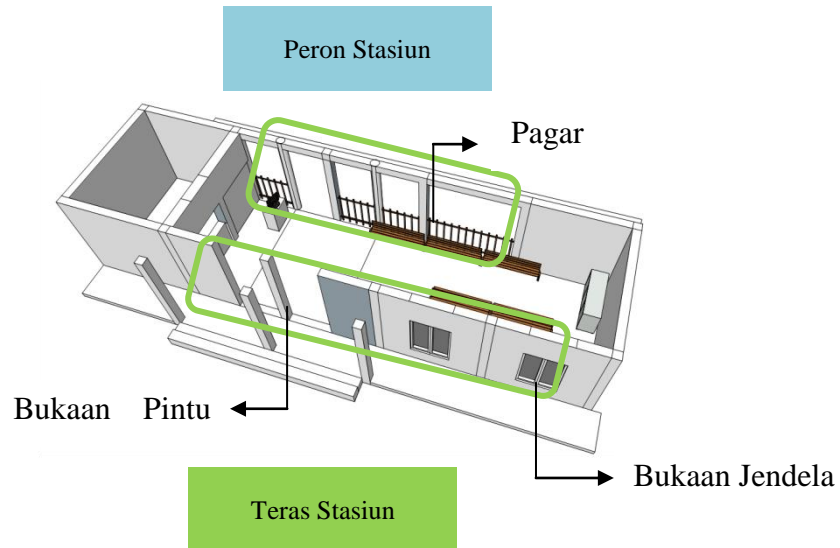
Gambar 4. 6 Elemen Horizontal Bawah Area masuk utama Stasiun Lawang

4.1.3 Kualitas dan Skala Ruang

1. Tingkat Penutupan

Area masuk utama pada stasiun ini memiliki beberapa bukaan. Bukaan-bukaan ini seperti bukaan jendela, pintu masuk utama, dan bukaan pada pembatas area

masuk utama dan area peron stasiun. Bukaan yang ada ini terdapat pada bidang vertikal 1 dan vertikal 3. Bidang vertikal 1 sebagai pembatas area masuk utama dan peron, sedangkan vertikal 3 sebagai pembatas pada area masuk utama dan teras stasiun.. Sehingga ruangan lebih terbuka dan memiliki tingkat kontinuitas spasial dan visual dari area masuk utama mengarah ke area peron stasiun.



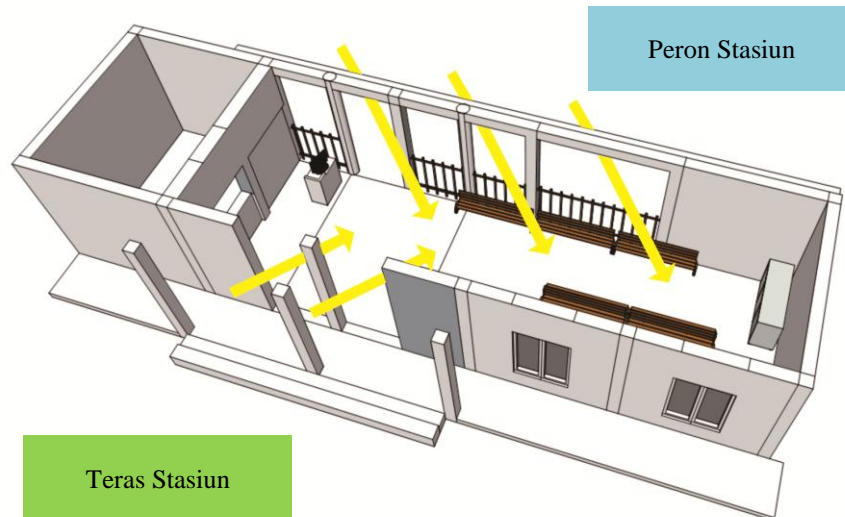
Gambar 4. 7 Denah Area masuk utama Stasiun Lawang



Gambar 4. 8 Kondisi eksisting tingkat penutupan pada area masuk utama

2. Cahaya

Cahaya pada area masuk utama ini masuk kedalam ruangan melalui 2 bagian. Cahaya masuk melalui bukaan jendela dan pintu masuk, selain itu cahaya masuk melewati pembatas area masuk utama dan peron. Dari kedua arah ini, cahaya pada ruangan lebih dominan berasal dari bukaan pintu dan jendela. Walaupun keterbukaannya tidak sebesar pada pembatas area area masuk utama dan peron, namun cahaya dari arah ini langsung masuk menuju ruangan. sedangkan cahaya yang berasal dari arah pembatas area masuk utama dan peron ini terhalang atap dari rel kereta api dan peron.



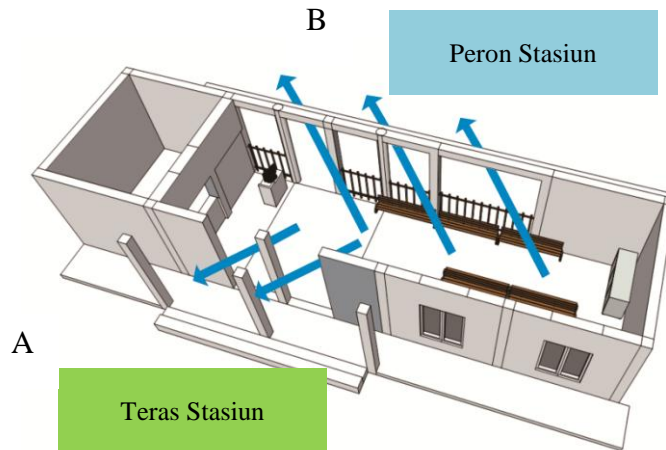
Gambar 4. 9 Cahaya pada Area masuk utama Stasiun Lawang



Gambar 4. 10 Kondisi eksisting cahaya pada area masuk utama Stasiun Lawang

3. Arah Pandang

Bukaan-bukaan pada area masuk utama stasiun ini memberikan pemandangan dari suatu ruang ke ruang lainnya. Sehingga kualitas pandang yang diciptakan bisa maksimal. Arah pandang pada ruangan ini terbagi menjadi dua arah, yaitu kearah peron stasiun dan yang kedua kearah teras stasiun. Pandangan yang menuju peron stasiun ini dibentuk oleh bukaan pembatas area masuk utama dan peron. Sedangkan arah pandang menuju teras stasiun ini dibentuk oleh bukaan pintu utama stasiun.



Gambar 4. 11 Arah Pandang Stasiun Lawang

Keterangan Gambar



A

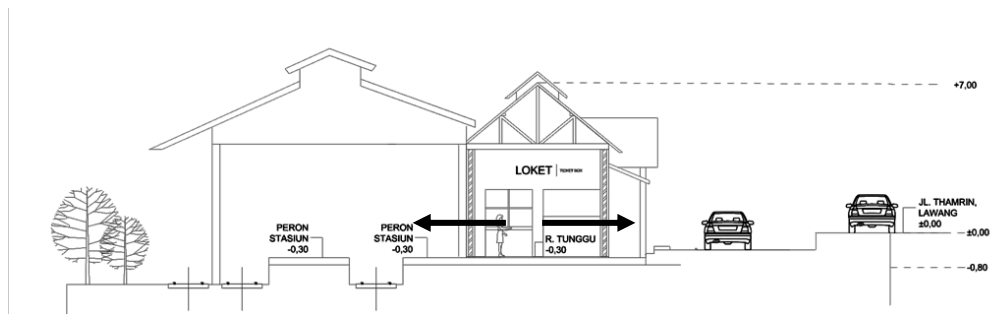
Arah pandang menuju teras stasiun



B

Arah pandang menuju peron stasiun

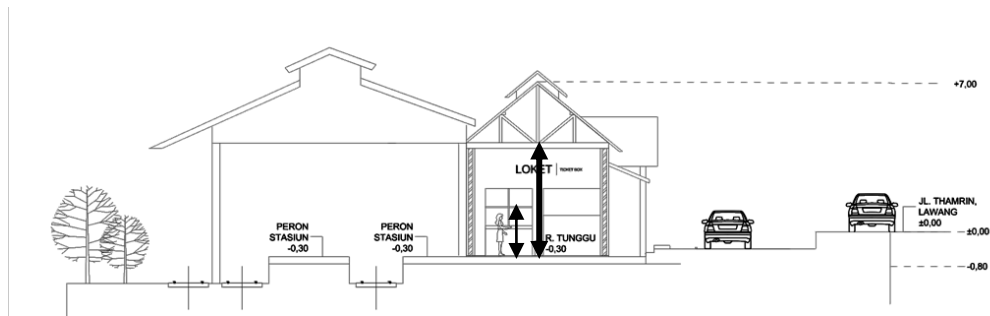
Gambar 4. 12 Kondisi Eksisting Arah Pandang di Area Masuk Utama



Gambar 4. 13 Arah Pandang pada Potongan Ruang Stasiun Lawang

4. Skala Ruang

Area masuk utama (*hall*) pada Stasiun Lawang memiliki luasan yaitu 14x5m dengan ketinggian ruang 4m. Dengan luas dan ketinggian ruang yang ada maka skala pada ruangan ini termasuk pada skala manusia. Skala ini dilihat pada ketinggian area masuk utama (*hall*) dengan ketinggian manusia yang memiliki proporsi ketinggian yang pas. Sehingga kesan ruang yang ada pada ruangan ini menjadi dekat dan intim.



Gambar 4. 14 Skala Area masuk utama Stasiun Lawang

4.1.4 Hirarki Ruang

Stasiun Lawang memiliki hirarki ruang pada bangunannya. Hirarki ini tampak jelas terlihat pada bagian area masuk utama stasiun. Adapun hirarki yang ada pada Stasiun ini ialah hirarki bentuk, ukuran, dan tempat. Hirarki ini memberikan kesan tersendiri pada bangunan Stasiun Lawang menjadi bangunan yang indah.

1. Hirarki bentuk

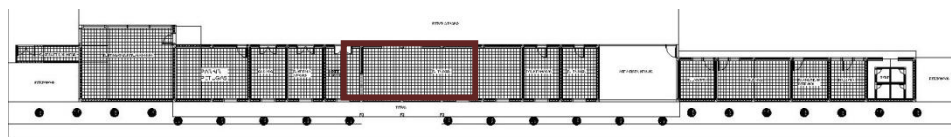
Hirarki bentuk ini terlihat pada bagian tampak bangunan. Bentuk pada area pintu masuk menuju area masuk utama memiliki bentuk yang berbeda dengan komposisi di sekitarnya. Terdapat bentuk yang menjadi dominasi pada tampak. Hal ini membuat area masuk utama menjadi dominansi pada bangunan.



Gambar 4. 15 Hirarki Bentuk pada Stasiun Lawang

2. Hirarki ukuran

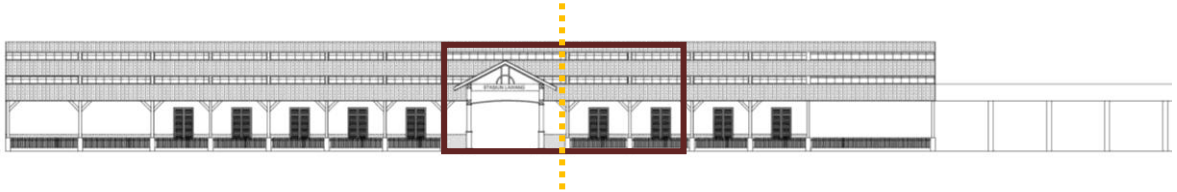
Ukuran luasan area masuk utama (*hall*) pada Stasiun Lawang lebih besar dibandingkan ruang-ruang disekelilingnya. Pada ruangan ini memiliki aktivitas ruang yang cukup banyak. Ukuran yang lebih besar dibanding ruang lain ini menjadi dominan pada bangunan. Sehingga area masuk utama ini mudah dikenali.



Gambar 4. 16 Hirarki Ukuran pada Stasiun Lawang

3. Hirarki Tempat

Posisi area masuk utama (*hall*) pada stasiun ini berada ditengah- tengah bangunan. Penempatan ruang yang berada ditengah ini ditempatkan dengan strategis dan menjadi perhatian bagi pengunjung yang akan memasuki bangunan ini. Sehingga penempatan area masuk utama ini mudah dikenali dan menjadi poin utama.

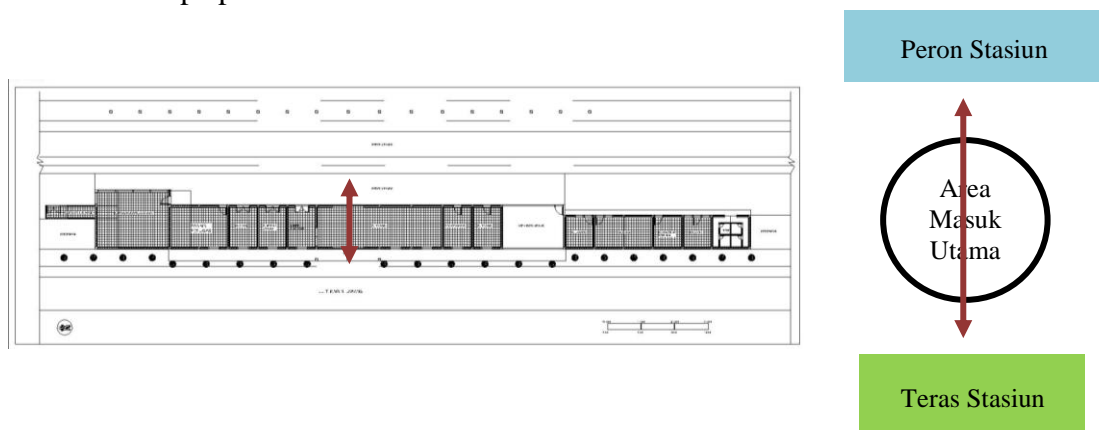


Gambar 4. 17 Hirarki Tempat pada Stasiun Lawang

4.1.5 Organisasi Ruang

Pola ruang stasiun ini memiliki bentuk persegi panjang dengan ukuran yang berbeda disusun secara linear. Pola linier ini merupakan ciri khas dari pola ruang pada bangunan stasiun kereta api yang ada di Indonesia.

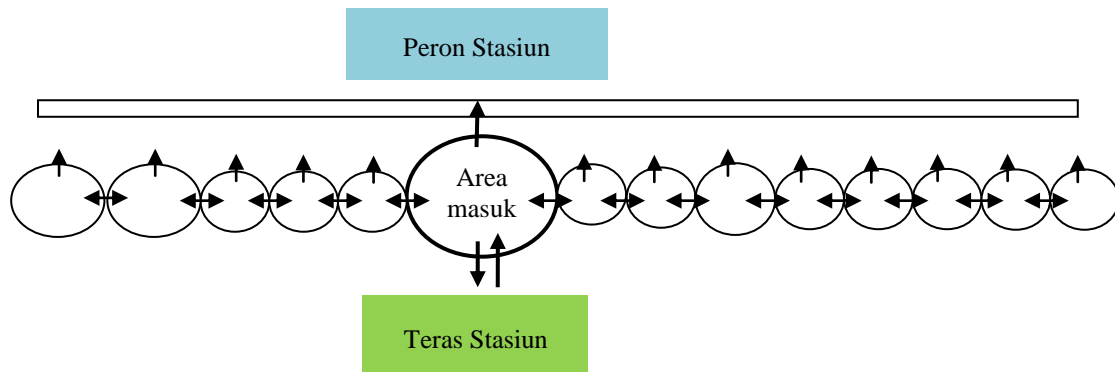
Pola ini disusun secara linier sehingga menyebabkan secara spasial bentuk denah pada bangunan lebih dominan ke arah horizontal. Sehingga susunan ruang yang ada pada Stasiun Lawang ini mengikuti rel kereta atau jalan raya didepan stasiun. Ruang-ruang yang ada pada stasiun ini terdiri dari ruang yang berulang ukuran, bentuk, dan fungsi yang serupa. Di setiap ruang di sepanjang sekuen ini memiliki sebuah paparan eksterior berupa peron stasiun.



Gambar 4. 18 Sumbu pada Area Masuk Utama Stasiun Lawang

Sumbu pada area masuk utama stasiun ini merupakan sumbu yang lurus. Dari teras stasiun, area masuk utama, dan peron sumbunya lurus. Hal ini membuat keterhubungan

ruang yang kuat dan sirkulasi yang menerus. Sehingga para pengguna stasiun ini dengan mudah melakukan aktivitasnya.

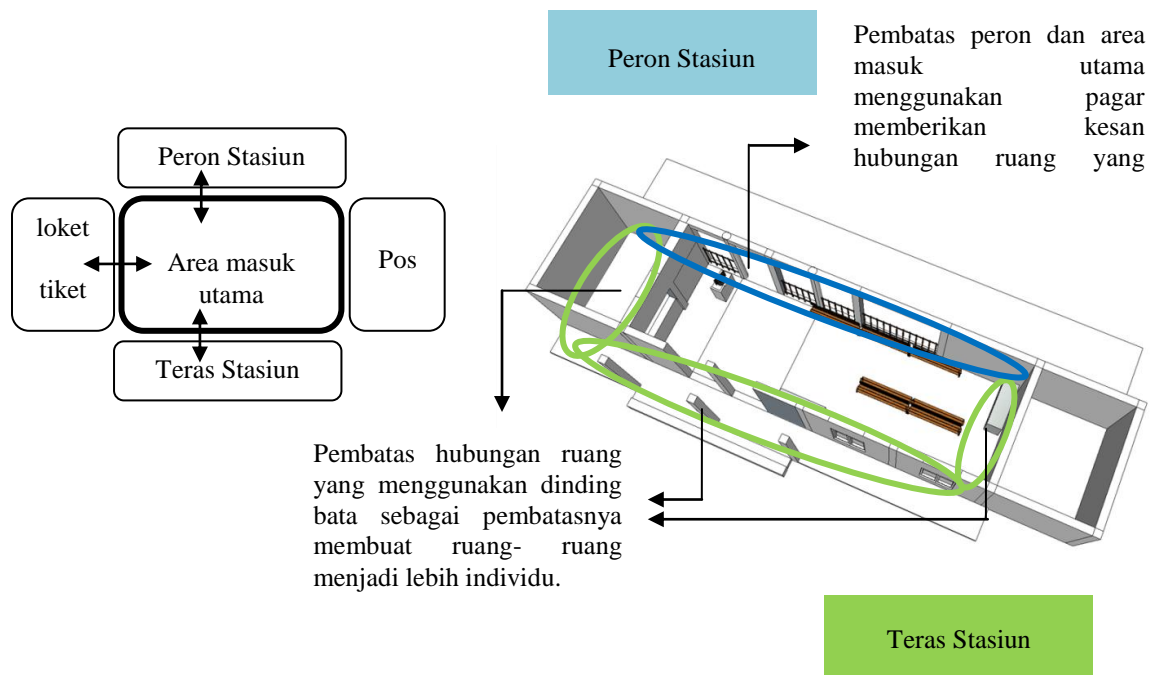


Gambar 4. 19 Diagramatik Organisasi Ruang Stasiun Lawang

Keterangan	
↑	Orientasi dan bukaan pada ruang
↔	Ruang yang bersebelahan

4.1.6 Hubungan Ruang

Hubungan ruang spasial pada area masuk utama ini termasuk jenis hubungan ruang yang berdekatan. Dikarenakan posisi area masuk utama ini berdekatan dengan ruang yang lain. Pada area area masuk utama dan ruang loket tiket, area masuk utama dan pos keamanan, serta area masuk utama dan teras stasiun ini memiliki pembatas yang mampu memperkuat individualitas masing- masing ruang. Namun pada area masuk utama dan area peron stasiun dipisahkan oleh pembatas pagar dan kolom yang memungkinkan kemenerusan spasial di antara kedua ruang tersebut. Pembatas dinding antar ruang ini memperkuat individualitas ruang dan mengakomodir perbedaannya. Kemudian pada pembatas kolom dan pagar ini mampu meneruskan visual dan spasial antara kedua ruang.



Gambar 4. 20 Hubungan Area masuk utama di Stasiun Lawang

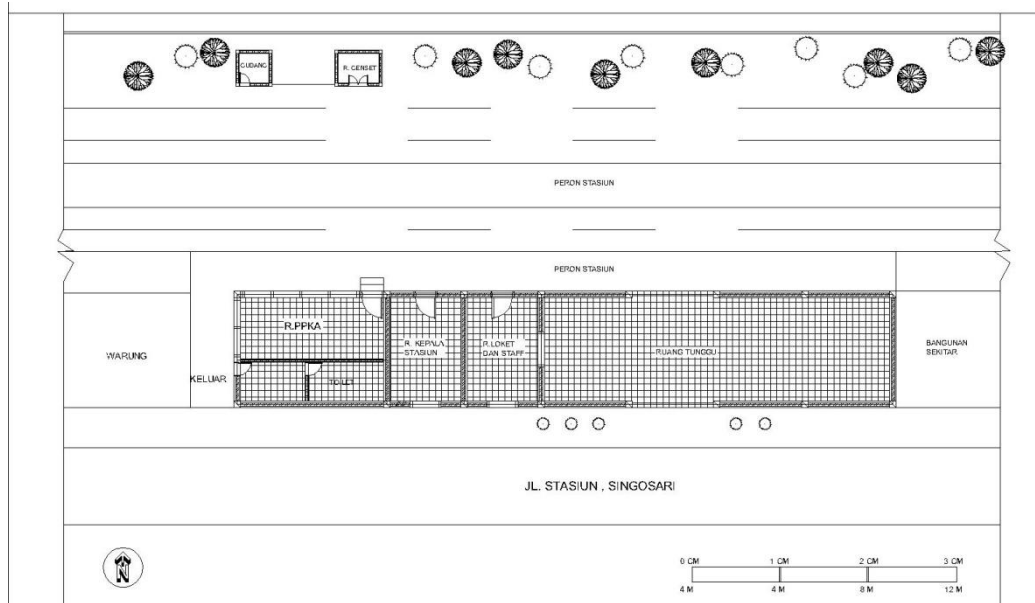
4.2 Stasiun Singosari

4.2.1 Kondisi Eksisting

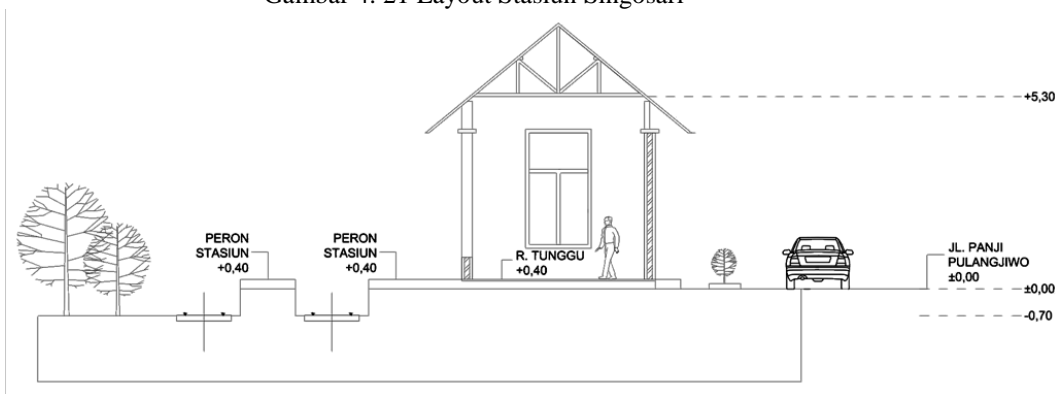
Stasiun yang terletak di Pagentan ini tidak jauh dari jalan utama Malang- Surabaya ini merupakan stasiun kelas III/kecil. Stasiun Singosari dengan kode stasiun (SGS) ini terletak pada ketinggian + 487 mdpl dan termasuk dalam Daerah Operasi VIII Surabaya.

Diperkirakan stasiun ini dibuat bersamaan dengan proyek pembukaan jalur line bagian timur (*oosterlijnen*) oleh Pemerintah Kolonial Belanda pada tahun 1878 hingga 1879. Sehingga pembuatan stasiun ini karena kelanjutan pembangunan rel rute Bangil-Sengon-Lawang-Malang. Sebelum stasiun ini ialah Stasiun Lawang dan sesudahnya ialah Stasiun Blimbing.

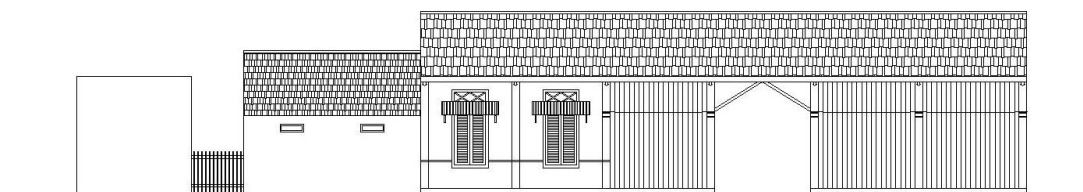
Pada stasiun ini memiliki 3 jalur dengan jalur 2 sebagai sepur lurus. Stasiun Singosari ini juga melayani pemesanan pada sistem tiket online dan pemesanan secara langsung pada loket tiket. Kereta api yang singgah di stasiun ini ialah kereta api Tawang Alun , Penataran, dan Tumapel.



Gambar 4. 21 Layout Stasiun Singosari



Gambar 4. 22 Potongan Stasiun Singosari



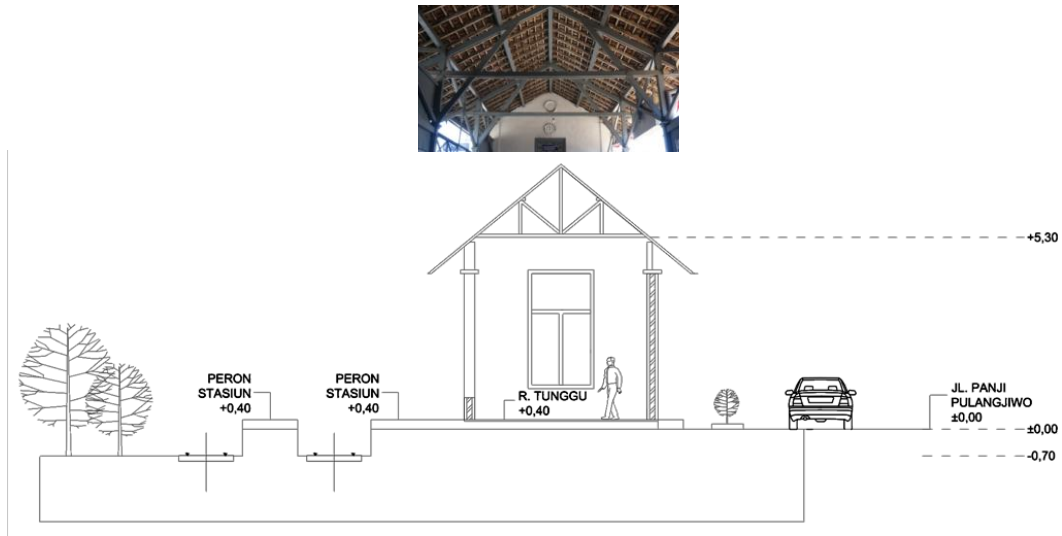
Gambar 4. 23 Tampak Depan Stasiun Singosari

4.2.2 Elemen Pembentuk Ruang

1. Elemen Horizontal Atas

Elemen bagian atas Stasiun Singosari ini disusun oleh elemen linear yang berfungsi sebagai penopang dari elemen atas. Stasiun Singosari merupakan stasiun kecil yang elemen horizontal atapnya lebih mengekspos konstruksi kuda-kuda. Elemen atas ini sendiri menegaskan struktur dari atap bangunan yang dengan jelas

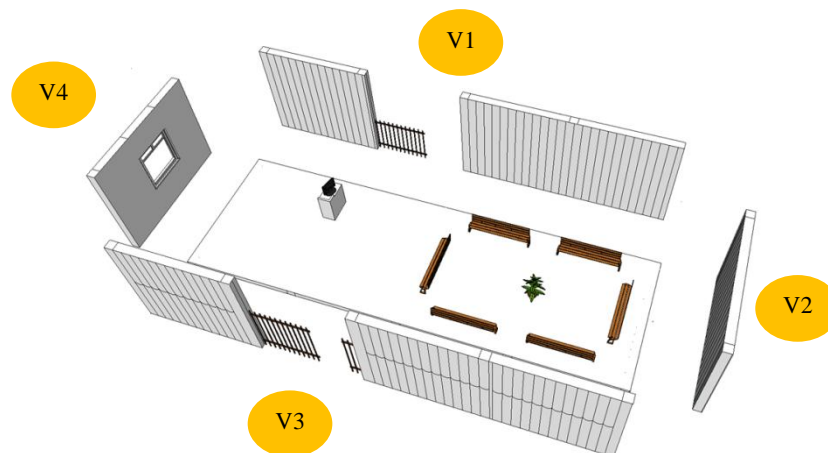
membagi zona ruang dibawahnya. Sehingga anggota- anggota strukturnya mampu membagi gaya dan menyalurkan beban ke sistem penopangnya.



Gambar 4. 24 Elemen Horizontal Atas Area masuk utama Stasiun Singosari

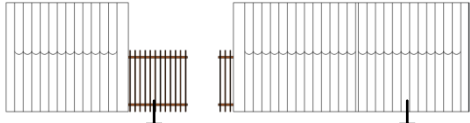
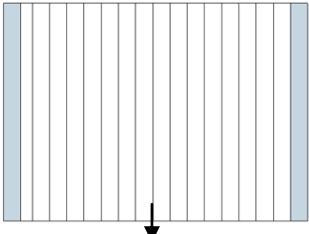
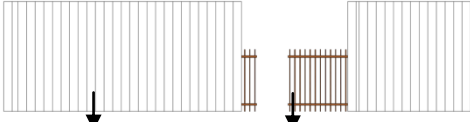
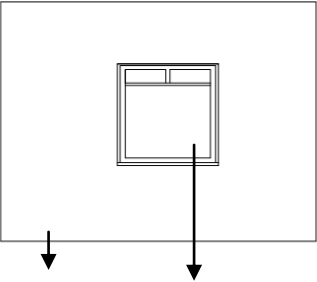
2. Elemen Vertikal

Elemen vertikal pada bangunan ini memiliki 4 bidang vertikal yang menjadi batas antara area masuk utama (*hall*) dengan ruang-ruang disekitarnya. Terdapat bidang masif dan bidang transparan yang berada pada sisi bidang vertikalnya. Berikut ialah pembagian elemen bidang vertikal pada area masuk utama (*hall*) di Stasiun Singosari :



Gambar 4. 25 Bidang Vertikal Stasiun Singosari

Tabel 4. 2 Elemen Vertikal pada Stasiun Singosari

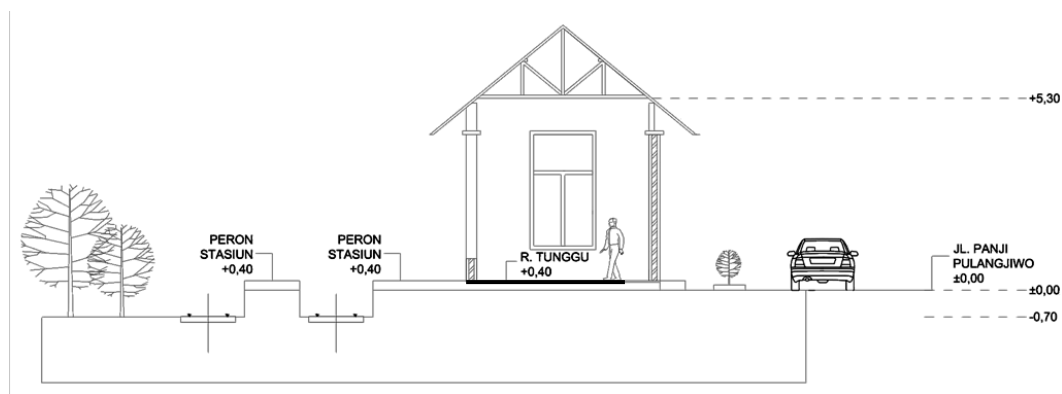
No.	Gambar	Keterangan
Vertikal 1	 <p data-bbox="456 439 671 465">Dinding Transparan</p> <p data-bbox="751 439 911 465">Dinding Masif</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 1 membatasi area masuk utama dan peron stasiun. Bidang pada dinding ini terdapat area masif dan bukaan transparan. Bidang masif ini berupa dinding kayu. Sedangkan bukaan transparan pada bidang ini ialah bukaan pintu menuju area peron stasiun.</p>
Vertikal 2	 <p data-bbox="620 1003 780 1030">Dinding Masif</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 2 termasuk dinding masif. Dinding ini membatasi area masuk utama dengan bangunan lain disebelah stasiun yang berupa toko. Bidang dinding ini merupakan bidang masif yang berupa dinding kayu.</p>
Vertikal 3	 <p data-bbox="485 1350 644 1377">Dinding Masif</p> <p data-bbox="699 1350 858 1377">Dinding Transparan</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 3 termasuk dinding masif dan bukaan transparan. Dinding ini membatasi area masuk utama dengan area depan stasiun yang menjadi fasad pada bangunan. Dinding masif berupa dinding kayu dan bukaan transparan ini berupa bukaan pintu masuk utama pada stasiun.</p>
Vertikal 4	 <p data-bbox="491 1955 651 1982">Dinding Masif</p> <p data-bbox="699 1955 858 1982">Dinding Transparan</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 4 termasuk dinding masif dan bukaan transparan. Bidang ini membatasi area masuk utama dengan area loket tiket stasiun. Bagian pada dinding masif ini berupa dinding batu bata, sedangkan pada bagian bukaan transparan berupa bukaan loket</p>

tiket sebagai transaksi saat membeli tiket kereta.

Pada saat 4 bidang vertikal tersebut disatukan maka akan membentuk kesatuan area masuk utama. Area masuk utama pada stasiun ini cenderung kurang memiliki kontinuitas ruang kepada area peron karena ruangan yang banyak memiliki dinding masif.

3. Elemen Horisontal Bawah

Elemen horisontal bawah pada stasiun Singosari ini menggunakan keramik sebagai elemen penutup lantainya. Elemen pada ruangan ini merupakan bidang yang dinaikkan. Sehingga area area masuk utama (*hall*) menjadi lebih tinggi dibandingkan ruang yang lainnya. Hal ini membuat ruangan menegaskan kesan ruang yang tunggal dan besar dibandingkan dengan ruang-ruang disekitarnya.

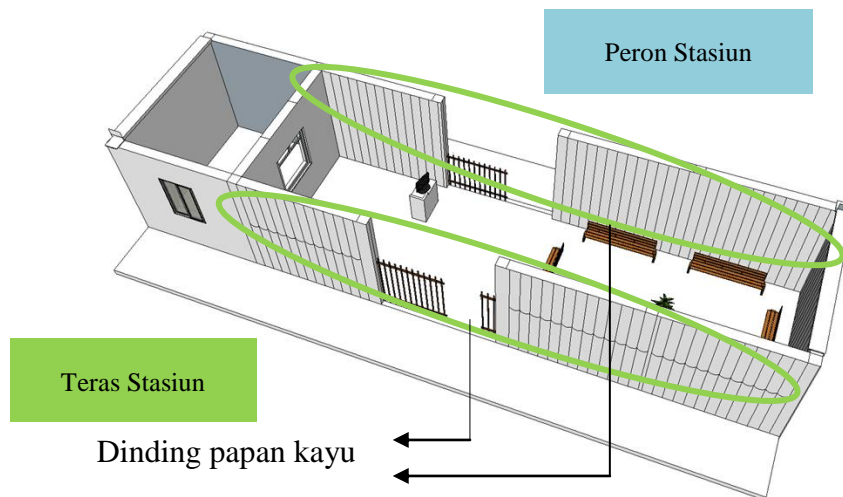


Gambar 4. 26 Elemen Horisontal Bawah Area masuk utama Stasiun Singosari

4.2.3 Kualitas dan Skala Ruang

1. Tingkat Penutupan

Pada Stasiun Singosari memiliki area masuk utama (*hall*) yang lebih tertutup. Tidak ada jendela pada ruangan ini. Bukaan pada area masuk utama ini hanya terdapat pintu utama dan pintu menuju area peron. Selain itu juga terdapat sedikit bukaan yang terdapat di ujung bidang pembatas dekat langit- langit. Hal ini menyebabkan tingkat penutupan ruangan yang cukup tinggi sehingga ruangan tetap memiliki bentuk yang detail dan jelas. Pada bidang vertikal 1 dan 3 memiliki banyak bukaan yang sama.



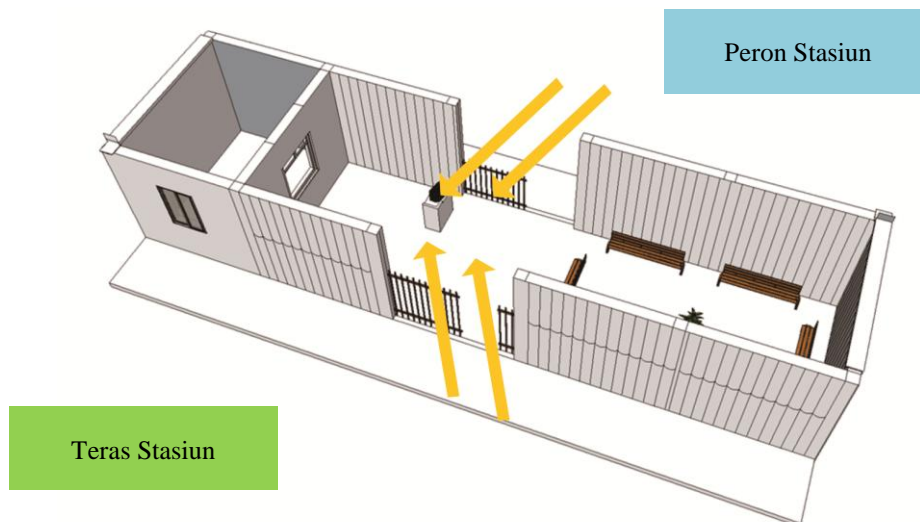
Gambar 4. 27 Tingkat enutupan Area masuk utama Stasiun Singosari



Gambar 4. 28 Kondisi eksisting tingkat penutupan area masuk utama Stasiun Singosari

2. Cahaya

Cahaya yang masuk kedalam ruangan ini tergolong sedikit. Hal ini disebabkan karena bukaan- bukaan yang ada dalam ruangan juga sangat sedikit. Sehingga cahaya matahari susah untuk memasuki ruangan ini. Cahaya ini masuk melalui beberapa bukaan seperti dari arah pintu utama dan cahaya yang berasal dari arah bukaan pintu area masuk utama menuju peron stasiun. Walaupun cahaya hanya sedikit yang masuk, namun ruangan masih terlihat jelas pada bagian warna dan teksturnya.



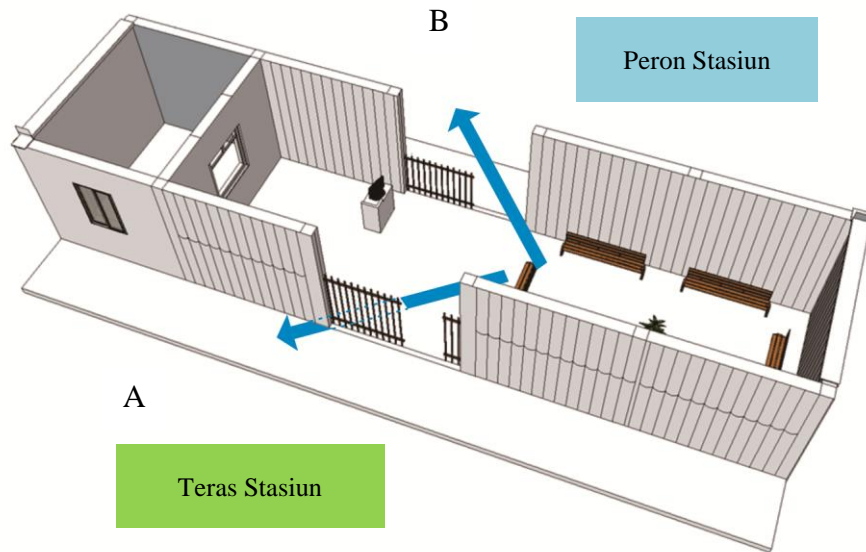
Gambar 4. 29 Cahaya Area Masuk Utama Stasiun Singosari



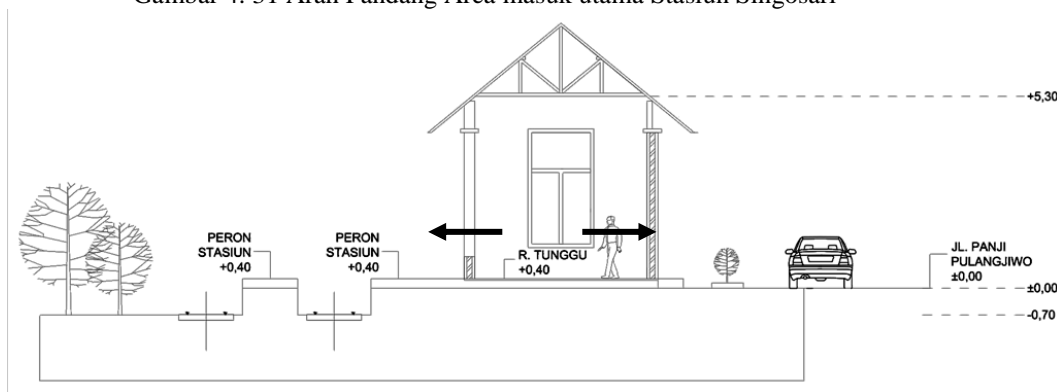
Gambar 4. 30 Kondisi Eksisting Cahaya pada Area Masuk Utama Stasiun Singosari

3. Arah Pandang

Minimnya bukaan pada area masuk utama (*hall*) Stasiun Singosari membuat arah pandang juga minim. Tidak ada jendela yang membingkai pandangan di luar ruangan. Pandangan ini hanya tergambar melalui bukaan pintu saja. Bukaan pintu yang ada ini berada pada pintu masuk utama dan pintu menuju area peron. Sehingga arah pandang ini bisa kedua arah tersebut. Arah pandang yang pertama menuju area teras stasiun dan jalan stasiun Singosari dan arah pandang yang kedua menuju peron dan rel kereta api.



Gambar 4. 31 Arah Pandang Area masuk utama Stasiun Singosari



Gambar 4. 32 Arah Pandang Area masuk utama Stasiun Singosari

Keterangan Gambar



A

Arah Pandang Menuju Teras



B

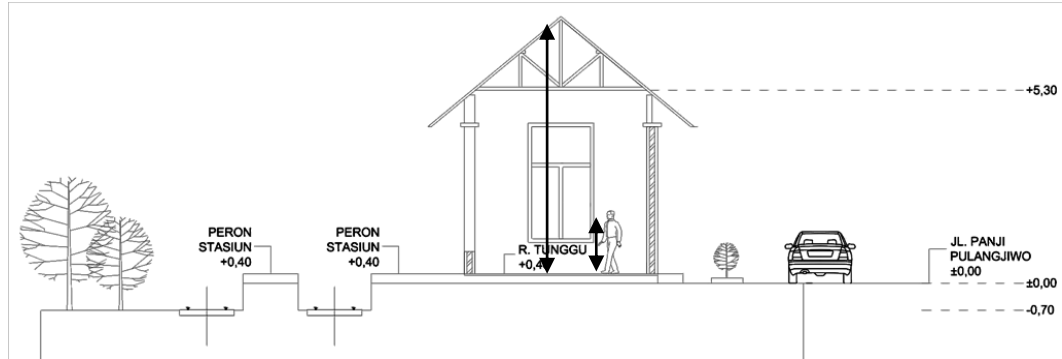
Arah Pandang Menuju Peron

Gambar 4. 33 Kondisi Eksisting Arah Pandang di Area Masuk Utama Stasiun Singosari

4. Skala Ruang

Stasiun Singosari merupakan stasiun kecil. Namun hal ini bertolak belakang dengan luasan ruang tunggu (*hall*) nya. Ruang ini memiliki luas 16x5m dengan

ketinggian ruang 7m. Ruang ini cenderung tinggi karena tidak ada plafon sehingga langsung konstruksi kuda-kuda yang terlihat. Hal ini membuat skala visual pada ruangan semakin terlihat. Sehingga area masuk utama Stasiun Singosari lebih terlihat besar dan luas.

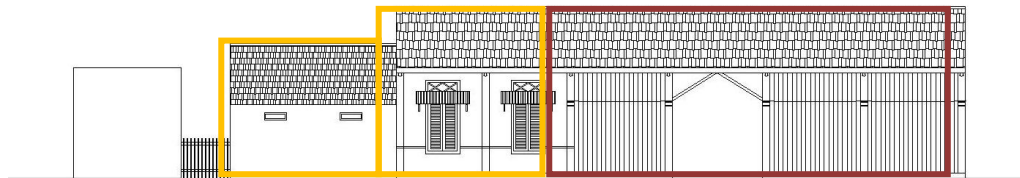


Gambar 4. 34 Skala Area masuk utama Stasiun Singosari

4.2.4 Hirarki Ruang

1. Hirarki Bentuk

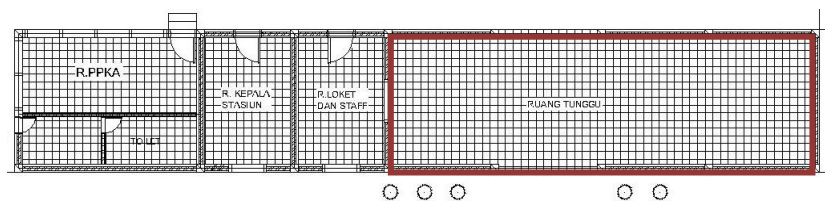
Bentuk area masuk utama (*hall*) dari Stasiun Singosari ini memiliki ciri sendiri. Pada dindingnya menggunakan material yang berbeda jenis dan bentuk dari komponen ruang yang lainnya. Selain itu bentuk ruangnya pun berbeda. Hal ini membuat area masuk utama menjadi dominan dalam bangunan stasiun ini.



Gambar 4. 35 Hirarki Bentuk Area masuk utama Stasiun Singosari

2. Hirarki Ukuran

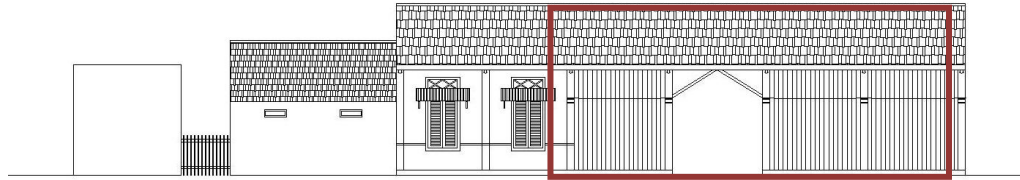
Ukuran area masuk utama (*hall*) pada Stasiun Singosari ini berbeda dengan stasiun yang lainnya. Ruangan yang ada terlihat lebih besar. Ukuran ruang yang lebih besar ini mudah dikenali oleh para penumpang dan pengunjung. Sehingga area masuk utama (*hall*) stasiun ini menjadi dominan diantara ruang-ruang yang lainnya.



Gambar 4. 36 Hirarki Ukuran Area masuk utama Stasiun Singosari

3. Hirarki Tempat

Posisi area masuk utama (*hall*) pada stasiun ini terletak di ujung bangunan. Berbeda dengan area masuk utama (*hall*) pada Stasiun Lawang yang berada di tengah. Meskipun posisi ruangan yang berada di ujung, namun keberadaan ruangan ini tetap menjadi strategis karena berada di ujung bangunan yang mudah dikenali.

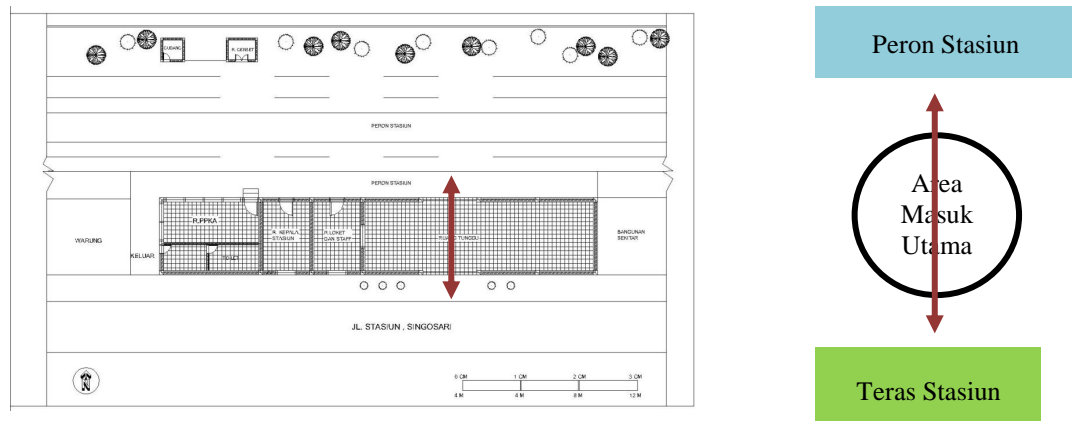


Gambar 4. 37 Hirarki Tempat Area masuk utama Stasiun Singosari

4.2.5 Organisasi Ruang

Stasiun kedua dari utara Malang ialah Stasiun Singosari. Stasiun ini terletak tidak jauh dari jalur utama Malang- Surabaya. Bentuk bangunan stasiun ini tidak terlalu besar. Letak stasiun ini dipinggir jalan, oleh karena itu bentuk ruang pada stasiun ini mengikuti jalan dan rel kereta api.

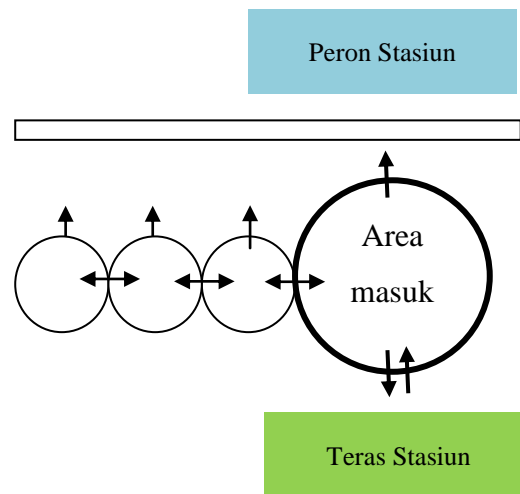
Susunan ruang pada stasiun ini ialah susunan ruang dengan pola linier. Pola ini terlihat jelas dengan adanya ruang- ruang stasiun yang tersusun mengikuti rel kereta api. Sehingga alur sirkulasi yang ada pada ruang- ruang ini mengikuti dari fungsi ruang yang ada. Susunan ruang yang diulang membentuk organisasi linear ini digabungkan oleh peron stasiun.



Gambar 4. 38 Sumbu pada Area Masuk Utama Stasiun Singosari

Sumbu pada area masuk utama stasiun ini merupakan sumbu yang lurus. Dari teras stasiun, area masuk utama, dan peron sumbunya lurus. Hal ini membuat keterhubungan

ruang yang kuat dan sirkulasi yang menerus. Sehingga para pengguna stasiun ini dengan mudah melakukan aktivitasnya.



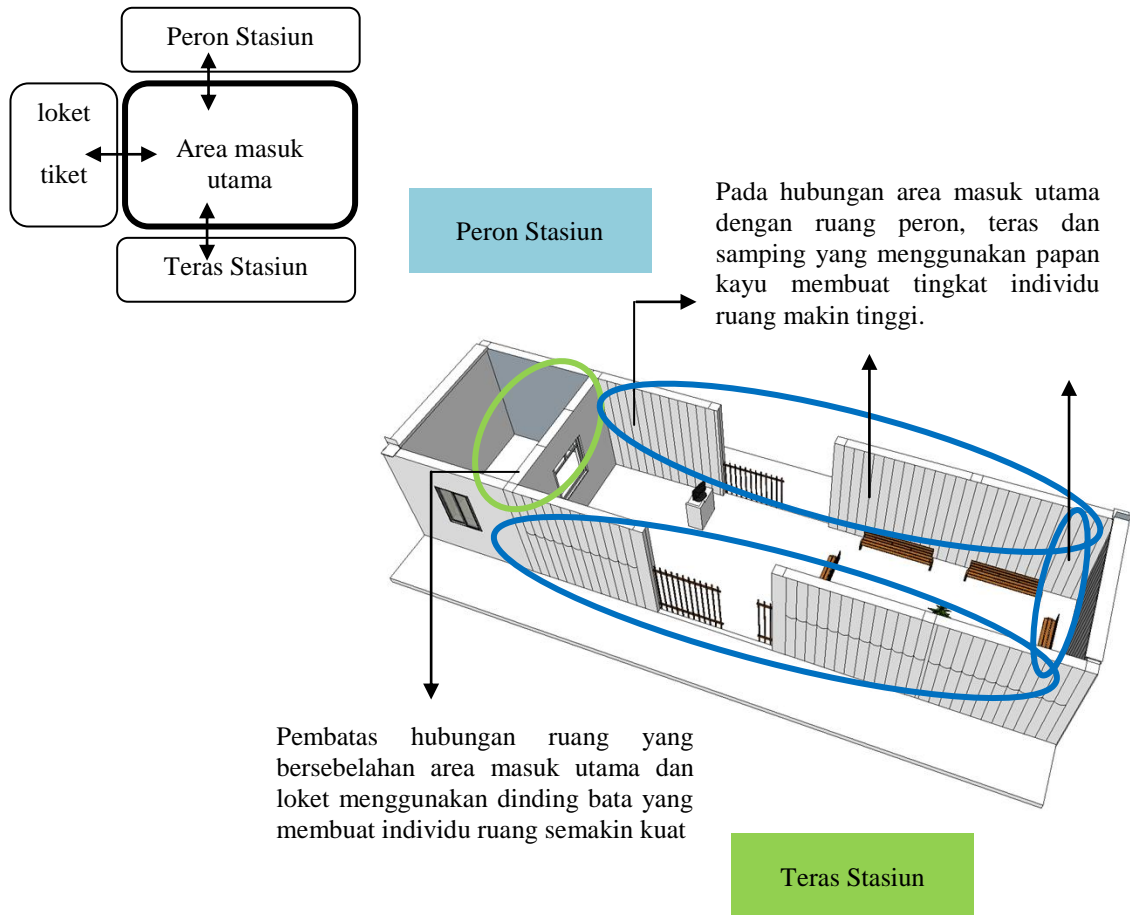
Gambar 4. 39 Diagramatik Organisasi Ruang Ruang Stasiun Singosari

Keterangan	
↑	Orientasi dan bukaan pada ruang
↔	Ruang yang bersebelahan

4.2.6 Hubungan Ruang

Hubungan ruang yang ada pada stasiun ini merupakan hubungan ruang yang berdekatan. Karena area masuk utama (*hall*) ini berdekatan dengan ruang loket tiket pada bagian kiri dan langsung berbatasan dengan bangunan lain di sebelah kanannya. Seperti area masuk utama (*hall*) yang lain, area masuk utama (*hall*) ini berdekatan dengan loket tiket untuk pemenuhan kebutuhan penumpang kereta saat hendak membeli tiket kereta api. Hal ini memudahkan para pembeli untuk membeli tiket dengan adanya jendela yang menghubungkan antar dua ruang ini.

Pada area masuk utama (*hall*) ini dibatasi oleh dinding sebagai pembatas area masuk utama (*hall*) dengan loket tiket, teras, peron, dan bangunan lainnya. Sehingga keberadaan hubungan area masuk utama (*hall*) ini terkesan individu dan tidak menyatu satu dengan yang lainnya.

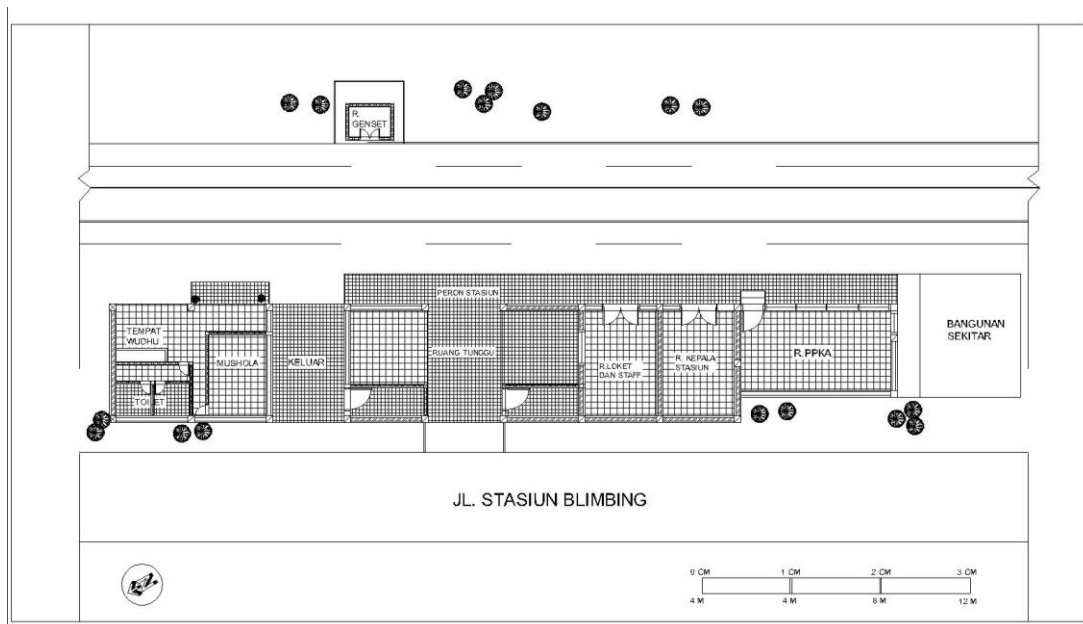


Gambar 4. 40 Hubungan Ruang Stasiun Singosari

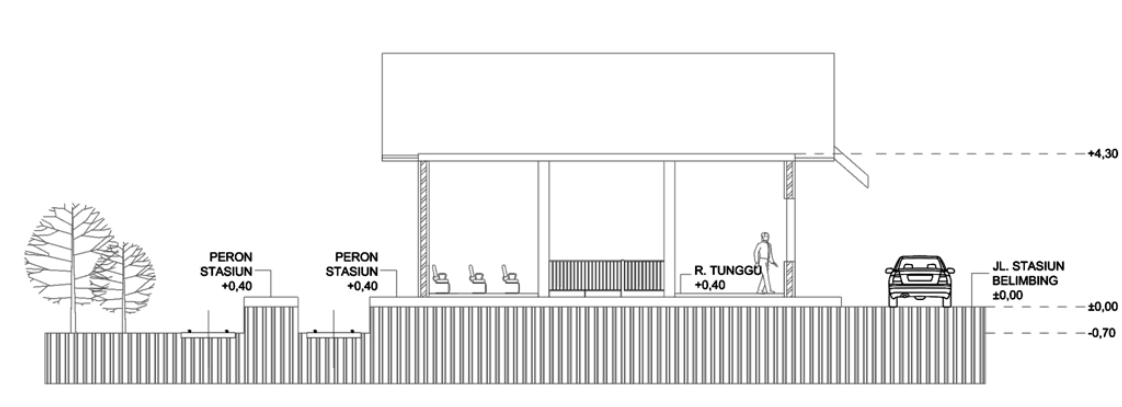
4.3 Stasiun Blimbing

4.3.1 Kondisi Eksisting

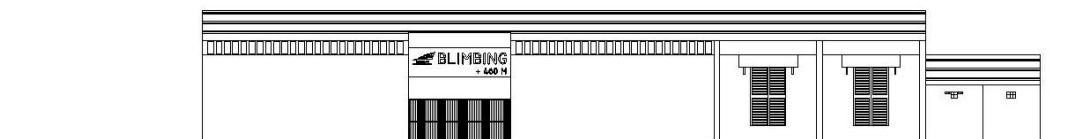
Stasiun ini merupakan 1 dari 3 stasiun di Kota Malang, terletak di Blimbing, Malang dengan kode stasiun (BMG). Stasiun Blimbing memiliki ketinggian +460mdpl dan juga termasuk dalam Daerah Operasi VIII Surabaya. Termasuk dalam stasiun paling utara di wilayah Kota Malang. Stasiun Blimbing termasuk dalam stasiun kelas III/kecil. Sistem penjualan tiket bisa diakses secara online dan melayani pemesanan langsung di loket stasiun kereta api. Memiliki tiga jalur dengan jalur 2 sebagai sepur lurus. Kereta api yang menurunkan dan menaikkan penumpang pada stasiun ini adalah kereta api Penataran dan Tumapel.



Gambar 4. 41 Layout Stasiun Blimbing



Gambar 4. 42 Potongan Stasiun Blimbing



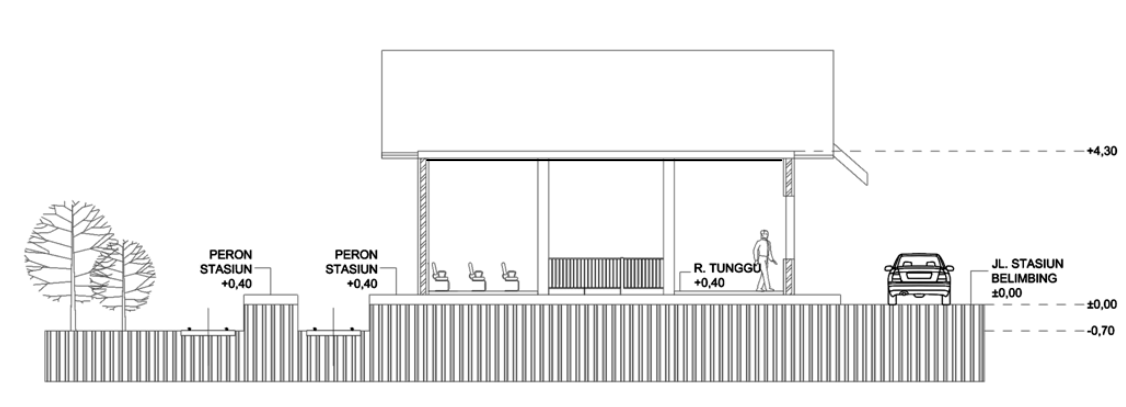
Gambar 4. 43 Tampak Depan Stasiun Blimbing

4.3.2 Elemen Pembentuk Ruang

1. Elemen Horizontal Atas

Pada area masuk utama Stasiun Blimbing memiliki elemen linear yang mampu menopang bidang atas pada ruangan. Bidang langit-langit pada ruangan ini mampu merefleksikan bentuk dari struktur yang menopang bagian atap. Selain itu pada bidang atap ini mampu memberikan zona tersendiri pada

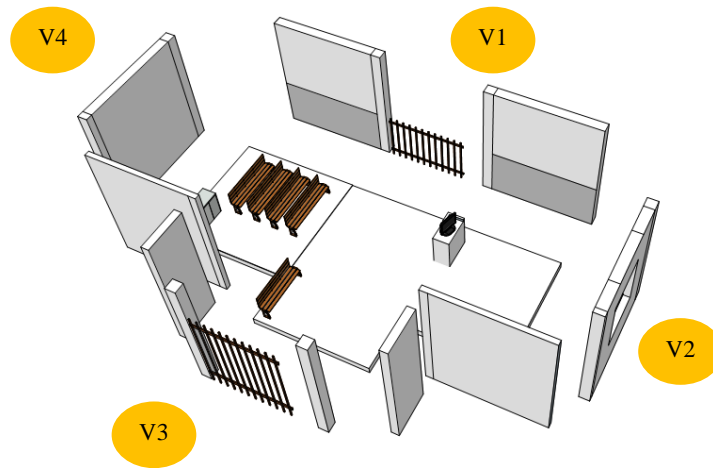
area masuk utamanya. Bidang langit-langit pada bagian dekat dengan pintu masuk ini memiliki langit-langit yang lebih rendah dibandingkan dengan area duduk dan pembelian tiket kereta. Warna dan tekstur pada bidang langit-langit ini ialah putih dan memiliki tekstur halus, sehingga mampu meningkatkan kualitas cahaya pada ruangan.



Gambar 4. 44 Elemen Horizontal Atas Area masuk utama Stasiun Blimbing

2. Elemen Vertikal

Pada area masuk utama Stasiun Blimbing memiliki 8 bidang vertikal. Bidang-bidang vertikal ini yang membatasi area masuk utama (*hall*) dengan ruang-ruang disampingnya. Dari ke-empat bidang ini terdapat bidang masif dan bidang transparan. Berikut ialah pembagian elemen bidang vertikal pada area masuk utama (*hall*) di Stasiun Blimbing :



Gambar 4. 45 Bidang Vertikal Stasiun Blimbing

Tabel 4. 3 Elemen Vertikal Stasiun Blimbing

No	Gambar	Keterangan
Vertikal 1	<p>Dinding Transparan Dinding Masif</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 1 termasuk dinding masif dan bukaan transparan. Dinding ini membatasi area masuk utama dan peron stasiun. Dinding masif pada bidang ini berupa dinding batu bata. Sedangkan bukaan transparan ini merupakan bukaan pintu yang menuju peron stasiun.</p>
Vertikal 2	<p>Dinding Transparan Dinding Masif</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 2 termasuk dinding masif dan bukaan transparan. Dinding ini merupakan batas antara area masuk utama dan ruang loket tiket. Dinding masif pada bidang ini berupa dinding batu bata, dan bukaan transparan ini berupa bukaan loket tiket sebagai tempat transaksi pembelian tiket kereta api.</p>
Vertikal 3	<p>Dinding Masif</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 3 termasuk dinding masif. Dinding ini membatasi area masuk utama dengan bekas toko yang sudah tidak difungsikan. Dinding masif ini berupa dinding batu bata.</p>

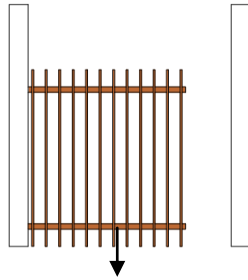
Vertikal 3



Dinding Masif

Dinding pada bidang vertikal 3 termasuk dinding masif dan transparan. Bidang ini merupakan batas antara area masuk utama dengan ruangan bekas toko yang tidak difungsikan. Terdapat bukaan pintu dan jendela sebagai dinding transparannya.

Vertikal 3



Dinding Transparan

Dinding pada bidang vertikal 3 ini merupakan bukaan transparan. Pada bukaan ini membatasi area masuk utama dengan area teras stasiun. bukaan transparan ini berupa bukaan pintu utama pada stasiun. Bukaan ini juga merupakan bidang pada fasad utama bangunan stasiun.

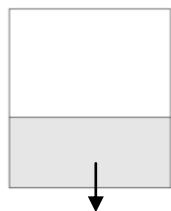
Vertikal 3



Dinding Masif

Dinding pada bidang vertikal 3 ini merupakan dinding masif. Dinding ini sebagai pembatas antara area masuk utama dengan warung yang saat ini sudah tidak difungsikan kembali. Dinding ini berupa dinding batu bata.

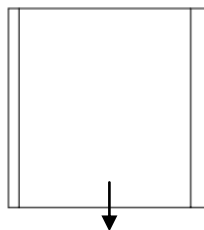
Vertikal 3



Dinding Masif

Dinding pada bidang vertikal 3 ini merupakan dinding masif. Dinding ini yang membatasi area duduk area masuk utama dengan warung yang sudah tidak difungsikan tersebut. Bidang dinding ini berupa dinding batu bata.

Vertikal 4



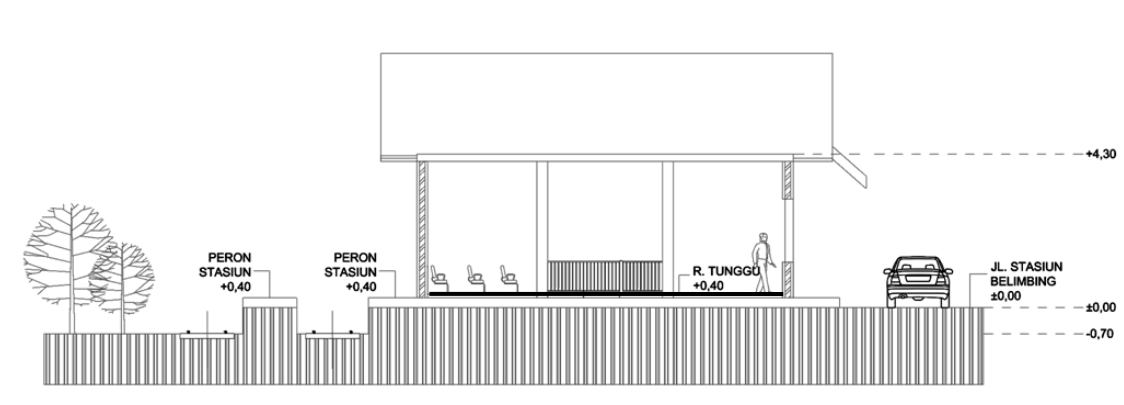
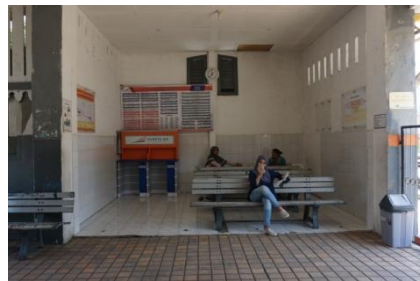
Dinding Masif

Dinding pada bidang vertikal 8 ini merupakan dinding masif. Dinding ini berbatasan dengan pintu keluar stasiun dengan area masuk utama stasiun. Bidang pada dinding ini berupa dinding batu bata.

Pada saat bidang vertikal tersebut disusun menjadi 1 bentuk ruang, maka akan memberikan kesan kontinuitas antara area masuk utama dan peron stasiun. selain itu antara teras stasiun, area masuk utama, dan peron stasiun memiliki sumbu yang lurus. Hal ini semakin memperkuat tingkat kontinuitas ruang yang jelas.

3. Elemen Horizontal Bawah

Pada area masuk utama (*hall*) Stasiun Blimbing memiliki 2 jenis elemen bawah. Terdapat 2 jenis keramik yang berbeda ukuran dan warna. Elemen keramik yang memiliki jenis keramik besar dinaikkan bidangnya. Sehingga berbeda dengan area bidang dasar yang memiliki keramik lebih kecil ukurannya. Keadaan ini menegaskan zona ruang yang ada dan memperkuat fungsi area yang berbeda.



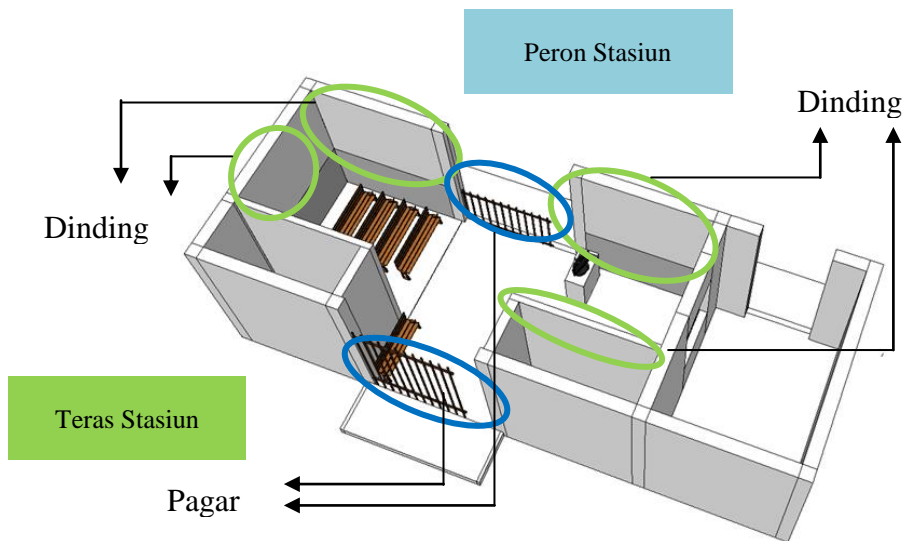
Gambar 4. 46 Elemen Horizontal Bawah Area masuk utama Stasiun Blimbing

4.3.3 Kualitas dan Skala Ruang

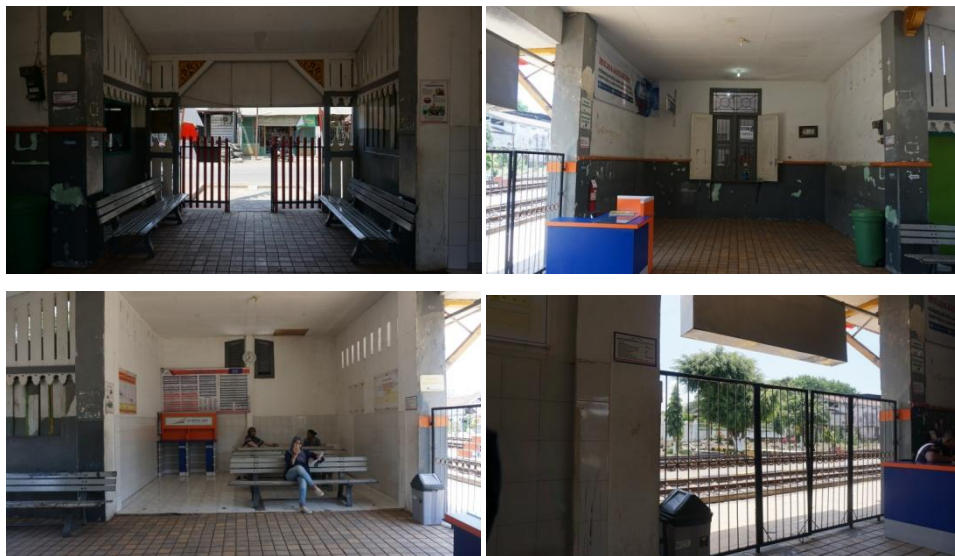
1. Tingkat Penutupan

Pada area masuk utama (*hall*) Stasiun blimbing memiliki area masuk utama yang bukaan pada ruangnya berupa pintu. Pintu utama dan pintu menuju peron memiliki posisi yang sejajar dan cukup besar. Pada pintu peron merupakan bagian dari elemen vertikal 1 yang memiliki keterbukaan ruang sedangkan pada pintu utama stasiun berada pada elemen vertikal 5. Pada bagian vertikal 2 memiliki

keterbukaan berupa loket tiket. Untuk keseluruhan ruangan, tingkat keterbukaan ruang ini hanya sedikit.



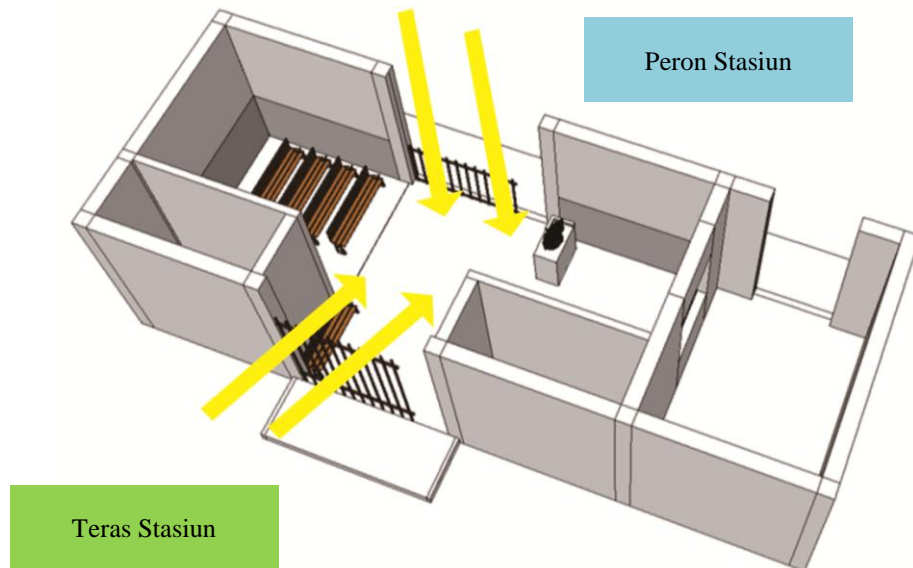
Gambar 4. 47 Tingkat Penutupan Area masuk utama Stasiun Blimbing



Gambar 4. 48 Kondisi Eksisting Tingkat Penutupan Area Masuk Utama Stasiun Blimbing

2. Cahaya

Cahaya masuk melalui bukaan yang ada pada ruangan. Cahaya ini masuk ke dalam ruangan ini melalui bukaan pintu utama dan bukaan pada pintu menuju peron stasiun. Dari kedua arah ini, cahaya lebih dominan masuk kedalam ruangan melalui bukaan pada pintu menuju peron stasiun. keadaan seperti ini karena cahaya masuk kedalam ruang secara langsung dan tidak terhalang bagian bangunan lain.



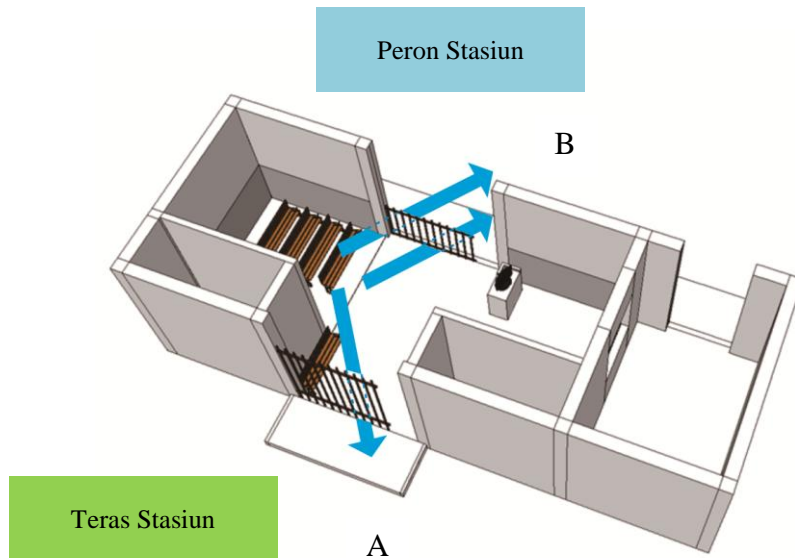
Gambar 4. 49 Cahaya pada Area masuk utama Stasiun Blimbing



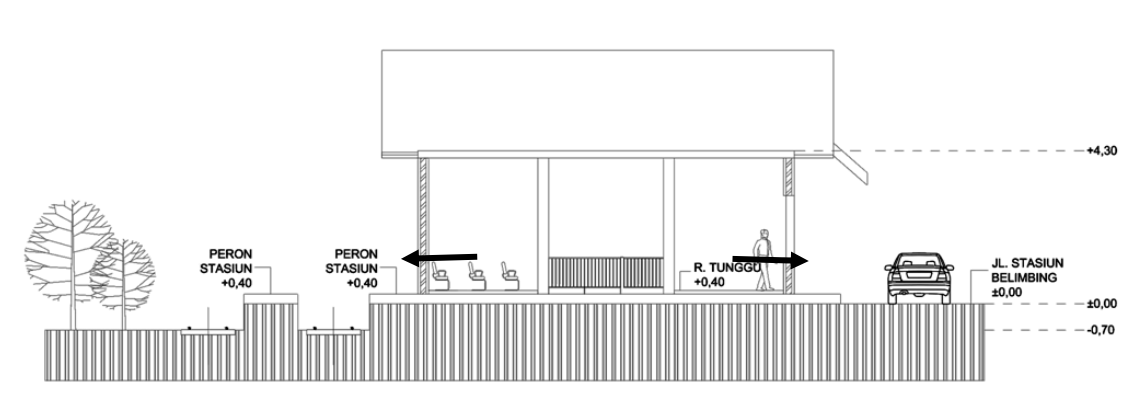
Gambar 4. 50 Kondisi Eksisting Cahaya pada Area Masuk Utama Stasiun Blimbing

3. Arah Pandang

Bukaan yang sedikit pada ruang ini menyebabkan arah pandang juga sedikit. Tidak adanya jendela pada area masuk utama (*hall*) ini membuat pandangan di luar ruangan menjadi lebih jarang. Pandangan yang terbingkai hanya dapat dilihat dari bukaan pintu saja. bukaan pintu ini terdapat 2 yaitu bukaan pintu pada peron stasiun dan pintu utama ruangan. Sehingga arah pandang yang ada juga terbagi menjadi dua bagian. Pandangan menuju peron dan rel kereta api terbentuk oleh bukaan pintu menuju peron stasiun dari dalam area masuk utama. Sedangkan pandangan ke teras dan jalan Stasiun Blimbing ini terbentuk oleh bukaan pintu utama bangunan.



Gambar 4. 51 Arah Pandang pada Area masuk utama Stasiun Blimbing



Gambar 4. 52 Arah Pandang pada Potongan Area masuk utama Stasiun Blimbing

Keterangan Gambar



A



B

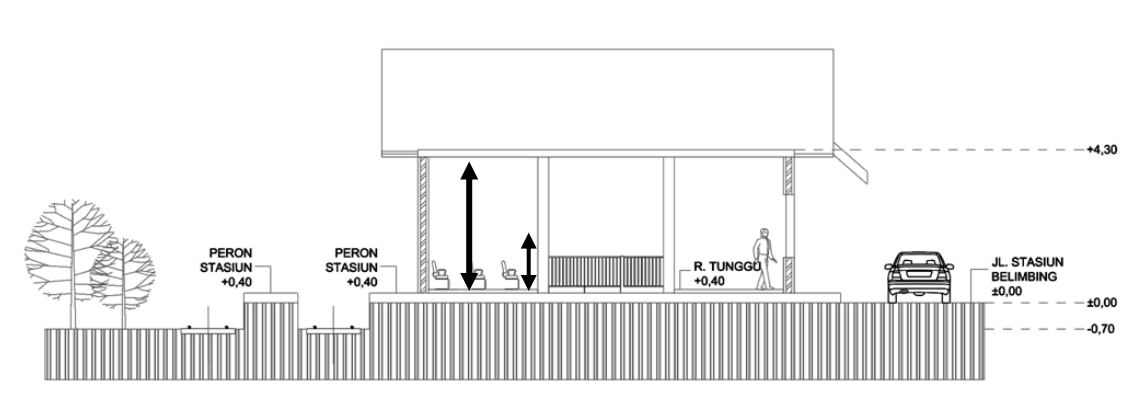
Arah Pandang Menuju Teras

Arah Pandang Menuju Peron

Gambar 4. 53 Kondisi Eksisting Arah Pandang pada Area Masuk Utama Stasiun Blimbing

4. Skala Ruang

Area masuk utama pada stasiun ini memiliki luas 10,5x 3,5m. ditambah pada bagian transisi area masuk utama 1,5x 3,5m. Sedangkan untuk ketinggian ruangnya ialah 4m. Skala ruang pada Stasiun Blimbing termasuk kedalam skala manusia. Ketinggian plafon ini masih terjangkau dengan proporsi dan ketinggian manusia. Hal ini membuat keintiman ruangan makin terasa karena skala ruang yang ada.

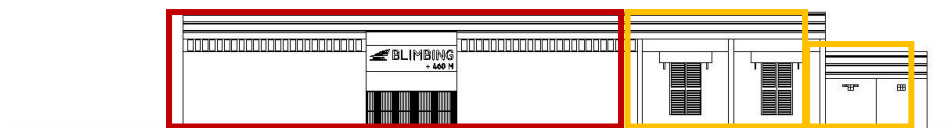


Gambar 4. 54 Skala Area masuk utama Stasiun Blimbing

4.3.4 Hirarki Ruang

1. Hirarki Bentuk

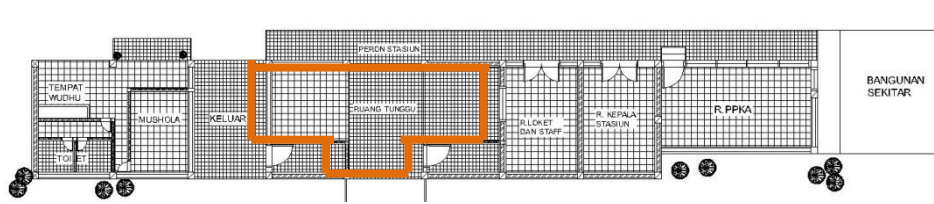
Stasiun Blimbing memiliki area masuk utama yang memiliki bentuk berbeda dengan ruang lainnya. Bentuk ruang yang berbeda ini mampu membuat ruangan ini menjadi lebih dominan. Pengunjung dengan mudah mengenali ruangan ini.



Gambar 4. 55 Hirarki Bentuk Area masuk utama Stasiun Blimbing

2. Hirarki Ukuran

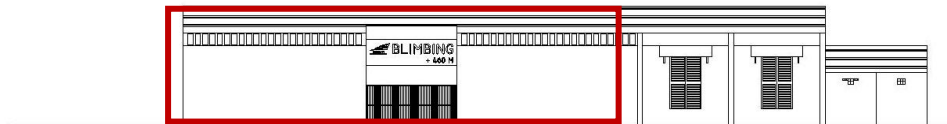
Area masuk utama (*hall*) pada Stasiun Blimbing memiliki ukuran ruang yang berbeda dengan stasiun lain. Ukuran dari ruangan ini membentuk huruf “T” dan ukurannya berbeda dengan ruang disampingnya. Ukuran ruang yang cukup luas ini mampu memberikan kesan tersendiri pada bangunan. Sehingga area masuk utama (*hall*) pada bangunan ini menjadi lebih dominan.



Gambar 4. 56 Hirarki Ukuran Area masuk utama Stasiun Blimbing

3. Hirarki Tempat

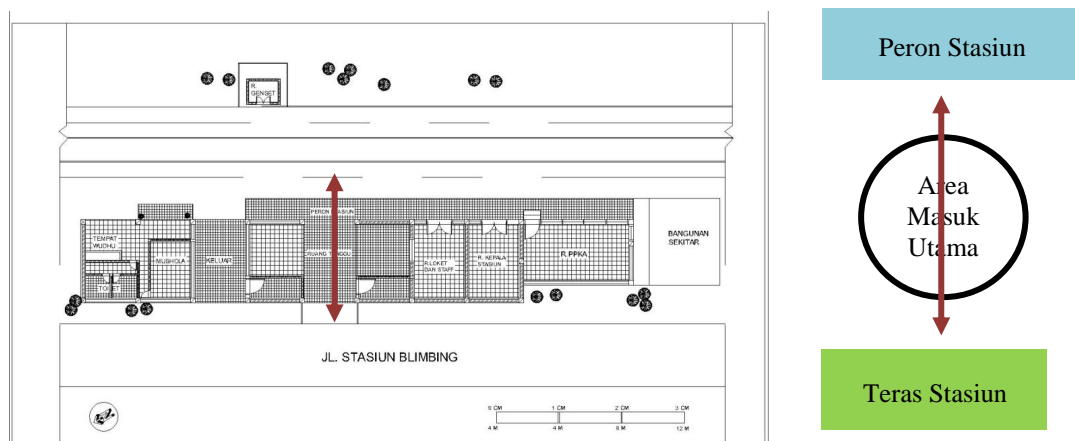
Lokasi area masuk utama (*hall*) berada di tengah bangunan. Ruang ini memiliki posisi strategis dibanding ruang-ruang lain pada komponen bangunan. Ruang yang berada pada tengah bangunan ini otomatis dengan mudah dijangkau oleh penumpang dari ruang lain. Hal ini menambah nilai pada lokasi area masuk utama (*hall*)



Gambar 4. 57 Hirarki Ukuran Area masuk utama Stasiun Blimbing

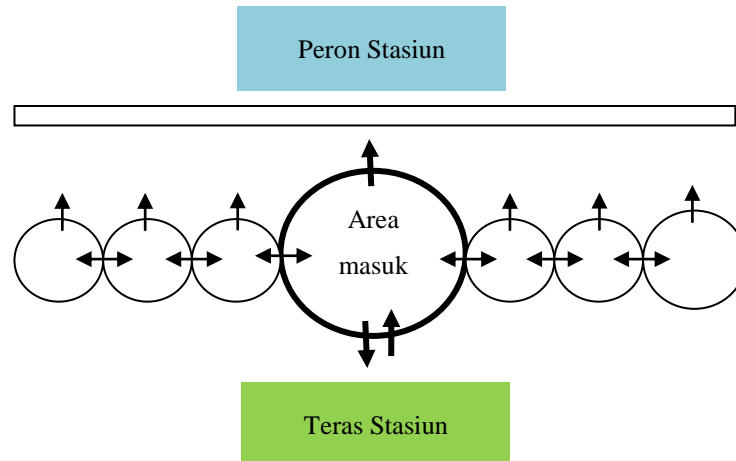
4.3.5 Organisasi Ruang

Stasiun ini memiliki jumlah ruang yang sedikit dan ruang-ruang yang pada stasiun ini termasuk dalam pola ruang linier. Seperti area masuk utama, ruang loket dan ruang yang lainnya tersusun menjadi pola linier. Sekuen ruang yang ada ini disatukan oleh peron stasiun yang ada pada bangunan. Dilihat dari tampak depan bangunan ini sendiri, terdapat karakter spasial yang membedakan dengan ruang-ruang disampingnya. Terdapat perbedaan ketinggian ruang juga dengan ruang di sampingnya. Sehingga lebih terlihat ruang utamanya.



Gambar 4. 58 Sumbu pada Area Masuk Utama Stasiun Blimbing

Sumbu pada area masuk utama stasiun ini merupakan sumbu yang lurus. Dari teras stasiun, area masuk utama, dan peron sumbunya lurus. Hal ini membuat keterhubungan ruang yang kuat dan sirkulasi yang menerus. Sehingga para pengguna stasiun ini dengan mudah melakukan aktivitasnya.



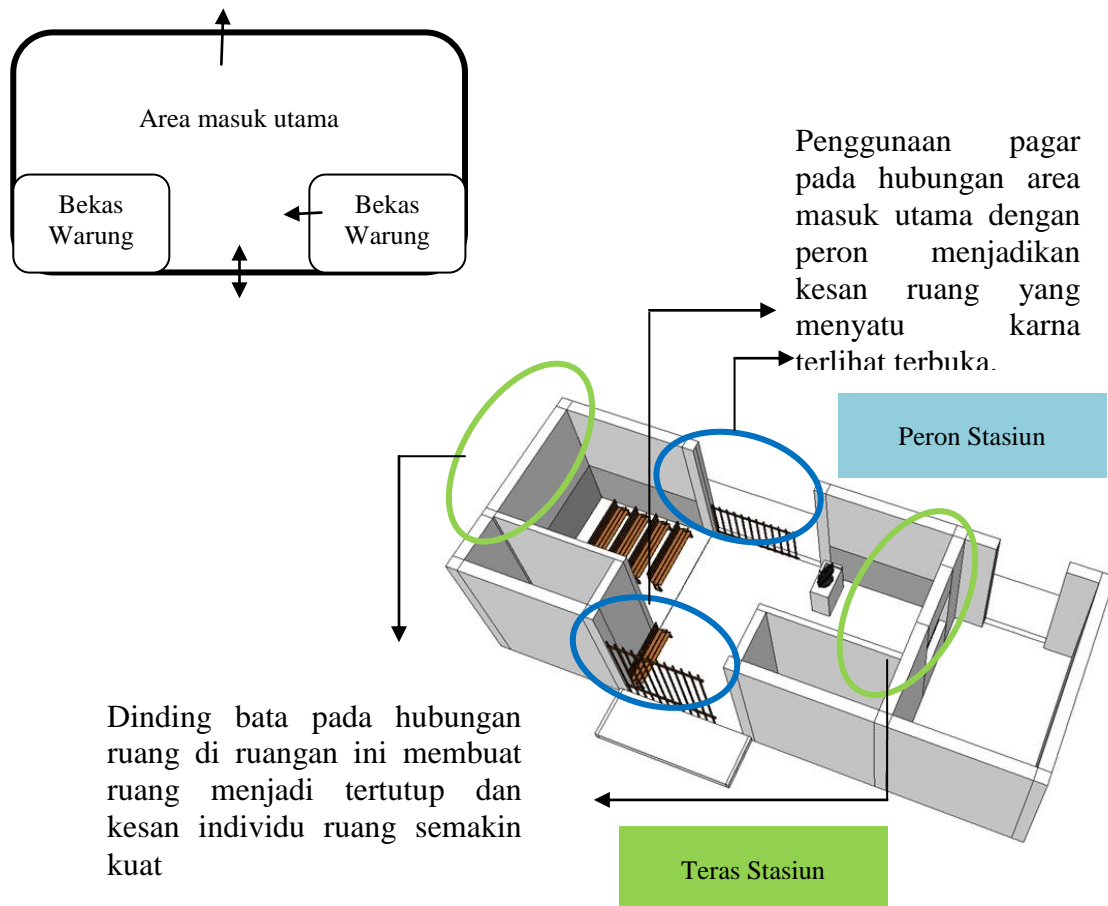
Gambar 4. 59 Diagramatik Organisasi Ruang Stasiun Blimbing

Keterangan	
↑	Orientasi dan bukaan pada ruang
↔	Ruang yang bersebelahan

4.3.6 Hubungan Ruang

Stasiun ini juga termasuk kecil diantara stasiun kecil lainnya yang ada di stasiun wilayah Malang. Hal ini bisa dilihat pada area masuk utama stasiun yang juga tidak terlalu besar. Area masuk utama pada Stasiun Blimbing ini sendiri termasuk dalam hubungan ruang jenis ruang di dalam ruang. Disebut ruang di dalam ruang karena pada stasiun ini terdapat ruang lain yang ada didalam area masuk utama. Sehingga area masuk utama ini semakin terasa kecil.

Ruang yang ada didalam area masuk utama ini terdapat 2 ruang di sisi kanan dan kiri. Pembatas antara area masuk utama (hall) dengan ruang- ruang disebelahnya ini ialah pembatas dinding bata. Oleh karena itu hubungan antar ruangnya menjadi individualis dan tingkat privasinya sangat tinggi. Saat ini ruangan ini tidak berfungsi sehingga dibiarkan begitu saja. Dahulunya ruang ini difungsikan sebagai kios yang menjual makanan di area stasiun.



Gambar 4. 60 Hubungan Ruang Stasiun Blimbing

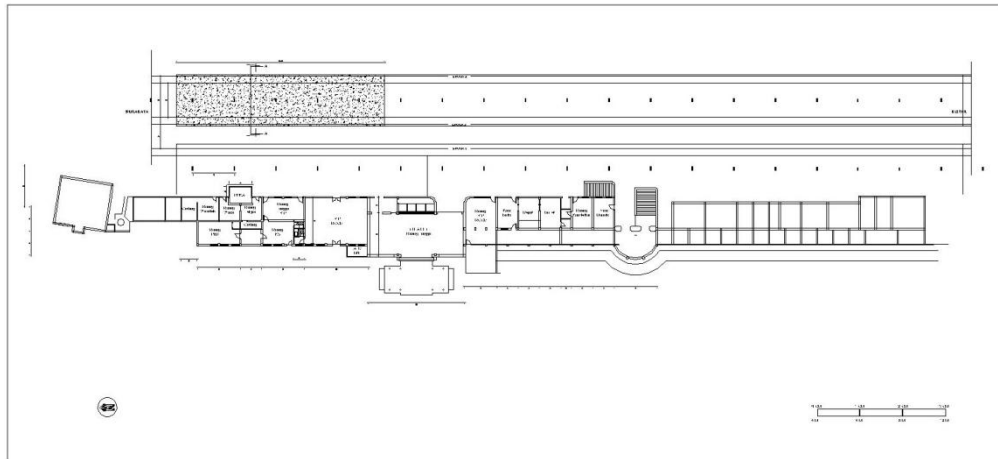
4.4 Stasiun Malang Kota Baru

4.4.1 Kondisi Eksisting

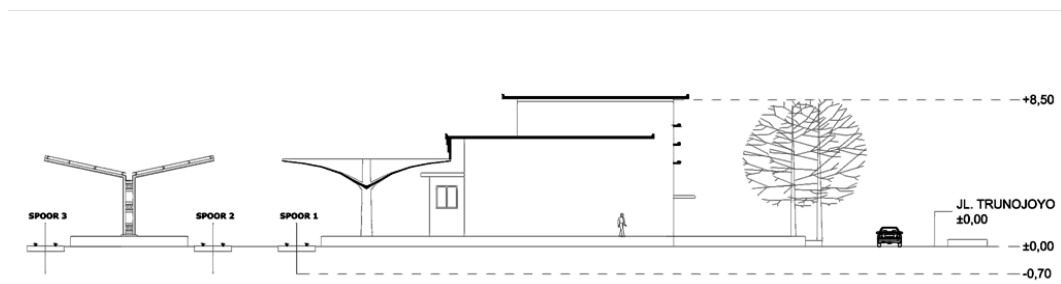
Stasiun besar yang ada di wilayah Malang ialah Stasiun Malang Kota Baru. Stasiun ini terletak di Jl. Trunojoyo, Klojen, Malang. Terletak +444mdpl dan merupakan stasiun terbesar di Malang. Stasiun yang memiliki kode (ML) ini mempunyai 12 jalur aktif dengan jalur 3 sebagai sepur lurus. Dibangun pada tahun 1941 oleh J. van der Eb.

Dikarenakan bangunan ini sekarang sudah dianggap tidak mampu menampung lagi jumlah penumpang yang terus meningkat, maka dibuatlah bangunan baru yang lebih besar di sisi barat. Bangunan baru ini masih terus dipakai hingga sekarang dan yang lama kini bersebelahan dengan Dipo Kereta dan Sub Dipo Lokomotif yang difungsikan sebagai kantor dan gudang untuk menyimpan alat- alat perawatan jalur kereta api.

Pada stasiun ini memiliki 4 loket tiket untuk pembelian tiket antar kota dan provinsi. Selain itu juga melayani sistem tiket online dan terdapat mesin pencetakan boarding-pass sendiri. Selain itu terdapat customer service yang melayani keluhan penumpang dan perubahan/pembatalan keberangkatan di loket. Sebelum stasiun ini adalah Stasiun Blimbing dan setelahnya ialah Stasiun Malang Kota Lama. Stasiun ini merupakan stasiun pemberhentian akhir.



Gambar 4. 61 Layout Stasiun Malang Kota Baru



Gambar 4. 62 Potongan Stasiun Malang Kota Baru



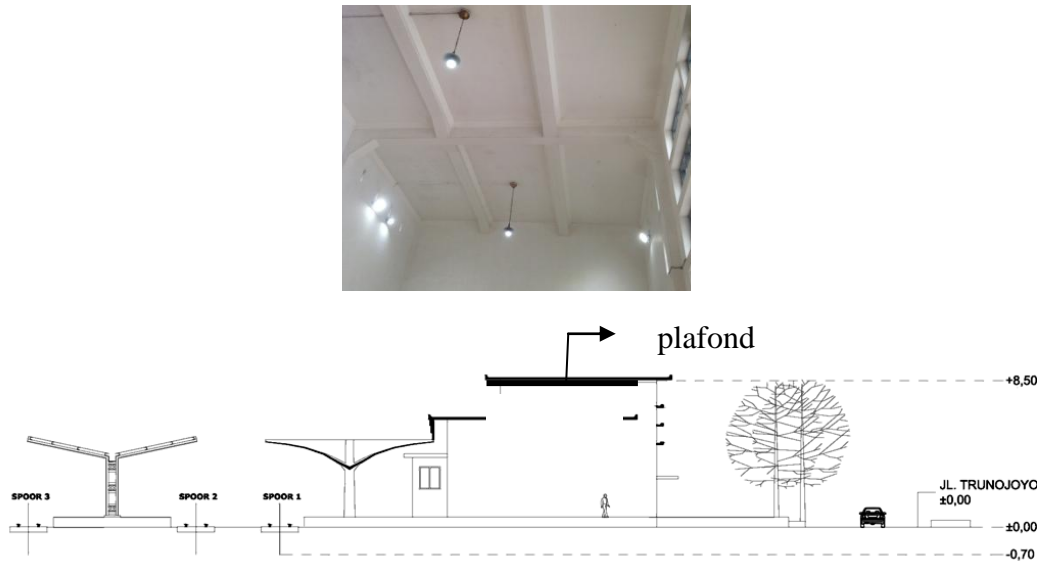
Gambar 4. 63 Tampak Depan Stasiun Malang Kota Baru

4.4.2 Elemen Pembentuk Ruang

1. Elemen Horizontal Atas

Pada area masuk utama (*hall*) Stasiun Malang Kota Baru memiliki elemen vertikal yang mampu menampung elemen bidang atasnya. Bidang langit-langit pada stasiun ini mampu merefleksikan sistem struktur yang menopang bidang atap. Plafon ini tersusun sangat tinggi dari dasar lantai sehingga membuat ruang

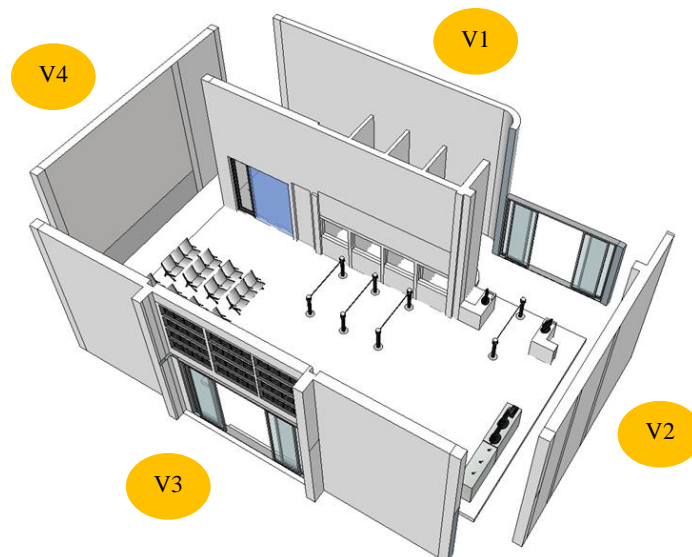
menjadi semakin besar dan luas. Elemen horizontal atas mampu menegaskan zona ruang yang ada pada ruangan ini.



Gambar 4. 64 Elemen Horizontal Atas Area masuk utama Stasiun Malang Kota Baru


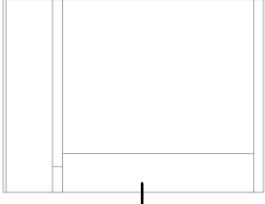
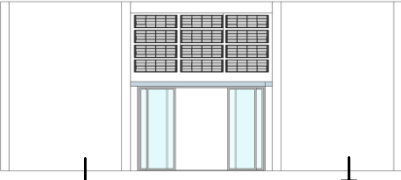

2. Elemen Vertikal

Elemen vertikal pada stasiun ini memiliki 4 bidang vertikal. Bidang-bidang ini membatasi antara area masuk utama dengan ruang-ruang disekitarnya. Terdapat bidang vertikal masif dan transparan pada area masuk utama ini. Berikut ialah pembagian elemen bidang vertikal pada area masuk utama (*hall*) di Stasiun Malang Kota Baru :



Gambar 4. 65 Bidang Vertikal Stasiun Malang Kota Baru

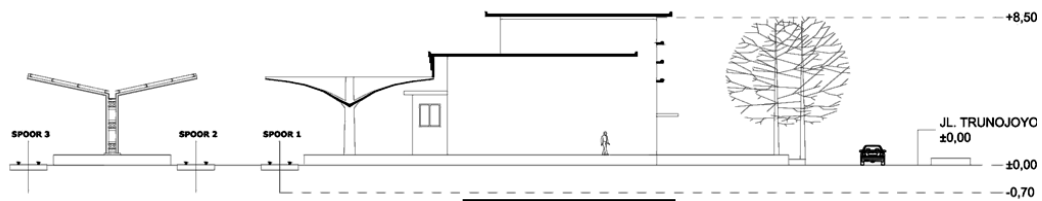
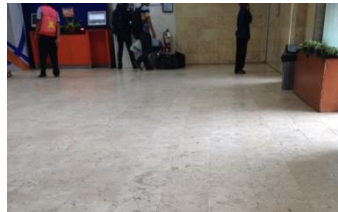
Tabel 4. 4 Elemen Vertikal Stasiun Malang Kota Baru

No	Gambar	Keterangan
Vertikal 1	 <p data-bbox="478 546 900 577">Dinding Masif Dinding Transparan</p>	<p data-bbox="938 241 1402 591">Dinding pada bidang vertikal 1 termasuk dinding masif dan bukaan transparan. Bidang ini membatasi antara area masuk utama dengan peron stasiun. Dinding masif pada bidang vertikal 1 berupa dinding batu bata, sedangkan bukaan transparan berupa bukaan pintu menuju peron stasiun.</p>
Vertikal 2	 <p data-bbox="608 860 767 891">Dinding Masif</p>	<p data-bbox="938 616 1402 824">Dinding pada bidang vertikal 2 termasuk dinding masif. Dinding ini membatasi area masuk utama dengan area masuk utama VVIP. Dinding masif pada bidang ini berupa dinding bata.</p>
Vertikal 3	 <p data-bbox="485 1173 893 1205">Dinding Masif Dinding Transparan</p>	<p data-bbox="938 958 1402 1442">Dinding pada bidang vertikal 3 termasuk dinding masif dan bukaan transparan. Pada bidang ini membatasi area masuk utama dengan area peron stasiun. Bidang ini merupakan bidang utama pada fasad stasiun. Dinding masif berupa dinding bata, sedangkan untuk bukaan transparan berupa pintu utama stasiun yang membatasi dengan teras stasiun. Bukaan ini juga bisa sebagai masuknya cahaya kedalam ruangan.</p>
Vertikal 4	 <p data-bbox="616 1711 775 1742">Dinding Masif</p>	<p data-bbox="938 1460 1402 1668">Dinding pada bidang vertikal 4 termasuk dinding masif. Bidang ini membatasi area masuk utama dengan area masuk utama VIP. Dinding masif ini berupa dinding bata</p>

Pada saat 4 bidang vertikal tersebut digabungkan maka akan membentuk satu area masuk utama. Dalam area masuk utama ini sendiri terdapat kontinuitas ruang yang terjadi menuju peron stasiun. Antara teras stasiun, area masuk utama dan peron stasiun memiliki sumbu yang tidak lurus, namun berbelok.

3. Elemen Horizontal Bawah

Elemen horizontal bawah pada stasiun ini merupakan elemen bidang yang dinaikkan. Elemen ini memiliki jenis material keramik. Kenaikan elemen bawah ini menegaskan ruangan besar yang mampu menarik aktivitas yang ada pada ruang disekitarnya. Sehingga ruangan ini memberikan kesan ruangan yang besar.

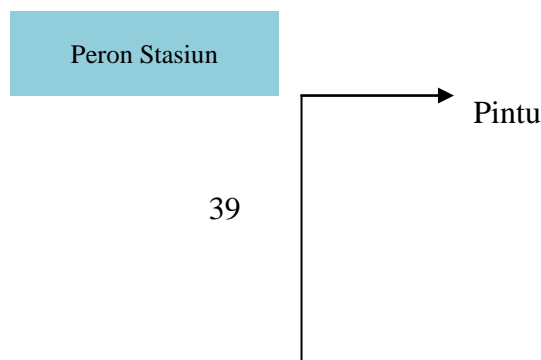


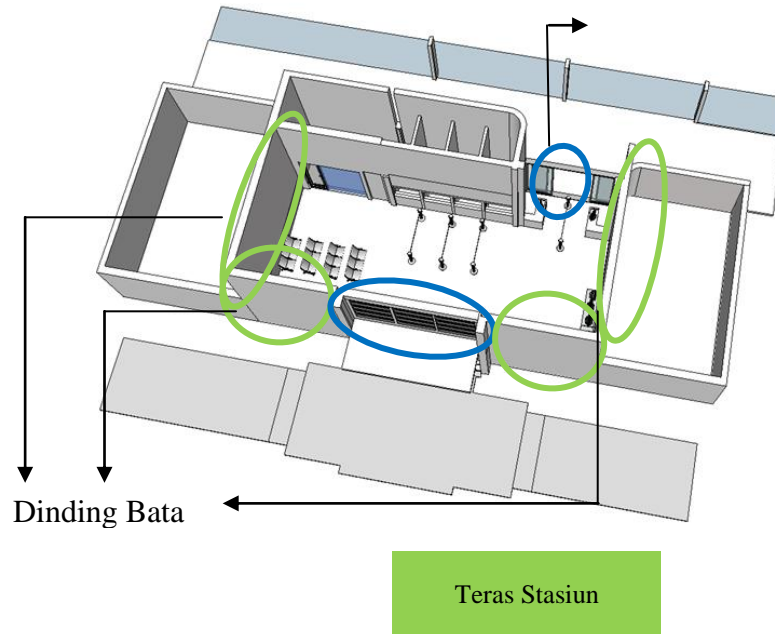
Gambar 4. 66 Elemen Horizontal Bawah Area masuk utama Stasiun Malang Kota Baru

4.4.3 Kualitas dan Skala Ruang

1. Tingkat Penutupan

Area masuk utama pada Stasiun Malang Kota Baru ini memiliki beberapa bukaan. Bukaan-bukaan ini ialah bukaan pintu dan bukaan jendela. Pada bidang vertikal 1 dan 3 terdapat bukaan yang berbeda. Bidang vertikal 1 memiliki bukaan pintu menuju area peron stasiun. Sama halnya dengan bidang vertikal 3 yang memiliki bukaan pintu utama menuju area masuk utama. Dan pada bidang 2 dan 4 tidak memiliki bagian yang terbuka. Sehingga tingkat penutupan ruangan ini cukup tinggi.





Gambar 4. 67 Tingkat Penutupan Area masuk utama Stasiun Malang Kota Baru

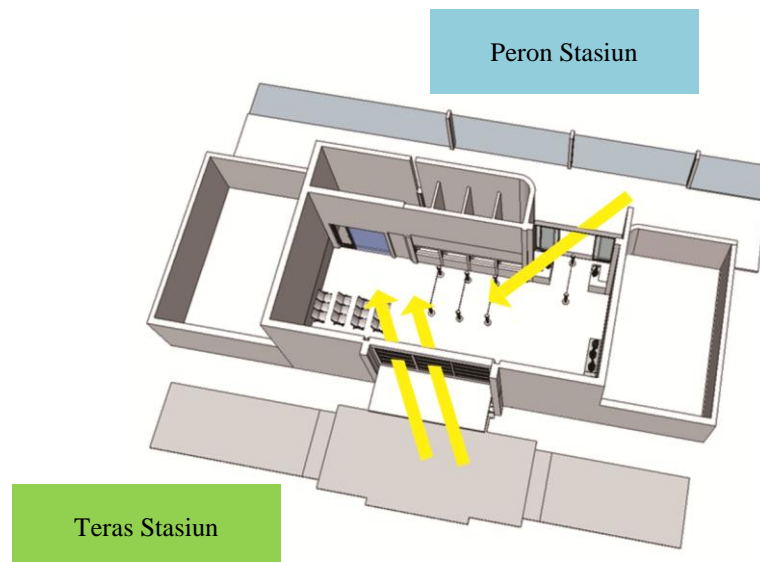


Gambar 4. 68 Kondisi Eksisting Tingkat Penutupan Area Masuk Utama Stasiun Malang Kota Baru

2. Cahaya

Cahaya yang masuk ke dalam ruangan ini mampu memperjelas bentuk ruangan yang ada didalamnya. Cahaya masuk kedalam ruangan ini melalui dua arah. Cahaya masuk melalui bukaan pintu utama stasiun, sedangkan yang kedua cahaya masuk melalui bukaan pintu peron stasiun. Bukaan yang ada pada ruangan ini memiliki

ukuran yang cukup lebar dan luas. Sehingga cahaya alami yang masuk ke dalam ruangan ini juga maksimal. Cahaya yang berasal dari pintu utama stasiun merupakan cahaya yang paling dominan karena cahaya masuk secara langsung menuju ruang. Tidak terhalang oleh bangunan lain seperti cahaya yang masuk melalui bukaan pintu peron stasiun.



Gambar 4. 69 Cahaya pada Area masuk Utama Stasiun Malang Kota Baru

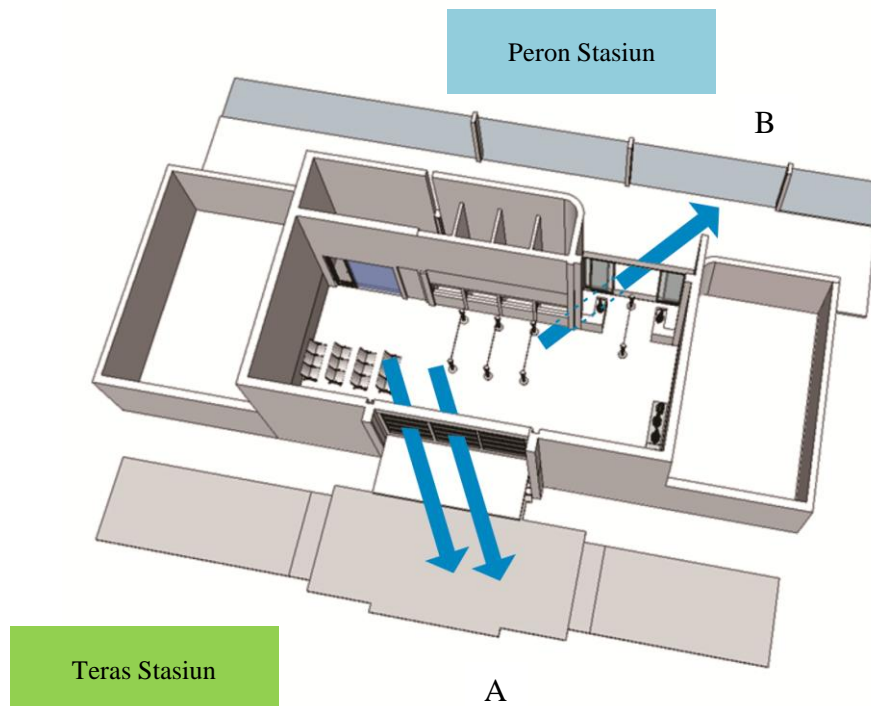


Gambar 4. 70 Kondisi Eksisting Cahaya pada Area Masuk Utama Stasiun Malang Kota Baru

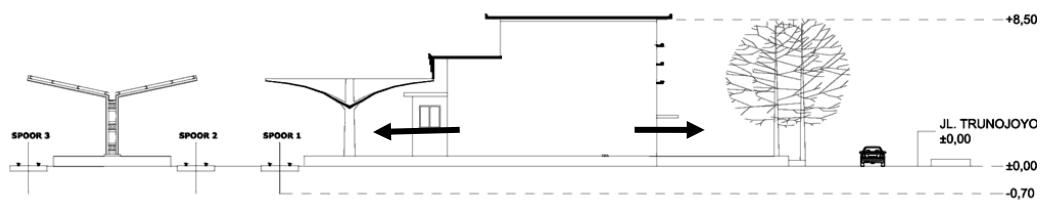
3. Arah Pandang

Lokasi bukaan yang bisa digunakan sebagai arah pandang ini berada pada bidang dinding. Terdapat sekelompok jendela yang ada pada bidang ini, hal ini membuat sebuah pemandangan terasa memiliki pergerakan di dalam ruang. Arah pandang pada ruangan ini tertuju pada 2 area. Yang pertama menuju area teras dan jalan raya dibentuk oleh bukaan pintu utama sedangkan satunya menuju area peron stasiun dan

rel kereta yang dibentuk oleh bukaan pintu peron stasiun. Bukaan yang menuju peron stasiun ini juga tergambar cukup luas oleh karena bukaan yang besar. Keadaan seperti ini mampu melihat latar belakang aktivitas yang ada di dalamnya.



Gambar 4. 71 Arah Pandang pada Area masuk utama Stasiun Malang Kota Baru



Gambar 4. 72 Arah Pandang Potongan Area masuk utama Stasiun Malang Kota Baru

Keterangan Gambar



A

Arah Pandang Menuju Teras



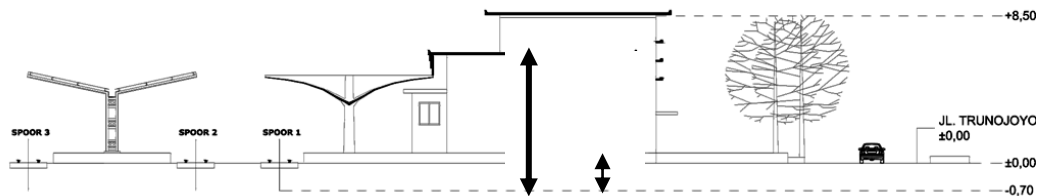
B

Arah Pandang Menuju Peron

Gambar 4. 73 Kondisi Eksisting Arah Pandang pada Area Masuk Utama Stasiun Malang Kota Baru

4. Skala Ruang

Stasiun Malang Kota Baru merupakan stasiun besar yang ada di wilayah Malang. Area masuk utama ini memiliki luas 9x4m dengan ketinggian 7m. Sehingga skala ruang pada ruangan ini merupakan skala visual. Hal ini dikarenakan ketinggian dari ruangan ini sangat tinggi dari ujung lantai hingga plafon. Sehingga kesan ruang yang ada yaitu luas dan besar.



Gambar 4. 74 Arah Pandang pada Potongan Area masuk utama Stasiun Malang Kota Baru

4.4.4 Hirarki Ruang

1. Hirarki Bentuk

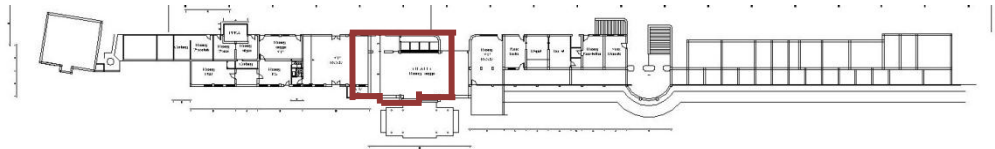
Bentuk ruang dari tampak depan area masuk utama Stasiun Kota Baru ini memiliki perbedaan dengan ruang yang lain. Pada ruangan ini memiliki bentuk yang lebih dominan. Bentuk yang lebih menonjol ini sangat mudah dikenali dan menjadi patokan bagi pengunjung untuk menemukan area masuk utama (*hall*). Selain itu bentuk pada tampak ruang ini terlihat lebih tinggi dibandingkan dengan ruang-ruang disampingnya.



Gambar 4. 75 Hirarki Bentuk Area masuk utama Stasiun Malang Kota Bar

2. Hirarki Ukuran

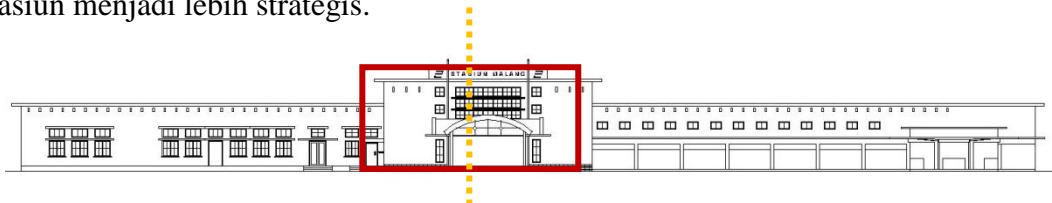
Stasiun Malang Kota Baru merupakan stasiun besar. Oleh karena itu luasan dari area masuk utama ini lebih besar dibandingkan stasiun lain dan dibandingkan dengan ruangan lainnya. Ukuran ini sangat jelas terlihat pada denah bangunan. Hal ini untuk membuat area masuk utama (*hall*) ini menjadi lebih dominan dibanding yang lain.



Gambar 4. 76 Hirarki Ukuran Area masuk utama Stasiun Malang Kota Baru

3. Hirarki Tempat

Penempatan area masuk utama (*hall*) pada Stasiun Malang Kota Baru ini berada di bagian tengah bangunan. Lokasi ini memudahkan penumpang dan pengunjung untuk menemukan ruangan ini, mudah dijangkau dan relatif bagi pengguna area masuk utama terhadap aktivitasnya. Hal ini membuat hirarki area masuk utama (*hall*) stasiun menjadi lebih strategis.



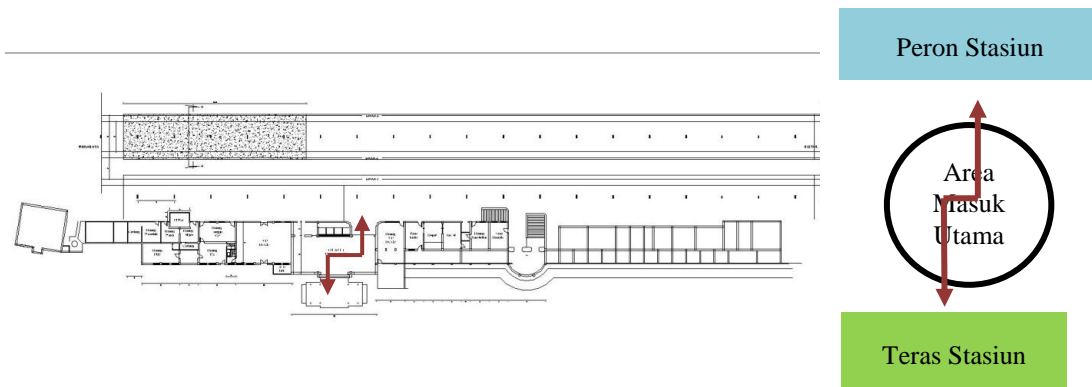
Gambar 4. 77 Hirarki Tempat pada Area masuk utama Stasiun Malang Kota Baru

4.4.5 Organisasi Ruang

Stasiun utama di Malang ialah Stasiun Malang Kota Baru. Stasiun ini merupakan satu-satunya stasiun besar yang ada di Malang. Sehingga stasiun ini merupakan stasiun tujuan akhir. Oleh karena itu fasilitas dan ruang-ruang yang ada di stasiun ini beragam. Pada stasiun ini, area masuk utama stasiun merupakan ruang utama pada stasiun. Karena pada ruang ini banyak sekali kegiatan yang dilakukan baik sebagai penumpang, pengunjung dan pengelola stasiun. Stasiun ini sama halnya dengan stasiun lain yakni pola susunan ruang yang ada mengikuti rel kereta api. Sehingga ruang yang terjadi ini memiliki pola linier.

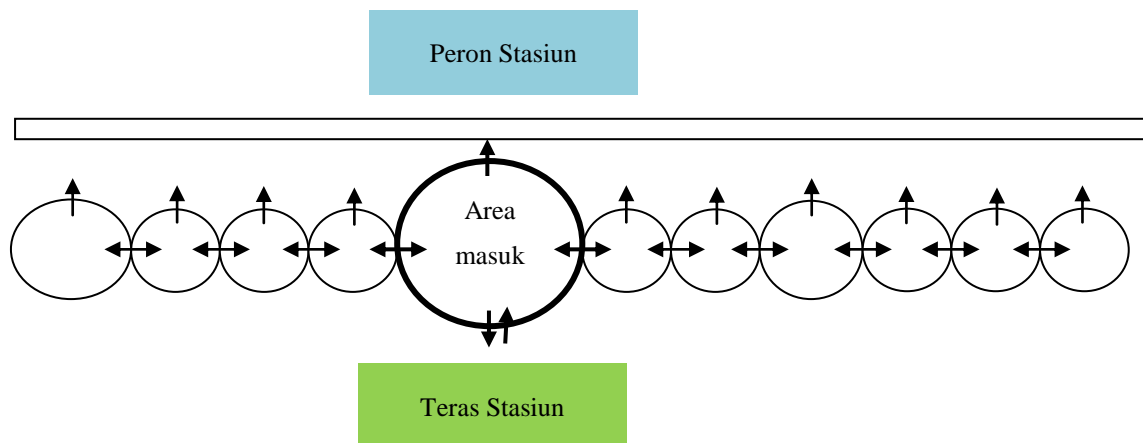
Hal ini membuat sistem sirkulasi yang ada juga linier. Ruang-ruang dan fasilitas stasiun hampir terlihat semua oleh penumpang dikarenakan ruang-ruang ini menghadap ke peron stasiun. Perbedaan area masuk utama dengan ruang disekitarnya

kelas terlihat pada ketinggian ruang yang berbeda, Rungan yang lebih tinggi dibandingkan dengan ruang- ruang disekitarnya.



Gambar 4. 78 Sumbu pada Area Masuk Stasiun Malang Kota Baru

Sumbu pada area masuk utama stasiun ini merupakan sumbu yang berbelok. Dari teras stasiun, area masuk utama, dan peron sumbunya belok. Hal ini membuat keterhubungan ruang yang kuat dan sirkulasi yang tidak menerus. Namun adanya area masuk utama pada stasiun ini cenderung memiliki sumbu yg lurus terhadap lingkungan sekitarnya yaitu tugu balaikota Malang yang berada tepat dihadapan area masuk utama ini.



Gambar 4. 79 Diagramatik Organisasi Ruang Stasiun Malang Kota Baru

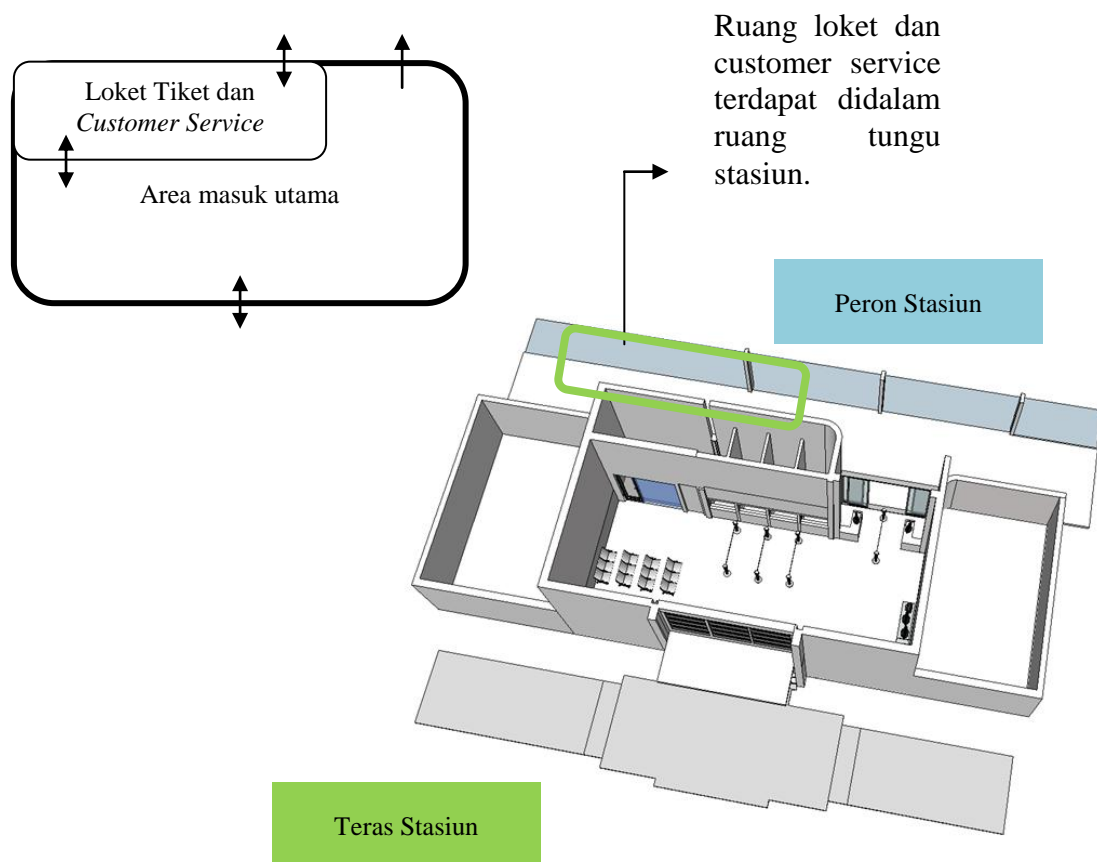
Keterangan	
↑	Orientasi dan bukaan pada ruang
↔	Ruang yang bersebelahan

4.4.6 Hubungan Ruang

Area masuk utama Stasiun Malang Kota Baru merupakan area masuk utama dengan fasilitas terlengkap dari seluruh stasiun yang ada di Malang. Hal ini

dikarenakan stasiun ini merupakan stasiun besar yang berada pada Kota Malang. Area masuk utama terletak di depan bangunan sehingga pada saat pengunjung memasuki stasiun, langsung disambut dengan kehadiran area masuk utama stasiun.

Ruangan yang difungsikan sebagai area masuk utama ini termasuk dalam hubungan ruang dalam ruang. Terdapat ruang yang lebih kecil dibandingkan dengan ruang utamanya. Ruang ini difungsikan sebagai ruang loket tiket dan *customer service*. Kedua ruang ini memiliki aktivitas yang bergantung pada Stasin Malang Kota Baru.



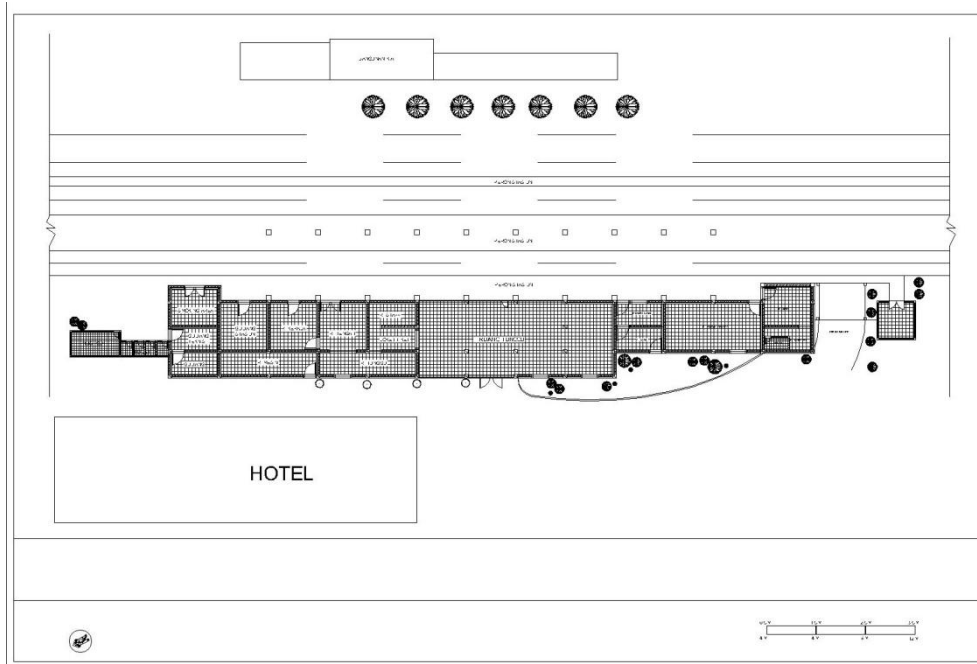
Gambar 4. 80 Diagramatik Stasiun Malang Kota Baru

4.5 Stasiun Malang Kota Lama

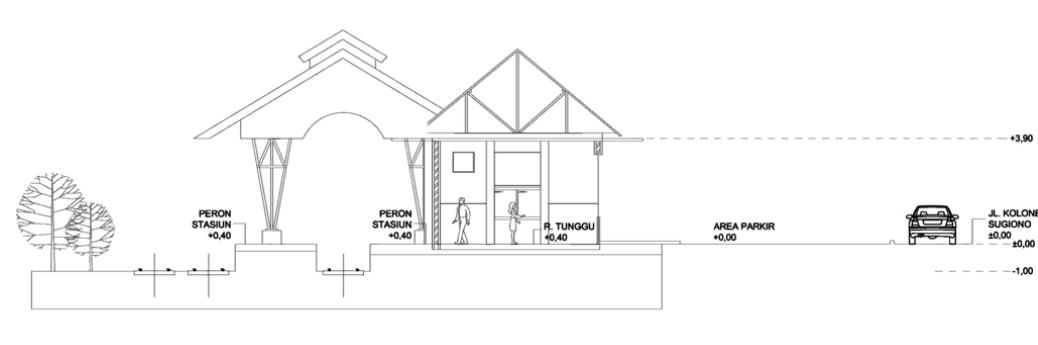
4.5.1 Kondisi Eksisting

Stasiun Ngebruk merupakan salah satu stasiun di Malang juga yang merupakan stasiun kelas sedang. Stasiun Malang Kota Lama ini terletak di wilayah Malang.. Ada 2 jalur pada stasiun ini, yaitu 1 jalur sebagai sepur lurus. Sebelum stasiun ini ialah Stasisun Malang Kota Baru dan setelahnya ialah Stasiun Pakisaji.

Keberadaan stasiun ini cukup unik, karena stasiun yang terletak di kecamatan Sumberpucung ini memiliki satu stasiun lagi. Sehingga pada satu kecamatan terdapat 2 stasiun. Pada Stasiun Sumberpucung melayani pembelian tiket secara langsung dan tetap melayani sistem tiket online. Kereta api yang melayani penumpang di stasiun ini adalah kereta api Penataran.



Gambar 4. 81 Layout Stasiun Malang Kota Lama



Gambar 4. 82 Potongan Stasiun Malang Kota Lama

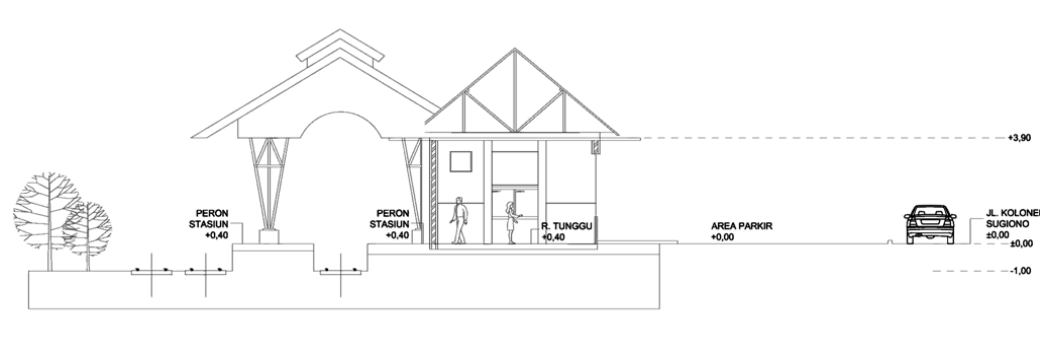


Gambar 4. 83 Tampak Depan Stasiun Malang Kota Lama

4.5.2 Elemen Pembentuk Ruang

1. Elemen Horizontal Atas

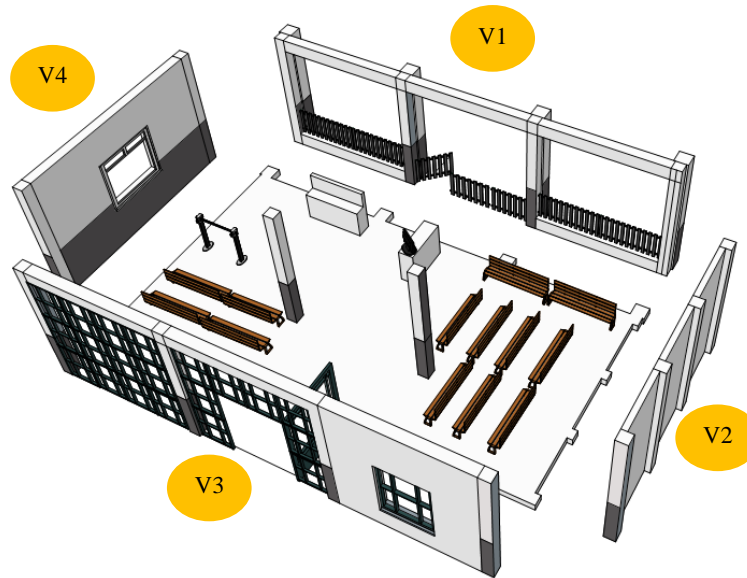
Bidang elemen horisontal atas pada stasiun ini ditopang oleh elemen-elemen vertikal yang ada dibawahnya. Bidang langit-langit pada ruangan ini mampu merefleksikan sistem struktur yang menopang bidang atap. Selain itu bidang langit-langit juga mampu menegaskan zona ruang yang ada dibawahnya. Elemen horisontal atas pada Stasiun Malang Kota Lama ini menggunakan material plafon. Penggunaan plafon ini memberikan kesan volum ruang yang diciptakan melalui elemen dasar dan elemen vertikal.



Gambar 4. 84 Elemen Horisontal Atas Stasiun Malang Kota Lama

2. Elemen Vertikal

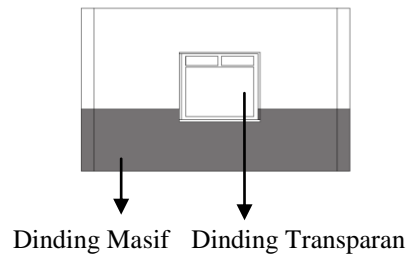
Pada Stasiun Malang Kota Lama memiliki 4 bidang vertikal. Bidang-bidang vertikal pada ruangan ini terbagi menjadi bidang masif dan bidang transparan. Bidang ini yang membatasi area masuk utama dengan ruang-ruang disebelahnya. Berikut ialah pembagian elemen bidang vertikal pada area masuk utama (*hall*) di Stasiun Malang Kota Lama :



Gambar 4. 85 Bidang Vertikal Stasiun Malang Kota Lama

Tabel 4. 5 Elemen Vertikal Stasiun Malang Kota Lama

No	Gambar	Keterangan
Vertikal 1	<p>Dinding Masif Dinding Transparan</p>	Dinding pada bidang vertikal 1 termasuk bukaan transparan. Bidang ini membatasi area masuk utama dengan area peron stasiun. Bukaan transparan ini berupa pembatas pagar antara area masuk utama dengan peron. Bidang ini memberikan kontinuitas ruang dan pencahayaan silang.
Vertikal 2	<p>Dinding Masif</p>	Dinding pada bidang vertikal 2 termasuk dinding masif. Bidang ini membatasi area masuk utama dengan ruang staff. Dinding masif ini berupa dinding bata.
Vertikal 3	<p>Dinding Masif Dinding Transparan</p>	Dinding pada bidang vertikal 3 termasuk dinding masif dan bukaan transparan. Bidang ini membatasi area masuk utama dan area teras stasiun. Dinding masif ini berupa dinding bata, sedangkan bukaan transparan berupa pembatas area masuk utama dan peron stasiun. Bidang ini merupakan bidang utama pada fasad bangunan.
Vertikal 4		Dinding pada bidang vertikal 4 termasuk dinding masif dan bukaan transparan.

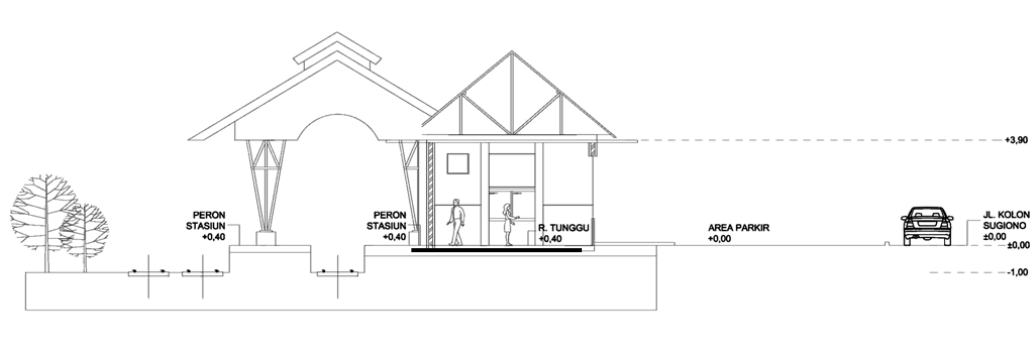


Bidang ini membatasi area masuk utama dengan ruang loket tiket. Bidang masif ini berupa dinding bata, sedangkan bukaan transparan ini berupa loket tiket yang berfungsi sebagai transaksi pembelian tiket kereta api.

Apabila 4 bidang vertikal ini digabung maka akan membentuk suatu ruang. Ruang ini akan memberikan kontinuitas ruang. Antara teras stasiun, area masuk utama, dan peron stasiun ini memiliki sumbu yang lurus.

3. Elemen Horisontal Bawah

Elemen horisontal bawah pada stasiun ini ialah lantai. Elemen bawah pada ruangan ini dinaikkan sehingga ketinggian dasar area masuk utama dan ruang sekitarnya menjadi berbeda. Bidang yang dinaikkan ini menciptakan zona ruang tunggal yang besar. Menjadi simbol penarikan diri dari aktivitas disekitar.

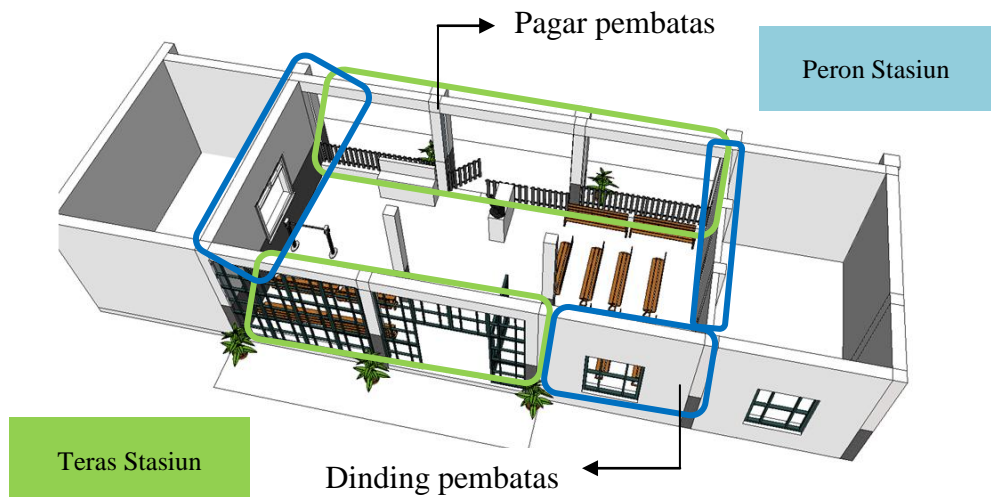


Gambar 4. 86 Elemen Horisontal Bawah Area masuk utama Stasiun Malang Kota Lama

4.5.3 Kualitas dan Skala Ruang

1. Tingkat Penutupan

Pada stasiun ini memiliki bukaan yang cukup banyak. Pada bidang vertikal 1 memiliki bukaan pada pembatas peron dan area masuk utama yang hanya terdapat kolom bangunan dan pagar. Selain itu pada bidang vertikal 3 terdapat bukaan jendela dan pintu masuk utama. Untuk bidang vertikal 4 terdapat bukaan pada bagian loket tiket kereta api. Ruang yang terkesan terbuka ini semakin menguatkan kemenerusan spasial ruang. Sehingga ruang- ruang yang ada ini memiliki tingkat kebersamaan yang cukup tinggi.



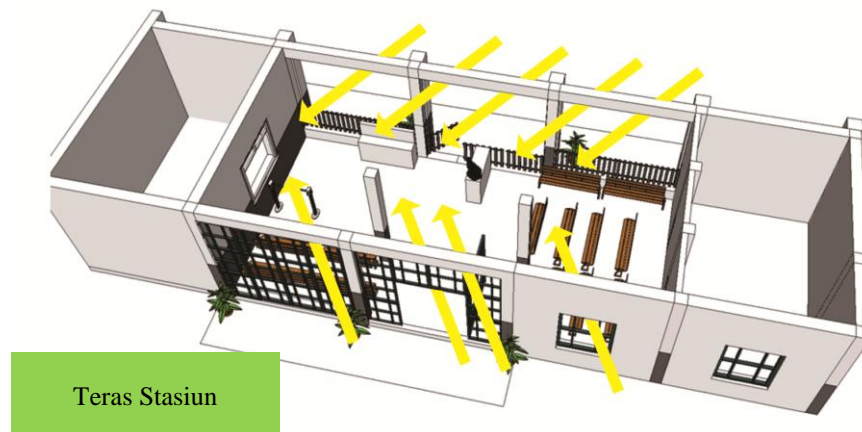
Gambar 4. 87 Tingkat Penutupan Area masuk utama Stasiun Malang Kota Lama



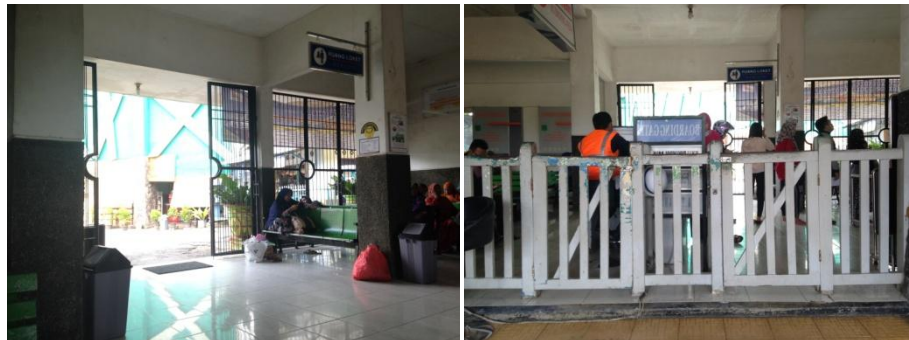
Gambar 4. 88 Kondisi Eksisting Tingkat Penutupan pada Area Masuk Utama Stasiun Malang Kota Lama

2. Cahaya

Cahaya pada area masuk utama (*hall*) stasiun ini masuk melalui bukaan. Terdapat 2 arah cahaya yang masuk ke dalam ruangan ini. Cahaya masuk melalui bukaan jendela dan pintu utama yang berbatasan dengan teras stasiun. Selain itu cahaya masuk melalui bukaan pembatas area masuk utama dan peron stasiun. Dari kedua arah datangnya cahaya ini, cahaya yang paling dominan menerangi area area masuk utama ini yang berasal dari bukaan jendela dan pintu utama ruangan. Cahaya yang berasal dari arah ini secara langsung masuk melalui bukaan tanpa terhalang oleh bangunan dan ruangan yang lain.



Gambar 4. 89 Cahaya pada Area Area Masuk Utama Stasiun Kota Lama

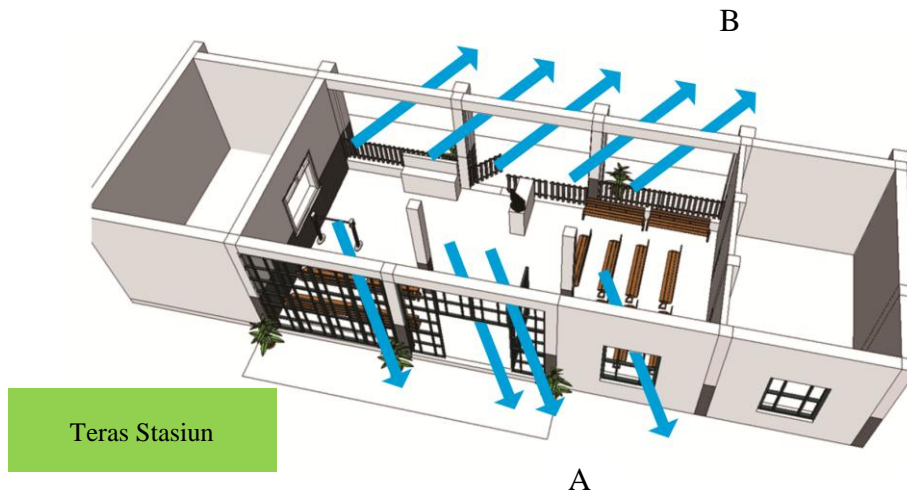


Gambar 4. 90 Kondisi Eksisting Cahaya pada Area Masuk Utama Stasiun Malang Kota Lama

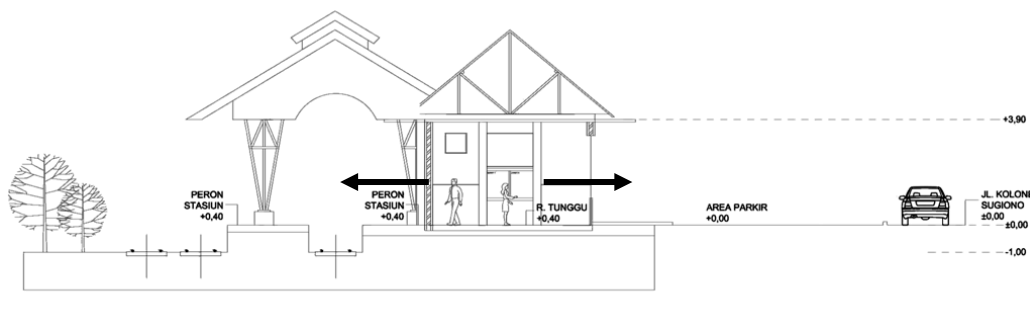
3. Arah Pandang

Pada ruangan ini memiliki arah pandang yang maksimal. Bukaan- bukaan yang ada membantu memperlihatkan pemandangan di area lain. Arah pandang ini terbagi menjadi 2 bagian. Yang pertama arah pandang pada bukaan yang memperlihatkan area peron yang dibentuk oleh bukaan pembatas area masuk utama dan peron, sedangkan yang kedua bukaan menuju area teras ruangan yang dibentuk dengan bukaan jendela dan pintu utama. Hal ini memudahkan para penumpang yang berada di area area masuk utama (*hall*) bisa mengetahui datangnya kereta.

Peron Stasiun

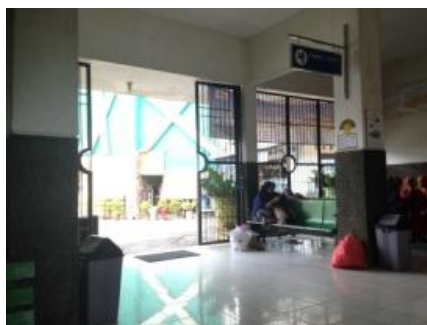


Gambar 4. 91 Arah Pandang pada Area Area masuk utama Stasiun Malang Kota Lama



Gambar 4. 92 Arah Pandang Potongan Area Masuk Utama Stasiun Malang Kota Lama

Keterangan Gambar



A

Arah Pandang Menuju Teras



B

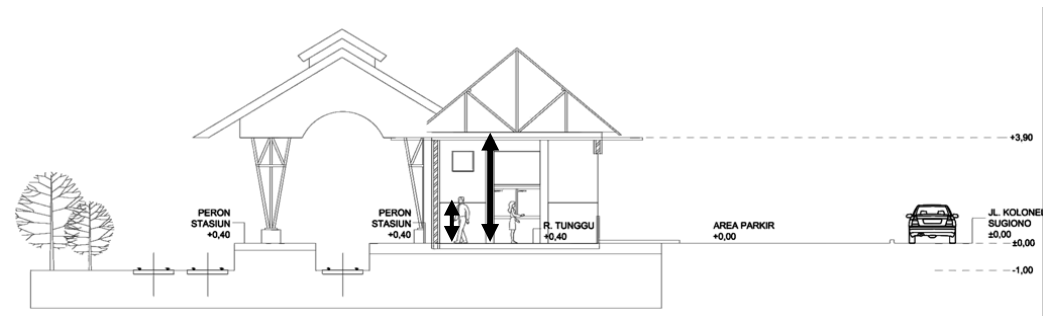
Arah Pandang Menuju Peron

Gambar 4. 93 Kondisi Eksisting Arah Pandang di Area Masuk Utama St. Malang Kota Lama

4. Skala Ruang

Area masuk utama pada Stasiun Malang Kota Lama memiliki luas 16x6m dengan ketinggian ruang 4m. Terdapat plafon gypsum sebagai elemen horisontal atasnya. Keadaan skala ruang pada ruangan ini termasuk dalam skala manusia. Karena jika

dibandingkan dengan ketinggian dan proporsi manusia, ruangan ini tidak terlalu tinggi. Sehingga kedekatan dan keintiman ruangan masih terjaga.

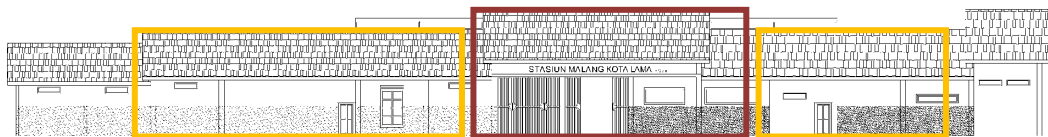


Gambar 4. 94 Skala Area masuk utama Stasiun Malang Kota Lama

4.5.4 Hirarki Ruang

1. Hirarki Bentuk

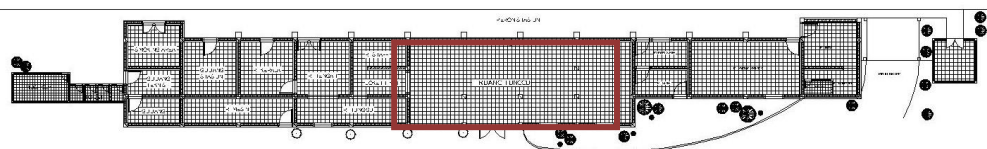
Bentuk pada tampak depan area masuk utama Stasiun Malang Kota Lama sangat jelas berbeda dengan ruang lainnya. Bentuk pada tampak ini dibuat berbeda sehingga mudah dikenali. Area masuk utama (*hall*) pada stasiun ini menjadi dominan karena bentuk depan dari bangunan lebih memiliki banyak bentukan dibandingkan bentuk pada tampak depan ruangan yang lain.



Gambar 4. 95 Hirarki Bentuk pada Area masuk utama Stasiun Malang Kota Lama

2. Hirarki Ukuran

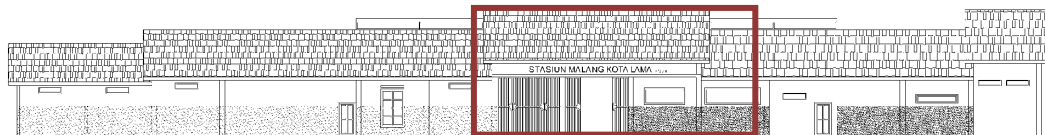
Area masuk utama (*hall*) pada Stasiun ini memiliki ukuran yang luas. Ukuran ini dibandingkan dengan ukuran ruang-ruang disekitarnya merupakan ruang yang paling luas. Luasnya area masuk utama (*hall*) ini membuat para penumpang lebih mudah dalam mengenali ruangan ini. Sehingga ruangan yang ada ini menjadi lebih dominan.



Gambar 4. 96 Hirarki Ukuran pada Area masuk utama Stasiun Malang Kota Lama

3. Hirarki Tempat

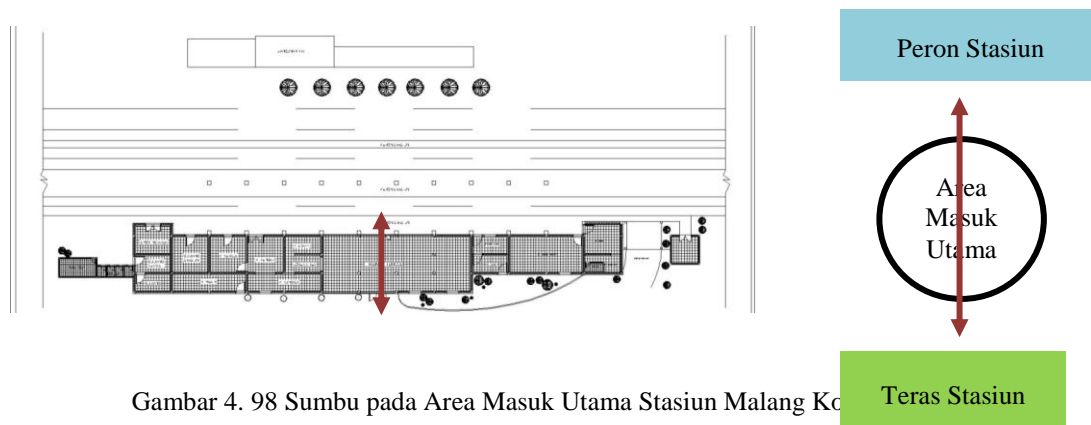
Penempatan area masuk utama (*hall*) pada stasiun ini berada di tengah bangunan. Penempatan ruang ini menjadi perhatian bagi para pengunjung dan pengguna stasiun. Hal ini dikarenakan posisi area masuk utama ini cukup strategis dibandingkan dengan ruang-ruang yang lain. Sehingga hirarki tempat pada area masuk utama (*hall*) ini menjadi maksimal.



Gambar 4. 97 Hirarki Tempat pada Area masuk utama Stasiun Malang Kota Lama

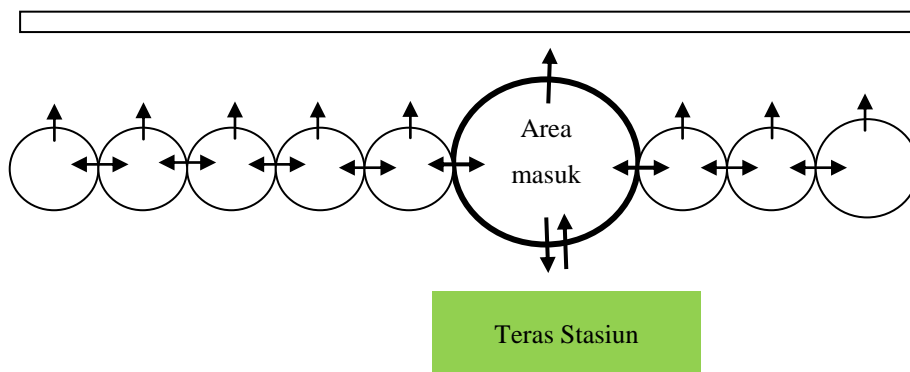
4.5.5 Organisasi Ruang

Tidak seperti stasiun lainnya yang berdampingan langsung dengan jalan raya. Meskipun bangunan stasiun ini tidak langsung berdampingan dengan jalan raya, namun pola ruang yang ada pada stasiun memiliki pola linier. Hal ini dikarenakan ruang yang ada tersebut tersusun mengikuti rel kereta api. Tidak jauh berbeda dengan stasiun yang lain, area masuk utama pada stasiun ini juga terlihat memiliki ketinggian ruangan yang berbeda dengan ruang yang lain. Selain itu dari tampak depannya terlihat genting yang lebih tinggi dari ruang disekitarnya. Perulangan ruang-ruang yang membentuk pola linier ini diperjelas dengan adanya penambahan peron sebagai penyatu antar ruang.



Gambar 4. 98 Sumbu pada Area Masuk Utama Stasiun Malang Kota Lama

Sumbu pada area masuk utama stasiun ini merupakan sumbu yang lurus. Dari teras stasiun, area masuk utama, dan peron sumbunya lurus. Hal ini membuat keterhubungan ruang yang kuat dan sirkulasi yang menerus. Sehingga para pengguna stasiun ini dengan mudah melakukan aktivitasnya.

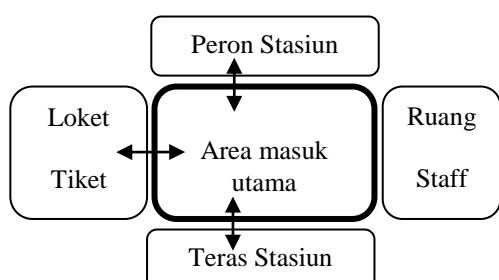


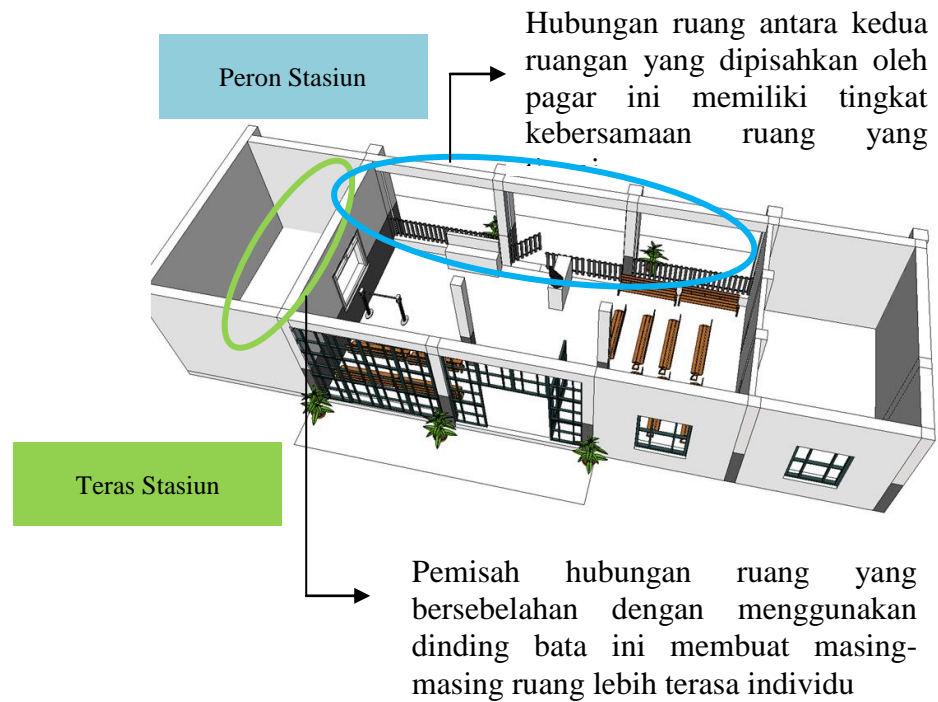
Gambar 4. 99 Diagramatik Organisasi Ruang Stasiun Malang Kota Lama

Keterangan	
↑	Orientasi dan bukaan pada ruang
↔	Ruang yang bersebelahan

4.5.6 Hubungan Ruang

Stasiun yang tertua di Malang ialah Stasiun Malang Kota Lama. Area masuk utama (*hall*) stasiun ini termasuk dalam hubungan ruang jenis ruang yang berdekatan dengan ruang lain. Sebelah area masuk utama ialah ruang yang berfungsi sebagai loket tiket. Dan pada sisi lainnya terdapat ruang staff, peron dan pembatas depannya dengan teras. pembatas pada bagian kiri dan kanan ruangan ini dengan dinding, sehingga hubungan antar ruangnya semakin individu. Sedangkan pada pembatas hubungan ruang dengan peron dan teras ini dibatasi oleh pagar yang masih mampu menguatkan kemenerusan kesan spasial dan visual ruangan.





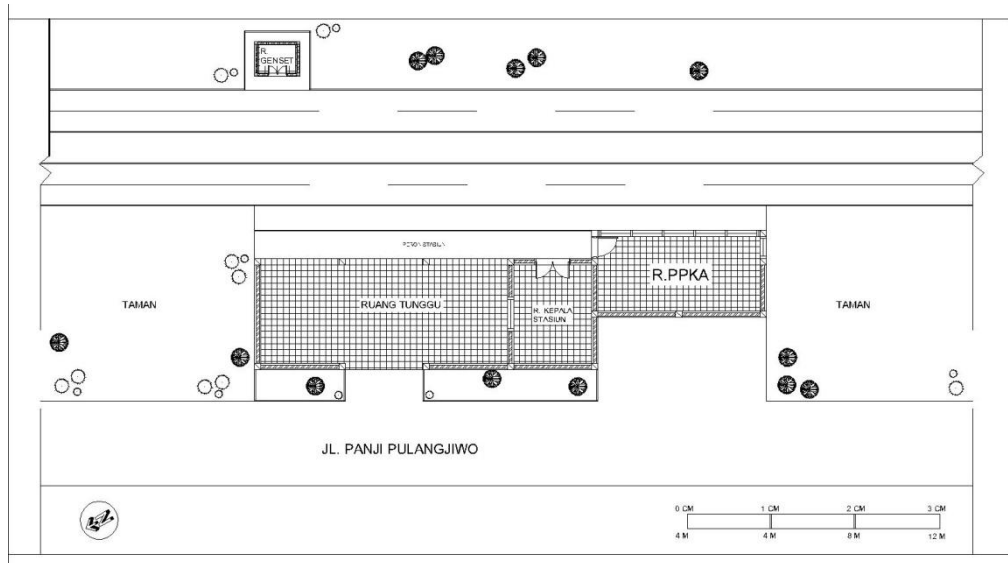
Gambar 4. 100 Hubungan Ruang pada Stasiun Malang Kota Lama

4.6 Stasiun Pakisaji

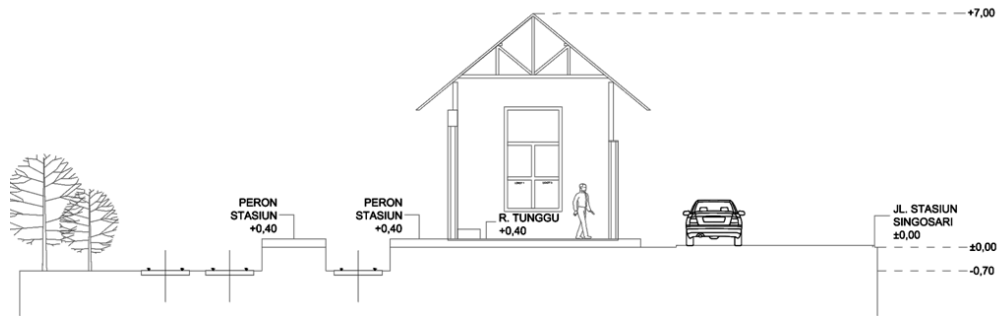
4.6.1 Kondisi Eksisting

Stasiun ini merupakan stasiun kelas III/ kecil yang terletak di daerah Pakisaji, Malang. Kode dari stasiun ini adalah PSI. Lokasi stasiun ini berada 200m dari jalan raya Malang-Kepanjen. Ketinggian pada stasiun ini adalah +386mdpl dan termasuk dalam Daerah Operasi VIII Surabaya. Stasiun Pakisaji pada awalnya memiliki 3 jalur sebagai sepur lurus, namun kini jalur 1 sudah dibongkar.

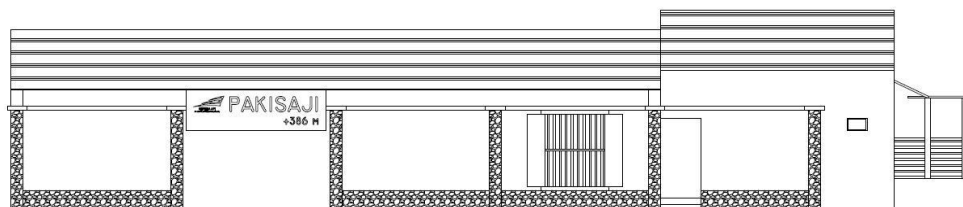
Saat ini, Stasiun Pakisaji hanya melayani persilangan dan persusulan antar kereta api saja, bukan berfungsi sebagai menaikkan dan menurunkan penumpang. Pelayanan ini secara resmi terjadi sejak 1 April 2017. Hal ini terjadi karena saat ini, sistem pembelian tiket kereta api sudah bisa dilakukan secara online.



Gambar 4. 101 Layout Stasiun Pakisaji



Gambar 4. 102 Potongan Stasiun Pakisaji



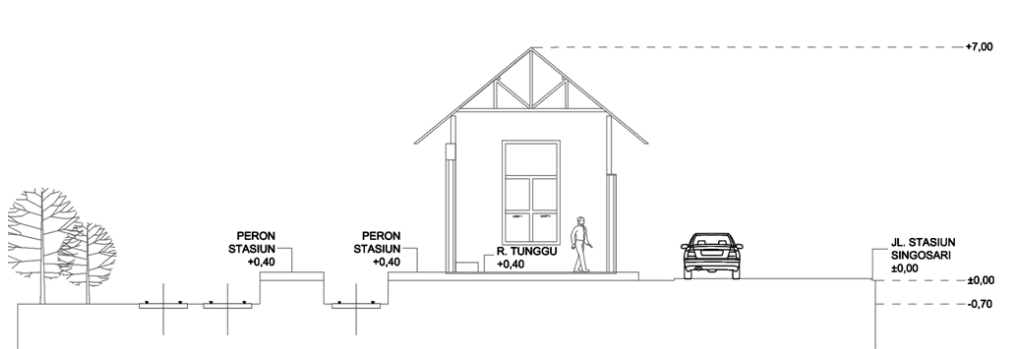
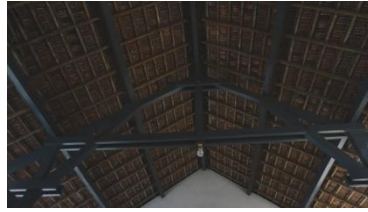
Gambar 4. 103 Tampak Depan Stasiun Pakisaji

4.6.2 Elemen Pembentuk Ruang

1. Elemen Horisontal Atas

Elemen horisontal atas pada ruangan ini ditopang oleh elemen vertikal yang berada di bawahnya. Stasiun Pakisaji ini mengekspos konstruksi kuda-kuda sebagai elemen horisontal atasnya. Elemen atasnya ini mampu memberikan ketegasan pada sistem strukturnya yang mampu membagi zona pada area masuk utama stasiun ini. Elemen atas ini ditopang oleh elemen vertikal ruang dan visualisasi batas ruang tidak mengganggu aktifitas dan sirkulasi dibawahnya.

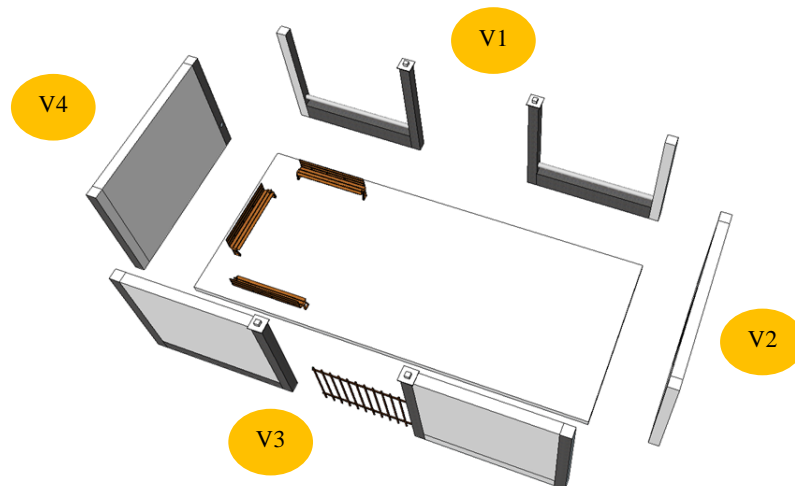
Bentuk elemen atas ini mampu merefleksikan bentuk dari sistem struktur yang mampu menopang bidang atas.



Gambar 4. 104 Elemen Horizontal Atas Stasiun Pakisaji

2. Elemen Vertikal

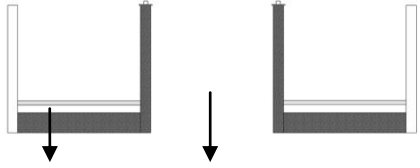
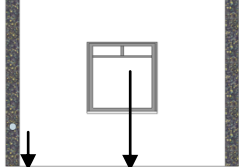
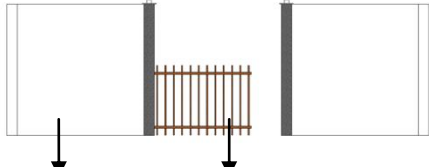
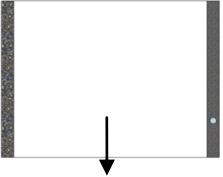
Area masuk utama (*hall*) pada bangunan ini memiliki 4 bidang vertikal. Bidang vertikalnya ini memiliki dinding masif dan dinding transparan. Bidang-bidang dinding ini membatasi area masuk utama dengan ruang yang ada disebelahnya. Berikut ialah pembagian elemen bidang vertikal pada area masuk utama (*hall*) di Stasiun Pakisaji :



Gambar 4. 105 Bidang Vertikal Stasiun Pakisaji

Tabel 4. 6 Elemen Vertikal Stasiun Pakisaji

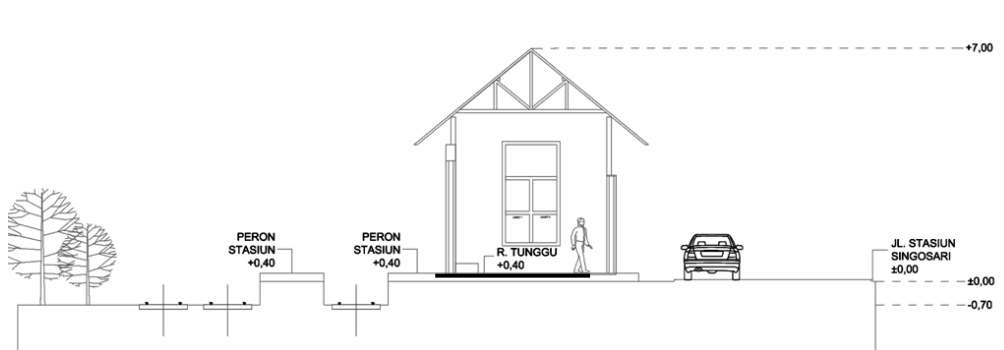
No	Gambar	Keterangan
----	--------	------------

<p>Vertikal 1</p>  <p>Dinding Masif Dinding Transparan</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 1 termasuk dinding masif dan bukaan transparan. Dinding ini membatasi area masuk utama dengan area peron stasiun. Dinding masif ini hanya setinggi 60cm dan atasnya merupakan bukaan transparan yang membatasi area masuk utama dengan peron.</p>
<p>Vertikal 2</p>  <p>Dinding Masif Dinding Transparan</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 2 termasuk dinding masif dan bukaan transparan. Dinding ini membatasi area masuk utama dengan area loket tiket. Dinding masif ini berupa dinding batu bata, dan bukaan transparan merupakan loket tiket stasiun.</p>
<p>Vertikal 3</p>  <p>Dinding Masif Dinding Transparan</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 3 membatasi area masuk utama dengan teras depan bangunan. Bidang ini sebagai bidang pada bagian fasad utama bangunan stasiun. Memiliki dinding masif berupa dinding batu bata, sedangkan bukaan transparan berupa bukaan pintu utama stasiun.</p>
<p>Vertikal 4</p>  <p>Dinding Masif</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 4 termasuk dinding masif. Bidang ini membatasi area masuk utama dengan area taman disebelah stasiun</p>

Pada saat 4 bidang vertikal tersebut digabungkan maka akan membentuk 1 area masuk utama stasiun. Area masuk utama ini memiliki kontinuitas ruang yang tinggi terhadap peron stasiun. Area teras stasiun, area masuk utama, dan peron stasiun memiliki sumbu yang lurus.

3. Elemen Horisontal Bawah

Elemen horisontal bawah pada stasiun ini ialah keramik. Elemen keramik ini dinaikkan pada bagian permukaannya. Sehingga lebih tinggi dibandingkan dengan ruang-ruang disekitarnya. Hal ini membuat ruangan menjadi lebih dominan dan mampu memberikan penarikan aktivitas yang ada pada ruangan.

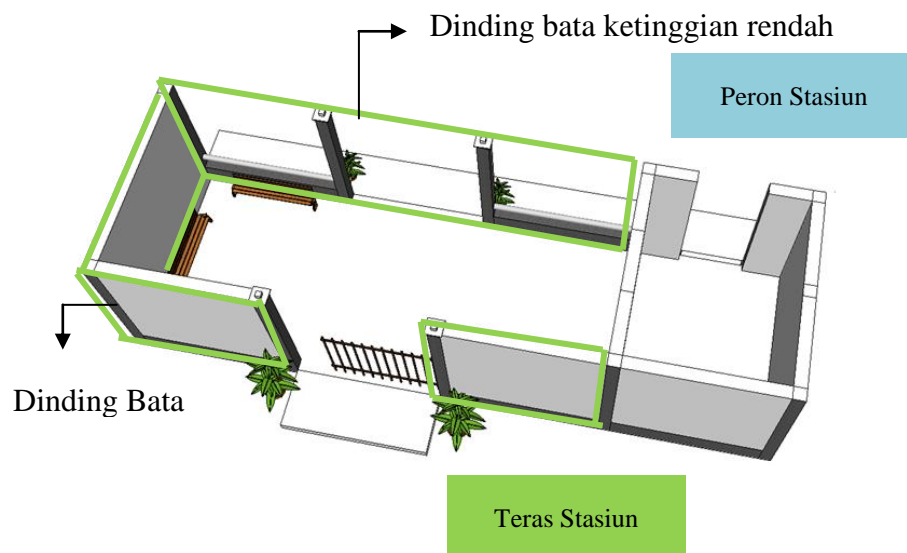


Gambar 4. 106 Elemen Horizontal Bawah Stasiun Pakisaji

4.6.3 Kualitas dan Skala Ruang

1. Tingkat Penutupan

Area masuk utama stasiun ini memiliki bukaan-bukaan yang berada pada bidang vertikalnya. Pada bidang vertikal 1 terdapat bukaan berupa pembatas area masuk utama dengan peron stasiun. Selain itu pada bidang vertikal 2 terdapat bukaan pada loket tiket, dan yang terakhir pada vertikal 3 terdapat bukaan pintu utama stasiun. Hal ini membuat tingkat penutupan ruangannya menjadi lebih kecil. Tingkat penutupan yang kecil ini akan membuat area masuk utama (*hall*) pada stasiun ini menjadi lebih menyatu dengan ruang yang lain.



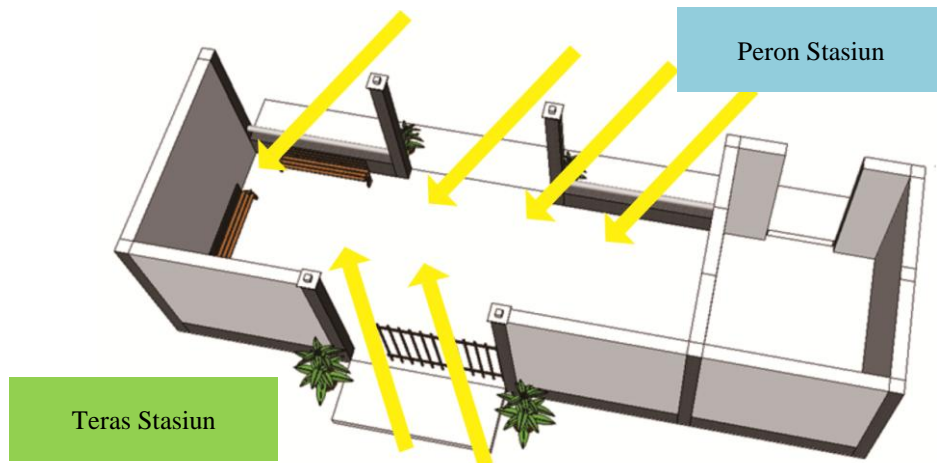
Gambar 4. 107 Tingkat Penutupan Stasiun Pakisaji



Gambar 4. 108 Kondisi Eksisting Tingkat Penutupan di Area Masuk Utama Stasiun Pakisaji

2. Cahaya

Cahaya yang masuk pada ruangan ini lebih bebas karena adanya bukaan-bukaan yang ada pada ruangan. Cahaya ini berasal dari 2 arah yang berbeda. Cahaya masuk kedalam ruangan melalui bukaan pintu utama ruangan menuju kedalam ruangan. Selain itu cahaya masuk melewati bukaan pembatas area masuk utama dan peron stasiun. Cahaya lebih dominan masuk kedalam ruangan melalui bukaan ini karena cahaya masuk secara langsung. Tidak terhalang oleh bangunan ataupun ruangan yang lain. Sedangkan dari arah bukaan pintu utama, cahaya lebih sedikit masuk karena bukaan ini memiliki lubang yang kecil dan sedikit.



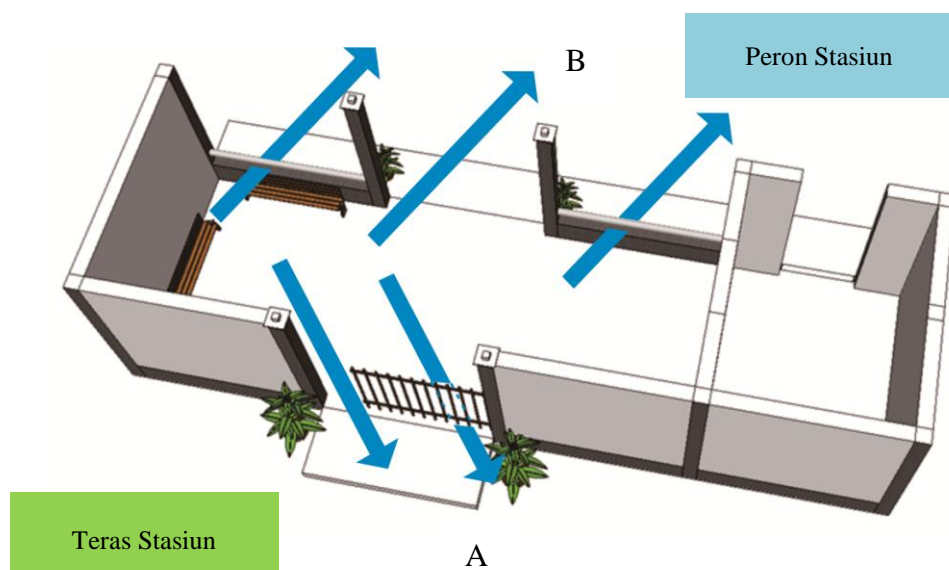
Gambar 4. 109 Cahaya pada Area masuk utama Stasiun Pakisaji



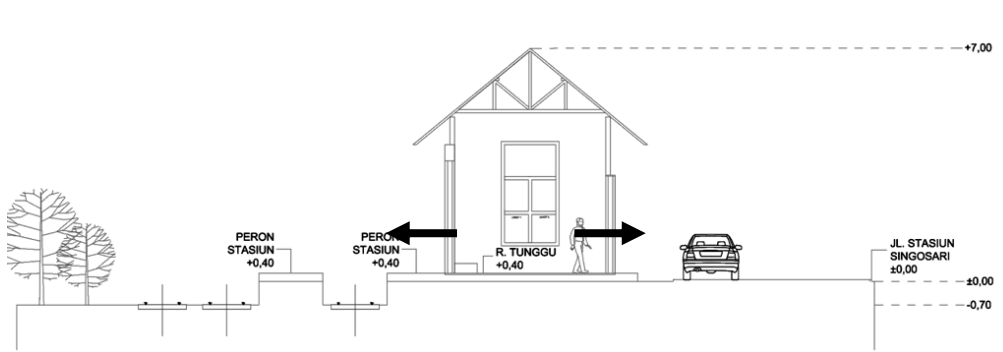
Gambar 4. 110 Kondisi Eksisting Cahaya di Area Masuk Utama Stasiun Pakisaji

3. Arah Pandang



Area masuk utama (*hall*) pada ruangan ini memiliki pandangan menuju 2 arah. Pandangan yang pertama mengarah pada peron stasiun melalui bukaan pembatas peron dan area masuk utama. Selain itu terdapat pandangan yang kedua mengarah pada teras bangunan melalui bukaan pintu utama stasiun. Bukaan yang ada ini membuat pandangan penumpang atau orang yang ada didalamnya menjadi lebih mudah melihat aktivitas diluar. Sehingga membuat kedua ruang menjadi lebih dekat dan tingkat kebersamaan tinggi.



Gambar 4. 111 Arah Pandang pada Area masuk utama Stasiun Pakisaji

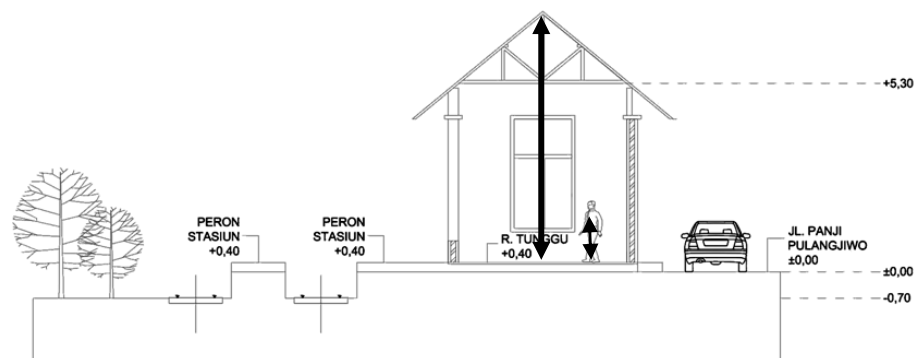


Gambar 4. 112 Arah Pandang pada Potongan Area masuk utama Stasiun Pakisaji

Keterangan Gambar	
	
A	B
Arah Pandang Menuju Teras	Arah Pandang Menuju Peron

4. Skala Ruang

Stasiun kecil Pakisaji ini memiliki luas area masuk utama (*hall*) sebesar 12x5m dengan ketinggian 7m. Ruangan ini tidak memiliki plafon sehingga jelas terlihat pada bagian konstruksi kuda-kuda dan penutup atapnya. Hal ini membuat ruang terlihat tinggi dan memiliki skala visual pada ruangnya. Skala visual pada ruangan ini juga membuat ruangan menjadi lebih luas.

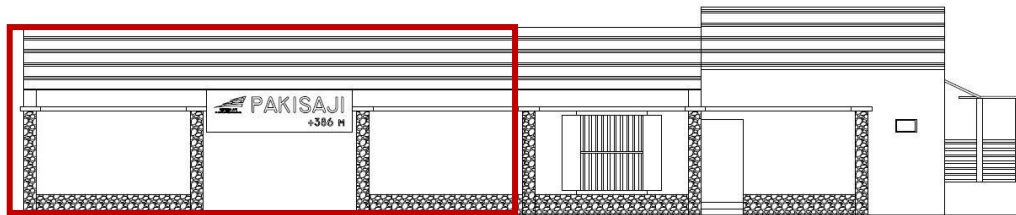


Gambar 4. 113 Skala Area masuk utama Stasiun Pakisaji

4.6.4 Hirarki Ruang

1. Hirarki Bentuk

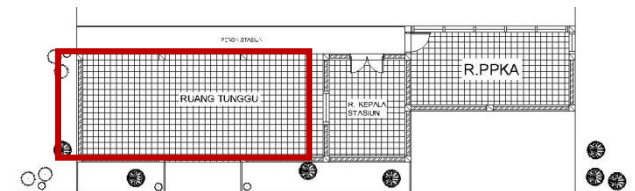
Hirarki bentuk pada Stasiun Pakisaji terlihat dari bentuk dinding yang polos dan sederhana. Selain itu bentuk ruangan yang horisontal sama dengan bentuk area masuk utama (*hall*) pada stasiun lain.



Gambar 4. 114 Hirarki Bentuk pada Area masuk utama Stasiun Pakisaji

2. Hirarki Ukuran

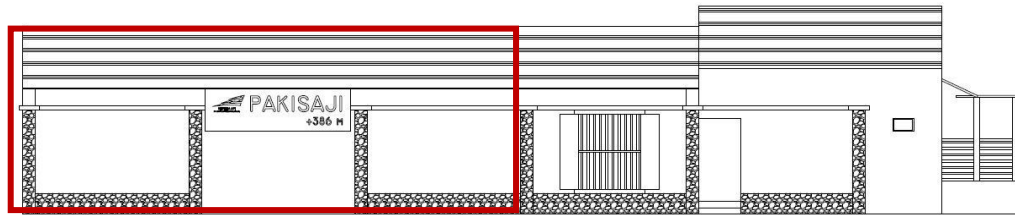
Ukuran area masuk utama (*hall*) pada Stasiun Pakisaji ini cukup besar. Luasan dari ruang ini 3x lipat dari ruangan disampingnya, yaitu ruang kepala stasiun. Ruang yang luas ini menjadi dominan pada bangunan stasiun. Sehingga para pengunjung yang akan memasuki bangunan ini menjadi lebih mudah.



Gambar 4. 115 Hirarki Ukuran pada Area masuk utama Stasiun Pakisaji

3. Hirarki Tempat

Posisi area masuk utama (*hall*) yang ada pada stasiun ini berada di ujung bangunan. Posisi ini cukup strategis karena bangunan ini kecil, sehingga meskipun area masuk utama (*hall*) berada di ujung bangunan akan tetap terlihat. Jangkauan ruangan ini juga strategis terhadap ruang yang lain karena stasiun cukup kecil. Jangkauan yang ada juga pendek atau sedikit.

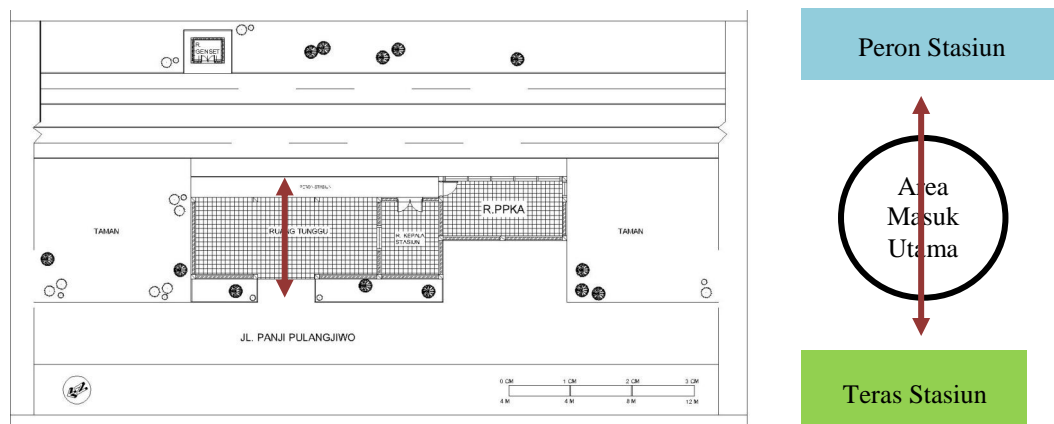


Gambar 4. 116 Hirarki Tempat pada Area masuk utama Stasiun Pakisaji

4.6.5 Organisasi Ruang

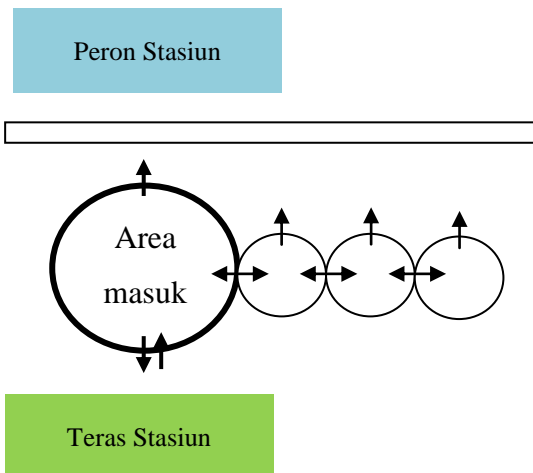
Stasiun Pakisaji ini terletak di pinggir jalan sehingga orientasi bangunannya mengikuti bentuk jalan dan rel kereta api disampingnya. Pola ruang yang tercipta juga mengikuti orientasi bangunan. Ruang- ruang ini tersusun secara linier, termasuk area masuk utama dengan ruang yang lainnya. Adanya sekuen pada ruang- ruang ini disatukan oleh peron stasiun.

Pada saat stasiun ini masih difungsikan sebagai stasiun naik dan turunnya penumpang, maka bagian ruangan ini menjadi fungsi utama kegiatan penumpang. Terlihat jelas bahwa bagian ini memiliki konstruksi kuda- kuda pada bagian atasnya yang , berbeda dengan ruang- ruang di sampingnya.



Gambar 4. 117 Sumbu pada Area Masuk Utama Stasiun Pakisaji

Sumbu pada area masuk utama stasiun ini merupakan sumbu yang lurus. Dari teras stasiun, area masuk utama, dan peron sumbunya lurus. Hal ini membuat keterhubungan ruang yang kuat dan sirkulasi yang menerus. Sehingga para pengguna stasiun ini dengan mudah melakukan aktivitasnya.

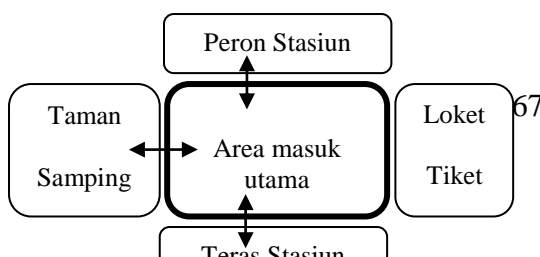


Gambar 4. 118 Diagramatik Stasiun Pakisaji

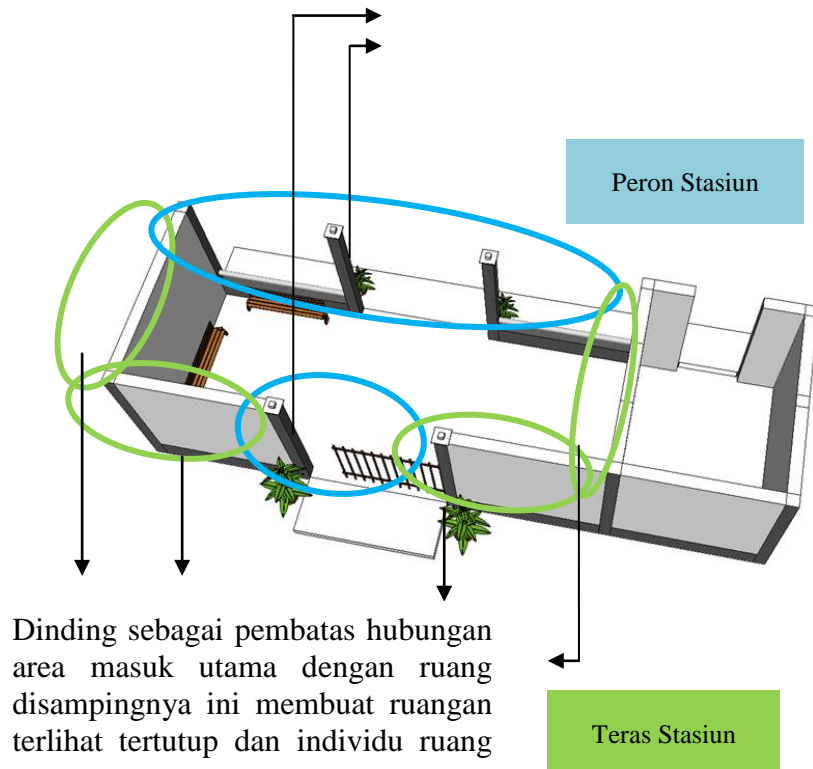
Keterangan	
↑	Orientasi dan bukaan pada ruang
↔	Ruang yang bersebelahan

4.6.6 Hubungan Ruang

Stasiun Pakisaji merupakan satu- satunya stasiun yang area masuk utamanya tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Stasiun ini memiliki area masuk utama yang cukup luas pula. Hubungan ruang yang ada pada area masuk utama (*hall*) ini ialah hubungan ruang yang berdekatan dengan ruang lainnya. Hubungan antar ruang ini semakin kuat dan individu dikarenakan pembatas antar ruang ini ialah dinding. Dinding ini membatasi area masuk utama (*hall*) dengan loket tiket, teras dan taman samping. Sedangkan hubungan ruang dengan peron stasiun lebih dekat karena dibatasi oleh dinding setinggi 20cm dari lantai. Sehingga hubungannya menjadi lebih dekat.



Pembatas pada hubungan area masuk utama dengan peron dan teras dibiarkan terbuka untuk memberikan kesan ruang yang menyatu

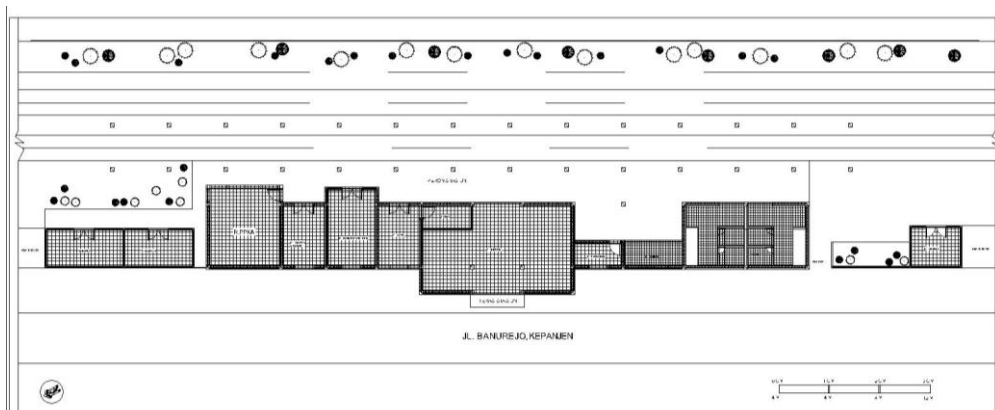


Gambar 4. 119 Hubungan Ruang Stasiun Pakisaji

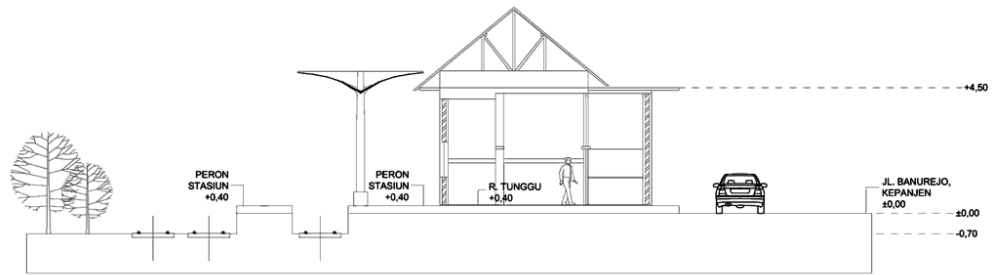
4.7 Stasiun Kapanjen

4.7.1 Kondisi Eksisting

Stasiun Kapanjen merupakan stasiun kelas I yang terletak di daerah Kapanjen, Malang. Stasiun ini didirikan pada tahun 1897. Kode dari Stasiun Kapanjen ini adalah KPN. Stasiun ini berada pada ketinggian +335mdpl dan juga termasuk dalam Daerah Operasi VIII Surabaya. Jalur pada stasiun ini memiliki 3 jalur, yaitu jalur 1 sebagai sepur badug (rel buntu), jalur 2 (spoor 1) sebagai sepur lurus, dan jalur 3 (spoor 2) untuk persilangan kereta api atau dalam keadaan darurat.



Gambar 4. 120 Layout Stasiun Kapanjen



Gambar 4. 121 Potongan Stasiun Kapanjen



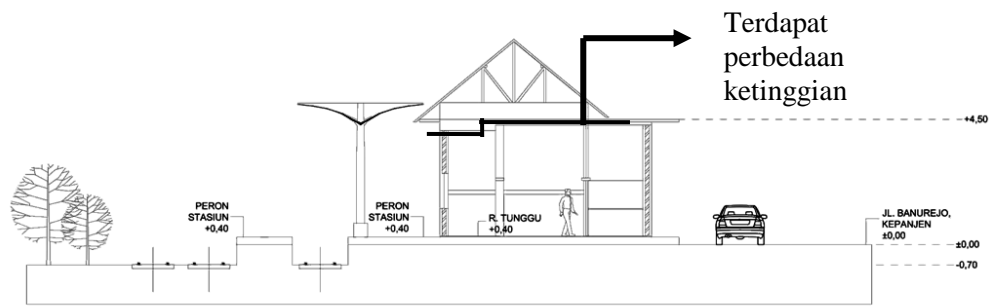
Gambar 4. 122 Tampak Depan Stasiun Kapanjen

4.7.2 Elemen Pembentuk Ruang

1. Elemen Horisontal Atas

Bidang atas pada elemen horisontal atas ini mampu ditopang oleh elemen vertikal yang berada pada ruangan. Pada area masuk utama (*hall*) Stasiun Kapanjen, elemen horisontal atasnya ialah plafon. Pada elemen atas ini terdapat perbedaan ketinggian plafon. Bidang ini mampu menegaskan zona ruang dan terdapat bidang atas yang direndahkan pada area dekat dengan pintu masuk. Keadaan ini mampu mendefinisikan jalur pergerakan bagi para pengunjungnya. Bidang langit-langit ini memiliki warna putih dan bertekstur halus sehingga semakin meningkatkan kualitas cahaya yang masuk kedalam ruang.

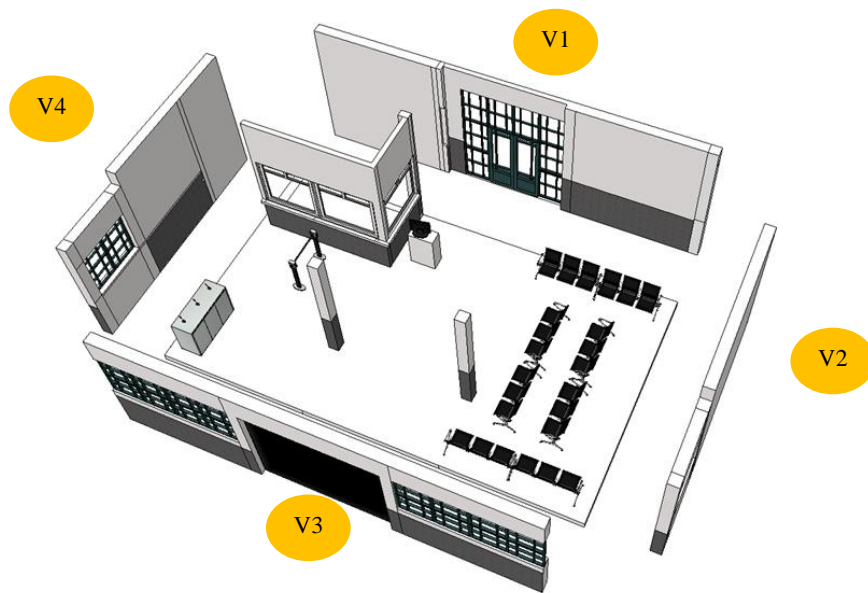




Gambar 4. 123 Elemen Horizontal Atas Area masuk utama Stasiun Kapanjen

2. Elemen Vertikal

Area masuk utama (*hall*) pada Stasiun Kapanjen memiliki 4 bidang vertikal. Bidang-bidang ini merupakan batas antara area masuk utama dan ruang yang ada disebelahnya. Terdapat dinding masif dan transparan pada bidang vertikalnya. Berikut ini ialah pembagian elemen vertikal pada area masuk utama (*hall*) di Stasiun Kapanjen :

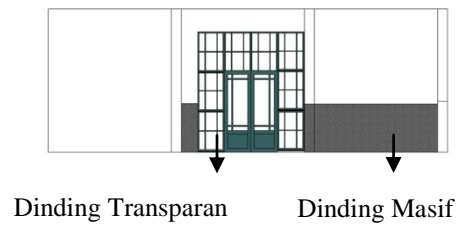


Gambar 4. 124 Bidang Vertikal Stasiun Kapanjen

Tabel 4. 7 Elemen Vertikal Stasiun Kapanjen

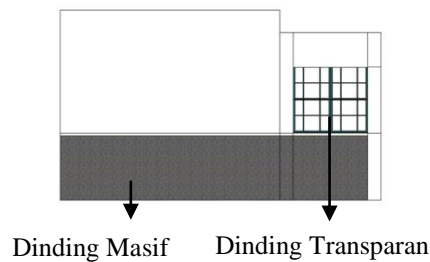
No	Gambar	Keterangan
----	--------	------------

Vertikal 1



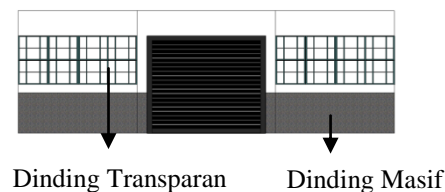
Dinding pada bidang vertikal 1 membatasi antara area masuk utama dan peron stasiun. Bidang pada dinding ini terbagi menjadi 2 bagian yaitu bukaan transparan dan bidang masif. Bidang masif ini berupa tembok batu bata dan bukaan transparan berupa bukaan pembatas kedua ruang. bukaan transparan ini memiliki fungsi sebagai kontinuitas kesan spasial dan visual, selain itu bisa sebagai ventilasi silang.

Vertikal 2



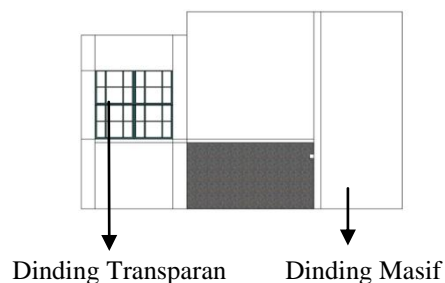
Dinding pada bidang vertikal 2 termasuk dinding masif. Hal ini dikarenakan bidang ini membatasi area masuk utama dengan ruang menyusui. Dinding masif ini berupa dinding bata. Selain itu juga terdapat bukaan transparan berupa jendela.

Vertikal 3



Dinding pada bidang vertikal 3 merupakan dinding sebagai fasad utama tampak depan bangunan. Membatasi area masuk utama dengan teras bangunan. Memiliki bidang dinding transparan berupa pintu masuk utama dan dinding masing berupa tembok batu bata. Dinding masif ini memiliki jendela yang bisa berfungsi untuk masuknya cahaya matahari.

Vertikal 4

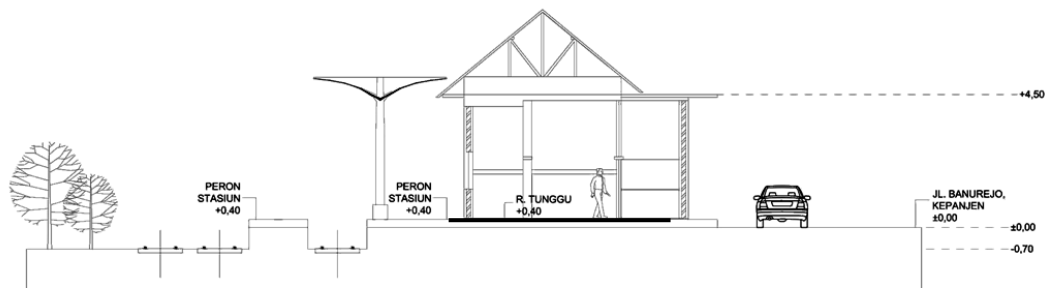


Dinding pada bidang vertikal 4 terbagi menjadi dinding masif dan bukaan transparan. Bidang vertikal 4 ini membatasi area masuk utama dengan ruang staff. Bidang masif yang ada berupa tembok batu bata dan bukaan transparan ini berfungsi sebagai jendela sebagai masuknya cahaya matahari kedalam ruangan.

Apabila 4 bidang ini digabungkan maka akan membentuk 1 area masuk utama. Ruang ini memberikan kesan kontinuitas area masuk utama terhadap peron. Selain itu teras stasiun, area masuk utama, dan peron stasiun memiliki satu sumbu lurus.

3. Elemen Horizontal Bawah

Lantai merupakan elemen horizontal bawah pada stasiun ini. Lantai pada ruangan ini lebih dinaikkan dibandingkan dengan ruangan disekitarnya. Sehingga kedudukan lantai ini menjadi lebih tinggi, Hal ini difungsikan untuk menarik aktivitas yang ada pada ruangan. Selain itu lantai yang dinaikkan ini untuk membedakan zona antara ruang yang satu dengan ruang yang lebih besar. Lantai pada ruangan ini bermaterial keramik.



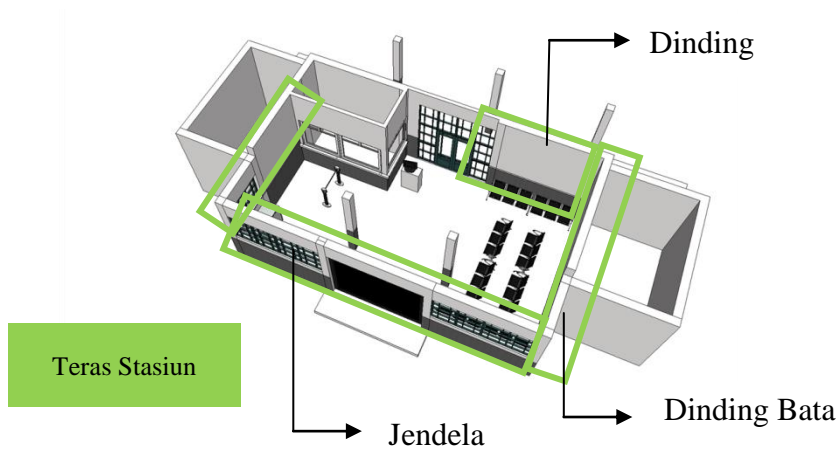
Gambar 4. 125 Elemen Horizontal Bawah Area masuk utama Stasiun Kapanjen

4.7.3 Kualitas dan Skala Ruang

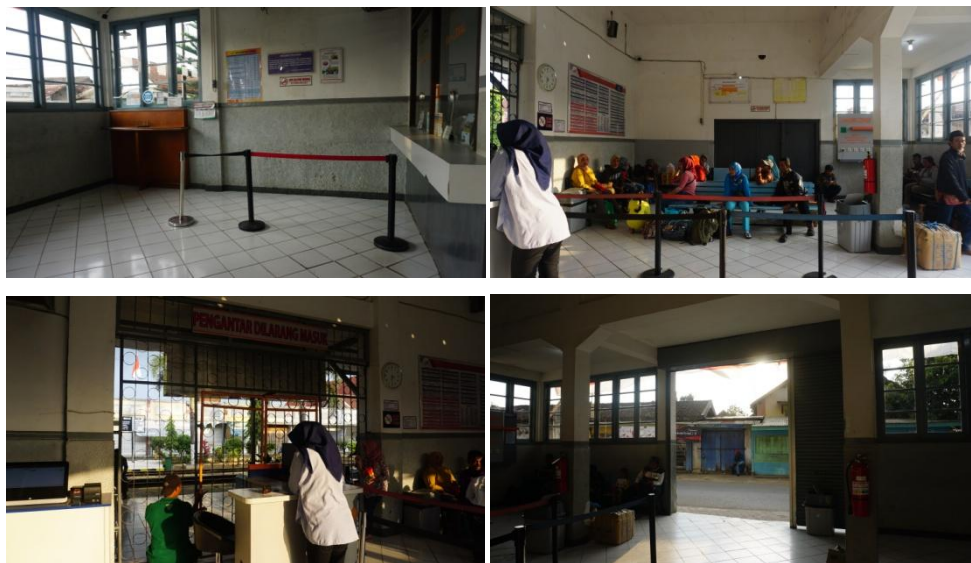
1. Tingkat Penutupan

Bukaan-bukaan yang ada pada area masuk utama (*hall*) stasiun ini merupakan bukaan-bukaan yang berada pada bidang dinding. Bukaan ini termasuk dalam bukaan jendela dan pintu masuk. Bukaan pada bidang vertikal 1 ini berupa bukaan pintu menuju peron dan jendela-jendela disampingnya. Selain itu terdapat bukaan di bidang vertikal 3 berupa pintu masuk utama dan jendela. Terakhir pada sisi bidang vertikal 4 yang terdapat jendela. Hal ini melemahkan tingkat penutupan ruang yang ada, namun bentuk ruang akan tetap dan masih dapat dikenali. Sehingga ruangan terkesan individu.

Peron Stasiun



Gambar 4. 126 Tingkat Penutupan Area masuk utama Stasiun Kapanjen

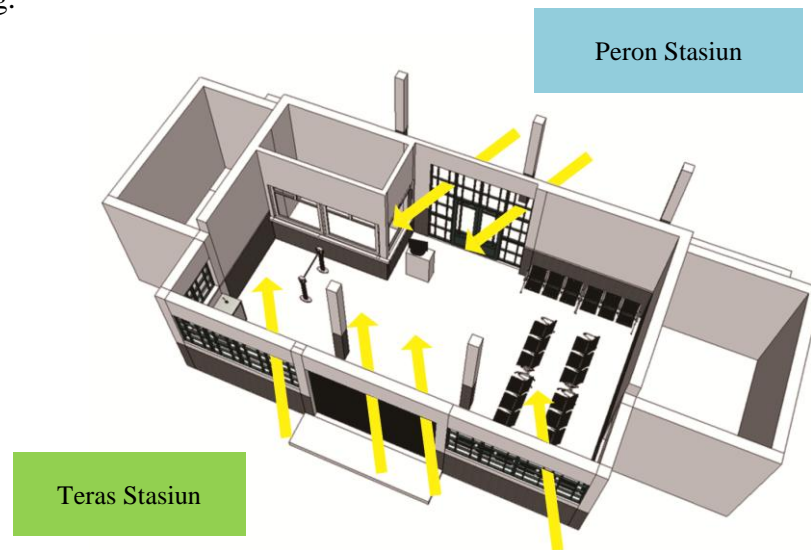


Gambar 4.127 Kondisi Eksisting Tingkat Penutupan di Area Masuk Utama Stasiun Kapanjen

2. Cahaya

Pada area masuk utama stasiun ini cahaya masuk melalui bukaan jendela dan pintu. Cahaya masuk kedalam ruangan melalui 3 arah bukaan yang berbeda. Cahaya masuk melalui bukaan pintu dan jendela pada bagian depan fasad bangunan, cahaya masuk melalui jendela di bidang vertikal 4, dan cahaya masuk melalui bukaan pintu jendela yang menuju peron stasiun. Dari ke 3 arah ini, cahaya yang paling dominan menerangi area masuk utama ialah cahaya yang berasal dari arah bukaan jendela dan pintu utama. Bukaan pada bidang vertikal ini berbatasan secara langsung dengan jalan raya sehingga cahaya tidak terhalang oleh bangunan atau ruang lain. Jendela yang ada pada ruang ini merupakan jendela mati. Namun cahaya masi mampu memasuki ruangan ini.

Cahaya yang masuk ini memperjelas warna dan tekstur yang berada di dalam ruang.



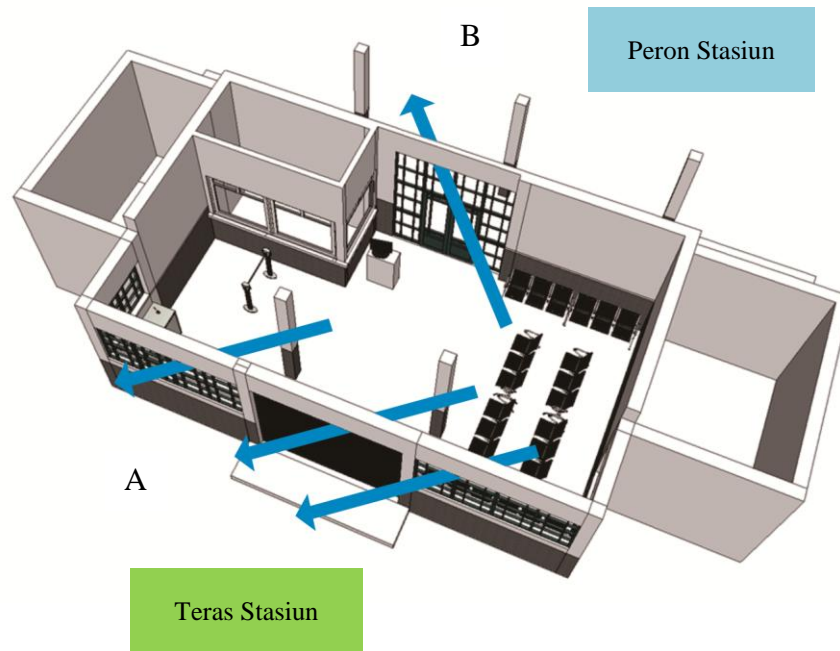
Gambar 4. 128 Cahaya pada Area masuk utama Stasiun Kapanjen



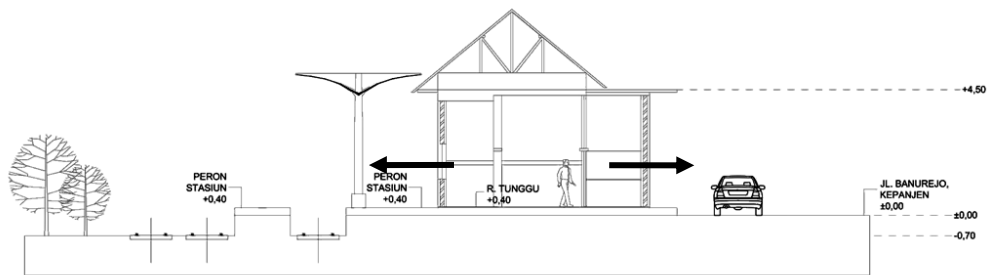
Gambar 4. 129 Kondisi Eksisting Cahaya di Area Masuk Utama Stasiun Kapanjen

3. Arah Pandang

Arah pandang pada ruangan ini mengarah ke dua area yang berbeda. Pandangan menuju teras dan area luar stasiun terbingkai melalui bukaan-bukaan pintu dan jendela yang disusun secara berdampingan, sehingga pandangan menjadi luas. Kemudian untuk pandangan menuju area peron stasiun, terbingkai melalui pintu peron yang terbuat dari pagar. Arah pandang ini meningkatkan tingkat spasial ruang.



Gambar 4. 130 Arah Pandang pada Area masuk utama Stasiun Kapanjen



Gambar 4. 131 Arah Pandang pada Potongan Area masuk utama Stasiun Kapanjen

Keterangan Gambar



A

Arah Pandang Menuju Teras



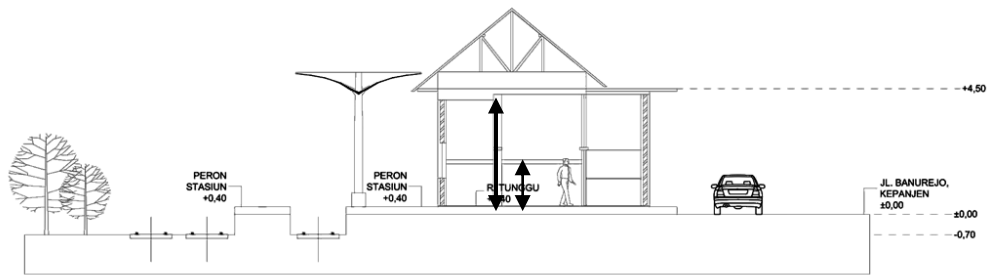
B

Arah Pandang Menuju Peron

Gambar 4. 132 Kondisi Eksisting Arah Pandang di Area Masuk Utama Stasiun Kapanjen

4. Skala Ruang

Area masuk utama pada Stasiun Kapanjen ini memiliki luas 12x7m dan ketinggian plafond yang paling tinggi ialah 4m. Terdapat ruang kecil yang berfungsi sebagai loket tiket memiliki luas 4x2m. Ketinggian ruang pada ruangan ini berbeda. Namun ketinggian plafond ini masih dibandingkan dengan dimensi dan proporsi tubuh manusia. Sehingga skala ruang pada ruangan ini termasuk dalam skala manusia. Karena ruangan ini termasuk dalam skala manusia sehingga keadaan dalam ruangan ini cukup dekat.



Gambar 4. 133 Skala Ruang pada Area masuk utama Stasiun Kapanjen

4.7.4 Hirarki Ruang

1. Hirarki Bentuk

Bentuk area masuk utama pada Stasiun Kapanjen ini terlihat berbeda dengan ruang-ruang disekitarnya. Bentuk yang terlihat berbeda ini terlihat pada ketidak teraturan tampak depan bangunan. Area masuk utama (*hall*) stasiun ini terlihat lebih maju dibanding ruang-ruang disampingnya. Hal ini membuat ruangan menjadi fokus utama.



Gambar 4. 134 Hirarki Bentuk Area masuk utama Stasiun Kapanjen

2. Hirarki Ukuran

Ukuran luasan pada area masuk utama (*hall*) pada stasiun ini lebih besar. Ukuran luasan ini terlihat luas jika dibandingkan ruang-ruang disampingnya. Hal ini didukung dengan aktivitas yang terjadi pada ruangan ini beragam. Keadaan seperti ini membuat ruangan menjadi dominan pada bangunan.



Gambar 4. 135 Hirarki Ukuran Area masuk utama Stasiun Kapanjen

3. Hirarki Tempat

Penempatan area masuk utama (*hall*) pada stasiun ini berada tidak di pas tengah bangunan. Namun penempatan area masuk utama ini lebih maju ke arah jalan dibandingkan dengan ruang-ruang disampingnya. Keadaan seperti ini menjadi sangat strategis. Terlihat dengan jelas bahwa ruangan ini lebih menonjol.

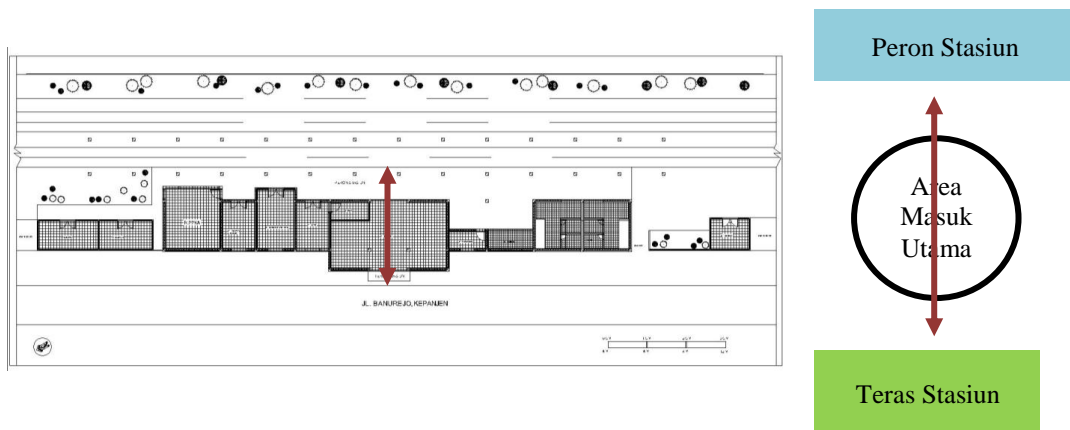


Gambar 4. 136 Hirarki Tempat Area masuk utama Stasiun Kapanjen

4.7.5 Organisasi Ruang

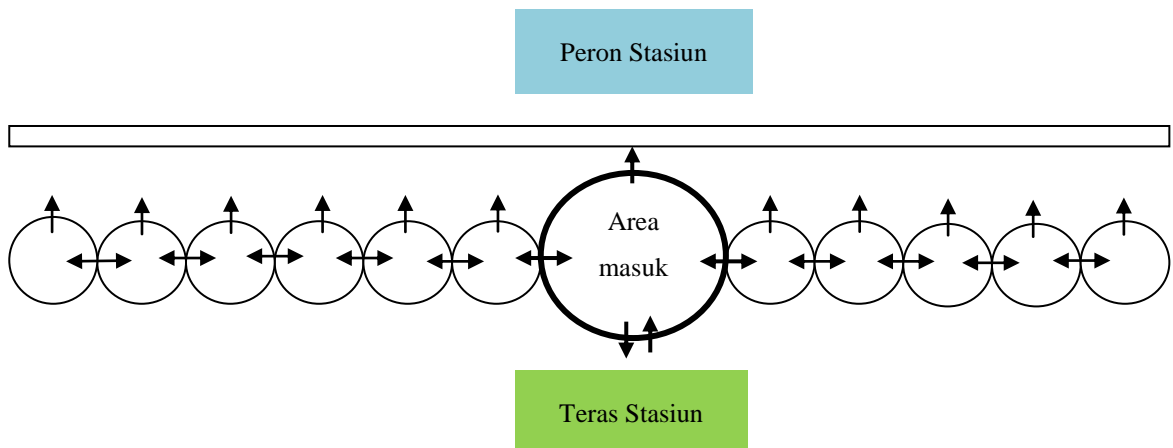
Ruang-ruang pada Stasiun Kapanjen ini disusun mengikuti rel kereta api dan jalan yang berada didepan bangunan stasiun. Oleh karena itu pola sirkulasi dan susunan ruang termasuk dalam pola linier. Ruang-ruang tersusun berdampingan satu dengan yang lainnya dan disatukan oleh komposisi peron stasiun sebagai pemersatu antar ruang.

Area masuk utama pada stasiun ini sedikit berbeda dengan stasiun yang lain, pada area masuk utama ini terlihat lebih rendah dibanding ruang yang lain. Meskipun ruang ini terlihat lebih rendah, namun masih tetap memperlihatkan bahwa ini termasuk area masuk utama yang dituju oleh para penumpang.



Gambar 4. 137 Sumbu pada Area Masuk Utama Stasiun Kapanjen

Sumbu pada area masuk utama stasiun ini merupakan sumbu yang lurus. Dari teras stasiun, area masuk utama, dan peron sumbunya lurus. Hal ini membuat keterhubungan ruang yang kuat dan sirkulasi yang menerus. Sehingga para pengguna stasiun ini dengan mudah melakukan aktivitasnya.



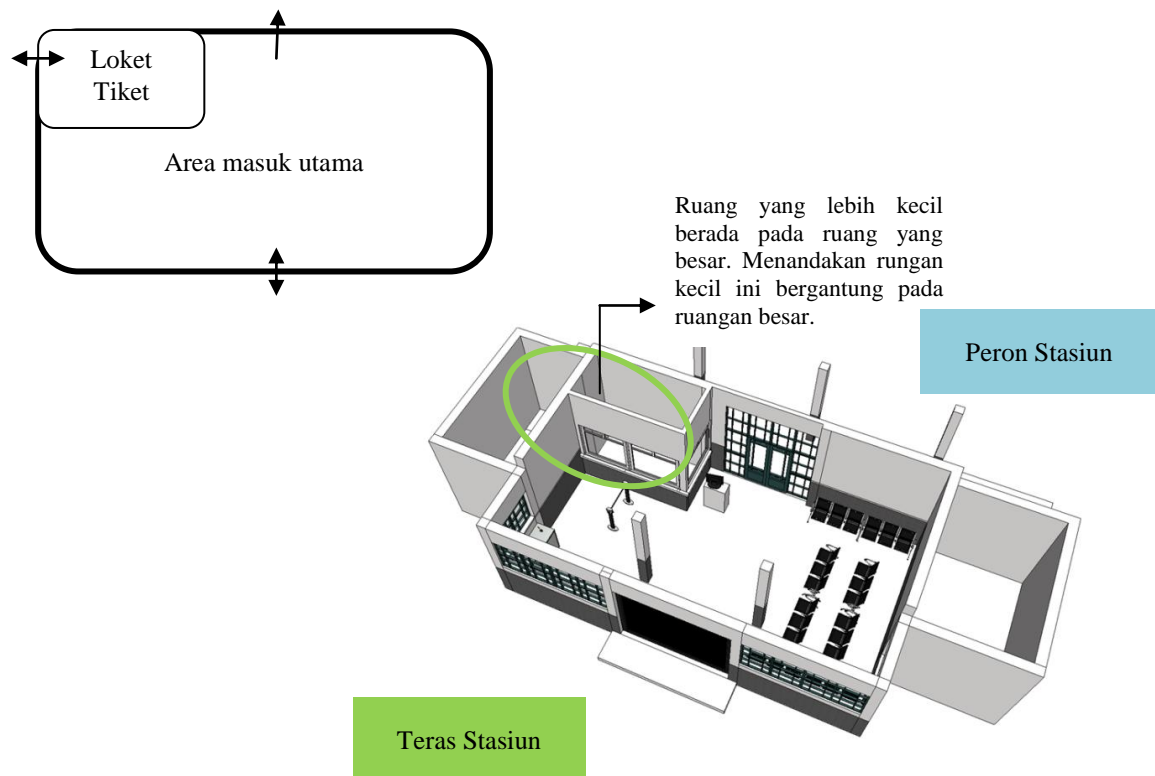
Gambar 4. 138 Diagramatik Organisasi Ruang Stasiun Kapanjen

Keterangan	
↑	Orientasi dan bukaan pada ruang
↔	Ruang yang bersebelahan

4.7.6 Hubungan Ruang

Area masuk utama stasiun cukup luas. Ruangan ini luas juga didukung dengan hubungan ruang spasial berjenis ruang dalam ruang. Dalam area masuk utama sendiri terdapat ruang kecil berada dipojok yang difungsikan sebagai loket tiket. Luasan dari ruangan ini lebih kecil dibandingkan area area masuk utama (*hall*). Hal ini dikarenakan ruang loket ini bergantung pada ruang yang lebih besar (area masuk utama). Loket tiket

ini terdapat 2 bilik agar para penumpang yang ingin membeli tidak mengantri terlalu panjang.

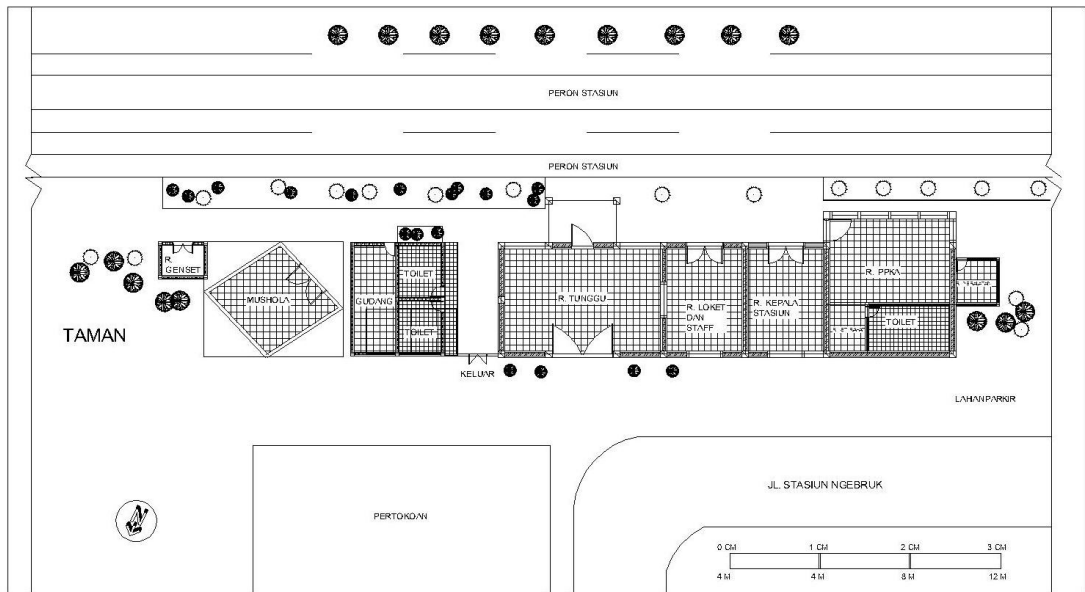


Gambar 4. 139 Hubungan Area masuk utama Stasiun Kapanjen

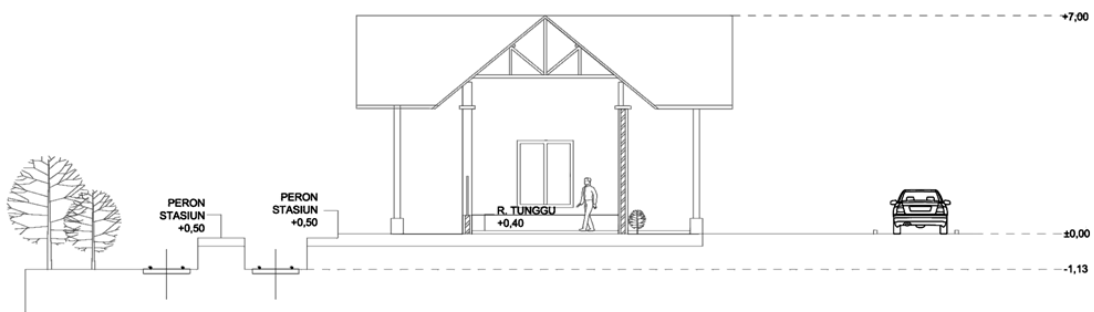
4.8 Stasiun Ngebruk

4.8.1 Kondisi Eksisting

Stasiun Ngebruk merupakan salah satu stasiun di Malang juga yang merupakan stasiun kelas III/kecil. Stasiun Ngebruk ini terletak di Ngebruk, Sumberpucung. Kode dari stasiun ini adalah NB. Ketinggian pada Stasiun Ngebruk ialah +319mdpl dan termasuk juga pada Daerah Operasi VIII Surabaya. Ada 2 jalur pada stasiun ini, yaitu 1 jalur sebagai sepur lurus. Sebelum stasiun ini ialah Stasisun Kapanjen dan setelahnya ialah Stasiun Sumberpucung. Pada Stasiun Sumberpucung melayani pembelian tiket secara langsung dan tetap melayani sistem tiket online. Kereta api yang melayani penumpang di stasiun ini adalah kereta api Penataran.



Gambar 4. 140 Layout Stasiun Ngebruk



Gambar 4. 141 Potongan Stasiun Ngebruk



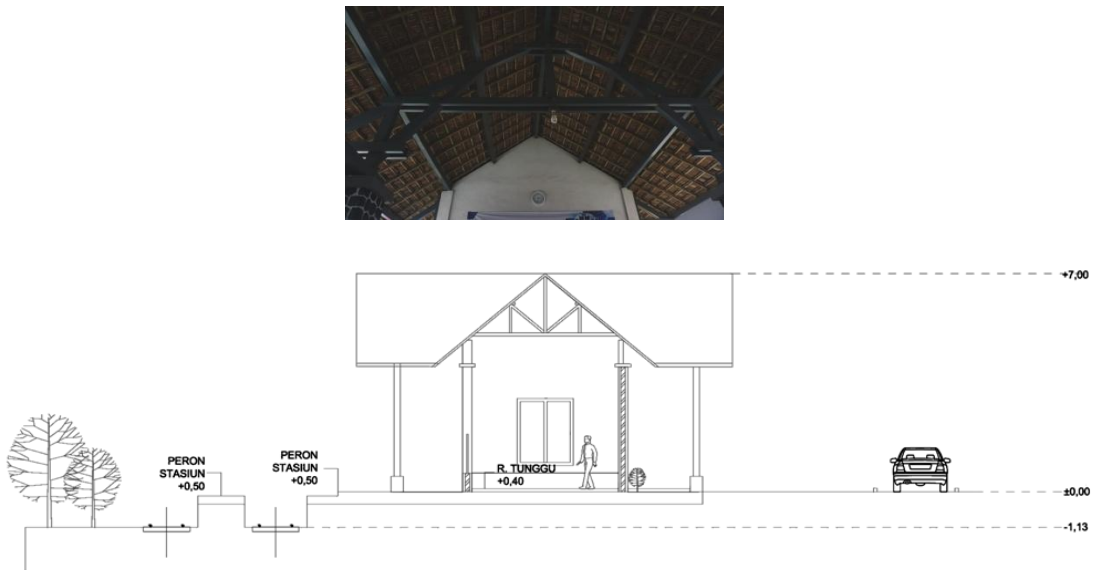
Gambar 4. 142 Tampak Depan Stasiun Ngebruk

4.8.2 Elemen Pembentuk Ruang

1. Elemen Horisontal Atas

Elemen atas pada area masuk utama Stasiun Ngebruk ini ditopang oleh elemen-elemen vertikal dibawahnya. Bidang bawah pada ruangan ini dinaikkan dari area sekitarnya. Sehingga volume ruang yang ada semakin menegaskan batas-batas ruangnya. Bidang atap yang juga berfungsi menaungi interior ruangan ini menegaskan struktur atapnya. Tekstur dan warna dari konstruksi

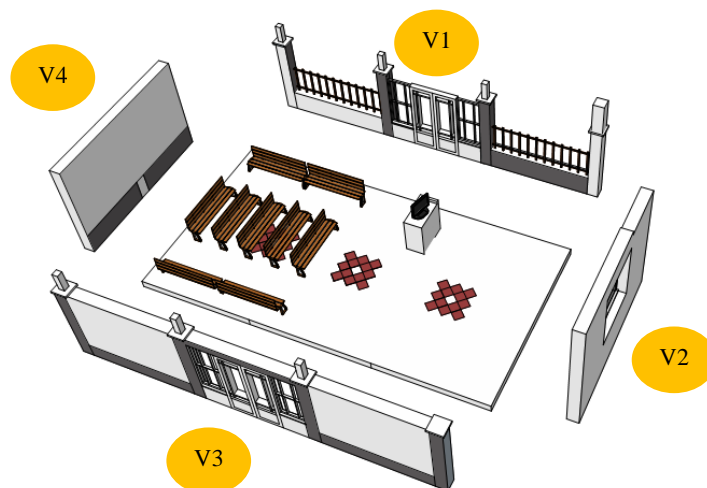
kuda-kuda ini ialah berwarna coklat dan berstekstur kasar. Sehingga cahaya yang masuk dalam ruangan lebih lemah.



Gambar 4. 143 Elemen Horizontal Atas Area masuk utama Stasiun Ngebruk

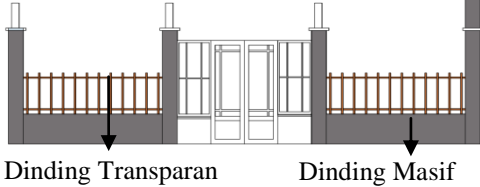
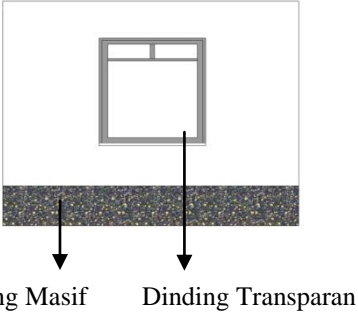
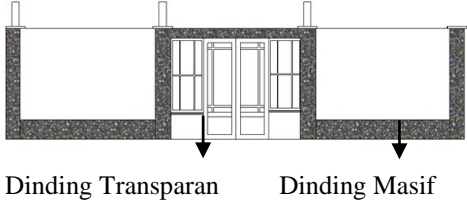
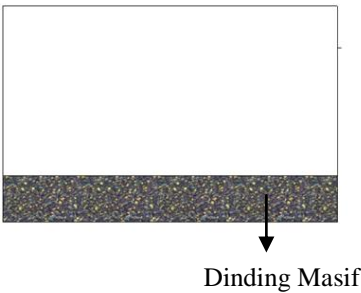
2. Elemen Vertikal

Elemen vertikal pada area masuk utama stasiun ini terdapat 4 bagian. Bagian-bagian ini membatasi ruang tunggu dengan ruang-ruang disekitarnya. Pada bidang elemen vertikal ini terdapat dinding masif dan dinding transparan. Berikut ialah pembagian elemen vertikal pada area masuk utama Stasiun Ngebruk :



Gambar 4. 144 Bidang Vertikal Stasiun Ngebruk

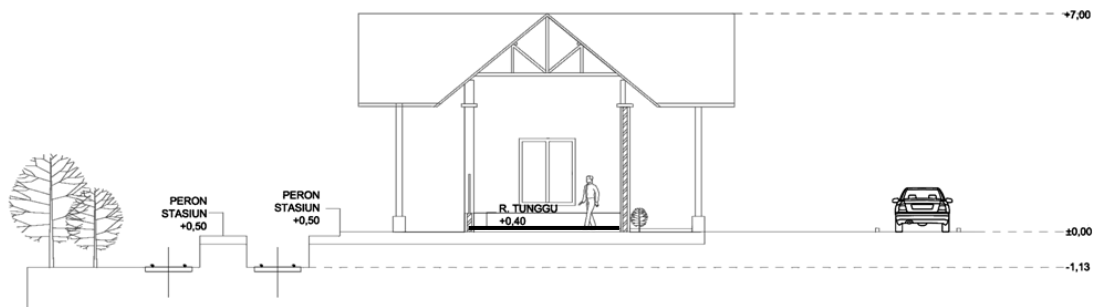
Tabel 4. 8 Elemen Vertikal Stasiun Ngebruk

No	Gambar	Keterangan
Vertikal 1		<p>Dinding pada bidang vertikal 1 membatasi antara area masuk utama dan peron stasiun. Bidang pada dinding ini terbagi menjadi 2 bagian yaitu bukaan transparan dan bidang masif. Bidang masif ini berupa tembok batu bata dan bukaan transparan berupa bukaan pembatas kedua ruang. Bukaan transparan ini memiliki fungsi sebagai kontinuitas kesan spasial dan visual, selain itu bisa sebagai ventilasi silang.</p>
Vertikal 2		<p>Dinding pada bidang vertikal 2 termasuk dinding masif dan bukaan transparan. Bidang ini membatasi area masuk utama dengan loket stasiun. Pada bidang masif ini berupa dinding batu bata dan bukaan transparan berupa bukaan loket tiket sebagai transaksi antara pembeli dan staff stasiun.</p>
Vertikal 3		<p>Dinding pada bidang vertikal 3 merupakan dinding sebagai fasad utama tampak depan bangunan. Membatasi area masuk utama dengan teras bangunan. Memiliki bukaan transparan berupa pintu masuk utama dan dinding masif berupa tembok batu bata.</p>
Vertikal 4		<p>Dinding pada bidang vertikal 4 ini termasuk dalam dinding masif. Dinding masif ini membatasi area masuk utama dengan area pintu keluar stasiun. Bidang pada dinding ini berupa dinding batu bata.</p>

Apabila ke-4 bidang ini digabungkan maka akan membentuk satu area masuk utama stasiun. Kesan kontinuitas ruang ini semakin kuat dengan adanya bukaan pembatas area masuk utama stasiun dengan peron stasiun. Area teras stasiun, area masuk utama dan peron stasiun juga memiliki sumbu yang lurus, sehingga meningkatkan kesan kontinuitas spasial dan visual ruangan.

3. Elemen Horizontal Bawah

Lantai merupakan elemen horizontal bawah yang ada di Stasiun Ngebruk. Elemen lantai pada ruangan ini termasuk dalam bidang yang diangkat. Lantai pada ruang tunggu (*hall*) ini lebih tinggi dibandingkan dengan ruang disekitarnya. Hal ini membuat ruangan menjadi daya tarik untuk melakukan aktivitas pada suatu ruang yang besar. Selain itu juga bisa meningkatkan batas-batas ruang yang ada.

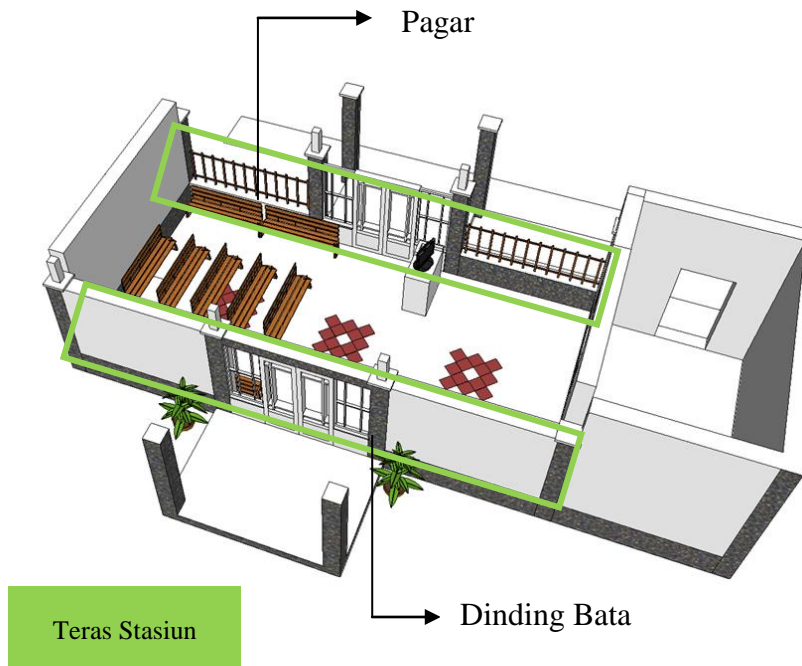


Gambar 4. 145 Elemen Horizontal Bawah Area masuk utama Stasiun Ngebruk

4.8.3 Kualitas dan Skala Ruang

1. Tingkat Penutupan

Area masuk utama (*hall*) Stasiun Ngebruk ini memiliki ruangan yang cukup terbuka. Terlihat dari pembatas dinding yang tidak semuanya menggunakan batu bata. Pada bidang vertikal 1 terdapat dinding bata yang hanya setinggi 60cm, kemudian pada bagian atasnya terdapat bukaan pembatas area masuk utama dan peron berupa pagar dan pintu. Selain itu pada bidang vertikal 2 juga terdapat bukaan loket. Dan yang terakhir pada bidang vertikal 3 yang terdapat bukaan jendela dan pintu utama stasiun. Hal ini membuat ruangan menjadi semakin terbuka dan kesan kebersamaan ruang semakin tinggi.



Gambar 4.146 Tingkat Penutupan Area masuk utama Stasiun Ngebruk



Gambar 4.147 Kondisi Eksisting Tingkat Penutupan di Area Masuk Utama Stasiun Ngebruk

2. Cahaya

Cahaya yang masuk pada ruangan ini berasal dari 2 arah bukaan yang berbeda. Cahaya masuk dari arah bukaan pintu dan jendela utama menuju ruang dalam ruangan. Selain itu juga cahaya masuk melalui bukaan pada pembatas peron dan area masuk utama stasiun. Pada ruangan ini, cahaya didominasi datang dari arah bukaan pembatas peron dan area masuk utama. Hal ini karena cahaya yang datang secara langsung dan tidak terhalang oleh ruangan ataupun bangunan lain.



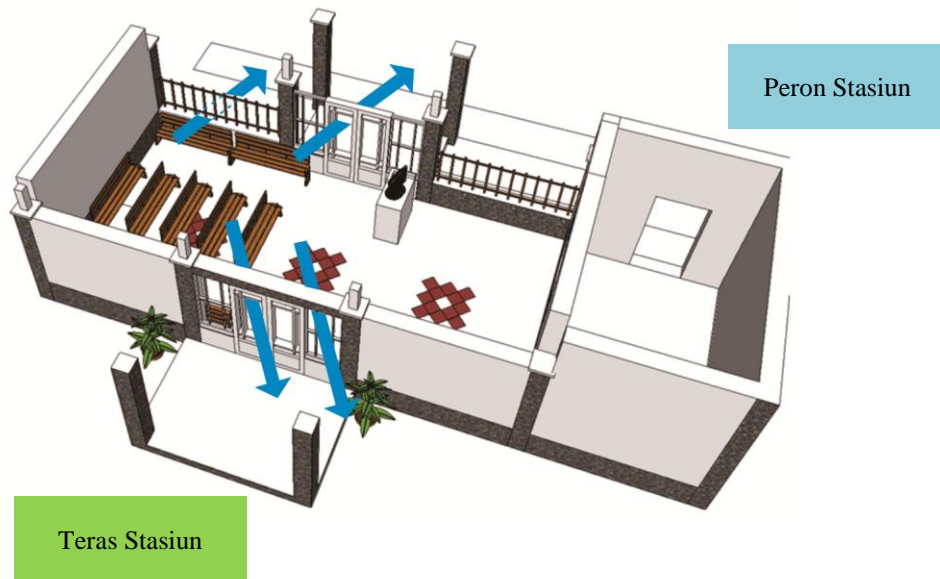
Gambar 4. 148 Cahaya pada Area masuk utama Stasiun Ngebruk



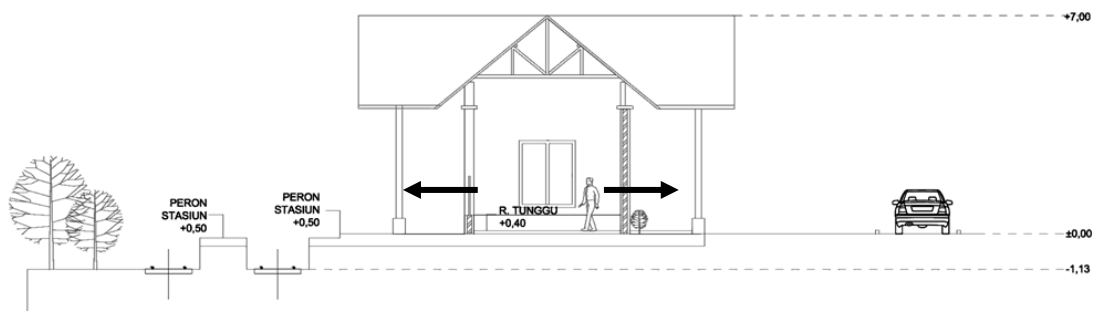
Gambar 4. 149 Kondisi Eksisting Cahaya di Area Masuk Utama Stasiun Ngebruk

3. Arah Pandang

Pandangan pada area masuk utama ini memfokuskan ke 2 arah yang berbeda. Pandangan yang pertama menuju area peron stasiun dan dapat dijangkau melalui bukaan pembatas peron dan stasiun. Kemudian untuk arah pandang yang kedua merupakan pandangan menuju area teras stasiun. Pandangan ini sendiri dijangkau melalui bukaan pintu dan jendela pada fasad utama bangunan. Arah pandang yang ada pada ruangan ini membantu penumpang yang berada pada dalam ruangan untuk membingkai aktivitas yang berada diluar ruangan.



Gambar 4. 150 Arah Pandang pada Area masuk utama Stasiun Ngebruk



Gambar 4. 151 Arah Pandang pada Area masuk utama Stasiun Ngebruk

Keterangan Gambar



A

Arah Pandang Menuju Teras



B

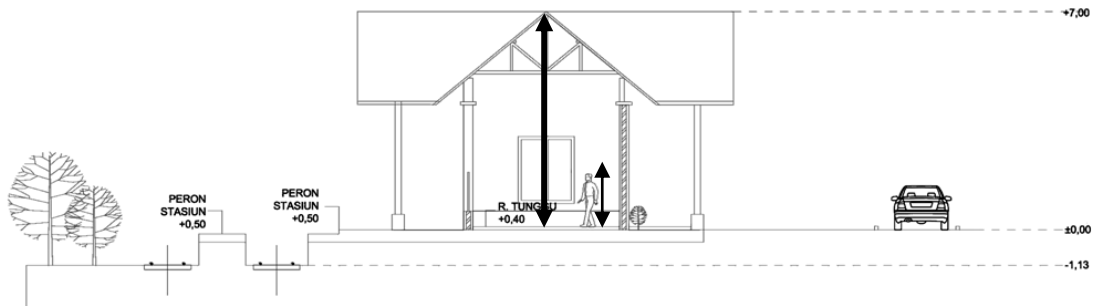
Arah Pandang Menuju Peron

Gambar 4. 152 Kondisi Eksisting Arah Pandang di Area Masuk Utama Stasiun Ngebruk

4. Skala Ruang

Pada area masuk utama (*hall*) di Stasiun Ngebruk ini memiliki luas ruang 9x5m dengan ketinggian 7m. Dengan skala dan ketinggian yang ada pada ruang

maka skala ruang pada stasiun ini termasuk dalam skala visual. Tidak ada plafond pada ruangan ini sehingga tampak terlihat konstruksi kuda-kuda dan bagian atap. Hal ini semakin menguatkan skala ruang pada ruangan ini. Kesan ruang pada ruangan ini menjadi luas dan tinggi.



Gambar 4. 153 Skala pada Area masuk utama Stasiun Ngebruk

4.8.4 Hirarki Ruang

1. Hirarki Bentuk

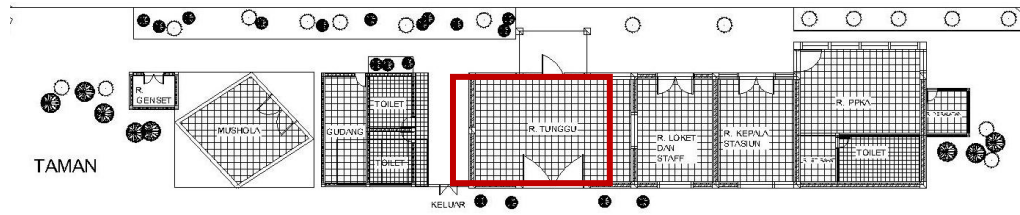
Bentuk pada area masuk utama (*hall*) Stasiun Ngebruk terlihat berbeda jika dilihat dari tampak depannya. Bentuk atap pada pintu masuk yang paling jelas terlihat berbeda dengan bentuk atap ruang disampingnya. Bentuk ini membuat kejelasan dan lebih kontras pada keseluruhan bangunan. Sehingga ruangan ini mampu menjadi perhatian bagi ruangan lainnya.



Gambar 4. 154 Hirarki Bentuk pada Area masuk utama Stasiun Ngebruk

2. Hirarki Ukuran

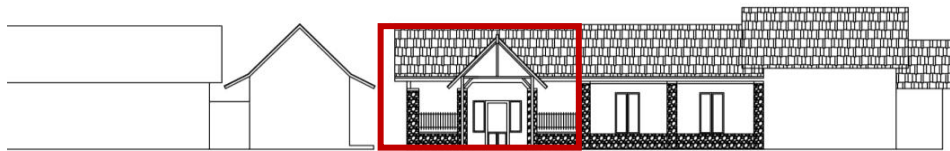
Pada luasan area masuk utama (*hall*) stasiun ini terlihat lebih luas dibandingkan dengan ruang yang lain. Ukuran dari ruangan ini menjadi lebih besar juga dikarenakan fungsi ruang yang banyak. Ruangan yang luas ini membuat lebih dominan dibanding dengan ruang yang lain.



Gambar 4. 155 Hirarki Ukuran pada Area masuk utama Stasiun Ngebruk

3. Hirarki Tempat

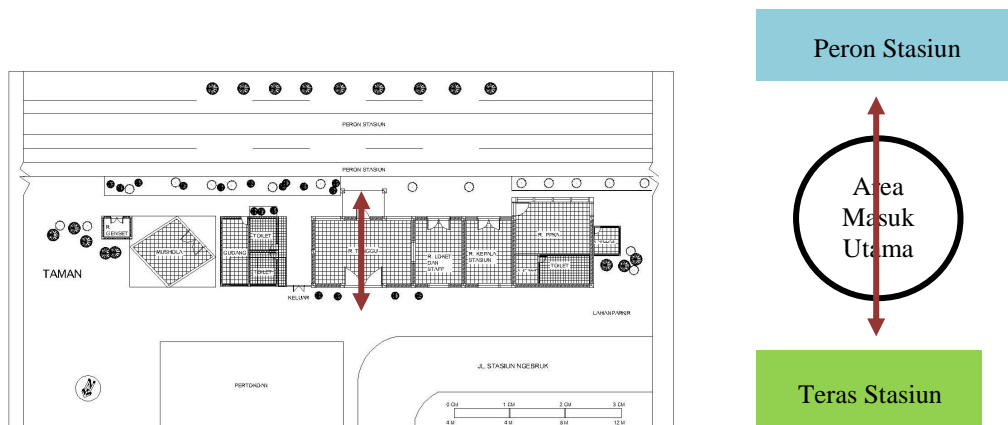
Posisi area masuk utama (*hall*) pada bangunan stasiun ini tidak pas berada di tengah bangunan. Namun posisi ruangan ini strategis karena posisinya berdekatan dengan pintu keluar dan terdapat pembeda dengan ruang disekitarnya. Hal ini juga yang menjadi perhatian bagi para pengunjung dan pengguna stasiun.



Gambar 4. 156 Hirarki Tempat pada Area masuk utama Stasiun Ngebruk

4.8.5 Organisasi Ruang

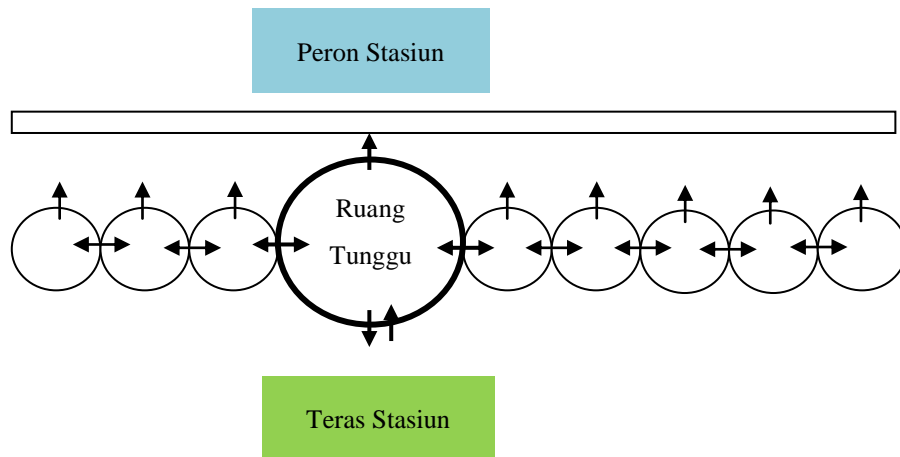
Bangunan Stasiun Ngebruk tidak mengikuti jalan raya sebagai bentuk bangunannya, melainkan hanya mengikuti rel kereta api. Sehingga bentuk bangunannya linier dan sejajar dengan rel kereta. Oleh karena itu hubungan area masuk utama dan ruang disekitarnya ialah linier. Perulangan ruang yang linier ini dihubungkan oleh paparan eksterior berupa peron stasiun.



Gambar 4. 157 Sumbu pada Area Masuk Utama Stasiun Ngebruk

Sumbu pada area masuk utama stasiun ini merupakan sumbu yang lurus. Dari teras stasiun, area masuk utama, dan peron sumbunya lurus. Hal ini membuat keterhubungan

ruang yang kuat dan sirkulasi yang menerus. Sehingga para pengguna stasiun ini dengan mudah melakukan aktivitasnya.

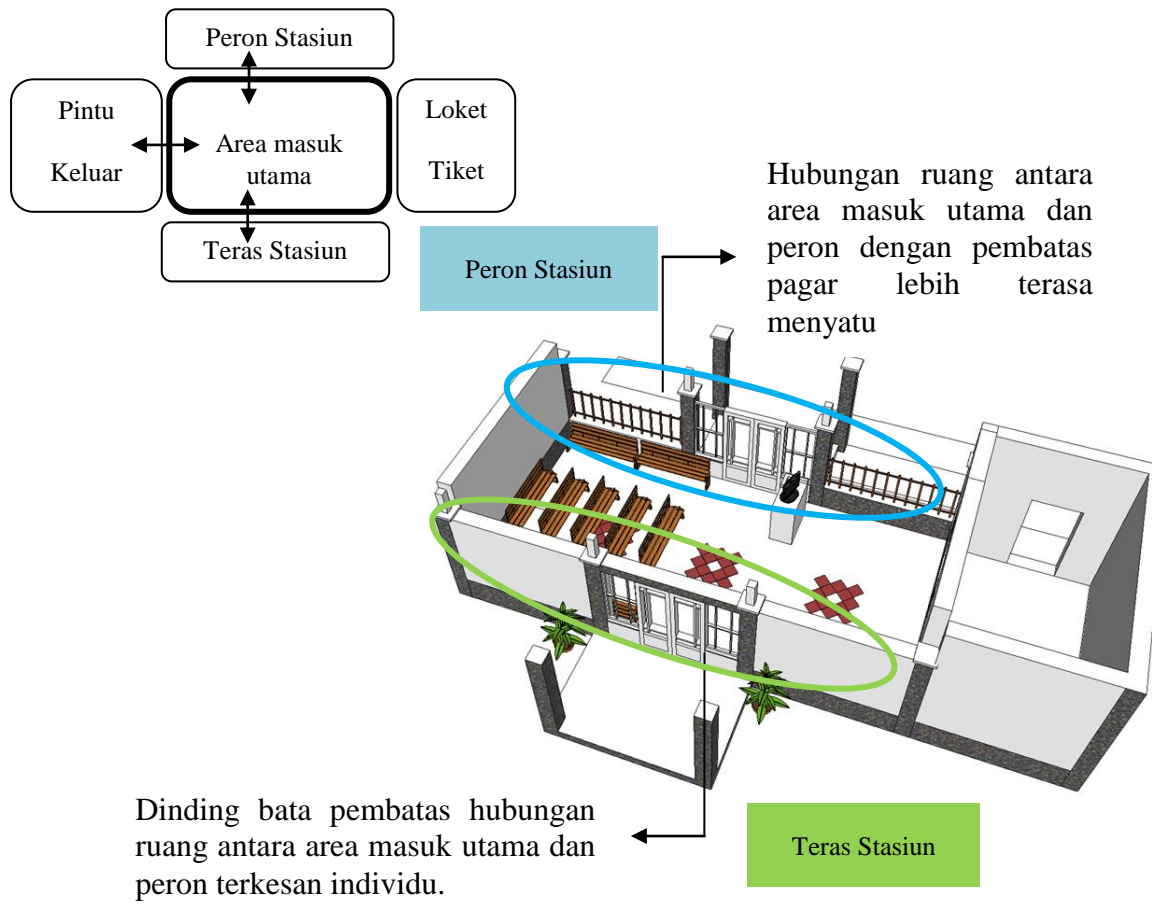


Gambar 4. 158 Diagramatik Organisasi Ruang Stasiun Ngebruk

Keterangan	
↑	Orientasi dan bukaan pada ruang
↔	Ruang yang bersebelahan

4.8.6 Hubungan Ruang

Area masuk utama (*hall*) ini termasuk dalam jenis hubungan ruang yang saling berdekatan. Keberadaan area masuk utama berdekatan dengan loket tiket, area keluar, dan teras bangunan. Ruang- ruang yang saling berdekatan ini dipisahkan oleh dinding bata, sehingga hubungan antar ruang yang berdekatan ini memiliki tingkat individu yang tinggi. Namun pada pembatas ruang antara area masuk utama (*hall*) dengan peron walaupun memiliki hubungan ruang yang saling berdekatan, tingkat individunya tidak terlalu tinggi dikarenakan pembatas ruangnya ialah pagar. Sehingga tingkat kemenerusan ruang masih terasa.

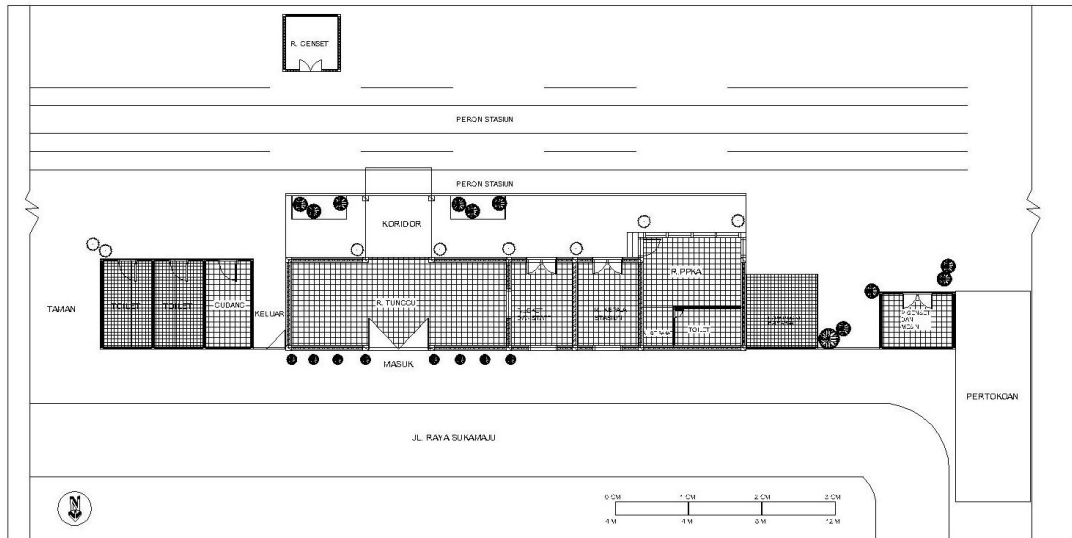


Gambar 4. 159 Tampak Depan Organisasi Ruang Stasiun Ngebruk

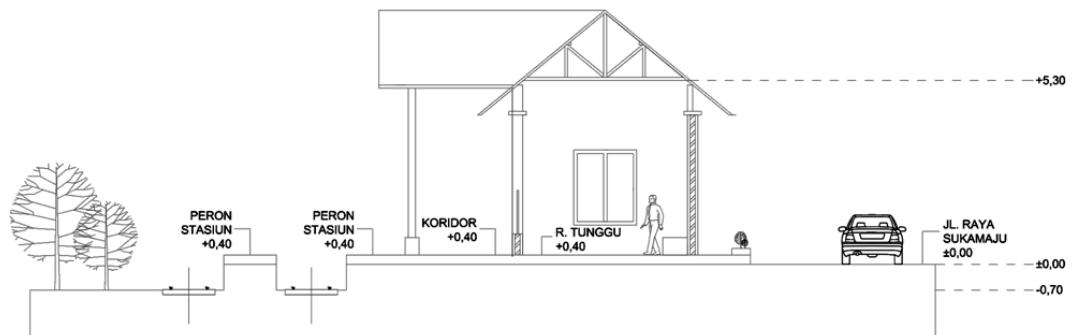
4.9 Stasiun Sumberpucung

4.9.1 Kondisi Eksisting

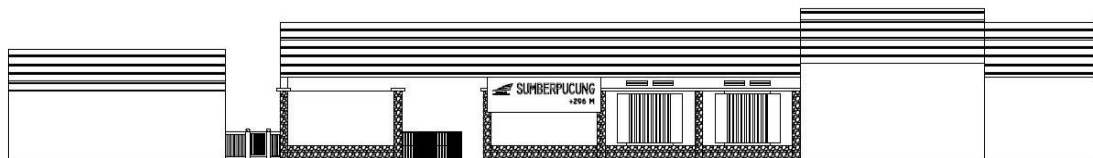
Stasiun Sumberpucung merupakan stasiun paling akhir di bagian barat dan selatan kabupaten Malang. Kode dari stasiun ini adalah SBP. Lokasi dari stasiun ini berada di daerah Sumberpucung, Malang dan masuk pada Daerah Operasi VIII Surabaya. Stasiun ini merupakan stasiun kelas III/kecil. Terletak pada +296mdpl dan memiliki dua jalur dengan jalur 1 sebagai sepur lurus. Layanan pada Stasiun Sumberpucung ini menerima pembelian tiket kereta api dengan loket dan juga menerima sistem tiket online. Stasiun ini juga menaikkan dan menurunkan penumpang dengan kreta api Majapahit, Matarmaja, dan Penataran



Gambar 4. 160 Layout Stasiun Sumberpucung



Gambar 4. 161 Potongan Stasiun Sumberpucung



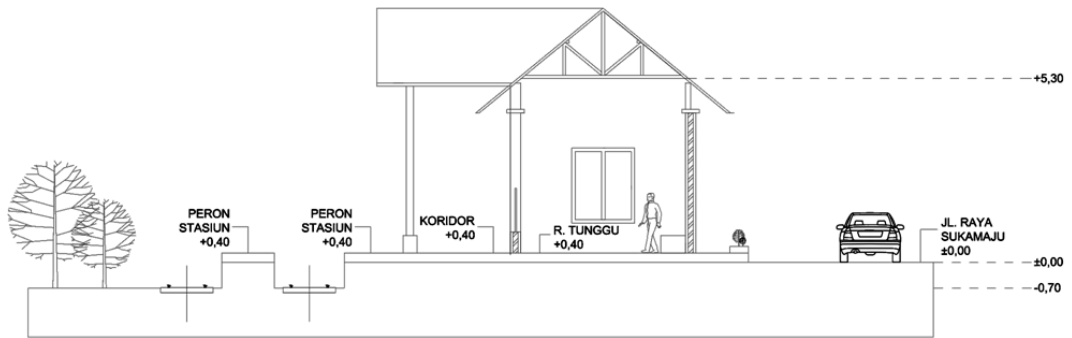
Gambar 4. 162 Tampak Depan Stasiun Sumberpucung

4.9.2 Elemen Pembentuk Ruang

1. Elemen Horisontal Atas

Bidang atas yang ada pada ruangan ini menyebabkan volume ruang antara dirinya dengan bidang dasar. Bidang elemen atas ini ditopang dengan adanya bidang-bidang vertikal ruang. Bidang langit-langit ini bisa difungsikan untuk menegaskan zona dalam area masuk utamanya dengan elemen bawah dinaikkan. Sehingga area yang berada dibawahnya tidak terganggu dengan sirkulasi yang ada. Elemen horisontal atas pada stasiun ini terlihat konstruksi kuda-kuda.

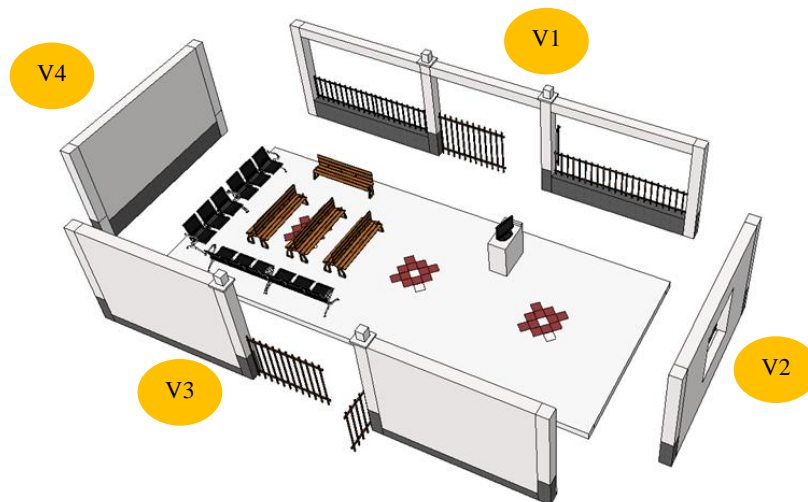
Sehingga keadaan elemen horisontal atas ini sekaligus merefleksikan sistem bentuk struktur yang menopang bidang atas.



Gambar 4. 163 Elemen Horisontal Atas Area masuk utama Stasiun Sumberpucung

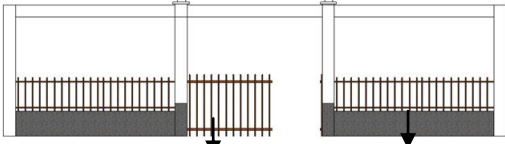
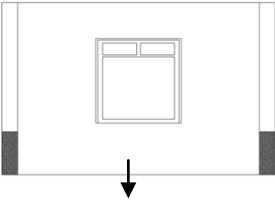
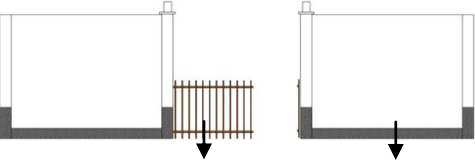
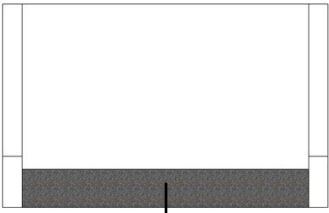
2. Elemen Vertikal

Elemen vertikal pada area masuk utama Stasiun Sumberpucung memiliki 4 bidang vertikal. Bidang-bidang ini membatasi area masuk utama dengan ruang-ruang disekitarnya. Dinding bidang vertikal ini memiliki 2 jenis yaitu dinding masif dan dinding transparan. Berikut ialah pembagian dinding vertikal yang ada pada area masuk utama :



Gambar 4. 164 Bidang Vertikal Stasiun Sumberpucung

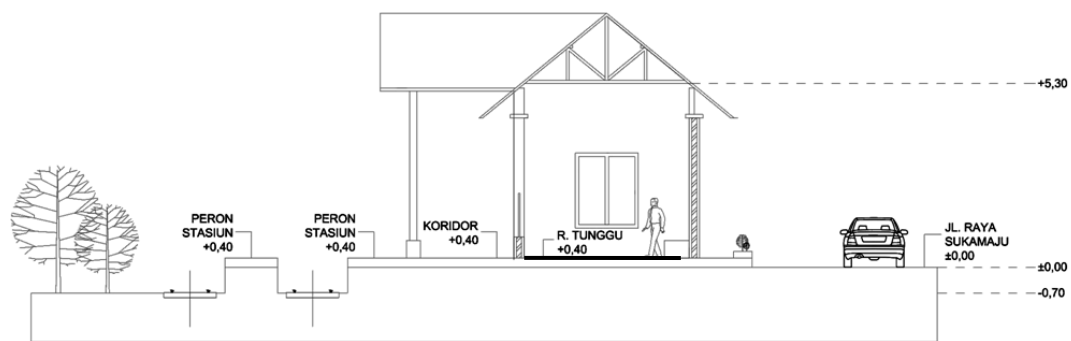
Tabel 4. 9 Elemen Vertikal Stasiun Sumberpucung

No	Gambar	Keterangan
Vertikal 1	 <p data-bbox="456 663 675 689">Dinding Transparan</p> <p data-bbox="754 663 916 689">Dinding Masif</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 1 membatasi antara area masuk utama dan peron stasiun. Bidang pada dinding ini terbagi menjadi 2 bagian yaitu bukaan transparan dan bidang masif. Bidang masif ini berupa tembok batu bata dan bukaan transparan berupa bukaan pembatas kedua ruang. Bukaan transparan ini memiliki fungsi sebagai kontinuitas kesan spasial dan visual, selain itu bisa sebagai ventilasi silang.</p>
Vertikal 2	 <p data-bbox="627 1173 788 1200">Dinding Masif</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 2 termasuk dinding masif dan bukaan transparan. Bidang ini membatasi antara area masuk utama dengan ruang loket tiket. Untuk dinding masifnya berupa dinding batu bata, sedangkan bukaan transparan ini berupa lubang transaksi pada loket tiket.</p>
Vertikal 3	 <p data-bbox="456 1572 675 1599">Dinding Transparan</p> <p data-bbox="735 1572 896 1599">Dinding Masif</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 3 merupakan dinding sebagai fasad utama tampak depan bangunan. Membatasi area masuk utama dengan teras bangunan. Memiliki bukaan bidang dinding transparan berupa pintu masuk utama dan dinding masing berupa tembok batu bata</p>
Vertikal 4	 <p data-bbox="647 1971 809 1998">Dinding Masif</p>	<p>Dinding pada bidang vertikal 4 terbagi menjadi dinding masif. Bidang masif ini membatasi antara area masuk utama dengan area pintu keluar Stasiun Sumberpucung. Pada bidang ini merupakan bidang masif yang berupa dinding batu bata.</p>

Apabila 4 bidang vertikal yang ada pada ruangan ini digabungkan, maka akan membentuk satu area masuk utama stasiun. Area teras stasiun, area masuk utama, dan peron stasiun ini memiliki satu sumbu yang lurus. Hal ini membuat kontinuitas ruang yang ada semakin kuat secara spasial dan visual.

4. Elemen Horizontal Bawah

Lantai merupakan elemen horizontal bawah yang ada di Stasiun Ngebruk. Pada ruangan ini kondisi bidang pada area masuk utama merupakan bidang dasar yang diangkat. Bidang ini memiliki ketinggian yang lebih tinggi jika dibandingkan dengan ruang yang lainnya. bidang lantai ini dinaikkan untuk menciptakan ruang tunggal dalam ruang yang besar dan sebagai simbol penarikan aktivitas pada ruang.



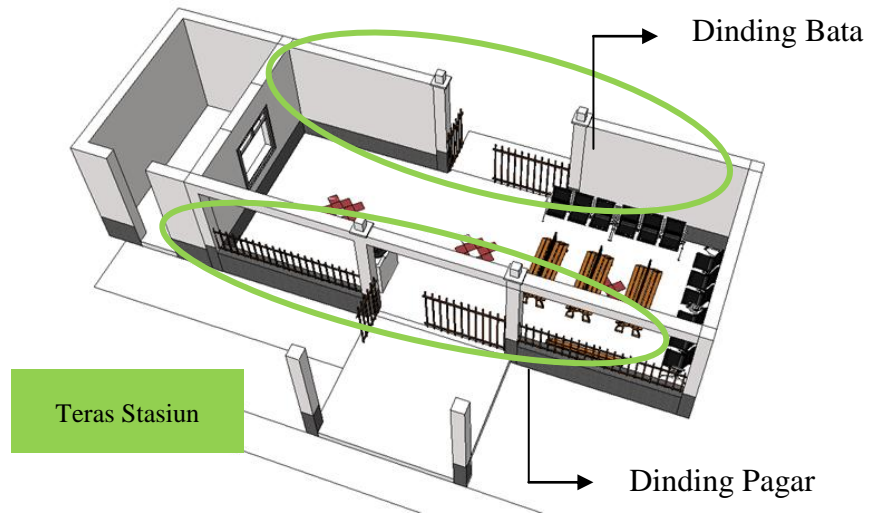
Gambar 4. 165 Elemen Horizontal Bawah Area masuk utama Stasiun Sumberpucung

4.9.3 Kualitas dan Skala Ruang

1. Tingkat Penutupan

Tingkat penutupan ruang pada area masuk utama (*hall*) stasiun ini merupakan bukaan- bukaan yang terdapat pada bidang ruang. Hal ini terlihat dari bukaan yang terdapat pada ruangan dalam bentuk pembatas ruang yang salah satunya menggunakan pagar yang tidak terlalu tinggi. Bidang ini terdapat pada bidang vertikal 1. Sedangkan untuk bidang vertikal 2 memiliki bukaan loket tiket. Dan yang terakhir merupakan bidang bukaan yang ke 3 berupa bukaan pintu utama area masuk utama. Hal ini membuat tingkat penutupan ruang yang ada semakin rendah karena banyaknya bukaan yang ada.

Peron Stasiun



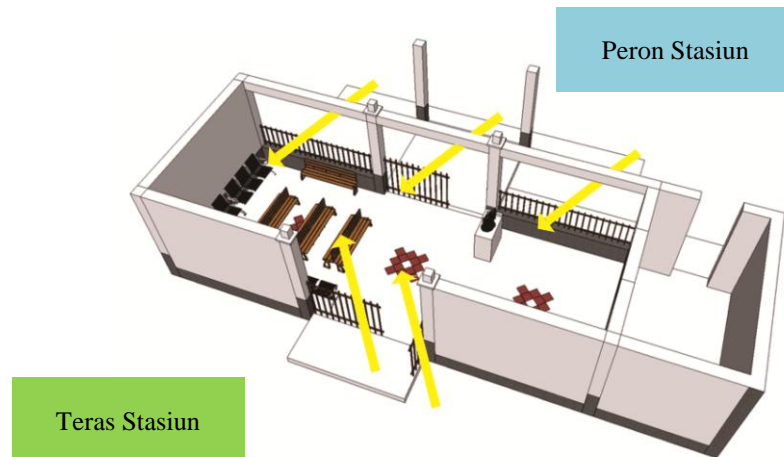
Gambar 4. 166 Tingkat Penutupan Area masuk utama Stasiun Sumberpucung



Gambar 4.167 Kondisi Eksisting Tingkat Penutupan Area Masuk Utama di Stasiun Sumberpucung

2. Cahaya

Cahaya yang masuk dalam ruangan ini mampu menerangi seluruh area area masuk utama (*hall*) stasiun ini. Datangnya cahaya menuju ruangan ini mampu menghidupkan warna dan tekstur didalamnya. Cahaya yang ada pada ruangan ini berasal dari 2 arah bukaan yang berbeda. Yang pertama cahaya masuk melalui bukaan pintu utama ruangan ini, dan yang kedua cahaya masuk melalui bukaan pembatas area masuk utama dan peron stasiun. Cahaya yang ada dalam ruangan ini didominasi dari bukaan pembatas area masuk utama dengan peron stasiun. Hal ini dikarenakan cahaya yang masuk kedalam ruangan tidak terhalang oleh bangunan atau ruangan yang lain.



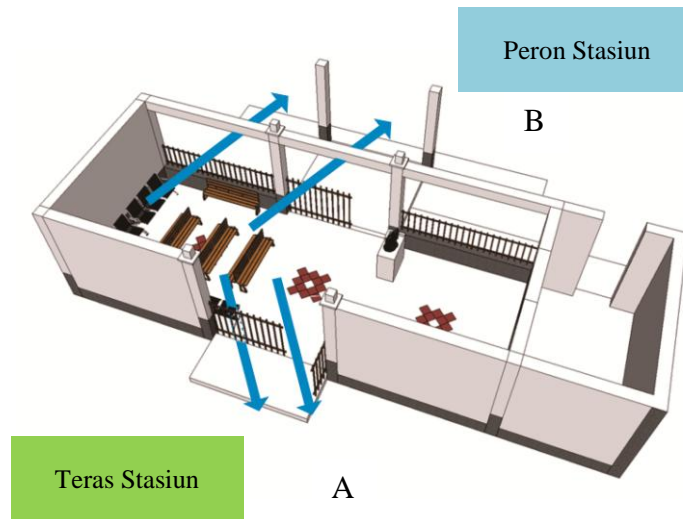
Gambar 4. 168 Cahaya pada Area masuk utama Stasiun Sumberpucung



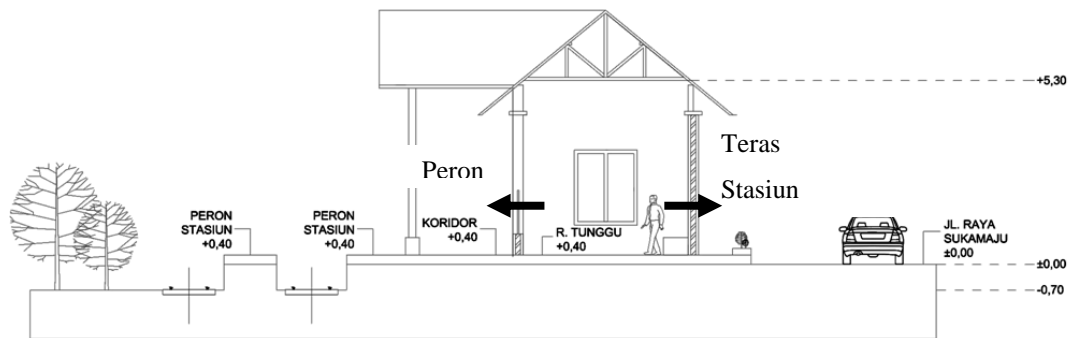
Gambar 4. 169 Kondisi Eksisting Cahaya Area Masuk Utama Stasiun Sumberpucung

3. Arah Pandang

Bukaan pada ruangan ini menyediakan pemandangan yang bisa terlihat jelas dari area masuk utama (*hall*) stasiun. Pemandangan yang tercipta ini sangat jelas dan mampu menggambarkan aktivitas yang terjadi didalamnya karena bukaan yang cukup besar dan luas. Arah pandang pada ruangan ini terbagi menjadi 2. Pandangan menuju area peron stasiun dan rel kereta api ini dibingkai dengan bukaan pembatas area masuk utama dan peron. Pandangan ini meningkatkan kontinuitas visual dan spasial ruangan. Sedangkan pandangan menuju teras stasiun dibingkai dengan bukaan pintu utama ruangan.



Gambar 4. 170 Arah Pandang pada Area masuk utama Stasiun Sumberpucung



Gambar 4. 171 Arah Pandang Potongan Area masuk utama Stasiun Sumberpucung

Keterangan Gambar



A

Arah Pandang Menuju Teras



B

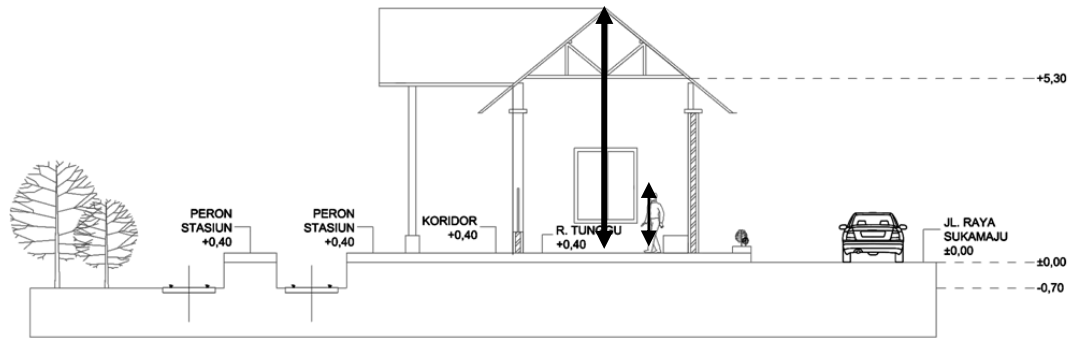
Arah Pandang Menuju Peron

Gambar 4. 172 Kondisi Eksisting Arah Pandang di Area Masuk Utama Stasiun Sumberpucung

4. Skala Ruang

Luasan pada area masuk utama Stasiun Sumberpucung ini ialah 12x5m dengan ketinggian 7m. Dengan luasan dan ketinggian ruang tersebut maka skala dalam ruang

ini merupakan skala visual. Hal ini jelas terlihat pada area masuk utama yang memiliki ketinggian yang cukup tinggi. Didukung dengan tidak adanya plafond sehingga pada ruangan ini langsung terlihat konstruksi kuda-kuda hingga bagian atap ruangan. Keadaan seperti ini membuat ruang menjadi lebih besar dan luas.

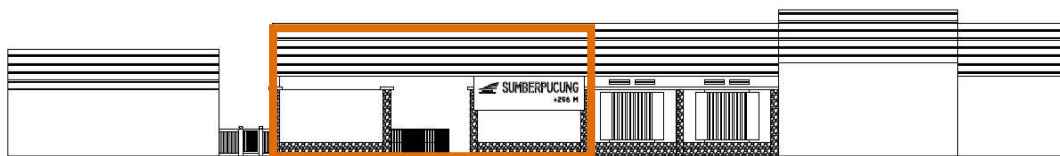


Gambar 4. 173 Skala pada Area masuk utama Stasiun Sumberpucung

4.9.4 Hirarki Ruang

1. Hirarki Bentuk

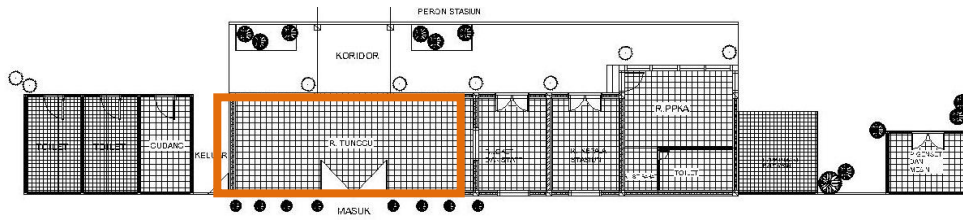
Bentuk dari area masuk utama stasiun ini tidak begitu terlihat dengan jelas jika dilihat dari tampak depan bangunan. Namun bentuk dari tampak ini terlihat jelas bahwa terdapat area masuk utama pada bagian pintu utama stasiun. Kontras dengan kondisi ruang disekitarnya yang terdapat jendela, namun pada tampak depan ruangan ini tidak ada aksesoris sama sekali. Tidak ada perbedaan pada bagian bentuk atap maupun maju mundurnya dinding pada ruangan.



Gambar 4. 174 Hirarki Bentuk pada Area masuk utama Stasiun Sumberpucung

2. Hirarki Ukuran

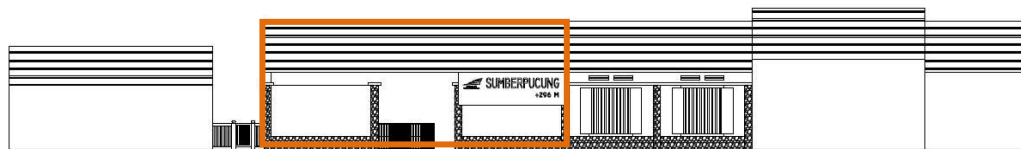
Ukuran luas pada area masuk utama (*hall*) dari stasiun ini berbeda dengan komponen ruang disekitarnya. Terlihat ruang yang lebih besar. Ruangan ini menjadi dominan jika dibandingkan dengan ruang-ruang disekitarnya. Sehingga ruangan ini menjadi perhatian antara pengunjung dan pengguna stasiun.



Gambar 4. 175 Hirarki Ukuran pada Area masuk utama Stasiun Sumberpucung

3. Hirarki Tempat

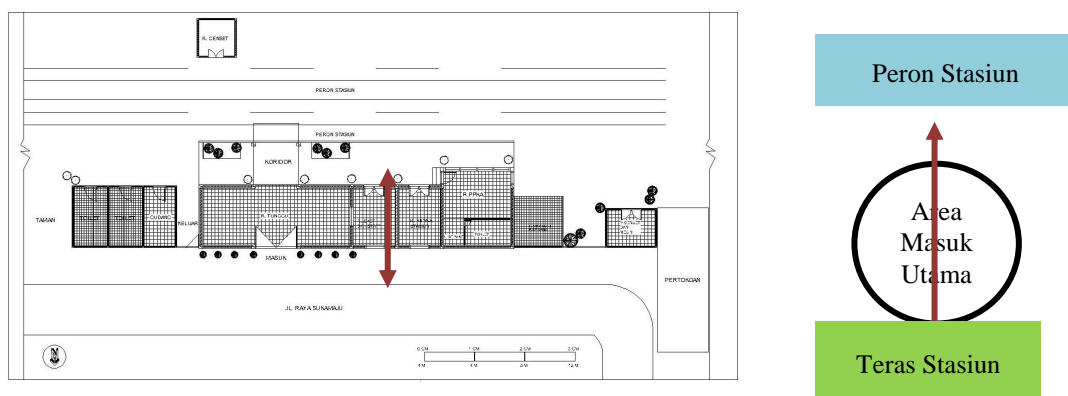
Penempatan area masuk utama pada Stasiun Sumberpucung ini cukup strategis. Berada di bagian tengah bangunan. Sehingga jangkauan ruang ini sangat dekat dengan ruang-ruang disekitarnya. Posisi ini memudahkan para pengguna dan pengunjung untuk menemukan area masuk utama (*hall*) stasiun.



Gambar 4. 176 Hirarki Tempat pada Area masuk utama Stasiun Sumberpucung

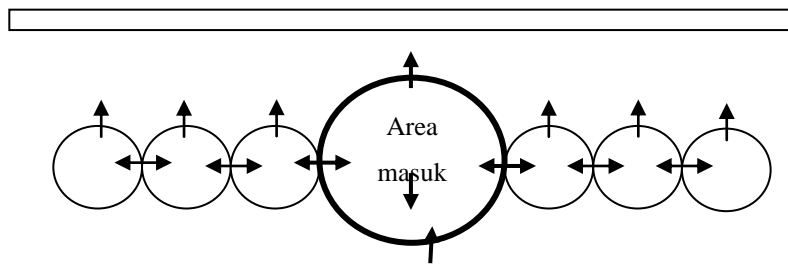
4.9.5 Organisasi Ruang

Bangunan stasiun ini memanjang dan ruang yang tercipta membentuk pola linier. Sehingga alur sirkulasi yang ada pada area masuk utama stasiun terhadap ruang yang lain ialah pola linier. Organisasi linier pada ruangan ini disatukan oleh eksterior ruangan berupa peron stasin. Area masuk utama ini merupakan ruang utama yang berada pada stasiun dan pada tampak bangunan ruangan ini tidak memiliki ciri khusus seperti area masuk utama stasiun lain yang memiliki atap lebih tinggi atau perbedaan orientasi atap. Namun area masuk utama ini tetap bisa dikenali dengan melihat jelas posisi gerbang ruang yang menandakan ruangan tersebut ialah area masuk utama.



Gambar 4. 177 Sumbu pada Area Masuk Utama Stasiun Sumberpucung

Peron Stasiun



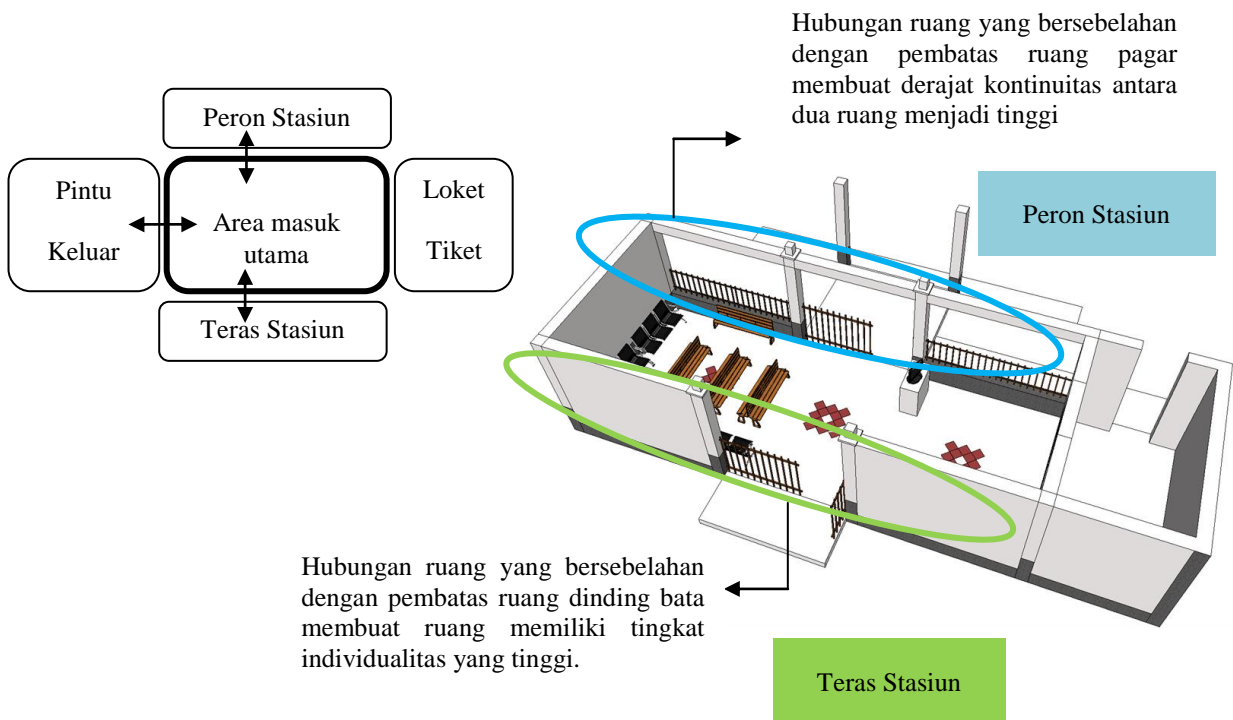
Gambar 4. 178 Diagramatik Organisasi Ruang Stasiun Sumberpucung

Keterangan	
↑	Orientasi dan bukaan pada ruang
↔	Ruang yang bersebelahan

4.9.6 Hubungan Ruang

Area masuk utama pada Stasiun Sumberpucung ini termasuk dalam hubungan ruang yang berdekatan dengan ruangan lain. Ruang yang berdekatan dengan area masuk utama ini ialah loket tiket, peron dan area pintu keluar stasiun.

Hubungan ruang yang berdekatan ini dibatasi oleh dinding bata dan pagar. penggunaan dinding bata sebagai pembatas antara hubungan ruang ini sendiri memperlihatkan tingkat individu ruang yang tinggi. Namun pada pembatas pagar ruang yang memisahkan area masuk utama (*hall*) dengan peron stasiun ini tidak memiliki tingkat individu yang tinggi.



Gambar 4. 179 Hubungan Area masuk utama Stasiun Sumberpucung

4.10 Sintesis Data

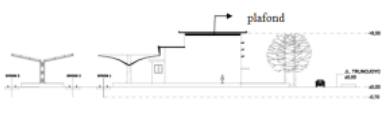


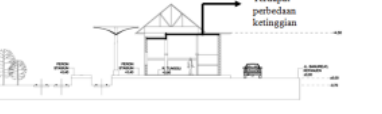


Stasiun yang berada di wilayah Malang ini memiliki lokasi stasiun yang berbeda-beda. Lokasi ini sendiri dilihat dari bangunan stasiun terhadap area sekitarnya. Dan dari keseluruhan stasiun ini dibagi menjadi 3 kelas stasiun yang berbeda. Yaitu stasiun kelas besar, stasiun kelas sedang dan stasiun kelas kecil.

Tabel 4. 10 Lokasi Stasiun-Stasiun di Wilayah Malang

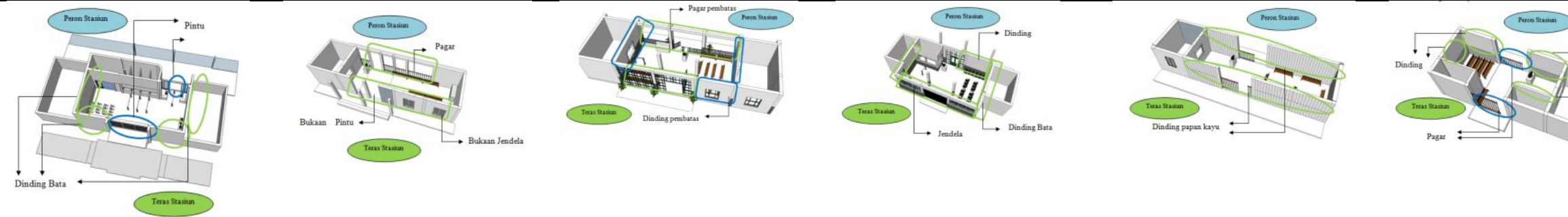
		Stasiun Besar	Stasiun Sedang			Stasiun Kecil				
		Stasiun Malang Kota Baru	Stasiun Lawang	Stasiun Malang Kota Lama	Stasiun Kapanjen	Stasiun Singosari	Stasiun Blimbing	Stasiun Pakisaji	Stasiun Ngebruk	Stasiun Sumberpucung
Lokasi bangunan stasiun	Pinggir jalan	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓
	Masuk kedalam			✓					✓	

Berdasarkan lokasi bangunan stasiun yang ada maka setiap lokasi tidak dipengaruhi oleh kelas stasiun, tetapi dipengaruhi oleh keberadaan lingkungan sekitar, secara fungsional maupun spasial. Sedangkan untuk stasiun kelas sedang/kecil itu berdasarkan lingkup mikro yang tidak ada hubungan dengan kawasan sekitar, hanya ada pada sisi kiri kanan stasiun.

Tabel 4. 11 Keseluruhan Variabel dalam Stasiun di Wilayah Malang

		Stasiun Besar		Stasiun Sedang			
		1. Stasiun Malang Kota Baru	2. Stasiun Lawang	3. Stasiun Malang Kota Lama	4. Stasiun Kapanjen	5. Stasiun Singosari	6. Stasiun Blimbing
Elemen Pembentuk Ruang	Horisontal atas	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan plafond sebagai bidang langit-langit	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan sistem struktur kuda-kuda sebagai bidang langit-langit	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan plafond sebagai bidang langit-langit	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan plafond sebagai bidang langit-langit	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan sistem struktur kuda-kuda sebagai bidang langit-langit	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan plafond sebagai bidang langit-langit
							

Ruang



Cahaya

Mampu menerangi ruang dari 2 arah bukaan

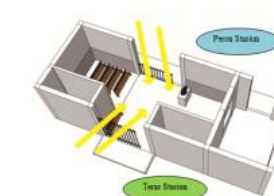
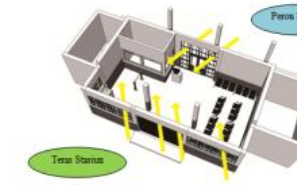
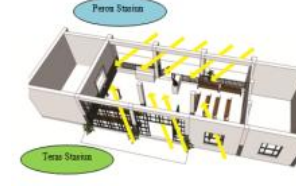
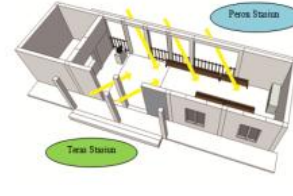
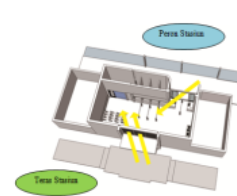
Mampu menerangi ruang dari 2 arah bukaan

Mampu menerangi ruang dari 2 arah bukaan

Mampu menerangi ruang dari 2 arah bukaan

Mampu menerangi ruang dari 2 arah bukaan

Mampu menerangi ruang dari 2 arah bukaan



Arah Pandang

Menuju peron dan teras melalui bukaan

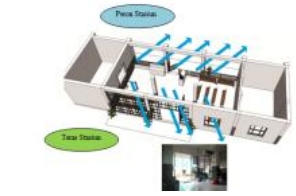
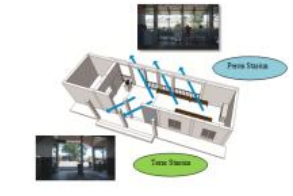
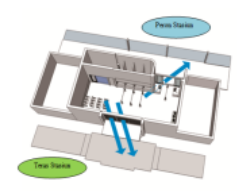
Menuju peron dan teras melalui bukaan

Menuju peron dan teras melalui bukaan

Menuju peron dan teras melalui bukaan

Menuju peron dan teras melalui bukaan

Menuju peron dan teras melalui bukaan



Skala Ruang

Skala visual

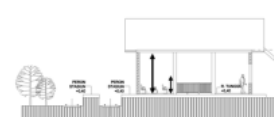
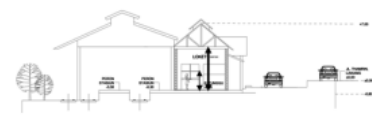
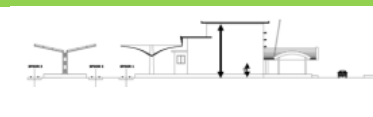
Skala manusia

Skala manusia

Skala manusia

Skala visual

Skala manusia



Hirarki Ruang

Hirarki Bentuk

Lebih dominan dibanding ruang lain

Lebih dominan dibanding ruang lain

Lebih dominan dibanding ruang lain

Lebih dominan dibanding ruang lain

Lebih dominan dibanding ruang lain

Lebih dominan dibanding ruang lain



Hirarki Ukuran

Lebih luas dibanding ruang lain

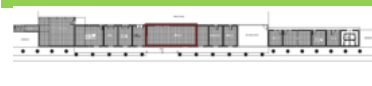
Lebih luas dibanding ruang lain

Lebih luas dibanding ruang lain

Lebih luas dibanding ruang lain

Lebih luas dibanding ruang lain

Lebih luas dibanding ruang lain



Hirarki Tempat

Ditengah bangunan

Ditengah bangunan

Ditengah bangunan

Tidak ditengah bangunan

Tidak ditengah bangunan

Ditengah bangunan



Organisasi Ruang

Organisasi linear

Organisasi linear

Organisasi linear

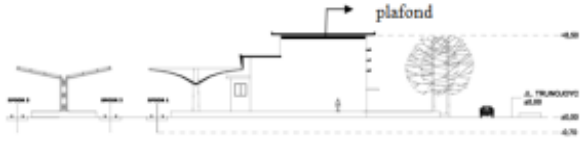
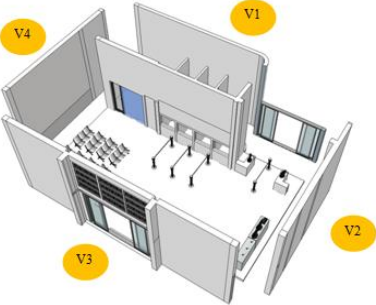
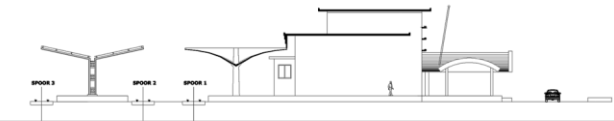
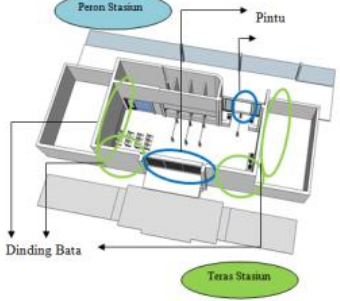
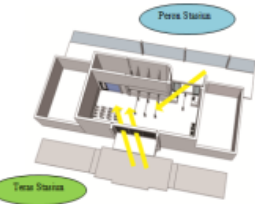
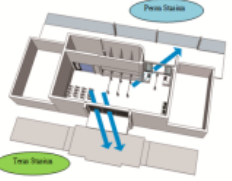
Organisasi linear

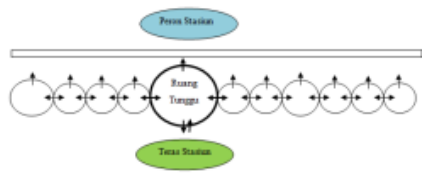
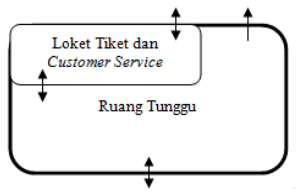
Organisasi linear

Organisasi linear



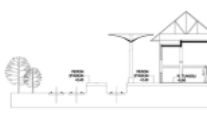





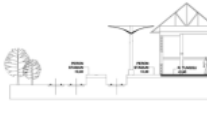


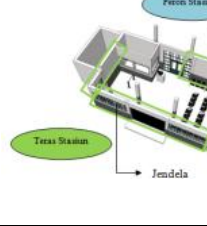








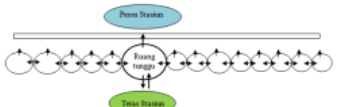

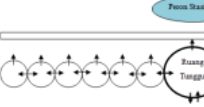
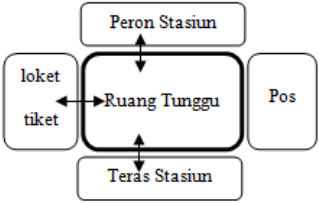
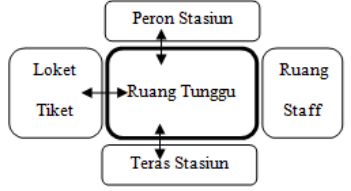
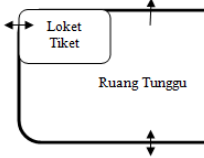
Tabel 4. 12 Karakter Spasial Stasiun Kelas Besar

		Stasiun Malang Kota Baru
Elemen pembentuk ruang	Elemen Horizontal atas	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan plafond sebagai bidang langit-langit 
	Elemen Vertikal	Lebih banyak bidang masif 
	Elemen Horizontal bawah	Dinaikkan 
Kualitas dan Skala Ruang	Tingkat Penutupan	Tertutup 
	Cahaya	Mampu menerangi ruang dari 2 arah bukaan 
	Arah Pandang	Menuju peron dan teras melalui bukaan 
	Skala Ruang	Skala visual






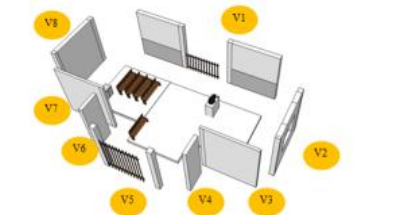
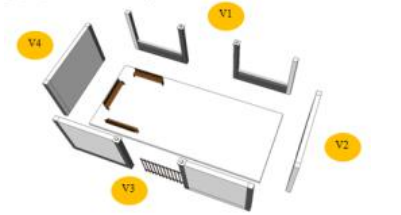
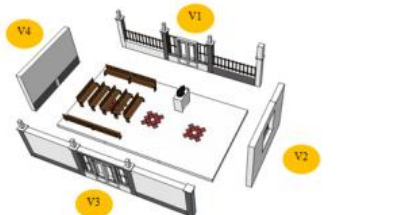








Organisasi Ruang	Organisasi linear 
Hubungan Ruang	Ruang dalam ruang 

Tabel 4. 13 karakter Spasial pada Stasiun Kelas Sedang

		Stasiun Lawang	Stasiun Malang Kota Lama	
Elemen pembentuk ruang	Elemen Horizontal atas	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan sistem struktur kuda-kuda sebagai bidang langit-langit 	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan plafond sebagai bidang langit-langit 	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan plafond sebagai bidang langit-langit 
	Elemen Vertikal	Lebih banyak bidang transparan 	Lebih banyak bidang transparan 	Lebih banyak bidang transparan 
	Elemen Horizontal bawah	Diturunkan 	Dinaikkan 	Dinaikkan 
Kualitas dan Skala Ruang	Tingkat Penutupan	Terbuka 	Terbuka 	Terbuka 
	Cahaya	Mampu menerangi ruang dari 2 arah bukaan 	Mampu menerangi ruang dari 2 arah bukaan 	Mampu menerangi ruang dari 2 arah bukaan 

				
	Hirarki Tempat	Ditengah bangunan	Ditengah bangunan	Tidak diteng
Organisasi Ruang		Organisasi linear 	Organisasi linear 	Organisasi li 
Hubungan Ruang		Ruang yang bersebelahan 	Ruang yang bersebelahan 	Ruang dalam 

Tabel 4. 14 Karakter Spasial pada Stasiun Kelas Kecil

		Stasiun Singosari	Stasiun Blimbing	Stasiun Pakisaji	Stasiun Ngbruk
Elemen pembentuk ruang	Elemen Horizontal atas	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan sistem struktur kuda-kuda sebagai bidang langit-langit 	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan plafond sebagai bidang langit-langit 	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan sistem struktur kuda-kuda sebagai bidang langit-langit 	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan sistem struktur kuda-kuda sebagai bidang langit-langit 
	Elemen Vertikal	Lebih banyak bidang masif 	Lebih banyak bidang masif 	Lebih banyak bidang masif 	Lebih banyak bidang masif 
	Elemen Horizontal bawah	Dinaikkan 	Dinaikkan 	Dinaikkan 	Dinaikkan 
Kualitas dan Skala Ruang	Tingkat Penutupan	Tertutup 	Tertutup 	Terbuka 	Terbuka 

	Skala Ruang	Skala visual	Skala manusia	Skala visual	Skala visual
Hirarki Ruang	Hirarki Bentuk	Lebih dominan dibanding ruang lain	Lebih dominan dibanding ruang lain	Lebih dominan dibanding ruang lain	Lebih dominan dibanding ruang lain
	Hirarki Ukuran	Lebih luas dibanding ruang lain	Lebih luas dibanding ruang lain	Lebih luas dibanding ruang lain	Lebih luas dibanding ruang lain
	Hirarki Tempat	Tidak ditengah bangunan	Ditengah bangunan	Tidak ditengah bangunan	Ditengah bangunan
Organisasi Ruang		Organisasi linear	Organisasi linear	Organisasi linear	Organisasi linear
Hubungan Ruang		Ruang yang bersebelahan	Ruang dalam ruang	Ruang yang bersebelahan	Ruang yang bersebelahan

Tabel 4. 15 Persamaan dalam Keseluruhan Kelas Stasiun

		Stasiun Kelas Besar	Stasiun Kelas Sedang	
Elemen pembentuk ruang	Elemen Horisontal atas	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan plafond sebagai bidang langit-langit	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan plafond sebagai bidang langit-langit	Ditopang oleh sistem struktur langit-langit
	Elemen Vertikal	Lebih banyak bidang masif	Lebih banyak bidang masif	Lebih banyak bidang masif

Organisasi Ruang	Organisasi linear	Organisasi linear	Organisasi
Hubungan Ruang	Ruang dalam ruang	Ruang yang bersebelahan	Ruang da

Tabel 4. 16 Persamaan dan Perbedaan Karakteristik Spasial Stasiun di Wilayah Malang

Variabel		Persamaan	Perbedaan
Variabel Utama	Sub-Variabel		
Elemen Pembentuk Ruang	Horisontal atas	Ditopang oleh elemen bidang linear	Menegaskan sistem struktur maupun plafond pada langit-langit ruangan
	Vertikal	-	Terdapat elemen vertikal yang lebih banyak bidang masif maupun transparan
	Horisontal bawah	-	Terdapat elemen horisontal bawah yang dinaikkan dan diturunkan
Kualitas dan Skala Ruang	Tingkat Penutupan	-	Terdapat kesan ruang yang tertutup dan terbuka
	Cahaya	Mampu menerangi ruang dari 2 arah bukaan	-
	Arah Pandang	Menuju peron dan teras melalui bukaan	-
Hirarki Ruang	Skala Ruang		Terdapat skala visual dan manusia
	Hirarki Bentuk	Lebih dominan dibanding ruang lain	
	Hirarki Ukuran	Lebih luas dibanding ruang lain	
	Hirarki Tempat	-	Terdapat hirarki tempat ditengah dan tidak di bangunan
Organisasi Ruang		Organisasi linear	
Hubungan Ruang		-	Terdapat hubungan ruang ruang dalam ruang dan ruang yang bersebelahan

Variabel- variabel yang ada pada seluruh stasiun ini memiliki tingkatan variabel dari yang paling kuat hingga kurang kuat untuk membentuk karakteristik spasial. Tingkatan ini dibentuk melalui banyaknya satu variabel yang dimiliki oleh beberapa atau seluruh stasiun- stasiun di wilayah Malang. Berikut ialah tingkatan variabel yang ada :

Tabel 4. 17 Tingkatan Variabel yang Paling Kuat

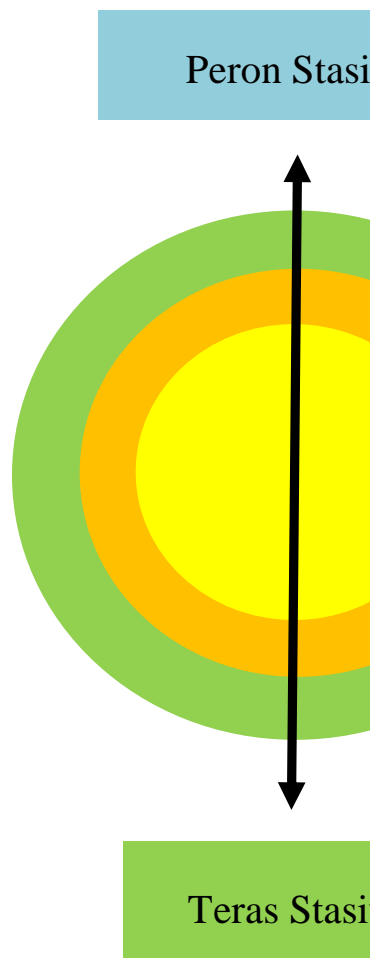
	Vertikal)	bidang masif								
8	Kualitas Ruang (Tingkat Penutupan)	Kesan ruang yang cenderung terbuka	-	-	-	✓	✓	✓	✓	
9	Hubungan Ruang	Ruang yang bersebelahan	-	✓	✓	-	✓	✓	-	
10	Elemen Pembentuk Ruang (Elemen horisontal Atas)	Ditopang oleh elemen linear dan menegaskan sistem struktur kuda-kuda sebagai bidang langit-langit	-	✓	-	-	✓	-	✓	
11	Skala Ruang	Skala visual	✓	-	-	-	✓	-	✓	
12	Hirarki Ruang (Hirarki Tempat)	Ditengah bangunan	✓	✓	✓	-	-	✓	-	

Keterangan kode stasiun :

Kode	Nama Stasiun	Kode	Nama Stasiun
1	Stasiun Lawang	6	Stasiun Pakisaji
2	Stasiun Singosari	7	Stasiun Kepanjen
3	Stasiun Blimbing	8	Stasiun Ngebruk
4	Stasiun Malang Kota Baru	9	Stasiun Sumberpucung
5	Stasiun Malang Kota Lama		

Tabel 4. 18 Variabel yang Paling Kuat

No	Variabel	Sub Variabel
1	Kualitas Ruang	Arah Pandang Cahaya
2	Hirarki Ruang	Hirarki Bentuk Hirarki Ukuran
3	Organisasi Ruang	-



Gambar 4. 180 Variabel yang Paling Kuat pada Stasiun-Stasiun di Wilayah Malang