

BAB II

TINJAUAN TEORI UMUM PERANCANGAN INTERIOR

STASIUN GOJEK DI BANDUNG

2.1 Tinjauan Umum

GO-JEK terlahir dari ide sang *CEO (Chief Executive Officer)* dan *Managing Director* Nadiem Makarim yang mengaku seorang pengguna ojek. Ojek merupakan kendaraan motor roda dua ini memang transportasi yang sangat efektif untuk mobilitas di kemacetan kota. Dengan pengalamannya saat naik ojek di jalanan yang macet inilah ia kemudian menciptakan GO-JEK, sebuah layanan antar jemput dengan ojek modern berbasis pemesanan. PT. GO-JEK Indonesia yang sudah melewati perjalanannya sejak 2011.

GO-JEK adalah Karya Anak Bangsa yang pertama kali lahir dengan niat baik untuk memberikan solusi dalam memudahkan kehidupan sehari-hari ditengah kemacetan perkotaan. Kala itu pemikirannya, bagaimana masyarakat bisa mendapatkan layanan yang mudah, aman, nyaman, dan terpercaya dengan tarif yang jelas, sementara mitra bisa menjadi lebih mudah dalam mendapatkan pelanggan dan meningkatkan penghasilan. Layanan GO-JEK yang tertata ternyata cukup disukai oleh masyarakat dan mitra, walaupun pada saat itu jumlahnya masih sangat kecil dibandingkan dengan sekarang. Saat itu, layanan yang ditawarkan GO-JEK baru meliputi transportasi, kurir dan berbelanja. Tujuan dari PT. GO-JEK saat itu

adalah meningkatkan kinerja para pengemudi ojek, pada saat 2015 PT. GO-JEK memutuskan untuk menyediakan layanan GO-JEK dalam bentuk aplikasi. Sehingga GO-JEK menjadi sebuah solusi berbasis teknologi yang memudahkan segala kebutuhan kehidupan sehari-hari masyarakat. Disinilah pertumbuhan GO-JEK menjadi sangat signifikan. GO-JEK memiliki fitur yang berupa jasa transportasi yang dapat dipesan secara online, dengan menggunakan Aplikasi GO-JEK yang dapat di unduh melalui *smartphone* atau dengan gadget yang lain, konsumen dapat memesan GO-JEK untuk mengakses semua layanan yang telah disediakan pada aplikasi GO-JEK. Cara penggunaannya yaitu dengan cara memasukkan alamat pelanggan untuk mengetahui biaya penggunaan layanan, lalu dapat menggunakan opsi *use my location* untuk mengarahkan idriver ke tempat dimana seseorang tersebut berada.

GO-JEK menawarkan 8 (delapan) fitur jasa layanan yang dimanfaatkan oleh para pelanggannya yaitu Go-Send (Pengantaran Barang), Go-Ride (Jasa Angkutan Orang), Go-Food (Pemesan Makanan), Go-Mart (Belanja), Go-Glam (Perawatan untuk Kecantikan), Go-Massage (Pemesanan Pijat), Go-Clean (Pemesanan untuk Kebersihan), Go-Tix (Pemesanan Tiket Nonton), Go-Box, dan Go-Busway yang menekankan keunggulan dan kecepatan, inovasi dan interaksi sosial. GO-JEK juga bekerja sama dengan beberapa mitra usaha sebagai pendukung dalam

mengoperasikan GO-JEK itu sendiri, karena perusahaan GO-JEK merupakan sistem merekrut mitra usaha agar dapat menambah lapangan kerja bagi pengemudi ojek yang sebelumnya belum terikat dengan perusahaan manapun. Berdirinya perusahaan GO-JEK adalah berdasarkan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, sebagai dasar hukum berdirinya perusahaan GO-JEK dan menjadi perusahaan yang telah berbadan hukum.

PT. GO-JEK INDONESIA terdaftar di KEMENKUMHAM sebagai Perusahaan Penyedia Jasa aplikasi. Perusahaan ini sebagai penghubung antara penumpang (konsumen) dengan pengemudi ojek (pelaku usaha) secara mudah sebagai perusahaan teknologi, GO-JEK memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), Surat Izin Tempat Usaha (SITU), Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP), Tanda Daftar Perusahaan (TDP) dan Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP). (dimuat dalam <https://www.gojek.com/>)

Perkembangan Gojek di Bandung juga cukup pesat karena salah satu kota ternama yang ada di Indonesia. Bandung juga mempunyai sejarah yang membuat kota Bandung menjadi salah satu kota yang banyak diminati oleh para masyarakat local maupun asing.

Menurut Afifah (2019) dalam tagar <https://www.tagar.id/>. Kota Bandung adalah Ibu Kota Provinsi Jawa Barat, Kota ini pada zaman dahulu dikenal dengan Paris Van Java (Bahasa Belanda) atau “Paris dari Jawa”. Karena terletak di dataran tinggi, Bandung dikenal

sebagai tempat yang berhawa sejuk. Hal ini menjadikan Bandung sebagai salah satu kota tujuan para wisatawan.

Kota ini secara geografis terletak di tengah-tengah Provinsi Jawa Barat, dengan demikian Kota Bandung sebagai ibu kota Provinsi Jawa Barat. Letak Bandung yang geografis menjadikan kota besar di daerah pegunungan yang nyaman, berhawa sejuk, lengkap dengan panorama alam yang indah berkat dataran tinggi dan gunung-gunung yang mengelilingi Kota Bandung.

Kota Bandung memiliki pusat kota yang disebut Alun-alun Bandung yang terletak di Jalan Asia Afrika. Alun-alun Bandung mempunyai ciri khas dengan sebidang tanah luas yang dikelilingi oleh bangunan-bangunan fungsional yang terletak tidak jauh dari Alun-alun. Pada awal hingga hari ini Alun-alun tetap menjadi pusat aktifitas warga kota Bandung dengan berbagai aktifitas dan keperluannya masing-masing masyarakat ataupun para wisatawan.

Alun-alun Kota Bandung juga berdekatan dengan beberapa fasilitas publik seperti Masjid Agung Kota Bandung, *Kings Mall*, Yogya Kepatihan, Museum Konferensi Asia Afrika dan juga Gedung Merdeka sehingga banyak wisatawan yang mengunjungi Alun-alun Kota Bandung. Dengan begitu perkembangan ekonomi di Alun-alun Kota cukup tinggi karena banyaknya pertokoan yang berdekatan dengan Alun-alun Kota Bandung tersebut yang menjual berbagai macam produk ataupun kebutuhan lainnya.

2.2 Tinjauan Interior

2.2.1 Pengertian Stasiun

Stasiun sebagai terminal pemberangkatan dan pemberhentian kereta api sebagai angkutan manusia dan barang dapat didefinisikan menjadi beberapa pengertian diantaranya adalah :

1. Stasiun adalah tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik dan turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api. (UU No.13 Tahun 1992 Pasal 19).
2. Stasiun kereta api adalah tempat menunggu bagi calon penumpang kereta api dan sebagai tempat perhentian kereta api dsb (Depdiknas, 2008).
3. Stasiun sebagai tempat kereta api berangkat, mengangkut penumpang (manusia atau bisa juga hewan) dan barang (Handinoto, 1999).
4. Stasiun sebagai tempat kereta api bersilang, menyusul atau disusul (Handinoto, 1999).

2.2.2 Fungsi Stasiun

Stasiun Kereta Api menjadi kebutuhan utama yang diperlukan dalam pengadaan moda transportasi kereta api. Stasiun juga memiliki berbagai fungsi yang menjadi bagian

dari keberadaannya sebagai fasilitas umum. Menurut Alamsyah, 2003, fungsi stasiun adalah sebagai berikut :

1. Sebagai alat angkutan umum untuk penumpang dan barang,
2. Sebagai penghubung satu tempat ke tempat lainnya yang sulit dijangkau oleh alat transportasi lain,
3. Tempat untuk memuat dan membongkar barang hantaran,
4. Tempat pengisian bahan bakar,
5. Tempat penitipan barang sementara untuk penumpang,
6. Tempat untuk memberikan kesempatan kepada kereta lainnya untuk saling menyusul dan bersilang.

Fungsi utama stasiun yang disebutkan dalam UU No.23 Tahun 2007 stasiun berfungsi sebagai tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani :

1. Naik turun penumpang
2. Bongkar muat barang
3. Keperluan operasi kereta api

2.2.3 Manfaat Stasiun

Pembangunan sarana perkeretaapian memiliki beberapa manfaat yang dapat memberi dampak besar terhadap kawasan dimana stasiun akan dibangun. Menurut

Sayidiman Suryohadiprojo pembangunan sarana kereta api memberi beberapa manfaat diantaranya :

1. Kemungkinan pembukaan daerah luas untuk turut serta dalam kegiatan ekonomi sehingga meningkatkan kesejahteraan secara luas.
2. Memperluas jaringan pemasaran produk/komoditas barang ke daerah lain.
3. Perpindahan manusia lebih cepat, murah dan aman dari satu tempat ke tempat lain.
4. Peran kereta api dalam strategi militer sebagai angkutan masal manusia. dan barang.
5. Stasiun kereta api juga memberikan kesempatan kerja banyak, Hal ini amat berguna bagi bangsa-bangsa yang harus mengatasi kemiskinan.
6. Kereta api sebagai noda transportasi masal yang paling efektif baik untuk jarak jauh maupun dekat. Untuk mengatasi masalah angkutan massal satu kota besar tidak ada yang lebih efektif dari kereta api.

2.2.4 Jenis Stasiun

Ada beberapa jenis stasiun kereta api yang ada di Indonesia. Berikut merupakan jenis – jenis stasiun kereta api berdasarkan PM.29 Tahun 2011 & PM. 33 Tahun 2011 :

1. Stasiun Penumpang : merupakan stasiun kereta api untuk keperluan naik turun penumpang. Stasiun penumpang paling sedikit dilengkapi dengan fasilitas:

- Keselamatan
- Keamanan
- Kenyamanan
- Naik turun penumpang
- Penyandang cacat
- Kesehatan
- Fasilitas umum; Fasilitas pembuangan sampah
- Fasilitas informasi

2. Stasiun Barang : merupakan stasiun kereta api untuk keperluan bongkar muat Barang. Stasiun barang paling sedikit dilengkapi dengan fasilitas:

- Keselamatan
- Keamanan
- Bongkar umat
- Fasilitas umum
- Pembuangan sampah

3. Stasiun Penumpang dan Barang (SPB)

Stasiun yang melayani disamping jasa angkutan penumpang juga melayani jasa angkutan barang, tanpa

melayani operasi kereta api, namun yang demikian masih belum ada, pada umumnya pasti terkait dengan pelayanan operasi kereta api.

4. Stasiun Terminal (ST)

Stasiun terminal ini sudah pasti stasiun operasi, dan operasi perjalanan kereta apinya hanya berakhir dan berawal distasiun ini menuju ke suatu tujuan atau beberapa tujuan stasiun, umumnya stasiun buntu (relnya tanpa ada penerusannya).

5. Stasiun Antara (SA)

Stasiun antara adalah stasiun yang berada diantara dua stasiun bersebelahan atau dihapit oleh stasiun di kiri dan kanan stasiun tersebut, fungsinya bisa sebagai stasiun penumpang, barang, operasi dan/atau terminal.

6. Stasiun Antara dan Terminal (SAT)

Stasiun antara dan terminal ini sudah pasti stasiun operasi, maksudnya sebagian kereta api berawal dan berakhir di stasiun ini, dan sebagian lagi meneruskan perjalanan baik ke arah hilir maupun ke arah udik.

7. Stasiun Persimpangan (SPr)

Stasiun persimpangan dimaksud adalah ada perubahan jalur lain mulai stasiun ini dan sudah pasti stasiun ini stasiun melayani operasi perjalanan kereta api, bisa saja semua kereta api berjalan langsung di stasiun ini, yang berarti tidak melayani jasa angkutan kereta api baik barang ataupun penumpang.

8. Stasiun Operasi

stasiun kereta api untuk menunjang pengoperasian kereta api. Stasiun operasi dilengkapi fasilitas keselamatan dan operasi kereta api.

2.2.5 Kelas Stasiun

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2011 tentang Jenis, Kelas dan Kegiatan di Stasiun Kereta Api dalam bab IV Tata Cara Penetapan Klasifikasi Stasiun Kereta Api pasal 14 menjelaskan bahwa stasiun penumpang dikelompokkan dalam;

1. Kelas besar, dalam pelaksanaannya bisa saja dibagi lagi kedalam beberapa kelas, misalnya kelas besar A, B atau kelas besar C;
2. Kelas sedang, umumnya berlokasi minimal di kota kecamatan, disamping ntuk kepentingan operasi kereta

api, juga bisa melaksanakan jasa pelayanan penumpang dan/atau barang; dan

3. Kelas kecil, umumnya di perkampungan atau desa dan hanya untuk kepentingan operasi kereta api (stasiun operasi).

Pengelompokan kelas stasiun kereta api dilakukan berdasarkan kriteria:

1. Fasilitas Operasi;
2. Jumlah Jalur;
3. Fasilitas Penunjang;
4. Frekuensi Lalu Lintas;
5. Jumlah Penumpang; dan
6. Jumlah Barang.

2.2.6 Program Ruang Gedung Stasiun

1. Pembagian gedung berdasarkan kegiatannya, sebagai berikut :
 - Gedung Kegiatan Pokok :
 - a. Melakukan pengaturan perjalanan kereta api
 - b. Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa kereta api
 - c. Menjaga keamanan dan ketertiban
 - d. Menjaga kebersihan lingkungan
 - Gedung Kegiatan Pokok terdiri atas :

- a. *Hall*
 - b. Perkantoran Kegiatan Stasiun
 - c. Loker Karcis
 - d. Ruang Tunggu
 - e. Ruang Informasi
 - f. Ruang Fasilitas Umum
 - g. Ruang Fasilitas Keselamatan
 - h. Ruang Fasilitas Keamanan
 - i. Ruang Fasilitas Penyandang Cacat dan Lansia
 - j. Ruang Fasilitas Kesehatan
- Gedung Kegiatan Usaha Penunjang :
 - a. Kegiatan usaha penunjang penyelenggaraan stasiun dilakukan untuk mendukung penyelenggaraan perkeretaapian.
 - b. Kegiatan usaha penunjang dapat dilakukan oleh pihak lain dengan persetujuan penyelenggara prasarana perkeretaapian.
 - c. Kegiatan usaha penunjang di stasiun dapat dilakukan oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian dengan ketentuan tidak mengganggu pergerakan kereta api, tidak mengganggu pergerakan penumpang dan/atau

barang, menjaga ketertiban dan keamanan dan menjaga kebersihan lingkungan.

- d. Penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam melaksanakan kegiatan usaha penunjang harus mengutamakan pemanfaatan ruang untuk keperluan kegiatan pokok stasiun.

Gedung Kegiatan Usaha Penunjang terdiri atas :

- a. Pertokoan
- b. Restoran
- c. Perkantoran
- d. Perparkiran
- e. Perhotelan
- f. Ruang lain yang menunjang langsung kegiatan stasiun kereta api

- Gedung Kegiatan Jasa Pelayanan Khusus :

Kegiatan jasa pelayanan khusus di stasiun dapat dilakukan oleh pihak lain dengan persetujuan penyelenggara prasarana perkeretaapian yang berupa jasa pelayanan:

- a. Ruang tunggu penumpang
- b. Bongkar muat barang
- c. Pergudangan

- d. Parkir kendaraan
- e. Penitipan barang.

2. Persyaratan Penempatan Gedung

Persyaratan Penempatan Gedung Kegiatan Pokok :

- Lokasi sesuai dengan pola operasi perjalanan kereta api.
- Menunjang operasional sistem perkeretaapian.
- Tata letak ruang sesuai dengan alur proses kedatangan dan keberangkatan penumpang kereta api serta tidak mengganggu pengaturan perjalanan kereta api.
- Tidak mengganggu lingkungan.
- Terjamin keselamatan dan keamanan operasi kereta api.

Persyaratan Penempatan Gedung Kegiatan Usaha Penunjang & Jasa Pelayanan Khusus :

- Lokasi sesuai dengan pola operasi stasiun kereta api.
- Tata letak ruang tidak mengganggu alur proses kedatangan dan keberangkatan penumpang kereta api dan pengaturan perjalanan kereta api.
- Menunjang kegiatan stasiun kereta api dalam rangka pelayanan pengguna jasa stasiun.

- Terjamin keselamatan dan keamanan operasi kereta api.

3. Persyaratan Teknis Gedung

Berikut merupakan persyaratan bangunan :

- Konstruksi, material, desain, ukuran dan kapasitas bangunan sesuai dengan standar kelayakan, keselamatan dan keamanan serta kelancaran sehingga seluruh bangunan stasiun dapat berfungsi secara handal.
- Memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan gedung dari bahaya banjir, bahaya petir, bahaya kelistrikan dan bahaya kekuatan konstruksi.
- Instalasi pendukung gedung sesuai dengan peraturan perundangundangan tentang bangunan, mekanikal elektrik, dan pemipaan gedung (*plumbing*) bangunan yang berlaku.
- Luas bangunan ditetapkan untuk:

1. Gedung kegiatan pokok dihitung dengan formula sebagai berikut:

$$L = 0,64 \text{ m}^2/\text{orang} \times V \times LF$$

L = Luas bangunan (m²)

V = Jumlah rata-rata penumpang per jam sibuk dalam satu tahun (orang)

LF = *Load factor* (80%).

2. Gedung kegiatan penunjang dan gedung jasa pelayanan khusus di stasiun kereta api, ditetapkan berdasarkan kebutuhan.

Gambar 2.1 Persyaratan Luas Bangunan

Sumber : UU No. 23 Tahun 2007

- Menjamin bangunan stasiun dapat berfungsi secara optimal dari segi tata letak ruang gedung stasiun, sehingga pengoperasian sarana perkeretaapian dapat dilakukan secara nyaman.
- Komponen gedung meliputi gedung atau ruangan, media Informasi (papan informasi atau audio), fasilitas Umum, terdiri dari fasilitas Keselamatan, fasilitas Keamanan, fasilitas Penyandang Cacat atau Lansia dan fasilitas Kesehatan.

2.2.7 Tinjauan Teori Futuristik

Arsitektur Futuristik muncul pada awal abad ke 20 di Italia. Gaya arsitektur ini sendiri sebenarnya merupakan bagian dari *Futurism*, yaitu suatu gerakan seni yang ditemukan oleh seorang penyair bernama Filippo Tommaso Marinetti pada 1909. Gerakan ini tidak hanya menarik penyair, musisi, dan seniman seperti Umberto Boccioni atau Giacomo Bela, tetapi juga menarik sejumlah arsitek.

Futuristik mempunyai arti mengarah atau menuju ke masa depan. Futuristik pada bangunan menggambarkan bahwa perencanaan dan pembangunannya tidak berdasarkan oleh sesuatu yang terkait dengan masa lalu, akan tetapi mencoba untuk menggambarkan masa depan.

Bangunan harus dapat mengikuti dan menampung tuntutan kegiatan yang pasti selalu berkembang.

Arsitektur Futuristik memanfaatkan kemajuan di era teknologi dengan menggunakan bahan-bahan baru seperti baja, kaca, dan alumunium, sederhana merupakan nilai tambah terhadap arsitektur sedangkan penambahan ornamen dianggap sebagai suatu hal yang tidak efisien. *Nihilism*, penekanan perancangan kepada *space* atau ruang, maka desain menjadi polos, simple, dengan pemakaian kaca lebar. Jenis bahan material yang digunakan diekspos secara polos dan ditampilkan apa adanya. (sumber <https://www.arsitag.com/>)

2.2.8 Antropometri

Untuk melengkapi perancangan ini, akan disertakan beberapa data antropometri yang diharapkan bisa membantu memfasilitasi aktivitas seluruh *driver* dan penumpang yang datang. Berikut data antropometri yang diambil dari buku *Dimensi Manusia & Ruang Interior* (Panero, 2013) adalah sebagai berikut:

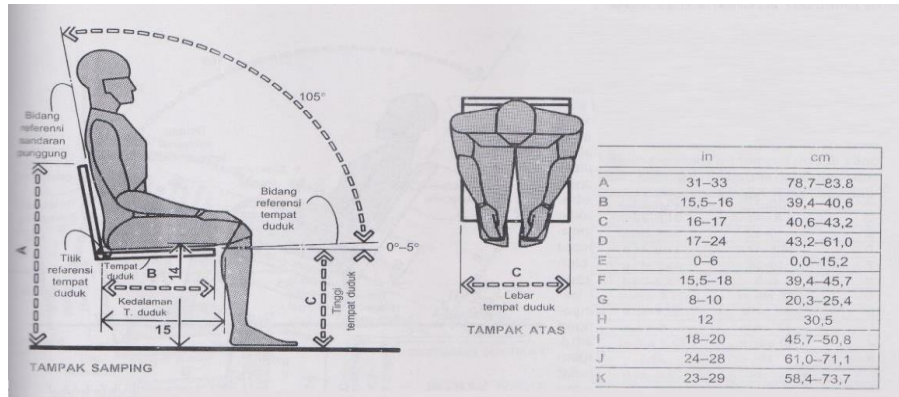
Dimensi Tubuh Proyeksi Tahun 1985 pada Kelompok Pria dan Wanita Dewasa dalam Satuan Inchi dan cm menurut Jenis Kelamin dan Seleksi Persentil.

	Berat		A		B		C		D		E		F		G		
	pon	kg	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	
95	PRIA	215,4	97,7	47,6	120,9	61,3	155,7	74,3	188,6	34,4	87,4	34,1	86,5	7,5	19,1	39,0	99,0
	WANITA	165,1	74,9	42,8*	108,7	55,7	141,4	68,0	172,8	31,7	80,6	31,3	79,6	5,9	14,9	36,0	91,5
5	PRIA	143,7	65,2	41,5	105,5	53,7	136,5	66,2	168,2	29,3	74,3	30,1	76,4	5,7	14,5	34,8	88,5
	WANITA	104,5	47,4	38,0*	96,5	48,4	122,9	60,0	152,3	26,7	67,7	27,4	69,5	4,1	10,4	32,0	81,2
		H		I		J		K		L		M		N		O	
		in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm	in	cm
95	PRIA	23,7	60,3	18,8	47,8	21,7	55,1	25,7	65,4	20,8	52,9	11,7	29,7	27,4	69,6	16,6	42,2
	WANITA	21,4*	54,3	17,4	44,2	20,7	52,7	24,4	62,0	18,4	46,8	10,7	27,1	24,8	63,1	16,4	41,8
5	PRIA	20,5	52,1	15,9	40,4	18,3	46,4	22,2	56,4	17,5	44,4	8,3	21,0	23,9	60,6	13,5	34,4
	WANITA	18,4*	46,7	14,9	37,8	17,2	43,7	21,0	53,3	15,2	38,6	7,6	19,2	21,3	54,2	13,9	35,4

Gambar 2. 1 Antropometri Tubuh Manusia

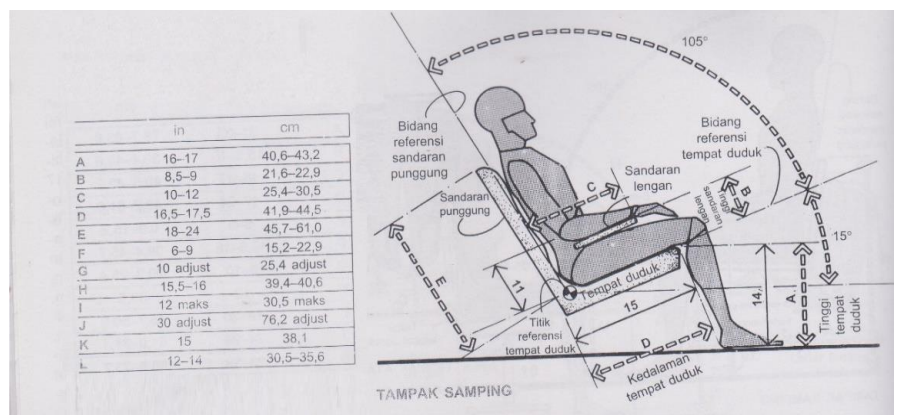
Sumber ; Pamero 2013

Pada gambar 2.1 antropometri tentang dimensi tubuh manusia, ini akan diterapkan pada hamper seluruh perancangan karena merupakan untuk sirkulasi manusia yang berjalan dan diam.



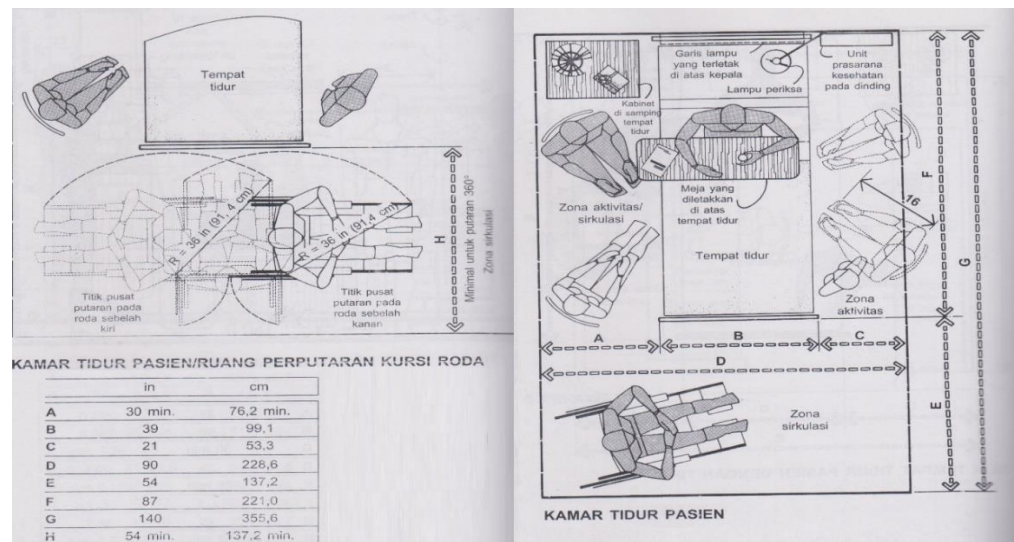
Gambar 2. 2 Antropemtri Posisi Duduk
 Sumber ; Panero 2013

Gambar 2.2 antropometri tentang posisi duduk, ini akan diterapkan pada ruang tunggu, karena di ruang tunggu aktivitas yang dilakukan yaitu para *driver* duduk menunggu orderan sedangkan para penumpang menunggu driver menjemput.



Gambar 2. 3 Antropmetri Posisi Duduk Santai
 Sumber ; Panero 2013

Gambar 2.3 antropometri tentang posisi duduk santai, ini akan diterapkan pada ruang istirahat bagi para *driver*, karena para *driver* memerlukan fasilitas istirahat untuk rehat sejenak setelah bekerja.



Gambar 2. 4 Antropometri Ruang P3K

Sumber ; Panero 2013

Gambar 2.4 antropometri tentang ruang P3K, ini akan diterapkan pada ruangan P3K bila para *driver* atau penumpang membutuhkan pertolongan pertama pada kesehatannya.

2.3 Studi Banding Fasilitas Sejenis

Studi banding yang telah dilaksanakan oleh penulis dilakukan di Stasiun Grab yang berlokasi di Bandung Indah Plaza, Jl. Merdeka No.56, Citarum, Kec. Bandung Wetan, Kota Bandung, Jawa Barat (KodePos 40115). Stasiun Grab merupakan fasilitas bagi para *driver online*. Fasilitas ini tidak hanya diperuntukan bagi para *driver* saja,

tetapi bisa juga untuk para penumpang yang bisa digunakan jika menunggu penjemputan. Stasiun Grab memiliki fasilitas yaitu tempat duduk dan *charging station*.

Stasiun Grab ini akan digunakan oleh penulis sebagai objek studi banding dari perancangannya karena merupakan salah satu fasilitas bagi para *driver online* dan penumpang yang ada di Kota Bandung. Berikut adalah table hasil analisa *existing* yang dibuat penulis terhadap Stasiun Gojek:

Tabel Studi Banding Stasiun Grab				
No	Aspek	Data Studi Banding	Potensi	Kendala
1.	Lokasi dan Kondisi Geografis	Jl. Merdeka No.56, Citarum, Kec. Bandung Wetan, Kota Bandung, Jawa Barat 40115	Berada dipusat kota Bandung sehingga banyak dilewati.	Berada di jalan utama sehingga sering terjadi kemacetan di sepanjang jalan.
2.	Arah Mata Angin Bangunan	Arah mata angin menghadap ke arah Barat	Mendapatkan pencahayaan alami ketika sore hari.	Sedikit mendapatkan cahaya matahari pada pagi hari.

3.	Kondisi Jalur Akses Bangunan		Memiliki akses utama di Barat (Jl. Merdeka) dan Timur (Jl. Sumatra) sehingga memiliki akses masuk Gedung bagian depan dan bagian belakang	- Berada di jalur utama sehingga rawan kemacetan.
4.	Fasilitas Sekitar Bangunan		Lokasi berdekatan dengan Mall, taman kota, dan banyak retail-retal.	Terlalu banyaknya area retail atau pertokoan di sekitar bangunan.
5.	Konsisi Vegetasi Site		Terdapat area hijau yang sedikit	Karena memiliki area hijau yang sedikit membuat suasana kurang sejuk

Tabel 2. 1 Studi Banding

Sumber : Data Pribadi

Data Wawancara Survey :

Nama : Hadi

Waktu : Pukul 13.21, 15 November 2019

Kontribusi : Pengguna Stasiun Driver Online

Hasil dari wawancara yang dilakukan adalah para stasiun *driver* Gojek berkeinginan untuk menambahkan fasilitas area parkir stasiun *driver* Gojek diperluas, fasilitas yang menyediakan Konsumsi seperti air minum dengan cemilan, fasilitas beristirahat yang cukup luas, tempat diperbesar dan fasilitas untuk *charger* diperbanyak.

2.4 Tinjauan Tentang Ide Gagasan

Konsep dari perancangan ini adalah membuat para *driver* Gojek dan penumpang ini adalah untuk membuat fasilitas yang nyaman bagi para *driver* Gojek dan penumpang seperti kenyamanan yang bisa didapatkan di tempat tinggalnya masing-masing.

Menurut Potter & Perry (2006) mengungkapkan kenyamanan / rasa nyaman adalah suatu keadaan dimana kebutuhan dasar manusia yang telah terpenuhi yaitu kebutuhan akan ketentraman dan kelegaan.

Sehingga munculah ide gagasan "*Comfortable Works*" yang mempunyai arti kenyamanan dalam bekerja dengan mengutamakan kenyamanan didalam perancangan ini agar membuat para *driver* Gojek dan penumpang merasakan kenyamanan seperti dirumahnya sendiri. Untuk menunjang kenyamanan bagi para pengguna maka

akan difasilitasi dengan beberapa fasilitas yang akan diterapkan pada stasiun Gojek ini diantaranya Area Tunggu, *Charging Station*, Ruang Istirahat, Ruang Kesehatan, *Retail*, Toilet, Mushola, ATM *Center*, *Charging Station* dan Kantor Gojek. Dari beberapa fasilitas diatas diharapkan dapat membuat pengguna merasa nyaman sehingga produktifitas dalam bekerja dapat meningkat dan lebih optimal.

2.5 Analisa Permasalahan

Perkembangan Gojek di kota Bandung telah menjadi salah satu pekerjaan tetap bagi para *driver* Gojek tersebut, tetapi tidak difasilitasi dengan nyaman untuk menunggu dan beristirahat bagi para *driver* Gojek dan penumpangnya. Sehingga perlu difasilitasi dengan sebuah stasiun yang nyaman bagi para *driver* Gojek dan penumpang sehingga banyak populasi *driver* Gojek dapat ditampung difasilitas stasiun Gojek tersebut.

Dari hasil studi banding yang telah dilaksanakan di Stasiun Grab yang berlokasi di Bandung Indah Plaza, Jl. Merdeka No.56, Citarum, Kec. Bandung Wetan, Kota Bandung, Jawa Barat (KodePos 40115). Kurangnya fasilitas menunggu dan beristirahat yang memadai bagi para *driver* Gojek dan penumpang membuat perancangan ini bertujuan untuk memfasilitasi produktifitas dalam bekerja dapat meningkat dan lebih optimal.

