

KAJIAN KONSEP ARSITEKTUR KONTEMPORER PADA BANGUNAN FASILITAS TRANSPORTASI (STUDI KASUS: STASIUN MRT BLOK A, JAKARTA)

Rifqi Hanifianto¹, Dedi Hantono¹

¹ Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta
rhanifianto@gmail.com
dedihantono@ftumj.ac.id

ABSTRAK. Infrastruktur transportasi memegang peranan penting sebagai sarana pergerakan orang dan barang. Infrastruktur transportasi kereta api menjadi solusi permasalahan kemacetan jalan, dimana jumlah kendaraan setiap tahunnya menjadi permasalahan di Indonesia. Kereta api merupakan salah satu alat transportasi jalan raya yang memiliki keunggulan dibandingkan alat transportasi jalan lainnya. Kereta api merupakan metode pengangkutan penumpang dan barang dalam jumlah besar dengan banyak keuntungan: menghemat lahan, menghemat energi, dan mengurangi polusi juga memiliki jam yang dapat diandalkan. Saat ini stasiun – stasiun kereta api di seluruh Indonesia merupakan bangunan peninggalan zaman penjajahan. Untuk memfasilitasi penumpang dengan baik dan dengan melonjaknya jumlah pengguna kereta api setiap tahunnya, stasiun kereta api kedepannya akan menerapkan konsep desain arsitektur kontemporer agar tampilan dan ruang yang dihasilkan menjadi unik dan inovatif serta, apalagi jika stasiun tersebut berada di Tengah kota yang modern. Arsitektur kontemporer juga dapat menghadirkan keterbukaan antara bangunan dan lingkungan disekitarnya karena itu menjadi ciri khas arsitektur kontemporer. Penelitian ini bertujuan untuk menjawab permasalahan yang timbul pada bangunan kereta api yang dimana bangunan kereta api di Indonesia masih menggunakan bangunan lama yang dibangun pada masa kolonial. Dimana bangunan stasiun terkadang masih tidak serupa dengan bangunan di disekitarnya terutama dikota besar yang dimana bangunan disekitarnya merupakan bangunan modern dan ikonik. Penerapan Arsitektur kontemporer pada bangunan stasiun dapat menjawab bagaimana stasiun kereta dapat dibangun dengan konsep arsitektur kontemporer pada Kawasan kota yang sudah maju.

Kata Kunci: Infrastruktur, Stasiun, Kereta Api, Arsitektur, Kontemporer

ABSTRACT. Transportation infrastructure plays an important role as a means of movement of people and goods. Railway transportation infrastructure is a solution to the problem of road congestion, where the number of vehicles each year is a problem in Indonesia. Train is one of the means of road transportation that has advantages over other means of road transportation. Trains are a method of transporting passengers and goods in large quantities with many advantages: saving land, saving energy, and reducing pollution as well as having reliable clocks. Currently, train stations throughout Indonesia are buildings from the colonial era. To facilitate passengers well and with the soaring number of train users every year. The train station in the future will apply contemporary architectural design concepts so that the resulting look and space become unique and innovative and, especially if the station is in the middle of a modern city. Contemporary architecture can also present openness between the building and the surrounding environment because it is a characteristic of contemporary architecture. This study aims to answer the problems that arise in railway buildings where railway buildings in Indonesia still use old buildings built during the colonial period. Where the station building is sometimes still not similar to the surrounding buildings, especially in big cities where the surrounding buildings are modern and iconic buildings. The application of contemporary architecture to station buildings can answer how train stations can be built with contemporary architectural concepts in developed city areas.

Keywords: Infrastructure, Station, Railway, Architecture, Contemporary

PENDAHULUAN

arsitektur kontemporer adalah suatu gaya aliran arsitektur yang muncul pada akhir abad ke-20 hingga saat ini dan juga mewakili sesuatu yang berbeda dengan mengungkapkan kualitas-kualitas tertentu, terutama dalam hal penggunaan teknologi tetapi juga kebebasan mengekspresikan gaya arsitektur. (Gunawan, 2017).

Arsitektur kontemporer sangat dipengaruhi oleh arsitektur modern. Produk arsitektur kontemporer benar-benar mewakili masa kini dalam hal desain, gaya, dan tren global, seperti arsitektur ramah lingkungan. Arsitektur

kontemporer dapat dianggap sebagai arsitektur anti-lokal, memaksimalkan penggunaan material baru non-lokal dengan cara yang ambisius, inovatif, dan sangat berisiko. Produk arsitektur kontemporer menekankan pada penggunaan material dan teknologi serta geometri, yang menjadi tren beberapa tahun terakhir (Banindro, 2018).

Transportasi umum mempunyai pengaruh yang besar terhadap pembangunan ekonomi. Moda transportasi menurut Djoko Setijowarno dan Frazila (2001), memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam hal:

- Kecepatan, menunjukkan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bergerak antara dua lokasi.
- Tersedianya pelayanan (availability of service), menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara dua lokasi.
- Pengoperasian yang diandalkan (dependability of operation), menunjukkan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan.
- Kemampuan (capability), merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan.
- Frekuensi adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan.

Kereta api merupakan salah satu alat transportasi jalan raya yang memiliki banyak keunggulan dari kecepatan, kemampuan daya angkut, waktu, dan lainnyajika dibandingkan alat transportasi jalan lainnya.

Saat ini stasiun – stasiun kereta api di seluruh Indonesia merupakan bangunan peninggalan zaman penjajahan. Untuk memfasilitasi penumpang dengan baik dan dengan melonjaknya jumlah pengguna kereta api setiap tahunnya.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2016) stasiun adalah area tunggu dan pemberhentian untuk calon penumpang kereta api. Sedangkan menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun (2007) stasiun yaitu tempat dimana penumpang dapat naik dan turun dalam menggunakan sarana kereta api. Dan Warpani (1990) menjelaskan bahwa Stasiun merupakan Akhir dan awal perjalanan kereta api di terminal, tetapi bukan awal atau tujuan perjalanan sebenarnya.

stasiun kereta api kedepannya akan menerapkan konsep desain arsitektur kontemporer agar tampilan dan tata ruang yang dihasilkan menjadi unik dan inovatif serta, menjawab bagaimana stasiun kereta dapat dibangun dengan konsep arsitektur kontemporer pada Kawasan kota yang sudah maju. Pembangunan Stasiun Kereta api diharapkan dapat meningkatkan perjalanan kereta api setiap harinya. Peningkatan perjalan kereta api juga dapat meningkatkan jumlah angkut orang dan barang yang bisa diangkut oleh kereta api.

Hal ini bertujuan untuk menjawab permasalahan yang timbul pada bangunan kereta api yang dimana bangunan kereta api di

Indonesia masih menggunakan bangunan lama yang dibangun pada masa kolonial. Dimana bangunan stasiun terkadang masih tidak serupa dengan bangunan di sekitarnya terutama dikota besar yang dimana bangunan disekitarnya merupakan bangunan modern dan ikonik Agar stasiun kereta dapat dibangun dengan konsep arsitektur pada Kawasan kota yang sudah mulai maju.

TUJUAN

Penelitian ini bertujuan untuk menjawab permasalahan yang timbul pada bangunan kereta api yang dimana bangunan kereta api di Indonesia masih menggunakan bangunan lama yang dibangun pada masa kolonial. Dimana bangunan stasiun terkadang masih tidak serupa dengan bangunan di sekitarnya terutama dikota besar yang dimana bangunan disekitarnya merupakan bangunan modern dan ikonik.

METODE

Pendekatan yang dipilih untuk penelitian kali ini adalah pendekatan studi kasus. Pendekatan studi kasus adalah penelitian yang menggali informasi secara lengkap dan mendalam dengan menggunakan prosedur pengumpulan data selama satu periode tertentu yang nantinya akan dibandingkan dengan setiap studi kasus yang akan di teliti dengan lengkap. Melalui pendekatan ini, penulis akan menjelaskan secara rinci terkait studi kasus yang dipilih oleh penulis yang berkaitan dengan judul yang diambil.

Langkah penelitian yaitu mengumpulkan data penelitian dengan memilih objek yang akan diteliti, yakni berupa bangunan fasilitas transportasi berjenis stasiun. Data yang sudah didapat kemudian diolah atau dianalisis dengan cara menerapkan prinsip arsitektur Kontemporer kepada data yang sudah didapat yakni bangunan stasiun dan mengklarifikasikan sesuai dengan prinsip arsitektur kontemporer yang merujuk menurut pendapat Schirmbeck, E. (1988). Yaitu:

- a. Komposisi ekspresif dan dinamis
Mampu menciptakan bangunan dengan fungsi yang baik, tampilan visual yang kuat dan dapat beradaptasi dengan lingkungan sekitarnya.
- b. Konsep ruang terbuka
Adanya ruang terbuka yang terbilang lebih banyak ditemukan.
- c. Harmoni antara ruang eksterior dan interior
Mampu menjadi penyelaras kombinasi antara sebuah konstruksi bangunan dengan kondisi lingkungan luar.

- d. Memiliki fasad transparan
Fasad bangunan menggunakan material transparan untuk menciptakan kesan keterbukaan,
- e. Kenyamanan Hakiki
Nyaman untuk semua golongan orang.
- f. Eksplorasi Elemen Lanskap
Mempertahankan vegetasi yang kiranya dapat dipertahankan yang tidak mengganggu sirkulasi diluar maupun dalam site.
- g. Bangunan Yang kokoh
menerapkan sistem struktur dan konstruksi yang kuat serta material modern sehingga memberikan kesan kekinian.



Gambar 1: Bentuk Massa bangunan
Sumber: <https://vik.kompas.com/mrt-jakarta/> (2023)

Stasiun MRT Blok A adalah sebuah stasiun moda raya terpadu yang melayani Jalur Utara-Selatan MRT Jakarta. Stasiun ini terletak di wilayah Pulo, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan dan dibangun di atas Jalan Raya Fatmawati. Stasiun ini hanya memiliki dua jalur kereta api dan tidak memiliki wesel.

Stasiun MRT Blok A adalah salah satu stasiun MRT Jakarta yang terletak di kawasan Blok A, Jakarta Selatan. Stasiun ini dirancang oleh arsitek kontemporer terkenal asal Indonesia, Andra Matin. Arsitektur stasiun ini terinspirasi dari bentuk-bentuk geometris sederhana, seperti persegi dan lingkaran. Penggunaan material beton bertulang dan kaca menciptakan kesan modern dan elegan. Stasiun ini dilengkapi dengan berbagai fasilitas, seperti eskalator, lift, toilet, dan ruang tunggu. Terdapat juga ruang pameran seni yang menampilkan karya-karya seniman Indonesia dan mancanegara.

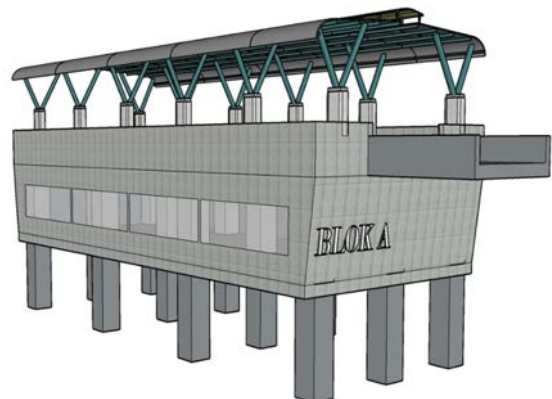
PEMBAHASAN

Pada pembahasan ini merupakan analisis dari penerapan prinsip arsitektur kontemporer pada stasiun MRT Blok A.

a. Komposisi Ekspresif Dan Dinamis

Komposisi ekspresif dan dinamis dalam arsitektur mampu menciptakan bangunan dengan fungsi yang baik, tampilan visual yang kuat dan dapat beradaptasi dengan lingkungan sekitarnya. Dengan pendekatan ini, dapat tercipta bangunan yang inovatif, menarik dan kontemporer.

Stasiun MRT Blok A adalah stasiun dengan komposisi bangunan yang cukup ekspresif dan juga dinamis. Stasiun MRT memang memiliki desain yang modern dan juga komposisi bangunan yang ekspresif dan juga dinamis karena MRT merupakan Transportasi modern yang ada di Indonesia untuk saat ini. Salah satunya Stasiun MRT Blok A yang dinamakan komposisi bangunan sangat memberikan kesan yang ekspresif dan juga dinamis dengan Bentuk bangunan walapun hanya kotak.



Gambar 2: Bentuk Stasiun MRT Blok A
Sumber: Dokumentasi pribadi (2023)

Komposisi ekspresif pada bangunan ini dapat dilihat yaitu stasiun ini berada pada daerah ruko yang padat Dimana stasiun ini menggambarkan bahwa stasiun ini berada pada Kawasan yang padat sehingga bentuk stasiun memanjang dan terhimpit antar bangunan ruko yang ada pada sisi sebelah kanan & kiri stasiun ini.

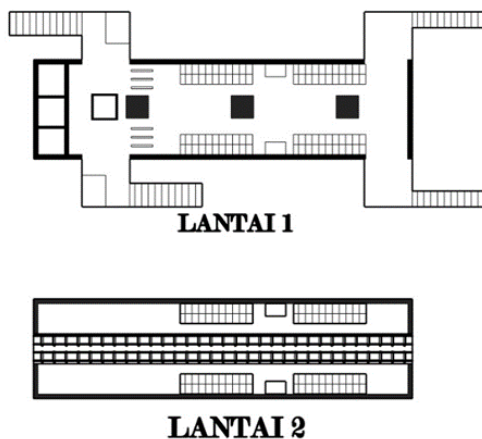
Bentuk dinamis dihadirkan pada stasiun ini yaitu bentuk miring yang dapat dilihat pada bagian depan dan belakang bangunan Dimana bentuk tersebut seolah – olah membentuk ikat kepala yang Dimana sisi depan dan belakangnya dibuat miring. Lalu pada kolom stasiun ini membentang dari bawah hingga atas dan Ketika diatas seolah – olah kolom tersebut mekar dan memiliki cabang yang Dimana cabang tersebut yaitu penyangga atap pada peron stasiun MRT ini.

b. Konsep Ruang Yang Terbuka

Arsitektur kontemporer adalah adanya ruang terbuka yang terbilang lebih banyak ditemukan. Ruang terbuka ini tanpa memiliki sekat pada bagian Tengah dan tentunya akan bisa untuk menghubungkan antara satu ruangan dengan ruangan lainnya.

Memanfaatkan dinding kaca antar ruang dan koridor (dalam bangunan) serta mengoptimalkan bukaan untuk menciptakan kesan bangunan terbuka dan tidak masif.

Kesan ruang yang terbuka sangat dapat dirasakan pada area Stasiun MRT Blok A ini, hal itu dapat dilihat pada lantai utama Dimana kesan luas tanpa sekat dan penghalang menjadi konsep ruang terbuka. Dimana di lantai utama merupakan lantai yang memiliki fungsi yang sangat penting seperti penjualan tiket, musholla, wc, ruang pengawas stasiun, dan lainnya .penempatan ruang – ruang yang private dan service yang dimana diharuskan memiliki sekat letaknya berada di paling ujung bangunan sehingga pengunjung MRT tidak menyadari bahwa ada ruang yang bersekat yang dimiliki pada stasiun ini.



Gambar 3: Denah Stasiun MRT Blok A
Sumber: Dokumentasi pribadi (2023)

Pada lantai 3 atau tempat turun naik penumpang kesan ruang terbuka juga sangat terasa Dimana di lantai 3 ini hanya ada peron dan juga rel serta escalator lalu lift untuk turun naik penumpang dari lantai utama hingga lantai 3 ataupun hingga lantai 1. Kesan ruang terbuka sangat amat penting di stasiun ini karena bangunan stasiun ini yang dikelilingi oleh bangunan toko membuat Cahaya atau udara yang masuk ke bangunan terbatas. Hal itu menjadi tantangan arsitek membuat gimana agar stasiun ini memiliki penerangan alami dan udara alami agar dapat masuk ke seluruh bangunan stasiun yaitu salah satunya dengan

menerapkan konsep ruang terbuka tanpa sekat dan penempatan ruang – ruang yang memang membutuhkan sekat penempatannya berada pada sisi ujung bangunan agar udara dan Cahaya yang masuk juga sama rata.

c. Harmoni Antara Ruang Luar Dan Ruang Dalam

arsitektur kontemporer adalah mampu menjadi penyelarasi kombinasi antara sebuah konstruksi bangunan dengan kondisi lingkungan luar. Hal ini bisa dibuktikan jika arsitektur kontemporer tak hanya menggunakan material lokal dan kombinasi desain landscape saja. Namun arsitektur kontemporer mampu mewujudkan kombinasi lingkungan luar ke dalam sebuah konstruksi bangunan. Karena hal inilah biasanya konstruksi bangunan gaya arsitektur kontemporer bisa menyesuaikan dengan kondisi lingkungan pada daerah tersebut termasuk pada perubahan cuaca yang cukup ekstrim.

Penerapan penghubung untuk menciptakan suasana ruang terbuka di dalam suatu bangunan Memisahkan ruang eksterior dari ruang interior dengan menggunakan desain lantai atau material lantai yang berbeda.

Pada stasiun MRT Blok A harmonisasi antar ruang eksterior dan interior dapat dilihat pada lantai 3 atau peron stasiun ini. Hal ini dapat dilihat stasiun ini memiliki 2 peron pada sisi ujung rel yang Dimana rel yang ada yaitu berjumlah 2 jalur. Peron stasiun ini yang memiliki elevasi yang tinggi dari rel dan juga pada peron diberi pagar pembatas juga pintu pembatas memberi kesan bahwa harmoni antar ruang eksterior dan interior terjadi pada stasiun ini. Dan juga warna peron juga warna yang mirip sehingga seperti selaras.

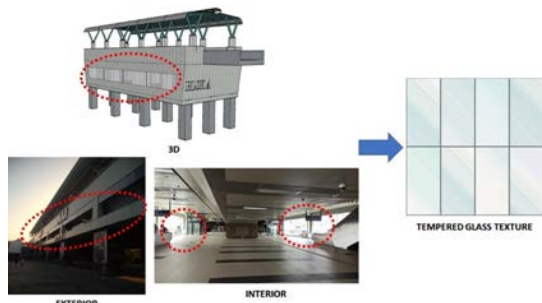


Gambar 4: Harmoni Ruang Luar & Ruang Dalam Stasiun MRT Blok A
Sumber: Dokumentasi pribadi (2023)

d. Memiliki Fasad Transparan

Fasad bangunan menggunakan material transparan untuk menciptakan kesan keterbukaan, mengoptimalkan cahaya yang masuk ke dalam ruangan sekaligus mengundang orang untuk datang karena memberikan kesan keterbukaan.

Stasiun Blok A Dimana stasiun yang memiliki 3 lantai Dimana lantai 3 sebagai untuk turun naik penumpang MRT dan Lantai 2 merupakan tempat untuk layanan stasiun, dan juga lantai 1 sebagai tempat untuk penumpang MRT turun naik dari Kendaraan lain menuju ke MRT. Stasiun Blok A memiliki fasad transparan dan juga terbuka. Hal ini menjadi Upaya agar kesan luas dan hemat energi dapat terwujud pada bangunan stasiun MRT ini. Bentuk fasad transparan berupaya agar Cahaya yang masuk kedalam bangunan dapat maksimal masuk menyinari bagian dalam bangunan yang efeknya bangunan dapat menghemat energi terutama lampu



Gambar 5: Fasad Transparan Stasiun MRT Blok A
Sumber: Dokumentasi pribadi (2023)

Fasad yang transparan juga digunakan pada bangunan stasiun MRT Blok A karena stasiun ini berada di area pada pertokoan yang Dimana sisi samping bangunan sudah di penuhi oleh toko – toko sehingga bangunan stasiun ini berupaya bagaimana caranya agar kesan luas dan hemat energi dapat di hadirkan dalam bangunan ini. Hal tersebut terjawab dengan menggunakan Kaca tempered sebagai Upaya untuk menciptakan kesan luas dan hemat energi pada stasiun ini.

e. Kenyamanan Hakiki

Strategi Pencapaian kenyamanan hakiki adalah dengan cara menciptakan sebuah bangunan yang kenyamanannya tidak hanya dirasakan oleh beberapa orang saja, melainkan juga dapat dirasakan oleh kaum difabel terutama untuk berpindah dari satu titik ke titik lainnya.

Kenyamanan hakiki yang ada pada stasiun ini yaitu penggunaan lift Dimana fasilitas lift dapat digunakan oleh kaum pengguna kursi roda Dimana para pengguna kursi roda dapat dengan mudah berpindah antar lantai dengan mudah tanpa harus turun terlebih dahulu dari kursi rodanya. Begitu juga bagi para orang tua yang membawa anaknya dengan stroller bayi, Dimana mereka tidak perlu melipat stroller bayinya dan menggendong bayinya untuk pindah antar lantai.

Selanjutnya adanya eskalator sebagai alat pindah antar lantai yang Dimana pengguna tidak perlu tenaga lebih lagi untuk naik ataupun turun antar lantai dengan tangga, dengan adanya eskalator para pengguna tidak perlu mengeluarkan energi lebih untuk naik ataupun tunggu antar lantai.

Pada peron stasiun stasiun ini memiliki pengaman ekstra Dimana batas aman pengguna kereta dengan rel dibatasi oleh pintu otomatis dan juga pagar pembatas. Hal itu sangat memiliki nilai lebih bagi pengguna kereta yang menunggu kereta karena dengan adanya pintu dan pagar pembatas peron dan rel dapat meminimalisir pengguna kereta yang terjatuh ke rel kereta Ketika peron stasiun kereta penuh ataupun Ketika mereka terdorong orang lain.

Selain itu juga “guiding blok” juga menjadi hal utama pada setiap fasilitas public Dimana hal tersebut sebagai penunjuk arah penyandang tuna wisma. Pada peron juga ada nya garis kuning sebagai pembatas garis aman penumpang untuk menunggu kereta api. Stasiun ini juga memiliki fasilitas lainnya yaitu berupa toilet difabel yang dapat digunakan oleh pengguna kereta yang memiliki keterbatasan dan juga ruang untuk ibu menyusui Dimana bagi Perempuan yang membawa anaknya dapat dengan mudah menyusui anaknya di ruangan ini.



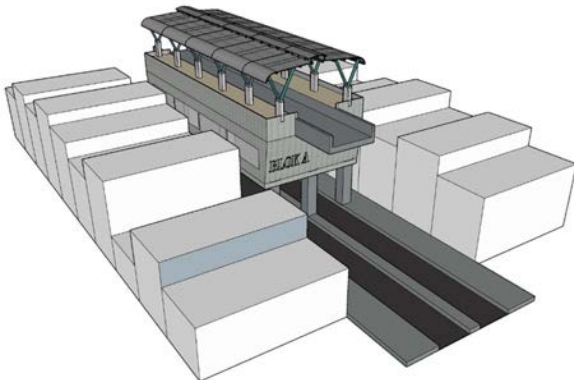
Gambar 6: Kenyaman Hakiki Stasiun MRT Blok A
Sumber: Dokumentasi pribadi (2023)

f. Eksplorasi Elemen Lanskap

Strategi Pencapaian adalah dengan cara Mempertahankan vegetasi yang kiranya dapat dipertahankan yang tidak mengganggu sirkulasi diluar maupun dalam site. Penerapan vegetasi sebagai pembatas antara satu bangunan dengan bangunan lain, serta menghadirkan jenis vegetasi yang dapat memberikan kesan sejuk pada site.

Pada stasiun MRT Blok A ini yang berada dikawasan padat bangunan membuat stasiun ini hanya mementingkan fungsi sebagai fasilitas bangunan transportasi umum yaitu stasiun tanpa mementingkan lansekap yang ada bahkan lansekap yang akan dirancang. Hal tersebut terjadi karena faktor bangunan yang berada di Kawasan padat bangunan yang Dimana fungsi utama bangunan-lah yang di pentingkan sebagai bangunan transportasi umum.

Hal itu di mungkinakan karena kurangnya lahan dan melihat pengguna MRT yang mereka tidak mementingkan Lanskap yang ada pada bangunan Stasiun MRT ini karena mereka butuh cepat untuk menuju tempat kerjanya sehingga tidak terlalu mepermasalahkan lanskap yang ada di stasiun MRT. Bahkan untuk area parkir kendaraan pun stasiun ini tidak memilikinya karena lahannya yang terbatas untuk di banguna parkir.

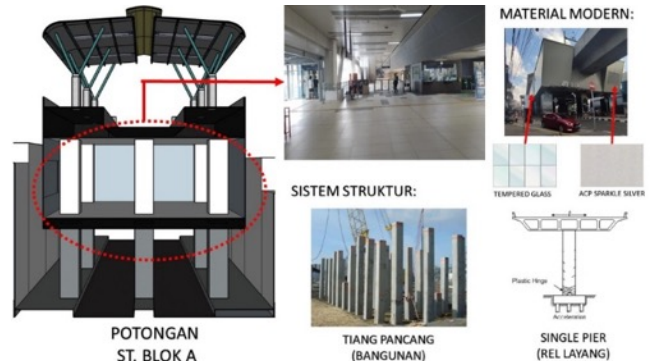


Gambar 7: Lanskap Stasiun MRT Blok A
Sumber: Dokumentasi pribadi (2023)

g. Bangunan Yang Kokoh

Strategi Pencapaian adalah dengan cara Mempertahankan vegetasi yang kiranya dapat dipertahankan yang tidak mengganggu sirkulasi diluar maupun dalam site. Penerapan vegetasi sebagai pembatas antara satu bangunan dengan bangunan lain, serta menghadirkan jenis vegetasi yang dapat memberikan kesan sejuk pada site.

Tipe struktur layang yang digunakan pada Stasiun MRT BLOK A adalah Tiang Tunggal (Single Pier) pada bagian bawah serta Gelagar Persegi Beton Pracetak (Precast Concrete Box Girder) pada bagian atas.



Gambar 8: Konstruksi & Material Stasiun MRT Blok A

Sumber: Dokumentasi pribadi (2023)

Pada bangunan Stasiun MRT Blok A struktur dasar bangunan stasiun MRT Blok A adalah pondasi tiang pancang sebagai penahan dari jembatan layang jalur kereta MRT. Sistem konstruksinya yang digunakan pada bangunan stasiun MRT Blok A merupakan kombinasi sistem rangka dan modulasi kolom. Kolom dan balok disusun secara termodulasi tergantung pada ukuran ruangan. Atap beton digunakan sebagai sistem pendukung. Metode konstruksinya menggunakan metode konstruksi beton. Struktur beton dipilih karena mudah diterapkan, mudah didapat, kuat secara visual, dan serta memungkinkan berbagai macam variasi finishing dalam mencapai penampilan karakter yang dinamis.

Bahan material yang ditonjolkan pada stasiun MRT Blok A ini adalah ACP sebagai penutup dinding dan juga material baja lapis untuk menutup atap bangunan. material ACP digunakan pada bangunan stasiun MRT Blok A ini sebagai penutup dinding tetapi juga sebagai nilai tambah visual pada bangunan stasiun MRT Blok A ini.

Pada beberapa bagian bangunan, bangunan stasiun ini menggunakan tempered glass sebagai Upaya untuk meminimalisir energi Ketika siang hari. Karena dengan penggunaan tempered glass Cahaya matahari yang masuk kedalam bangunan dapat optimal sehingga meminimalisir bangunan menggunakan lampu sebagai penerang pada bagian dalam bangunan Ketika siang hari.

KESIMPULAN

Penerapan arsitektur kontemporer pada Stasiun MRT Blok A dapat dilihat dari beberapa aspek berupa Penggunaan material beton bertulang dan kaca, Material beton bertulang dan kaca merupakan material yang umum digunakan dalam arsitektur kontemporer. Beton bertulang memberikan kesan kuat dan kokoh, sedangkan kaca memberikan kesan transparan dan terang hal ini juga memberi kesan harmoni antar ruang dalam dan luar stasiun. Lalu Penggunaan material beton bertulang dan kaca, Material beton bertulang dan kaca merupakan material yang umum digunakan dalam arsitektur kontemporer. Beton bertulang memberikan kesan kuat dan kokoh, sedangkan kaca memberikan kesan transparan dan terang. Dan juga Kontras antara gelap dan terang yaitu Stasiun MRT Blok A menggunakan kontras antara gelap dan terang untuk menciptakan kesan dramatis. Dinding dan lantai menggunakan warna gelap, sedangkan langit-langit menggunakan warna terang.

Pada bentuknya stasiun MRT Blok A ini dapat menjawab kesan ekspresif dan dinamis dari bangunan. stasiun ini juga memberikan kesan luas pada penggunaan stasiun karena penerapan konsep ruang yang terbuka. Pada kenyamanan stasiun, stasiun ini merupakan stasiun yang ramah untuk semua orang hal itulah yang menjadi stasiun ini memiliki kenyamanan hakiki.

Penerapan arsitektur kontemporer pada bangunan Stasiun MRT Blok A Jakarta telah menghasilkan bangunan yang modern, fungsional, dan estetik. Hal ini dapat menjawab dari permasalahan yang timbul pada bangunan kereta api yang dimana bangunan kereta api di Indonesia, masih menggunakan bangunan lama yang dibangun pada masa kolonial. Dimana bangunan stasiun terkadang masih tidak serupa dengan bangunan di sekitarnya terutama dikota besar seperti Jakarta yang dimana bangunan disekitarnya merupakan bangunan modern dan ikonik.. Bangunan Stasiun MRT Blok A ini menjadi contoh bagaimana arsitektur kontemporer dapat diterapkan pada bangunan fasilitas transportasi dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

Banindro, B. S. (2018). KAPITA SELEKTA: Pengkajian Seni Rupa, Desain, Media dan Budaya. Dwi-Quantum.

Gunawan, H. M. (2017). Komponen Desain Arsitektural Apartemen di Bali Berdasarkan Pendekatan Regionalisme Kritis (Objek Studi: Apartemen di Kawasan Seminyak, Kuta). ARTEKS: Jurnal Teknik Arsitektur, 1(2), 117-130.

Schirmbeck, E., & Onggodipuro, A. K. (1988). Gagasan, bentuk dan arsitektur: prinsip-prinsip perancangan dalam arsitektur kontemporer. Bandung: Intermatra.

Setijowarno, D., & Frazila, R. B. (2001). Pengantar sistem transportasi. Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata.

Warpani, S. (1990). Merencanakan sistem perangkutan. ITB.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)