



Volume 19 Issue 1 April 2021, pages:137-146

## **Pengembangan Kawasan Stasiun Tugu dengan Penekanan Wayfinding di Yogyakarta**

### *The Development of Tugu Train Station Area with Wayfinding Emphasis in Yogyakarta*

**Yunisa Zahrah<sup>1\*</sup>, Kusumaningdyah N. H.<sup>2</sup>, Ummul Mustaqimah<sup>3</sup>**  
Department of Architecture, Faculty of Engineering, Universitas Sebelas Maret<sup>1\*</sup>  
yunisa.zahrah@gmail.com

Department of Architecture, Faculty of Engineering, Universitas Sebelas Maret<sup>2</sup>  
Department of Architecture, Faculty of Engineering, Universitas Sebelas Maret<sup>3</sup>

DOI: <https://doi.org/10.20961/arst.v19i1.47970>

Received: January 23, 2021 Revised: March 10, 2021 Accepted: March 10, 2021 Available online: April 30, 2021

#### **Abstract**

*The proposal aims to bring an accessible, time efficient, and secure design of Tugu Train Station in Yogyakarta City. Yogyakarta happens to be located strategically on the main routes of Java. It is one of the reasons why the city becomes a tourist destination, both domestic and international. Tugu Train Station manages to reach passengers number increase by 10-17% annually. The train station has a good prospect to be developed into a multifunctional train station. The design proposal rises some problems: designing exterior spaces which directs users to the site, interior spaces which makes users navigate easily, and a seamless, time efficient, and clear movement flow from the site to the building. Implementing a wayfinding method is based on post-occupancy evaluation of the existing compound in which confusing building layout creates difficulties in mobility for the passengers. Wayfinding method focuses on spatial organisation, movement flow organisation, and signage placement. This design proposal would expand existing train station buildings to provide more rooms in the anticipation of passenger increase for year to come; as well as to build new public facilities. Furthermore, the implementation of wayfinding method is expected to create an accessible, time efficient, and secure layout which in turn caters various types of passenger.*

**Keywords:** *urban design, heritage building, train station, tugu station, wayfinding.*

#### **1. PENDAHULUAN**

Transportasi umum yang nyaman dan aman sangat dibutuhkan oleh masyarakat untuk melakukan perjalanan dari maupun ke Yogyakarta. Kereta api sebagai transportasi publik merupakan solusi tepat, karena dapat

mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak dan mempunyai rel khusus, sehingga perjalanan dapat ditempuh dengan lebih cepat tanpa macet. Stasiun sebagai salah satu wadah kegiatan masyarakat, menjadi bagian penting

untuk memberi kesan pada wisatawan yang berkunjung ke Kota Yogyakarta.

Kenaikan jumlah penumpang kereta api di Indonesia cukup signifikan (Profil PT. KAI, 2013). Penumpang kereta api menuju Kota Yogyakarta pada tahun 2015 meningkat 12% dari tahun sebelumnya, sedangkan penumpang yang berangkat dari Jogja dengan menggunakan kereta api meningkat 15% dari tahun sebelumnya (harianjogja.bisnis.com, 2016).

Stasiun Tugu memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi stasiun multifungsi. Pengembangan yang akan dilakukan adalah mengembangkan bangunan eksisting stasiun untuk memberikan ruang lebih pada penumpang. Selain itu juga untuk mengantisipasi kepadatan penumpang di tahun-tahun mendatang dan memberikan kenyamanan dengan menambah fasilitas tambahan seperti area *retail* dan *working space* yang dapat menjadikan Stasiun Tugu sebagai *basecamp* bagi wisatawan yang hendak melakukan perjalanan ke daerah lain.

Konsep *Wayfinding* yang akan ditekankan pada kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta diharapkan dapat memberikan alur penataan sirkulasi yang efisien, mudah diakses dan aman, sehingga kebingungan pada penumpang dengan latar belakang yang berbeda-beda dapat teratasi. Selain itu, Konsep *Wayfinding* dapat menghubungkan bangunan baru stasiun (pengembangan) dan bangunan lama secara jelas. Oleh karena itu, timbul gagasan untuk melakukan “Pengembangan Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta dengan Penekanan *Wayfinding*”.

## 2. METODE

Metode yang digunakan pada penelitian ini terbagi menjadi 4 bagian, yaitu:

**2.1. Pengumpulan Data Primer** meliputi survei bangunan dan pengambilan data Stasiun Tugu, serta wawancara perwakilan PT Kereta Api Indonesia. Survei dilakukan guna mendapatkan data kondisi eksisting sehingga diperoleh evaluasi purna huni dan menjadi dasar pertimbangan. Hasil dari pengambilan data dan wawancara adalah data struktur organisasi kepengelolaan dan jumlah

penumpang Stasiun Tugu dalam lima tahun terakhir, data peron, data rencana pengembangan Stasiun Tugu, informasi aset PT. Kereta Api Indonesia dan status cagar budaya Stasiun Tugu.

**2.2. Pengumpulan data sekunder** meliputi studi literatur (referensi buku tentang transportasi, perancangan stasiun, dan buku mengenai wayfinding), artikel/ tulisan/ jurnal, studi preseden pada stasiun yang memiliki kasus yang memiliki karakteristik seperti Stasiun Tugu.

**2.3. Pengolahan data** meliputi pengolahan data pokok dengan metode transkripsi, yakni mencatat ulang data dan mengkategorikan menurut tema dan urgensi serta keterkaitannya dengan analisis konsep perencanaan dan perancangan Pengembangan Kawasan Stasiun Tugu. Kemudian dilakukan eliminasi data untuk menemukan data yang relevan dengan lingkup pembahasan. Data tersebut kemudian dipaparkan dengan metode yang sesuai.

**2.4. Penyampaian data** yakni data disajikan dalam bentuk deskripsi data, gambar perencanaan dan perancangan, serta tabel.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian kebutuhan ruang dengan menggunakan metode evaluasi purna huni, dihasilkan kebutuhan ruang sebagai berikut:

**Tabel 1.** Hasil kebutuhan ruang

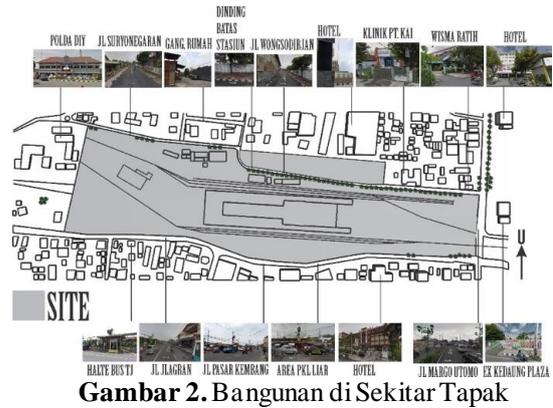
Pelaku	Kegiatan	Ruang
Penumpang	Datang	Parkir, <i>Hall</i> penerima
	Membeli tiket	Loket
	Berorientasi	<i>Hall</i> , Area R. Tunggu
	Menunggu kereta	R. Tunggu zona 2
Memanfaatkan fasilitas stasiun		Area <i>Retail</i> , KM/WC
Pengantar dan Penjemput	Datang	Parkir, <i>Hall</i> penerima
	Mengantar penumpang	R. Tunggu Zona 3
Menjemput Penumpang		R. Tunggu Zona 3, Kanopi
	Berorientasi	R. Tunggu Zona 3
Memanfaatkan fasilitas stasiun		KM, Area <i>Retail</i>
Penyewa	Datang	Parkir, <i>Hall</i>

Pelaku	Kegiatan	Ruang
Kantor Sewa	Bekerja	R. Kerja
	Memanfaatkan fasilitas	KM, Retail
Tamu Kantor Sewa /working space	Datang	Parkir, R. Tamu
	Rapat	R. Rapat
	Memanfaatkan fasilitas	KM, Retail
Pengelola Stasiun	Datang	Parkir, Kanopi
	Bekerja	R. Kerja, R. Rapat
	Memanfaatkan fasilitas	KM, Retail
Petugas Komersial	Datang	Parkir
	Bekerja	Area Retail
	Memanfaatkan fasilitas	KM, Retail
Petugas Kantor Sewa	Datang	Parkir
	Bekerja	R. Kerja
	Memanfaatkan fasilitas	KM, Retail
Petugas service	Datang	Parkir
	Bekerja	R. Servis
	Memanfaatkan fasilitas	KM, Retail

Kemudian berdasarkan pada RTRW Kota Yogyakarta, rencana tapak dan wawancara dengan PT KAI, studi eksisting dan prinsip konservasi *infill design* didapatkan hasil tapak yang digunakan pada penelitian ini. Zona tapak dibagi menjadi tiga yaitu zona inti, penyangga, dan pengembangan (Gambar 1.). Tapak dipilih berdasarkan potensi serta batas di sekitar tapak. Pada Gambar 2 tampak bangunan di sekeliling tapak, yaitu hotel, rumah tinggal, jalan raya, fasilitas umum dan halte bus Trans Jogja. Terdapat tiga halte terdekat yaitu halte Trans Jogja pada Jalan Margo Utomo, halte pada Jalan Jlagran dan halte pada Jalan Malioboro. Semuanya berjarak kurang dari 500 meter.



Gambar 1. Zonasi *Infill Design*



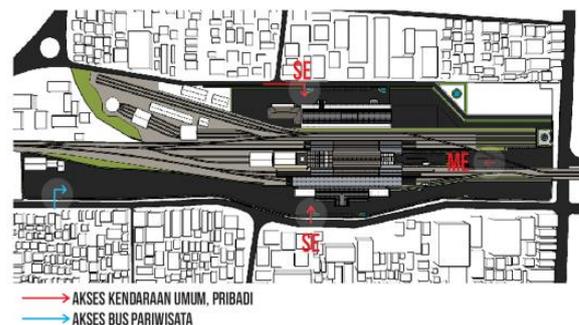
Gambar 2. Bangunan di Sekitar Tapak

Pada bagian pencapaian bangunan, ditekankan dengan dasar pertimbangan sebagai berikut:

- terbaca jelas oleh orang awam sekalipun
- efisien, aksesibel, dan aman dari titik keramaian jalan
- akses utama harus jelas dan terletak pada jalan yang mudah diakses
- akses pejalan kaki memiliki radius tidak lebih dari 400 meter atau dapat ditempuh dalam kurun waktu lima menit.

Berikut merupakan hasil pencapaian bangunan pada pengembangan Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta (Gambar 3.):

- *main entrance* pada stasiun bagian timur merupakan akses menuju stasiun bagi kendaraan dan pejalan kaki.
- *side entrance* pada stasiun bagian selatan dan utara sebagai akses bagi pejalan kaki dan pengendara kendaraan. Pada bagian utara, terdapat akses area *working space*.
- akses bus wisata dan *loading dock* terdapat pada arah barat Stasiun Tugu bagian selatan.



Gambar 3. Pencapaian Menuju Tapak

Pada bahasan selanjutnya mengenai konsep *wayfinding* yang diterapkan pada penelitian ini. Konsep *wayfinding* berfokus pada 3 aspek, yaitu organisasi spasial, sistem sirkulasi, dan komunikasi lingkungan. Organisasi spasial, diterapkan pada ruang orientasi yang merupakan ruang yang menjadi pengarah menuju ruang lainnya, *lighting* sebagai pengarah pada area *underpass*, ciri arsitektural pembeda (*landmark*) antar ruang satu dan lainnya, serta zona parkir kendaraan umum yang mudah dicapai dari area *entrance* maupun *exit*.

Sistem sirkulasi diterapkan pada pencapaian langsung/frontal menuju bangunan, *entrance* yang menjorok keluar, pola sirkulasi *network/repetitive network*. Komunikasi lingkungan, diterapkan pada *signage* (tipograf, kartograf dan piktograf) utama yang diletakkan pada ruang orientasi, area parkir, *entrance*, *exit* dan *underpass*. Selain itu komunikasi lingkungan juga diterapkan pada *sensorial wayfinding*, seperti *guiding block* sebagai elemen taktil pada jalur *pedestrian* menuju bangunan.

Berdasarkan konsep diatas, maka dihasilkan hasil sebagai berikut:

- Penerapan *entrance frontal* guna memudahkan pengguna dalam mengaksesnya (Gambar 4.).
- Pedestrian pada area menuju stasiun lama memanfaatkan jalur eksisting yang saat ini disalahgunakan sebagai area PKL liar, sedangkan pada stasiun baru, pedestrian memiliki jalur tersendiri di sekitar tapak (Gambar 5.).
- Konektor yang digunakan guna menghubungkan stasiun baru dengan stasiun eksisting. Konektor berupa *underpass* (Gambar 6.).
- *Landmark* digunakan sebagai penanda yang memudahkan pengguna mengingat untuk menuju suatu tempat. Pada perencanaan ini, *landmark* ditempatkan pada bagian muka menuju stasiun (Gambar 7).



Gambar 4. Entrance Frontal



Gambar 5. Pedestrian menuju Bangunan



Gambar 6. Konektor berupa Underpass



Gambar 7. Landmark pada ME

Penerapan konsep *wayfinding selanjutnya* adalah menciptakan sirkulasi kawasan dan ruang orientasi untuk mengarahkan pengguna baik di luar (eksternal) dan di dalam (interior) bangunan sesuai dengan konsep *wayfinding*. Dasar pertimbangan yang digunakan berdasarkan hasil evaluasi purna huni, zona tujuan pada bangunan, ruang yang dapat diakses dengan mudah dan cepat, area yang mengarahkan menuju area lainnya, identitas yang berbeda pada setiap ruang orientasi, *signage* yang jelas, *landmark*, serta garis pandang untuk menunjukkan apa yang ada di depan.

Hasil yang dicapai adalah sirkulasi kawasan terbagi menjadi tiga fokus *entrance* yaitu pada

bagian timur, utara dan selatan dan terdapat ruang-ruang orientasi pada titik-titik inti perpindahan. Contoh ruang orientasi terdapat pada Lampiran 1. Ruang orientasi terbagi menjadi eksterior, interior dan ruang orientasi dari luar tapak menuju ke tapak.

Selanjutnya adalah hasil penerapan sirkulasi dalam bangunan dengan konsep *wayfinding*. Dasar pertimbangan yang digunakan adalah sirkulasi yang mengutamakan pengguna kereta api serta ramah pada semua pengguna (*diffable* maupun *non diffable*), koneksi dengan kendaraan umum di sekitar tapak, dan efisiensi dari satu ruang ke ruang lainnya.

Pada penelitian ini didapatkan hasil sirkulasi di dalam bangunan yang terbagi menjadi tiga yaitu sirkulasi penumpang, pengantar, dan penjemput (Lampiran 2), sirkulasi pengelola stasiun dan sirkulasi pengguna *working space*.

Pembahasan hasil berikutnya adalah sistem penanda (*signage*) yang sesuai dengan konsep *wayfinding*. Hal ini diperlukan guna menghindari terjadinya masalah pengguna khususnya penumpang, seperti ambiguitas, konflik, silau dan gangguan lainnya. Selain itu, sistem penanda juga ditentukan oleh orientasi pengguna dalam menentukan arah dan hasil evaluasi *signage* pada bangunan eksisting stasiun. Sehingga dihasilkan tiga jenis sistem penanda yaitu tipe tipograf, piktograf dan kartograf (gambar 8).



Gambar 8. Tipograf (kiri), Piktograf (kanan)



Gambar 9. Sistem Penanda Kartograf

Kemudian penerapan sistem pencahayaan (*lighting*) yang tepat sehingga mampu menunjang konsep *wayfinding* pada desain bangunan. Penerapan konsep *lighting* berdasarkan pertimbangan sirkulasi pengguna dan penanda perbedaan zona ruang, antara ruang dengan fungsi utama serta fungsi ruang dengan fungsi pendukung. Sehingga dihasilkan penggunaan pencahayaan tipe *skylight* yang diletakkan pada area konektor dan jalur sirkulasi pada *retail* (gambar 10 dan 11), kemudian penggunaan Teknik pencahayaan *spotlight* pada penunjuk arah di jalur sirkulasi (gambar 12).



Gambar 10. Top lighting pada area connecting garden



Gambar 11. Top lighting pada area hall



**Gambar 12.** Cahaya sebagai Pengarah Sirkulasi pada *Underpass*



**Gambar 13.** Bentuk Lengkung pada Desain

Selanjutnya adalah bentuk gubahan massa merupakan salah satu elemen yang diperhatikan dalam desain. Pertimbangan yang dilakukan pada penentuan gubahan massa adalah kemudahan pengguna dalam bergerak dan berpindah antar massa, keselarasan bentuk dengan bangunan eksisting stasiun, RTRW Kota Yogyakarta tahun 2010; KDB tapak yaitu 70%, KLB 1.2, GSB 13 meter, serta tinggi maksimal bangunan 12 meter (3 lantai), dan yang terakhir analisis tapak dan ruang.

Bentuk pengembangan Stasiun Tugu didominasi oleh bentuk lengkung (gambar 13). Bentuk ini diadaptasi dari bentuk penutup bangunan lama yang sebagian besar berbentuk lengkung. Bentuk ini memiliki keunggulan, yaitu mampu menahan struktur bentang lebar hingga 30 meter. Bentuk ini digunakan untuk menghindari jumlah kolom di dalam bangunan agar sirkulasi pengguna lancar.

Pengembangan stasiun pada area utara dan selatan tapak memiliki titik kumpul pada area *hall* barat stasiun eksisting, sehingga ME diletakkan pada Stasiun Tugu bagian timur. Gubahan massa pada tapak pengembangan berbentuk dasar persegi dengan perbedaan ukuran dan tinggi bangunan menyesuaikan kebutuhan ruang dan sirkulasi (gambar 13).

Penutup bangunan menggunakan struktur bentang lebar baja portal berbentuk lengkung (gambar 14). Struktur ini digunakan untuk mengurangi jumlah kolom agar sirkulasi lebih lancar dan efisien, selain itu juga menyesuaikan dengan bentuk atap bangunan eksisting.



**Gambar 14.** Struktur Bentang Lebar Baja Portal pada Desain

#### 4. KESIMPULAN

Berdasarkan dari hasil penelitian dapat ditarik kesimpulan bahwa stasiun sebagai fasilitas publik harusnya dapat melengkapi kebutuhan penumpang secara lebih kompleks. Pada pengembangan Kawasan Stasiun Tugu ini ditambahkan fasilitas area toko dan area kantor sewa pada area stasiun pengembangan. Koneksi antara area pengembangan dan stasiun eksisting dikoneksikan dengan *underpass*.

Dengan kondisi Stasiun Tugu yang padat penumpang, hal yang terpenting adalah penumpang dapat bergerak dengan lancar, aman, efektif dalam waktu yang singkat. Penekanan *Wayfinding* digunakan berdasarkan hasil evaluasi kawasan eksisting, penumpang masih susah dalam bergerak karena tatanan bangunan yang membingungkan. Oleh karena itu, stasiun akan ditata agar dapat mengarahkan penumpang secara efisien, aksesibel dan aman.

Secara garis besar, hal yang dilakukan pada pengembangan Kawasan Stasiun Tugu ini adalah mendesain area *main entrance* (gambar 15.) dan *side entrance* (gambar 16.) yang menandakan dan mengarahkan menuju stasiun, menggunakan pola sirkulasi *wayfinding*. Pola sirkulasi yang dipilih dan digunakan berdasarkan Arthur & Passini (1992) adalah pola sirkulasi *network or repetitive network* dimana ruang-ruang diorganisasikan berdasarkan *nodes* atau *paths* pada sistem, menggunakan ruang orientasi pada beberapa titik, dimana ruang tersebut sebagai ruang yang mengorientasikan penumpang menuju ruang lainnya, mengutamakan pencapaian penumpang menuju kereta, karena berhubungan dengan jadwal keberangkatan kereta. Oleh karena itu, pencapaian menuju peron keberangkatan dibuat semudah mungkin.



Gambar 15. Main Entrance



Gambar 16. Side Entrance Utara



Gambar 17. Side Entrance Selatan

## UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis menyampaikan rasa terima kasih yang mendalam pada semua pihak yang terlibat dalam penelitian ini, terutama kepada pihak PT. KAI yang telah banyak memberikan dukungan berupa data, penjelasan terperinci guna mendukung terlaksananya penelitian ini. Penelitian ini juga tidak dapat berjalan tanpa bantuan masyarakat pengguna jasa PT. KAI yang telah menjadi responden penelitian. Terakhir, kepada rekan-rekan mahasiswa Arsitektur Universitas Sebelas Maret yang telah membantu dalam proses pengambilan data, penelitian, pembuatan maket, dan video animasi, sehingga penelitian ini dapat terselesaikan dengan baik.

## REFERENSI

- Admin. *10 Stasiun Paling Besar di Indonesia*. Diakses pada 25 Desember 2015, 15:05 WIB. <http://blog.tiketkai.com/10-stasiun-paling-besar-di-indonesia/>.
- Anderson, S. (2009). *Collins Dictionary*. HarperCollins.
- Arthur, P., & Passini, R. (1992). *WAYFINDING People, Signs, and Architecture*. Kanada: McGraw-Hill Ryerson.
- Aprilliana, A. (2015). Terminal dan Stasiun Kereta Api di Kota Depok Sebagai Prasarana Moda Terintegrasi Transportasi Komuter Regional dan Lokal Berkonsep Wayfinding. Universitas Sebelas Maret, Surakarta.
- Awal, H., & Dkk. (2011). *Pengantar Panduan Konservasi Bangunan Bersejarah Masa Kolonial*. Jakarta: Pusat Dokumentasi Arsitektur.
- Chiara, J. D., Panero, J., & Zelnik, M. (1991). *Time-saver Standards for Interior Design and Space Planning*. McGraw-Hill.
- Gibson, D. (2009). *The Wayfinding Handbook: Information Design for Public Places*. Princeton Architectural Press.
- Griffin, K. W. (2004). *Building type basics for transit facilities*. John Wiley & Sons.
- Harian Jogja. Jumlah Penumpang Kereta Api di Jogja Meningkat Dibanding Tahun Lalu. Diakses pada 16 November 2015, 16:01. <http://www.harianjogja.com/baca/2015/07/15/lebaran-2015-jumlah-penumpang->

- kereta-api-di-jogja-meningkat-dibanding-tahun-lalu-624279.
- Humaska. Revitalisasi Stasiun Tugu Semakin Nyata. Diakses pada 16 November 2015, 17.00WIB.  
<http://bumn.go.id/keretaapi/berita/236/>. R evitalisasi.Stasiun.Tugu.Semakin.Nyata.
- Humaska. Stasiun Tugu Yogyakarta Terus Direvitalisasi. Diakses pada 15 Oktober 2015, 16.00WIB.  
<http://publik.bumn.go.id/keretaapi/berita/198/Stasiun.Tugu.Yogyakarta.Terus.Direvitalisasi>
- Humaska. Stasiun Yogyakarta. Diakses pada 30 Desember 2015, 18:00 WIB.  
<http://heritage.kereta-api.co.id/?p=1160>.
- Hunter, Susan. (2010). "Design Resources DR-01 Architectural Wayfinding". New York: Center for Inclusive Design and Enviromental Access University at Buffalo.
- Kaise, A. (2010). Upgrading Yaesu-Side of Tokyo Station (Tokyo Station Area Development Project). Tokyo: Japan Railway and Transport.
- Littlefield, D. (2008). *Metric Handbook: Planning and Design Data*. Elsevier.
- Miro, F. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Maynard Design. Design & Wayfinding Consultants. Diakses pada 20 Desember 2015, 13:10 WIB. <http://www.maynard-design.com/>.
- Miro, F. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Munawar, A. (2000). *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Nusantara, T. T. B. (1997). *Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid I*. Bandung: Angkasa.
- Orbasli, A. (2008). *Architectural Conservation: Principles and Practice*. Singapura: Utopia Press Pte Ltd.
- Pemerintah Kota Yogyakarta. (2010). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta*. Walikota Yogyakarta. Yogyakarta.
- Pemerintah Kota Yogyakarta. (2012). *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Yogyakarta Tahun 2012-2016*. Walikota Yogyakarta. Yogyakarta.
- Protokol, Humas. *Penandatanganan Kesepakatan bersama antara Pemda DIY, Pemerintah Kota Yogyakarta, Kraton Yogyakarta*. Diakses pada 25 Oktober 2015, 13:05 WIB.  
<http://www.birouhp.jogjaprovo.go.id>.
- PT. Kereta Api Indonesia (Persero). (2012). *Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia*. Bandung: PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- Rail Safety and Standard Boards. (2006). *Operation Research Into Signage And Wayfinding At Stations*. London: RSBB.
- Republik Indonesia. (2007). *Undang-undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian*. Lembaran Negara RI Tahun 2007, No. 65. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2011). *Peraturan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2011 tentang Jenis, Kelas dan Kegiatan di Stasiun Kereta Api*. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2011). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 56 Tahun 2009 tentang Perkeretaapian*, Lembaran Negara RI Tahun 2009, No. 129. Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia. Jakarta.
- Republik Indonesia. (2011). *Undang-undang Republik Indonesia No.11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya*. Lembaran Negara RI Tahun 2010, No. 130. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Salim's Ninth Collegiate English-Indonesian Dictionary*. (2000). Modern English Press.
- Saputro, E. C. (2014). *Pusat Ritel Tematik pada Arsitektur Pusaka di Yogyakarta dengan Pendekatan Olah Desain dan Pengembangan Ekonomi Arsitektur Pusaka*. Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Satayayoga R., Y. (2015). *Pengembangan Kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta Berbasis Transit Dengan Pendekatan Aksesibilitas*. Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Sidharta, & Budihardjo, E. (1989). *Konservasi Lingkungan dan Bangunan Kuno Bersejarah di Surakarta*. Gadjah Mada University Press.
- Sudibyo, S. 1988. *Aspek Fungsi dan Teknis Post Occupancy Evaluation dan Beberapa Metodologi Penelitian*. Dalam Seminar Pengembangan Metodologi Post Occupancy Evaluation. Jakarta: Usakti.

*The Burra Charter for Conservation of Place of Cultural Significance*, (1981), ICOMOS NEWS, Australia.

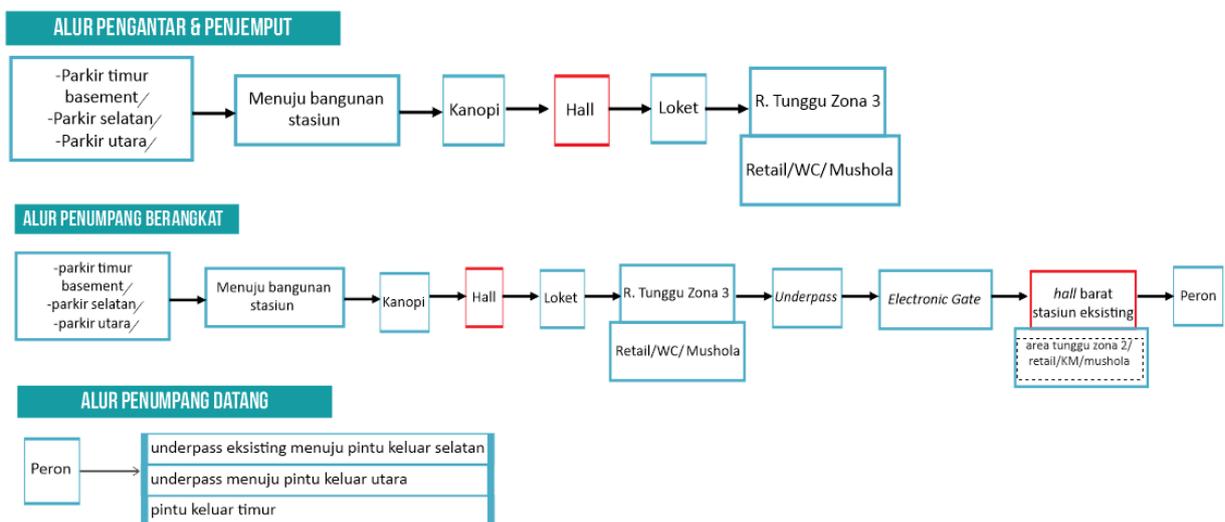
Triwinarto S, Joko. (1997). *Morfologi Arsitektural Stasiun Kereta Api Tawang, Semarang*. Dalam *Jurnal Teknik Universitas Brawijaya Malang* : Volume III, no.7, April 1997.

Unit EB. *Stasiun Besar Tugu Yogyakarta*. Diakses pada 20 April 2015, 13:00 WIB. [www.gudeg.net/direktori/417/stasiun-besar-tugu-yogyakarta.html](http://www.gudeg.net/direktori/417/stasiun-besar-tugu-yogyakarta.html).

LAMPIRAN



Lampiran 1. Ruang Orientasi



Lampiran 2. Alur Sirkulasi Penumpang, Pengantar, dan Penjemput