

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Saat ini Kereta Api merupakan pilihan utama sebagai salah satu moda transportasi umum darat dan keberadaannya kini cukup penting bagi masyarakat. Melihat keistimewaan kota Yogyakarta yang merupakan salah satu tempat berpengaruh terhadap lahirnya sejarah Kereta Api di Indonesia. Berikut sejarah Perkereta Apian di Indonesia.

1.1.1 Sejarah Perjalanan Kereta Api di Indonesia

Kereta api banyak digunakan sebagai pilihan transportasi penduduk Indonesia, terutama di pulau Jawa. Kereta api telah beroperasi di Indonesia sejak pertengahan abad ke 19 pada masa penjajahan Belanda. Saat Indonesia dikuasai Militer Jepang, pengelolaan kereta api diambil alih dan digunakan oleh pemerintah Jepang.

Setelah Indonesia mendeklarasikan kemerdekaan, para karyawan dari Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA) mengambil alih kekuasaan pengelolaan kereta api dari militer Jepang. Pada tanggal 28 September 1945, AMKA menyatakan bahwa pengelolaan kereta api resmi berada di tangan bangsa Indonesia sekaligus diperingati sebagai Hari Kereta Api di Indonesia. (Sumber : wikipedia.org/ Sejarah Perkereta Apian di Indonesia, tahun 2015)

a. Kereta Api di Era Kolonial Belanda

Inisiatif untuk membangun jalur kereta api di Indonesia berawal pada era tanam paksa di tahun 1830. Saat itu, Gubernur Jenderal Johannes van den Bosch menggagas pembangunan jalur kereta api agar dapat meningkatkan volume angkut produksi hasil panen di wilayah pedalaman. Pada 1840, Kolonel JHR Van der Wijk mengajukan proposal untuk membangun jalur kereta api Jakarta menuju Surabaya. Pada 10 Agustus 1867, jalur kereta api pertama di Indonesia mulai beroperasi di Jawa Tengah dan terhubung dengan stasiun pertama di

wilayah Semarang. Kereta ini berangkat menuju Temanggung yang berjarak 25 kilometer. Jalur kereta api ini kemudian diperluas hingga mencapai Yogyakarta. Pada awal keberjalanannya, kereta api dikelola oleh perusahaan Nederlands-Indische Spoorweg Maatschappij dan menggunakan ukuran standar rel 1.435 mm.

Perusahaan kereta api milik pemerintahan kolonial Belanda ini kemudian melanjutkan pekerjaan dengan menghubungkan Bogor di barat menuju Surabaya di timur. Pembangunan jalur kereta api dimulai pada 16 Mei 1878 dan kedua kota tersebut akhirnya terhubung pada 1894. Pada 1920an, hampir seluruh kota dan desa strategis di Jawa telah terhubung dengan jalur kereta api. Beberapa kereta beroperasi untuk mengangkut hasil panen gula ke pabrik. (Sumber : www.bglconline.com/sejarah-kereta-api-indonesia, tahun 2014)

b. Pengambilalihan Kereta Api oleh Pemerintah

Pada masa pendudukan Jepang, jalur kereta api di Indonesia dikelola secara terpisah. Setelah merdeka, para pejuang berhasil mengambil alih jalur kereta api pada 28 September 1945 di pulau Jawa. Secara terpisah, jalur kereta api di Sumatra juga berhasil diambil alih. Jalur kereta api di Sumatera Utara dikelola oleh Kereta Api Soematera Oetara, sementara jalur kereta api di Sumatera Selatan dan Sumatera Barat dikelola oleh Kereta Api Negara Republik Indonesia. Disaat bersamaan, Belanda juga membuat sistem jalur kereta api secara terpisah yang dikelola oleh Verenigd Spoorwegbedrijf di wilayah Indonesia yang telah dikuasai.

Setelah Indonesia mendapat pengakuan kemerdekaan penuh pada 1949, berbagai sistem kereta api digabungkan menjadi Djawatan Kereta Api. Perusahaan ini mendatangkan 100 lokomotif uap pada 1950 untuk kembali melayani penumpang. Selain lokomotif uap, perusahaan ini juga mendatangkan lokomotif listrik-diesel yang berasal dari Amerika Serikat pada 1953. Kebijakan nasionalisasi yang ditetapkan pemerintah membuat seluruh jalur kereta api di

Indonesia dikelola dibawah naungan Perusahaan Negara Kereta Api pada 1958.(
Sumber : www.bglconline.com/sejarah-kereta-api-indonesia, tahun 2014)

c. Perkembangan Menjadi PT. Kereta Api Indonesia

Meski telah resmi menjadi milik negara dan dikelola Perusahaan Negara Kereta Api, upaya nasionalisasi dari kereta baru sepenuhnya tuntas pada 1971. Pada 15 September 1971, Perusahaan Negara Kereta Api berubah nama menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). PJKA melanjutkan upaya mendatangkan lokomotif listrik-diesel. Pada 1980-an, kebanyakan layanan perjalanan kereta api menggunakan lokomotif listrik-diesel. Selain itu, PJKA juga mendatangkan beberapa unit kereta listrik dari Jepang pada tahun 1970-an untuk menggantikan lokomotif yang sudah tua.

Nama PJKA mengalami perubahan pada 1991 menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka). Selama periode 1995-1999, layanan kereta api di Indonesia sempat mengalami kebangkitan. Berbagai layanan kereta api diperkenalkan untuk meningkatkan volume penumpang. Akan tetapi, PT. Kereta Api kesulitan menghadapi persaingan tiket pesawat murah sehingga mesti mengalami penurunan jumlah penumpang.

Nama Perumka kembali berubah pada 1 Juni 1999 menjadi PT. Kereta Api (Persero). PT. Kereta Api masih melanjutkan monopoli pengelolaan jalur kereta api di Indonesia. Masalah klasik dari industri kereta api di Indonesia masih terjadi. Stasiun tetap kumuh dan sumpek. Ditambah lagi pengawasan yang lemah pada sistem keluar masuk stasiun membuat banyak pengasong dan pengemis berkeliaran di dalam kereta. Belum lagi dengan keberadaan penumpang kereta yang duduk diatas atap kereta yang semakin memperburuk industri perkeretaapian Indonesia.

Pada tahun 2007, masa monopoli PT. Kereta Api Indonesia harus berakhir seiring berlakunya UU Perkeretaapian No. 23/2007. Pada 2010, PT Kereta Api mengalami perubahan nama menjadi PT. Kereta Api Indonesia (PT KAI) (Persero) yang masih digunakan hingga saat ini.

Dengan memiliki nilai sejarah yang cukup panjang, maka penting untuk dibangunnya sebuah Museum, dengan tujuan untuk mempertahankan sejarah dan sebagai wadah pendidikan bagi masyarakat. Kota Yogyakarta dan wilayah sekitarnya mempunyai beberapa museum yang menyimpan benda peninggalan sejarah dan budaya serta sumber ilmu pengetahuan yang bermuatan lokal. PTKAI dengan segala koleksi dan nilai sejarah yang dimilikinya, dapat terwadahi pada bangunan museum.

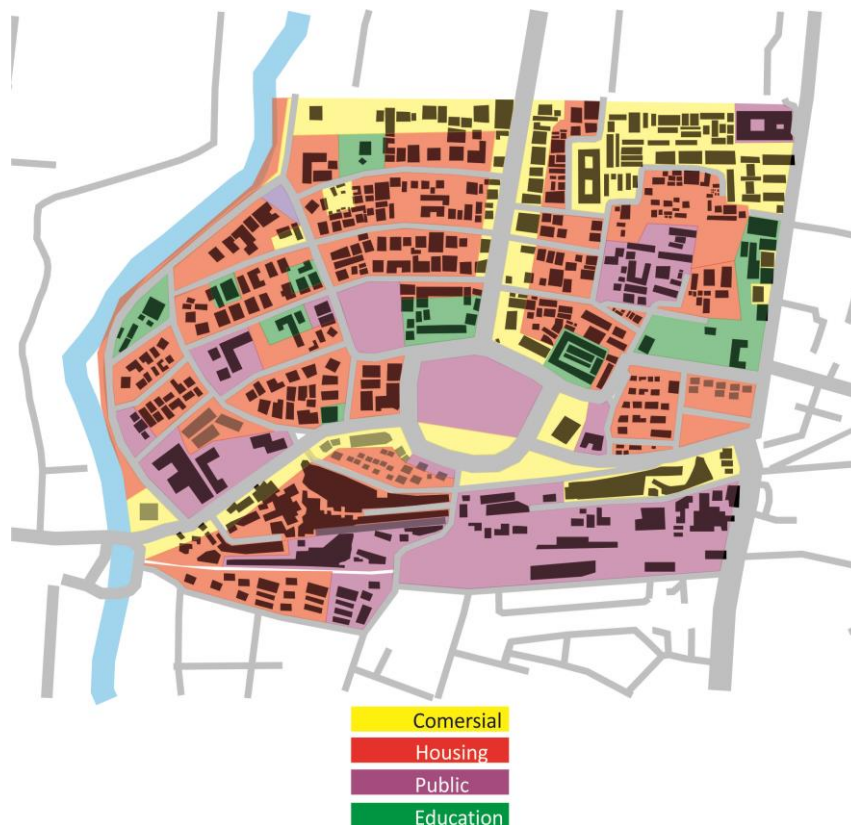
Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) adalah sebuah daerah otonomi setingkat provinsi di Indonesia dengan ibu kota provinsinya adalah Yogyakarta, sebuah kota dengan berbagai predikat, baik dari sejarah maupun potensi yang ada, seperti sebagai kota perjuangan, kota kebudayaan, kota pelajar, dan kota pariwisata. Sebutan Yogyakarta sebagai kota pariwisata menggambarkan potensi provinsi ini dalam kacamata kepariwisataan.

Yogyakarta merupakan daerah tujuan wisata terbesar kedua setelah Bali. Berbagai jenis obyek wisata dikembangkan di wilayah ini, seperti wisata alam, wisata sejarah, wisata budaya, wisata pendidikan, wisata belanja, bahkan yang terbaru wisata malam. Hal ini menjadikan kota Yogyakarta memiliki potensi kepadatan penduduk. Kota Yogyakarta memiliki luas wilayah sebesar 32,5 km² atau sekitar 1,02% dari total luas keseluruhan provinsi DIY. Dan hasil sensus penduduk pada tahun 2010, jumlah penduduk di kota Yogyakarta mencapai 388.088 jiwa. Salah satu daerah yang menjadi distrik yang dilalui baik kegiatan transportasi, wisata, perkantoran, ekonomi, dan permukiman padat yaitu kawasan Kotabaru. Kawasan ini ramai di lalui baik wisatawan lokal maupun luar daerah, karena kawasan ini menjadi magnet aktifitas baik pendatang maupun masyarakat lokal yang melakukan aktifitas sekitar kawasan tersebut. (sumber : bernadetadotty.wordpress)

Perancangan Museum Kereta Api yang akan dibangun pada kawasan Tegal Panggung Kota Baru, merupakan kawasan yang berhubungan erat dengan kegiatan kereta api, karena kawasan tersebut berada dekat dengan beberapa stasiun, yaitu stasiun Tugu Yogyakarta dan stasiun Lempuyangan yang sekaligus

menjadi landmark kota Yogyakarta, Kota Baru bisa disebut sebagai titik tengah kota Yogyakarta dan menjadi kawasan komersial yang unggul, dari segi letak kawasan Kota Baru menjadi kawasan yang dapat berkembang pesat, oleh karena itu perkembangan pembangunan pada kawasan kota baru menjadi sangat penting untuk menstabilkan beberapa permasalahan yang ada di Yogyakarta, dari isu pendidikan, ekonomi, sosial sampai pada tata ruang dan wilayah, kondisi landuse kota baru yang didominasi dengan area permukiman dan komersial sebagai berikut.

1.1.2 Tata guna Makro lahan Kota Baru



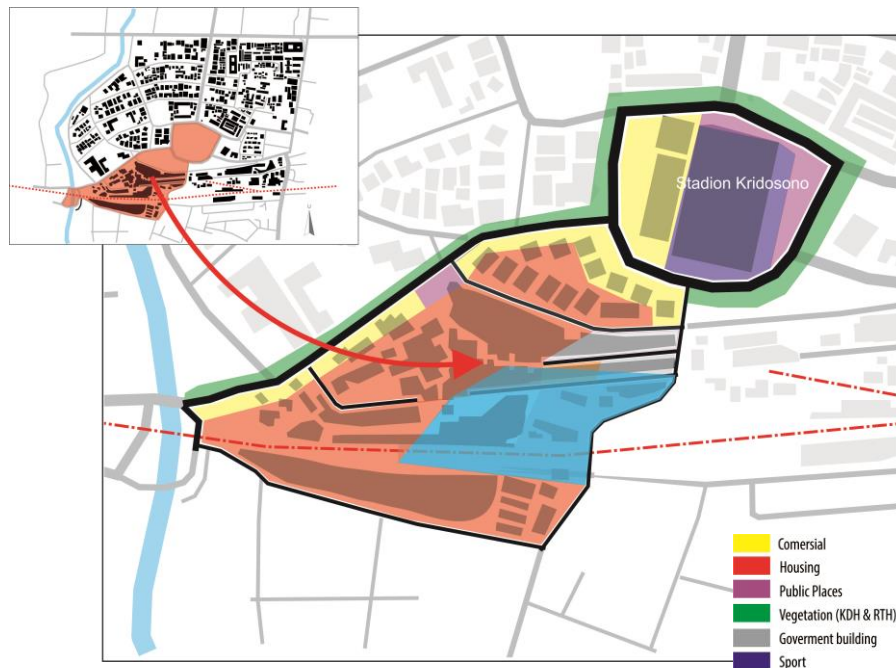
Gambar 1.1 Makro tata guna lahan Kota Baru

Sumber : Tim STUPA 7, tahun 2015

Dengan kondisi tata lahan seperti pada gambar 1.1 (Makro landuse kota baru) dapat dilihat bahwa Kota Baru dapat menciptakan kawasan mandiri yang terdiri dari berbagai fungsi kawasan yang cukup kompleks, dengan pola sirkulasi memusat yang menjadikan stadion Kridosono sebagai pusatnya. Namun dilihat

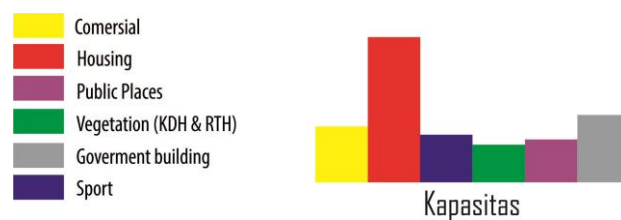
lebih dalam mengenai Mikro Kota baru ada beberapa kawasan Kota Baru yang menjadi kawasan dengan kondisi tata ruang yang kurang baik, dari permukiman, sirkulasi, sampai pada gudang pabrik dan shelter stasiun, Bisa dilihat pada tata guna lahan mikro berikut (Gambar 1.2).

1.1.3 Eksisting Mikro Tata guna lahan Kota Baru



Gambar 1.2 Mikro Tata guna lahan Kota Baru

Sumber : Tim STUPA 7, tahun 2015



Gambar 1.3 Grafik kapasitas tata guna lahan

Sumber : Tim STUPA 7, tahun 2015

Apabila dilihat pada gambar 1.3 grafik kapasitas, gambar tersebut dapat menjelaskan bahwa kepadatan permukiman mendominasi kawasan tersebut, selain itu pesatnya perkembangan kawasan (permukiman) dengan KDB yang lebih besar daripada KDH, dimana kondisi tersebut dapat menimbulkan beberapa permasalahan, antara lain yaitu, menyebabkan hilangnya ruang-ruang hijau

perkotaan sehingga menciptakan lahan yang gersang dan berdebu, sedangkan standar peraturan daerah Kota Baru telah menetapkan peraturan daerah dengan Luas area yang ditanami (ruang hijau) minimal seluas 80% - 90% dari luas taman, sisanya dapat berupa pelataran yang diperkeras sebagai tempat melakukan berbagai aktivitas. (Sumber : PERDA RDTR NO 1, Tahun 2015)

Tidak lepas dari fasilitas komersial dan pendidikan, sekarang ini fungsi komersial sangat diunggulkan dalam setiap tujuan pengembangan perancangan, aspek ekonomi sekarang ini telah menjadi magnet kawasan, dimana aktivitas komersial sangat diperhitungkan untuk keberlangsungan desain tersebut, sedangkan pendidikan disini menjadi fasilitas pendukung yang wajib dipertahankan sebagai keberlangsungan kawasan pendidikan.

Kawasan mikro Kota Baru yaitu kawasan Tegal Panggung dipilih sebagai lokasi site, dikarenakan kawasan tersebut memiliki permasalahan tata ruang yang mengakibatkan buruknya penataan permukiman dan infrastruktur kota, namun pada kawasan tersebut terdapat beberapa potensi yang dapat dikembangkan dalam desain, potensi tersebut berupa.

1.1.4 Potensi Kawasan

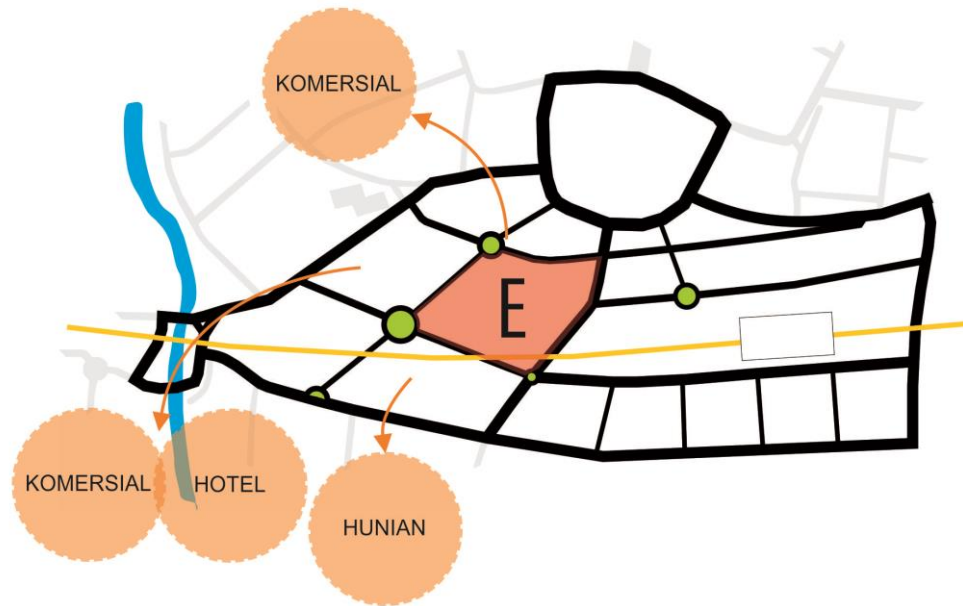


Diagram 1.1 Potensi kawasan

Sumber : Tim STUPA 7, tahun 2015

Melihat potensi kawasan sekitar untuk dikembangkan dengan tujuan menjadikan dalam satu bangunan yang terintegrasi, dan dapat melengkapi fungsi kawasan lainnya.

Rancangan awal kawasan tegal panggung yaitu, mengedepankan pada fungsi komersial untuk meningkatkan ekonomi masyarakat sekitar, namun untuk memepertahankan potensi dan memberikan suatu yang baru bagi kawasan sebagai daya tarik kawasan, Analisis kawasan dengan tujuan agar tidak adanya kesamaan fungsi pada setiap blok kawasan, melihat kekurangan fasilitas pada kawasan sehingga dapat menciptakan suatu fungsi baru bagi kawasan, maka bangunan *Mix Use* Museum sangat baik untuk menyeimbangkan antara potensi kawasan dan kebutuhan masyarakat.



Gambar 1.4 Tata guna lahan

Sumber : Tim STUPA 7, tahun 2015

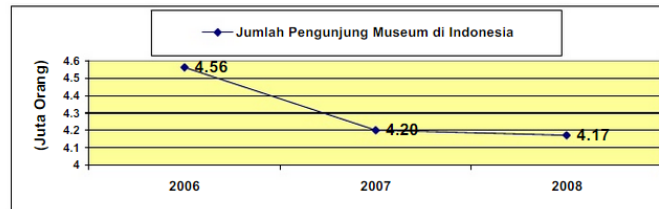
Dari analisis tata guna lahan kawasan perancangan belum adanya fasilitas pendidikan, dan kawasan direncanakan meningkatkan ekonomi sekitar, sehingga persebaran bangunan komersial sangat diperhitungkan. Maka dari itu konsep Mixuse building menjadi konsep utama dalam desain Museum tersebut, Museum sebagai bangunan utama menjadi wadah fasilitas pendidikan yang dipadukan dengan fungsi komersial, dimana Museum memberikan suatu fungsi baru bagi kawasan, sedangkan fasilitas komersial menjadi solusi untuk meningkatkan ekonomi kawasan dan sebagai daya tarik masyarakat untuk datang ke Museum.

1.1.5 Isu Museuma Di Indonesia

Museum merupakan salah satu sarana untuk meningkatkan pemahaman dan penanaman nilai-nilai budaya luhur kepada masyarakat. Melalui museum masyarakat dapat memahami nilai-nilai luhur sejarah bangsa di masa lalu yang dapat diterapkan di masa sekarang. Jumlah pengunjung museum dari tahun ke tahun terus mengalami penurunan. Berdasarkan data tersebut di bawah, pada tahun 2006 terdapat 4,56 juta pengunjung, turun menjadi 4,20 juta pengunjung

pada tahun 2007, dan turun lagi padatahun 2008 menjadi 4,17 juta pengunjung. Namun demikian, tidak semua museum mengalami penurunan pengunjung. Seperti pada grafik pengunjung museum berikut. (Sumber: Pusat Pengelolaan Data dan Sistem Jaringan, Depbudpar 2009)

Tabel 1.1 Jumlah pengunjung museum Indonesia



NO.	NAMA MUSEUM	PROVINSI	TAHUN		
			2006	2007	2008
1	Museum Negeri	NA. Darussalam	15,074	57,218	13,685
2	Museum Negeri	Sumatera Utara	72,369	74,745	46,700
3	Museum Negeri Perjuangan Bukit Barisan	Sumatera Utara	683	517	517
4	Museum Negeri Adityawarman	Sumatera Barat	79,945	104,163	166,307
5	Museum Negeri Sang Nila Utama	Riau	10,791	10,454	10,454
6	Museum Negeri Ruwa Jurai	Jambi	6,403	5,426	31,778
7	Museum Perjuangan	Jambi	5,972	3,920	2,537
8	Museum Negeri Balaputra Dewa	Sumatera Selatan			

Sumber: Pusat Pengelolaan Data dan Sistem Jaringan, Depbudpar 2009

Tabel 1.2 Jumlah pengunjung Museum Indonesia

**JUMLAH PENGUNJUNG MUSEUM
TAHUN 2006-2008**

NO.	NAMA PERPUSTAKAAN	PROVINSI	TAHUN		
			2006	2007	2008
1	Museum Negeri	NA. Darussalam	15,074	57,218	13,685
2	Museum Negeri	Sumatera Utara	72,369	74,745	46,700
3	Museum Negeri Perjuangan Bukit Barisan	Sumatera Utara	683	517	517
4	Museum Negeri Adityawarman	Sumatera Barat	79,945	104,163	166,307
5	Museum Negeri Sang Nila Utama	Riau	10,791	10,454	10,454
6	Museum Negeri Ruwa Jurai	Jambi	6,403	5,426	31,778
7	Museum Perjuangan	Jambi	5,972	3,920	2,537
8	Museum Negeri Balaputra Dewa	Sumatera Selatan	13,051	14,298	15,110
9	Museum Negeri Sultan Mahmud Badaruddin	Sumatera Selatan	247,810	1,013	9,658
10	Museum Garuda Sriwijaya	Sumatera Selatan	331	105	550
11	Museum Negeri	Bengkulu	4,122	8,439	4,122
12	Museum Negeri Ruwa Jurai	Lampung	47,040	55,541	55,541
13	Museum ABRI Sabria Mandala	DKI Jakarta	50,014	50,915	44,658
14	Museum Nasional	DKI Jakarta	127,875	167,450	235,003
15	Museum Kebangkitan Nasional	DKI Jakarta	9,455	11,291	17,950
16	Museum Fatahillah (Sejarah Jakarta)	DKI Jakarta	84,612	78,081	143,058
17	Museum Tekstil	DKI Jakarta	19,072	33,255	27,291
18	Museum Basuki Abdullah	DKI Jakarta	1,931	21,106	7,652
19	Museum Bahari	DKI Jakarta	9,878	14,082	10,033
20	Museum Seni Rupa dan Keramik	DKI Jakarta	17,349	20,747	27,386
21	Museum Sumpah Pemuda	DKI Jakarta	7,531	8,636	6,855
22	Museum Naskah Proklamasi	DKI Jakarta	6,053	9,565	10,344
23	Museum Pancasila Sakti (Lubang Buaya)	DKI Jakarta	103,157	82,636	96,775
24	Museum Purna Bakti Pertiwi, TMII	DKI Jakarta	84,522	89,098	74,142
25	Museum Bayt Al Qur'an, TMII	DKI Jakarta	46,187	36,570	12,827
26	Museum Listrik dan Energi Baru, TMII	DKI Jakarta	361,020	427,114	499,766
27	Museum Serangga, TMII	DKI Jakarta	335,957	303,722	95,646
28	Museum Transportasi, TMII	DKI Jakarta	78,344	49,948	54,718
29	Museum Graha Widya Patra, TMII	DKI Jakarta	40,604	40,075	14,623
30	Museum Indonesia, TMII	DKI Jakarta	20,748	16,751	6,748
31	Museum Komodo/Reptilia, TMI	DKI Jakarta	44,233	28,794	22,288
32	Museum Perangko, TMII	DKI Jakarta	15,560	10,287	1,910
33	Museum Keprajuritan, TMII	DKI Jakarta	28,681	31,527	32,745
43	Museum Barli	Bandung, Jabar	4,975	4,975	4,975
44	Museum Mandalawangsit	Bandung, Jabar	5,968	5,968	5,968
45	Museum Pos Indonesia	Bandung, Jabar	16,600	16,660	16,660
46	Museum Margasatwa Tamansari	Bandung, Jabar	656,898	656,898	656,898
47	Museum Tanah Nasrel	Kota Bogor, Jabar	251	5,045	4,502
48	Museum Perjuangan Jawa Barat	Kota Bogor, Jabar	11,169	9,890	11,169
49	Museum Zoologi	Kota Bogor, Jabar	158,766	43,266	58,766
50	Museum Peta	Kota Bogor, Jabar	13,031	22,433	22,433
51	Museum Etno Botani	Kota Bogor, Jabar	15,572	5,596	5,596
52	Museum Site Tambak Sari	Kota Bogor, Jabar	215	215	215
53	Museum Sultan Sepuh Kasepuhan	Kota Cirebon, Jabar	38,074	38,074	38,074
54	Museum Kacirebonan	Kota Cirebon, Jabar	4,809	4,809	4,806
55	Museum Linggarjati	Kab. Kuningan, Jabar	52,456	66,804	60,550
56	Museum Amerta Dirgantara Mandala	Kab. Subang, Jabar	5,528	520	5,246
57	Museum Prabu Geusan Ulu	Kab. Purwakarta, Jabar	14,930	14,930	14,930
58	Museum Percandian Batujaya	Kab. Karawang, Jabar	1,580	1,580	1,580
59	Museum Palangan B. Kokosan	Kab. Sukabumi, Jabar	8,052	215	3,250
60	Museum Negeri Ronggo Warsito	Semarang, Jateng	48,550	53,932	41,096
61	Museum Kretek	Semarang, Jateng	9,214	9,154	9,354
62	Museum Kreta Api / Palagan	Ambarawa, Jateng	26,142	29,314	27,145
63	Museum Batik	DI Yogyakarta	366	595	455
64	Museum Sono Budoyo	DI Yogyakarta	20,876	17,926	18,962
65	Museum Wayang Kekayon	DI Yogyakarta	1,414	3,576	2,215
66	Museum Benteng Vrederberg	DI Yogyakarta	52,571	56,461	58,950
67	Museum Affandi	DI Yogyakarta	5,285	6,939	5,614
68	Museum Yogya Kembali	DI Yogyakarta	161,935	218,177	152,325
69	Museum Negeri Mpu Tantular	Surabaya, Jawa Timur	28,825	22,294	26,799
70	Museum Trowulan	Trowulan, Jawa Timur	58,875	55,136	61,405
71	Museum Brawijaya	Malang, Jawa Timur	68,634	63,006	65,003
72	Museum Pahlawan	Surabaya, Jawa Timur	144,328	150,000	145,000
73	Museum Negeri	Bali	20,756	22,854	21,652
74	Museum Negeri	Nusa Tenggara Barat	5,849	1,862	27,466
75	Museum Negeri	Nusa Tenggara Timur	6,829	4,214	5,214
76	Museum Negeri Mulawarman	Samarinda, Kaltim	79,749	13,548	33,556
77	Museum Negeri	Kalimantan Selatan	-	-	33,556
78	Museum Negeri La Galigo	Makassar, Sulsel	13,427	18,149	21,113
79	Museum Negeri	Sulawesi Tenggara	2,700	2,203	2,822
80	Museum Negeri	Maluku	6,092	10,445	7,450
JUMLAH			4,561,165	4,204,321	4,174,020

Sumber: Docslide.com

Berbicara mengenai permuseuman di Indonesia Tidak lepas dari isu museum dalam negeri yang minim pengunjung, Museum milik negara pada umumnya cenderung bersikap ‘pasif’ dengan mengandalkan anggaran pemerintah yang tentu saja terbatas pada kewajiban terhadap perawatan dan penyimpanan koleksi berupa tinggalan materi yang memiliki nilai budaya atau identitas bangsa. Sehingga memunculkan kesan membosankan bagi pengunjung, dan museum selalu tampak sepi pengunjung. Lain halnya dengan museum-museum di luar negeri, yang menjadi sebuah kebanggaan dengan menampilkan kebudayaan dan sejarah bangsanya sendiri bahkan menjadi daya tarik utama bagi wisatawan mancanegara.

Mengapa museum-museum di luar negeri begitu dihargai dan menjadi kebanggaan? Karena di sana, museum menjadi tempat rekreasi keluarga, tempat bermain, dan menjadi tempat yang menyenangkan untuk dikunjungi. Padahal Indonesia memiliki sumber daya budaya yang luar biasa, seperti PDS HB Jassin yang menjadi salah satu penyimpan koleksi sastra terlengkap di dunia, tetapi kondisinya sungguh berbeda dengan museum-museum di luar negeri. Jakarta memiliki 64 museum merupakan provinsi dengan jumlah museum terbanyak, tetapi kota Jakarta tidak terkenal atas museumnya, malah dikenal sebagai ‘kota belanja’ dan ‘kota metropolitan’ yang artinya Mall dan pusat-pusat hiburan yang menjadi destinasi kunjungan. (Sumber : Muhammadal Mujabuddawat, tahun 2011)

Definisi dari Museum adalah institusi permanen yang melayani kebutuhan publik dengan sifat terbuka, dengan cara melakukan usaha pengoleksian, mengkonservasi, meriset, menginformasikan, dan memamerkan benda materi kepada masyarakat untuk kebutuhan studi penelitian, pendidikan, dan kesenangan. Berdasarkan definisi tersebut, museum-museum di Indonesia kebanyakan belum memenuhi fungsi kesenangan dan penginformasian kepada masyarakat. Museum-museum di Indonesia yang selalu sepi pengunjung disebabkan karena museum terkesan sangat pasif dan tidak aktif atraktif dalam menyajikan apa yang dipamerkan. (Sumber : Wikipedia, Museum)

Dari kesimpulan yang didapat, Maka museum perlu mencari tahu kebutuhan pengunjung, setelah mengetahui apa yang diinginkan oleh pengunjung, museum melakukan proses komunikasi untuk mempersiapkan dan menyediakan keinginan pengunjung sesuai dengan kategori pengunjungnya. Dalam menyikapi hal tersebut, bangunan museum akan selalu menjadi museum dengan menampilkan atau memamerkan sesuatu, oleh karena itu isu terkait keramaian aktivitas komersial akan diangkat untuk penyelesaian permasalahan tersebut, dengan menggunakan konsep Integrasi Bangunan, dimana fungsi Museum dipadukan dengan fungsi komersial yang menjadi tujuan destinasi wisata belanja masyarakat yang diintegrasikan dengan bangunan museum, disini museum tidak didesain pasif melainkan aktif, yaitu dengan cara Mengintegrasikan fungsi lainnya dalam suatu Bangunan.

Berikut beberapa rincian permasalahan Museum di Indonesia (*sumber : kebudayaan.kemdikbud*):

1. Rendahnya kesadaran dan kepedulian masyarakat terhadap museum (*apresiasi stakeholder*).

Museum belum memiliki daya tarik yang menjadikan museum sebagai destinasi utama untuk dikunjungi dalam waktu senggang atau masa libur.

2. Kurangnya perhatian Pemerintah Daerah terhadap pengelolaan museum.

Museum masih berjarak dengan *stakeholder* yang semestinya diapresiasi dan diberikan pemahaman akan pentingnya pengembangan museum bagi kepentingan khalayak banyak. Museum belum menjadi destinasi akhir pekan yang populer bagi masyarakat, juga belum menjadi pos pengembangan daerah yang terlihat cemerlang bagi pemerintah daerah. Kedua contoh tersebut dapat menjelaskan bahwa museum belum bisa menjalin hubungan dua arah yang menjamin pemahaman antar kedua belah pihak. Untuk menarik masyarakat dan mendapat dukungan dari pemerintah lokal tentunya museum perlu memahami kebutuhan dan

arah kebijakan dari stakeholder. Aspek kehumasan dalam museum yang masih lemah diharapkan nantinya menjadi garda terdepan dalam menjembatani museum dengan stakeholder.

3. Kurangnya lembaga pendidikan museum.

Sampai saat ini kualitas SDM Permuseuman masih belum memadai karena masih terbatasnya lembaga pendidikan dan program pendidikan permuseuman. Saat ini hanya tiga universitas saja yang memiliki program pascasarjana Museologi, yaitu Universitas Indonesia (2007-sekarang), Universitas Gadjah Mada (mulai 2008) dan Universitas Padjajaran (2006–2013). Sedangkan program diklat, pelatihan atau bimtek permuseuman untuk saat ini baru disediakan oleh Direktorat Cagar Budaya dan Permuseuman serta Museum Nasional. Jaringan professional permuseuman yang ada belum menyediakan cukup banyak pelatihan atau kegiatan.

4. Kualitas dan kuantitas SDM yang belum memadai

SDM Museum Indonesia masih termasuk belum memadai karena masih terbatasnya ketersediaan ahli di bidang terkait yang seringkali sangat spesifik. Baik untuk bidang yang sangat teknis seperti konservasi; bidang kreatif seperti desain tata pameran, edukasi, storytelling; bidang administratif dan manajemen; apalagi dalam bidang pengembangan pemasaran dan promosi Museum. Ketersediaan lembaga pengajaran Museologi di Indonesia kini pun masih melingkup pengelolaan museum secara umum. Kelemahan ini masih membutuhkan data SDM yang mendetail baik secara kuantitas dan kualitas. Data tersebut yang akan menjadi dasar evaluasi perbaikan SDM Museum Indonesia.

5. Sistem pengelolaan yang masih lemah (*Planning, Organizing, Actuating, Controlling, dan evaluation*).

Salah satu efek dari kualitas dan kuantitas yang kurang dari permuseuman adalah sistem pengelolaan yang masih lemah. SDM yang ada masih membutuhkan pelatihan dan pendidikan yang dapat membuat mereka mampu merencanakan, mengatur, melaksanakan, mengawasi

dan mengevaluasi program yang akan dilaksanakan. Pengetahuan perancangan program, anggaran serta manajemen pelaksanaan masih baru dikuasai sebagian saja. Sedangkan hal pengawasan dan pengevaluasian masih menjadi hal yang tidak sistematis.

6. Terbatasnya peraturan perundangan tentang museum serta terbatasnya dan tidak mutakhirnya NSPK tentang museum.

Sebelum RPP Permuseuman diresmikan, pengaturan permuseuman hanya bisa mengandalkan perundangan berkaitan yang membahas museum dalam Undang-Undang Cagar Budaya tahun 2010. Perundangan yang ada pun masih perlu disosialisasikan. Bahan referensi yang tersedia di ruang publik dengan akses tak terbatas baru berupa "Cara Mendirikan Museum" dalam format pdf di situs budpar.go.id. serta Pedoman Museum Indonesia yang sudah secara resmi dipublikasikan dalam bentuk buku.

7. Sarana dan prasarana penyelenggaraan fungsi dasar permuseuman masih kurang.

Program revitalisasi museum 2010-2014 tentunya memberikan semacam peningkatan terhadap fungsi penyelenggaraan fungsi dasar museum karena adanya insentif peningkatan kualitas dalam sarana fisik dan non fisik. Akan tetapi dari keseluruhan jumlah museum, yang baru mendapatkan bantuan revitalisasi belum mencapai 50%.

8. Sistem keamanan (peralatan, SDM) yang kurang memadai.

Seharusnya sudah ada peningkatan di sebagian jumlah museum yang sudah mendapat bantuan revitalisasi, akan tetapi belum ada data evaluasi yang memperlihatkan rendahnya standar sistem keamanan yang dipakai. Akan tetapi kasus pencurian di Museum Nasional yang terjadi di September 2013 menjadi salah satu gejala rendahnya standar keamanan yang dipakai di museum Indonesia.

9. Pencatatan koleksi museum tidak akurat.

Penyusunan *database* koleksi museum yang seharusnya menjadi dasar dalam seluruh kegiatan dan pelaksanaan museum belum menjadi kegiatan prioritas museum. *Database* yang akurat penting untuk museum mengetahui potensi yang mereka miliki dalam mengembangkan kegiatan dan program museum. *Database* yang akurat menjadi penting dalam kegiatan perawatan, pengawasan dan keamanan. Sebagian besar museum masih memakai metode inventarisasi manual menggunakan kartu inventaris dan belum menggunakan sistem *database*.

10. Belum siapnya museum menghadapi bencana (*force majeure*)

Banyak museum belum mampu memenuhi kebutuhan penyelenggaraan fungsi dasar museum. Terkadang museum harus memilih untuk memprioritaskan satu dari yang lain. Padahal dalam definisi fungsi museum untuk mengkoleksi, merawat, mengedukasi dan mengkomunikasi, tidak ada skala prioritas. Keempat fungsi tersebut adalah standar minimum dari penyelenggaraan museum. Sarana dan prasarana fisik pun masih sering tidak memenuhi syarat untuk melakukan fungsi yang pertama dan kedua, yaitu mengkoleksi dan merawat. Sistem keamanan berupa sistem pencatatan (*database*), peralatan, serta SDM keamanan masih belum menjadi prioritas dalam penyelenggaraan museum. Sehingga ketika terjadi bencana yang tidak diduga (*force majeure*) museum banyak yang tidak siap gerak cepat untuk mengatasi efek negatif yang dihasilkan.

11. Jaringan kerjasama antar instansi dalam dan luar negeri masih lemah

Museum sebagai lembaga yang sifatnya terus mengembangkan pengetahuan sebaiknya menjaga jejaring yang mendukung penyelenggaraannya, akan tetapi hal tersebut masih minim di Indonesia. Asosiasi Museum Indonesia sudah ada, akan tetapi masih kurang aktif dalam melaksanakan kegiatan penguatan jejaring museum di Indonesia. Sedangkan ICOM-Indonesia sudah vakum di beberapa tahun terakhir dan

baru memiliki ketua baru di Agustus 2013, sampai saat ini belum ada program yang jelas dari ICOM-Indonesia untuk permuseuman Indonesia ataupun penyebaran jejaring ke regional Asia-Pasifik dan Dunia.

Selain permasalahan Permuseuman Indonesia, terdapat juga beberapa keunggulan yang menjadi pertimbangan dalam perkembangan permuseuman di Indonesia, (*sumber : kebudayaan.kemdikbud*)

1. Jumlah dan jenis museum

Jumlah museum di Indonesia memang masih sedikit dibandingkan dengan beberapa negara lain, akan tetapi penyebaran museum daerah yang menjadi bagian “wajib” dari satu propinsi menjadi kelebihan sendiri. Selain beberapa propinsi baru yang terbentuk di lima tahun terakhir, setiap propinsi di Indonesia memiliki museum sendiri yang menjadi jendela informasi budaya lokal (terlampir pada gambar 1.7).

2. Jumlah dan keragaman koleksi

Keragaman koleksi museum di Indonesia dapat tercermin dari lingkup ragam tema yang ditampilkan dalam museum-museum bertema umum dan tema-tema museum khusus yang ada. Dalam model museum bertema umum yang ditemui di setiap propinsi, ragam koleksi dari seluruh aspek kebudayaan dipamerkan untuk menggambarkan sejarah budaya Indonesia sejak masa prasejarah dari ribuan tahun lalu hingga sejarah kontemporer terbentuknya suatu daerah. Kemudian tema-tema khusus dari museum khusus melingkupi tema mulai dari tema bidang ilmu, jenis binatang tertentu, artefak budaya, sejarah suatu institusi, dan sebagainya.

3. Potensi pemanfaatan Museum media pendidikan dan rekreasi, jendela informasi daerah, diplomasi dan media memperkuat jatidiri bangsa

Museum sudah dimanfaatkan sebagai media pendidikan dan rekreasi sejak awal museum-museum didirikan, akan tetapi seiring dengan perkembangan penataan Negara, fungsi lain bermunculan. Fungsi-fungsi tersebut adalah sebagai media diplomasi, promosi daerah dan memperkuat jatidiri. Museum sebagai media diplomasi sudah sering dilakukan dengan mengirim misi budaya ke Negara-negara lainnya, potensi yang berkaitan adalah pemanfaatan museum untuk diplomasi budaya ke dalam. Kemudian sebagaimana mulai dipraktikkan sejak penetapan Otonomi Daerah, museum-museum daerah mendapatkan fungsi tambahan sebagai jendela informasi potensi daerah baik berupa benda, atau sumber alam. Museum-museum berskala nasional dapat mendukung kegiatan diplomasi budaya internal tersebut dengan menyebarkan pemahaman mengenai jati diri bangsa melalui kajian koleksi museum.

4. Dukungan anggaran semakin memadai

Permuseuman sudah mendapat perhatian yang bertambah dari pemerintah sejak dicanangkannya beberapa program untuk mendukung museum. Di antaranya adalah program tahun kunjungan museum 2010 yang dicanangkan di 30 Desember 2009 serta Gerakan Nasional Cinta Museum (GNCM) yang berlangsung dalam kurun waktu lima tahun: 2010-2014. Program Tahun Kunjung Museum 2010 yang didukung dengan berbagai kegiatan di museum seluruh Indonesia tersebut, bertujuan untuk meningkatkan wisatawan, baik domestik maupun asing melalui museum, memperbesar jumlah pengunjung museum, serta meningkatkan apresiasi dan kepedulian masyarakat terhadap warisan budaya bangsa. Salah satu kegiatan yang diakomodasi oleh program-program tersebut adalah revitalisasi museum. GNCM sendiri adalah upaya untuk

menjembatani antara pemangku kepentingan dan pemilik kepentingan dalam rangka pencapaian fungsionalisasi museum untuk memperkuat apresiasi masyarakat terhadap nilai kesejarahan dan budaya bangsa.

5. Museum sebagai ruang publik

Potensi lain yang menjadi kekuatan dari museum adalah potensinya sebagai ruang publik. Museum sebagai ruang publik tidak hanya berupa lemari pajang sebagai media penyaji bagi masyarakat pengunjung, akan tetapi museum yang menjadi tempat interaksi masyarakat dengan (informasi/pengetahuan) koleksi juga interaksi antar masyarakat yang dipicu oleh koleksi. Museum sebagai ruang publik dapat dirintis dengan membuka akses pada masyarakat luas untuk memanfaatkan ruang non koleksi yang ada untuk melaksanakan kegiatan atau acara yang bisa saja berdekatan dengan tema museum atau sesuatu yang tidak berkaitan sama sekali. Tren penyewaan ruang untuk acara pernikahan, pertemuan, seminar dan lain-lain semakin kuat setelah ada museum yang menempati gedung tua sukses menyewakan ruang tertutup dan terbuka yang dimiliki untuk pesta pernikahan.

6. Berkembangnya organisasi masyarakat yang peduli dengan Perkereta Apian Indonesia.



Gambar 1.5 Komunitas Kereta Api Indonesia

Sumber : Facebook community Edan Sepur, tahun2015

Deskripsi komunitas Edan Sepur

Komunitas Edan Sepur Indonesia atau Indonesian Edan Sepur Community atau Indonesian Railfans Community disingkat IESC/IRC merupakan wadah bagi para Pecinta Kereta Api di Indonesia baik yang berasal dari Individual/Perseorangan maupun dari kelompok/Organisasi/komunitas lainnya.

Didirikan oleh Egief Del Haris, Desya Nur Perdana, Armiya Farhana, Budi Susilo, Agus Riyadi, Luqman Supriyatno pada tanggal 5 Juli 2009 di Jatinegara.

VISI

Menjadi Komunitas yang disegani dan sebagai penggerak perubahan masyarakat perkeretaapian yang lebih baik dan disiplin, rasa memiliki yang tinggi, saling menghormati dan ikut serta menjaga asset-aset perkeretaapian.

MISI

- a. Mendorong Regulator dan Operator untuk menghasilkan keputusan-keputusan yang memberi manfaat untuk perkeretaapian lebih baik.
- b. Mengajak serta semua pengguna dan atau masyarakat untuk memahami dan mematuhi ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan Regulator dan Operator serta menanamkan rasa memiliki tinggi terhadap perkeretaapian.

FUNGSI :

- a. Sebagai wadah untuk berkomunikasi dan mempersatukan dalam rangka menyalurkan aspirasi anggotanya melalui mekanisme yang disepakati, secara formal dan berkesinambungan.
- b. Sebagai sarana untuk membangun komunikasi dengan Lembaga Pemerintahan, Operator dan lembaga kemasyarakatan lainnya.
- c. Sebagai sarana untuk membina anggotanya dalam mencapai tujuan organisasi.

TUJUAN:

- a. Menghimpun dan menyatukan anggota

- b. Mewujudkan dan meningkatkan kualitas hidup & profesionalitas anggota
- c. Mengajak peran serta yang lebih profesional Operator maupun Regulator sebagai perwujudan dari Pelayanan Masyarakat.

KEGIATAN :

- a. Meningkatkan kualitas komunikasi anggota dengan cara mempertinggi mutu informasi dan komunikasi secara selektif
- b. Mengakomodasi kegiatan-kegiatan sesama anggota untuk menambah dan memenuhi kebutuhan sendiri serta kegiatan lain yang sah dan bermanfaat serta tidak bertentangan dengan AD/ART.
- c. Mempertebal rasa ingin membantu sesama anggota didalam peningkatan kualitas hidup dan profesionalisme
- d. Mewujudkan rasa kesetiakawanan sosial antara sesama anggota dan masyarakat pada umumnya dengan kegiatan nyata.
- e. Melakukan pertemuan-pertemuan rutin dengan pihak Operator maupun Regulator yang berfungsi sebagai sarana menyampaikan aspirasi maupun saling bertukar pikiran.

Organisasi masyarakat yang peduli dengan Perekreta Apian dan pelestarian sejarahnya, akan tetapi masih sedikit yang menempatkan pengembangan Museum sebagai salah satu fokusnya.

Terdapat beberapa permasalahan “Ancaman” terkait perkembangan Museum pada saat ini. (Sumber : news.liputan6.com dan kebudayaan.kemdikbud/ perkembangan museum di indonesia, Tahun 2015)

Belum adanya penetapan prioritas dalam penataan *database* museum yang seharusnya menjadi sistem mendasar untuk melaksanakan kegiatan dasar museum dan pengembangannya. *Database* koleksi museum menjadi penting

karena perencanaan dan pengembangan museum selalu berfokus pada koleksinya. Begitu juga dalam kegiatan pengawasan dan keamanannya.

- Ketidakpedulian masyarakat terhadap museum. Seperti yang disebutkan dalam *Weakness* (kelemahan) dari analisa SWOT museum, museum belum menjadi pilihan masyarakat untuk menghabiskan waktu senggang, masa libur ataupun menyempatkan waktu secara khusus. Ancaman ini belum didukung oleh data statistik yang dapat menjelaskan tingginya ketidakpedulian tersebut yang mungkin bisa menjelaskan mengapa ancaman ini ada.

1.1.6 Berikut merupakan beberapa Museum Kereta Api yang ada di Indonesia, antara lain.

1. Museum Kereta Api Bandung

Museum yang baru dibuka secara resmi tanggal 21 Juni 2010 ini memajang beberapa barang bersejarah seperti mesin pembuat karcis, mesin cetak tanggal karcis, alat komunikasi telegraf, telepon kayu, serta alat hitung odhever. Mesin pembuat karcis itu sendiri telah digunakan PT KA sebagai mesin untuk mencetak tiket kereta selama 100 tahun lebih. Di depan halaman Graha Parahyangan ini, di letakkan gerbong-gerbong yang berisi merchandise.

Selain memajang barang-barang dan perangkat-perangkat kuno yang pernah digunakan PT KA di masa lalu, di museum inipun kita bisa melihat ilustrasi dari stasiun-stasiun kereta yang ada di pulau jawa, termasuk museum kereta api di Indonesia lainnya yaitu Museum Kereta Api Ambarawa dan gedung bersejarah tentang perkeretaapian di Indonesia yaitu Lawang Sewu. (Sumber : www.wisatabdg.com/Museum Kereta, tahun 2015)

2. Museum Kereta Api Ambarawa

Museum ini merupakan hasil alih fungsi dari sebuah stasiun kereta api. Sesuai dengan namanya, Museum Kereta Api Ambarawa awalnya adalah sebuah stasiun yang juga melayani lintas Kedungjati-Tuntang-Ambarawa. Di jalur ini,

tujuan transportasi kereta lebih diutamakan untuk kegiatan militer karena laju lokomotif uap B25 yang hanya mampu merambat dalam kecepatan terbatas, yaitu 15 kilometer per jam.

Stasiun Ambarawa yang ada sekarang adalah bangunan kedua yang dibangun tahun 1907, menggantikan bangunan lama yang terbuat dari kayu. Pada akhir 1976, terkumpul sejumlah 22 lokomotif uap yang menjadi koleksi museum ini. Stasiun Ambarawa baru resmi menjadi sebuah museum sejak tanggal 21 April 1978.

Kini, Museum Kereta Api Ambarawa menawarkan layanan kereta wisata mulai dari Ambarawa-Bedono pp dan Ambarawa-Tuntang pp. Kereta wisata ini biasa disebut Ambarawa Railway Mountain Tour. Selama perjalanan, Anda akan disuguhi pemandangan alam dari Gunung Ungaran maupun Gunung Merbabu untuk rute Ambarawa-Bedono. Sedangkan untuk rute Ambarawa-Tuntang, pemandangan indah Danau Rawa Pening siap menyambut Anda. (Sumber : wikipedia.org/Museum Kereta Api Ambarawa, Tahun 2015)

3. Museum Kereta Api Sawahlunto

Hampir sama dengan Museum Kereta Api di Ambarawa, Jawa tengah, Museum Kereta Api Sawahlunto sejaatinya merupakan sebuah stasiun kereta api di Sawahlunto. Stasiun Sawahlunto ini termasuk ke dalam Divisi Regional Dua Sumatera Barat, dan merupakan salah satu stasiun terminus yang ada di Sumatera Barat. Museum kereta api ini terletak di kelurahan Pasar, kecamatan Lembah Segar, kota Sawahlunto.

Baru pada tanggal 17 Desember 2005, Stasiun Sawahlunto diubah fungsinya menjadi museum. Peremiannya sendiri, dilakukan oleh Wakil Presiden Republik Indonesia saat itu, Muhammad Jusuf Kalla.

Museum ini memiliki koleksi berjumlah 106 buah yang terdiri dari lima unit gerbong, satu unit lokomotif uap , dua buah jam, 34 buah alat-alat sinyal atau komunikasi, puluhan foto dokumentasi, sembilan unit miniatur lokomotif,

tiga buah brankas , lima unit dongkrak rel, tiga set label pabrik, tiga buah timbangan, sebuah lonceng penjaga, dan sepasang baterai lokomotif. (sumber : wikipedia.org/Museum Kereta Api Sawahlunto, tahun 2015)

4. Museum Transportasi di Jakarta (TMII)

Peresmian dilakukan oleh Presiden Republik Indonesia, Soeharto pada tanggal 20 April 1991 dengan maksud menjadi lembaga permanen milik Departemen Perhubungan Republik Indonesia sebagai sarana mengumpulkan, memelihara, meneliti, memamerkan bukti-bukti sejarah dan perkembangan transportasi serta peranannya dalam pembangunan nasional. Selain itu diharapkan sebagai sarana informasi dan pengetahuan mengenai dunia transportasi, sejarah perkembangan teknologi transportasi, sekaligus sebagai tempat rekreasi yang edukatif.

Museum Transportasi menempati lahan seluas 6.25 hektar menyediakan fasilitas seperti ruang aula berkapasitas 350 orang dengan Air Conditioner (AC), halaman terbuka seluas 6170 meter persegi dan sarana penginapan (terdapat tujuh kamar/berkapasitas 15 orang, dilengkapi ruang tamu, ruang rapat dan dapur).

Terdapat 24 lokomotif uap, lokomotif diesel C300 11 dan C300 12 yang dipajang sebagai upaya melestarikan budaya yang tidak ternilai harganya serta sarana dan peralatan pendukung operasional kereta api dan terowongan yang dihiasi dengan diorama. Selain itu, terdapat rangkaian Kereta Api Luar Biasa (KLB) yang pernah digunakan Presiden Soekarno dan Wakilnya, Mohammad Hatta saat pemerintahan Republik Indonesia beralih dari Jakarta ke Yogyakarta. Tepatnya pada tanggal 3 Januari 1946. Rangkaian KLB ini terdiri atas dua kereta penumpang berdinding kayu yaitu IL7 dan IL8 milik Staatspoorwegen yang mulai beroperasi sejak tahun 1919. ([http://www.tamanmini.com/Museum transportasi](http://www.tamanmini.com/Museum%20transportasi), tahun 2015)

Dari beberapa Museum Kereta Api di Indonesia, sebagian besar merupakan alih fungsi bangunan, dari Stasiun Kereta Api atau bangunan publik

lainnya, sehingga penerapan standar maupun karakter Museum mengalami kendala terkait pengalihan fungsi tersebut, dari sirkulasi maupun organisasi ruang akan sangat berpengaruh terhadap alih fungsi dari Stasiun menjadi Museum.

1.2 Problematika

Berdasarkan dengan konteks latar belakang permasalahan diatas maka dapat di simpulkan garis besar yang mendasari perencanaan Museum Kereta Api melalui isu dan peta persoalan pada gambar 1.8 dan 1.9.

1.2.1 Isu Permasalahan

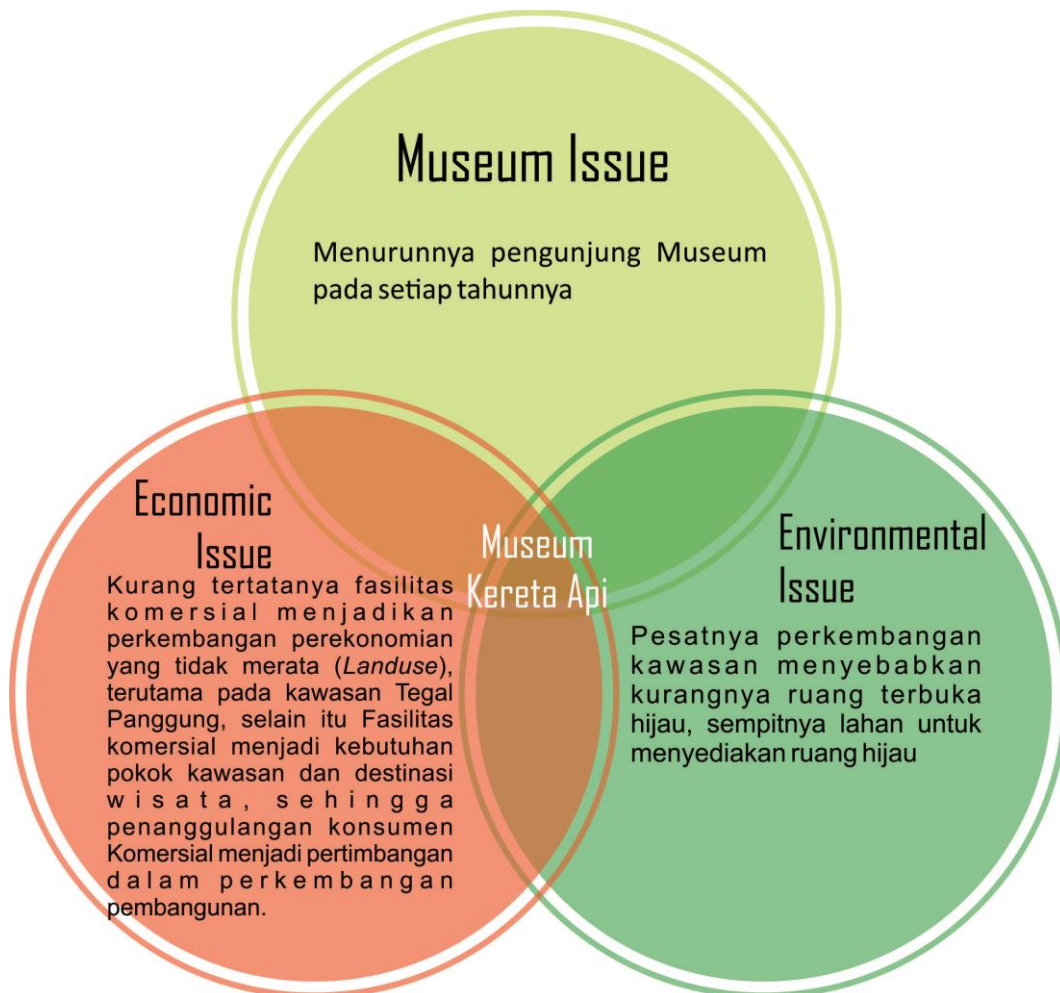


Diagram 1.2 Isu Permasalahan

1.2.2 Peta Permasalahan

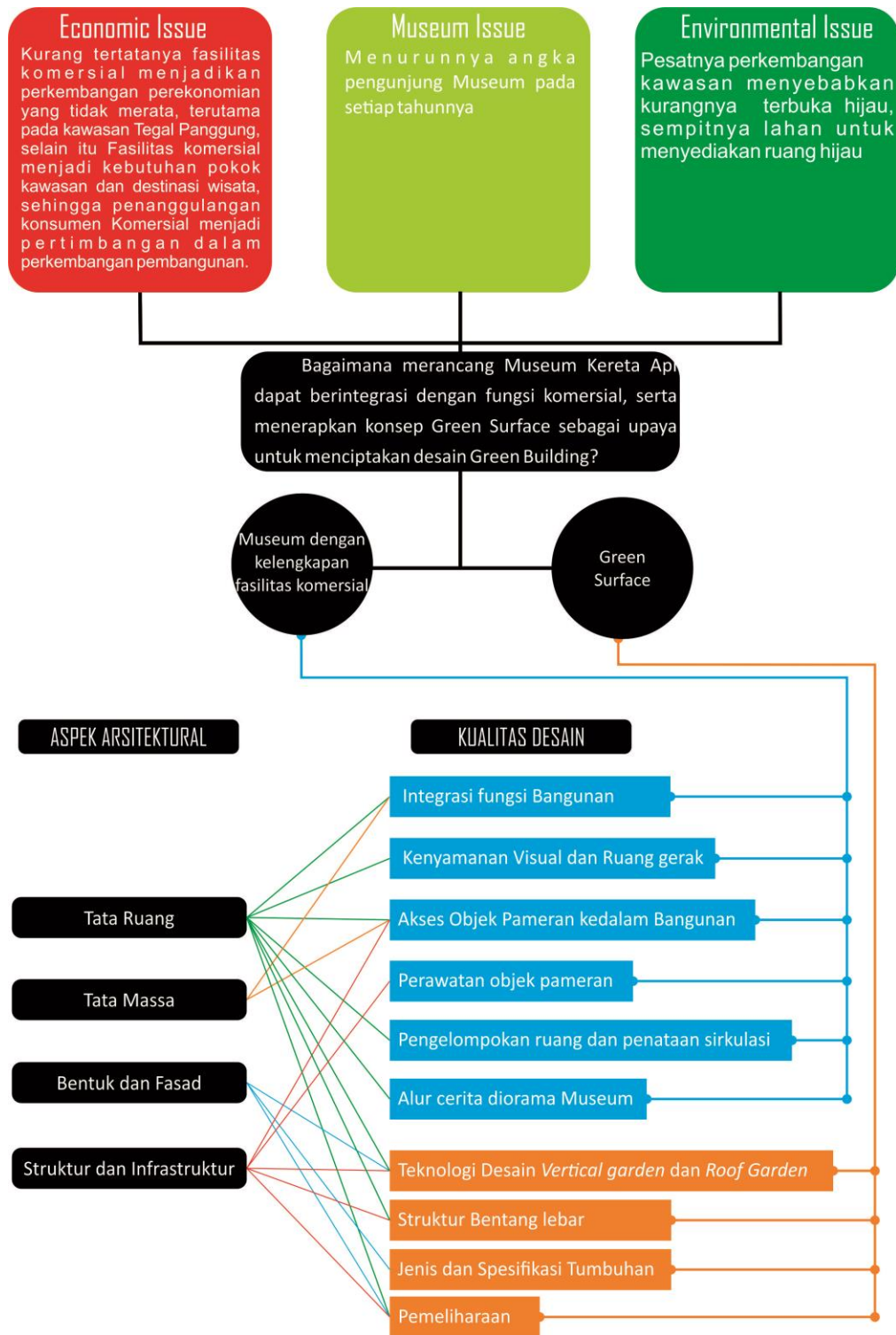


Diagram 1.3 Peta Permasalahan

Dari isu permasalahan yang didapat, kemudian disimpulkan untuk merancang sebuah Museum Kereta Api yang dapat berintegrasi dengan fungsi komersial, serta menerapkan konsep Green Surface, sebagai upaya untuk menciptakan desain green building. Dari tujuan tersebut kemudian dirumuskan dua variabel sebagai dasar dalam pertimbangan perancangan, yakni (Museum dengan kelengkapan fasilitas Komersial, dan Green Surface), kemudian didapatnya kualitas desain yang berhubungan dengan aspek Arsitektural tersebut. Penjelasan hubungan tersebut terdapat pada halaman rumusan permasalahan.

1.3 Rumusan Masalah

1.3.1 Rumusan Masalah Umum

Bagaimana merancang Museum Kereta Api dapat berintegrasi dengan fungsi komersial, serta menerapkan konsep Green Surface sebagai upaya untuk menciptakan desain Green Building?

1.3.2 Rumusan Masalah Khusus

1. Bagaimana Merancang tata ruang Bangunan Museum Kereta Api yang dapat berintegrasi dengan fasilitas Komersial, dengan memperhatikan kenyamanan visual dan ruang gerak, disatu sisi mempertimbangkan alur cerita pameran Museum Kereta Api dan ukuran objek pameran (Kereta Api)?
2. Bagaimana Merancangan Tata Massa Museum Kereta Api yang menciptakan integrasi fungsi, yaitu fungsi Museum dan fungsi Komersial? Disatu sisi mempertimbangkan orientasi bangunan terhadap matahari, terkait penerapan konsep *Green Surface*?
3. Bagaimana Mendesain Bentuk dan Fasad Bangunan Museum Kereta Api dengan menerapkan teknologi desain *Green Surface*, disatu sisi mempertimbangkan jenis tumbuhan, letak tumbuhan, dan Pemeliharaannya?

4. Bagaimana merancang sistem struktur dan infrastruktur Bentang lebar Museum Kereta Api dengan menerapkan teknologi desain *Vertical Garden* dan *Roof Garden*, disatu sisi mempertimbangkan beban aktivitas pada Roof garden dengan penopang bentang lebar?

1.4 Tujuan

Merancang Museum Kereta Api dapat berintegrasi dengan fungsi komersial, serta menerapkan konsep Green Surface sebagai upaya untuk menciptakan desain Green Building?

1.5 Metoda Perancangan

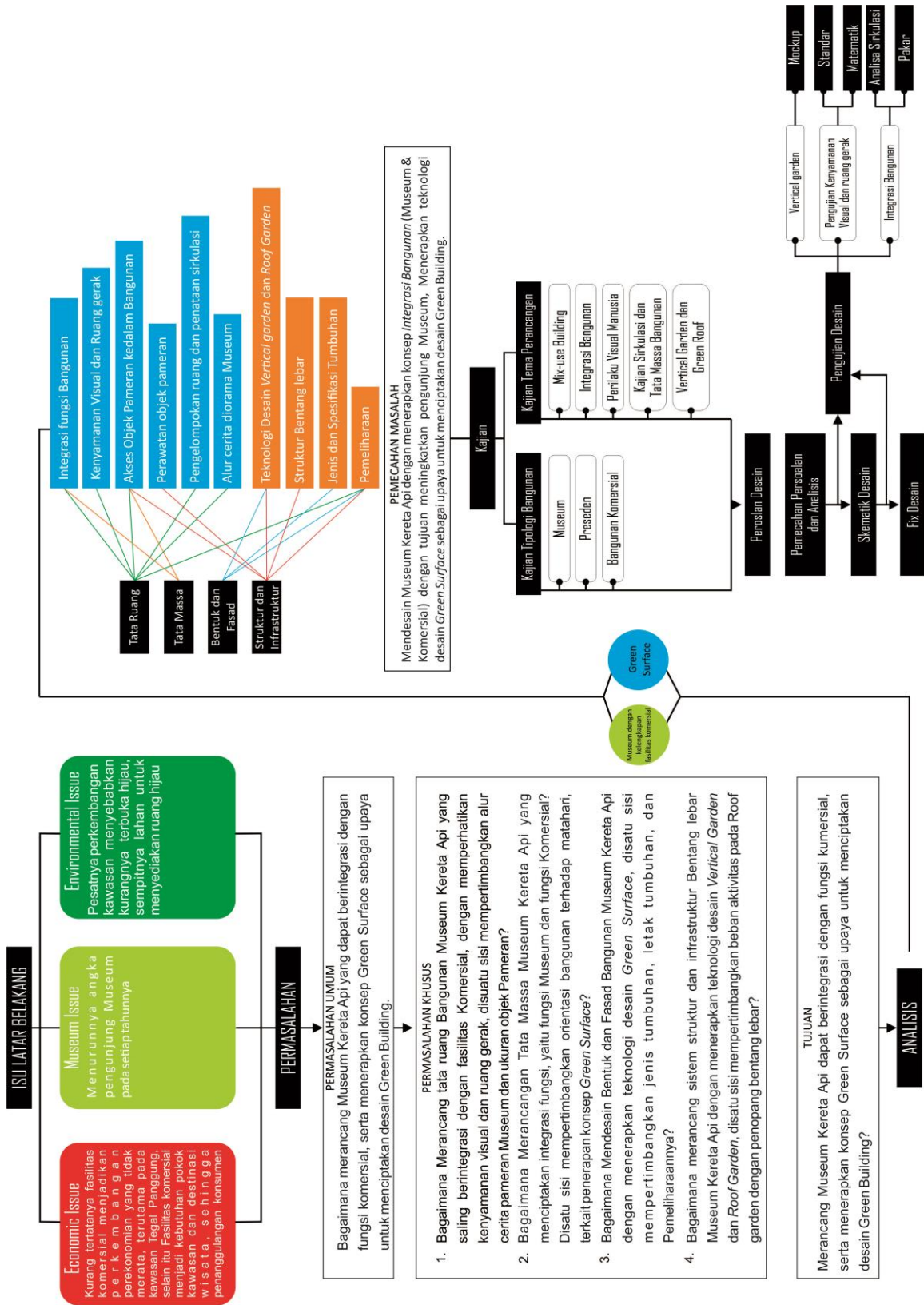


Diagram 1.4 Kerangka Berfikir

Seperti dilihat diatas, Metode perancangan merupakan gambaran awal proses perancangan, mulai dari pencarian isu dan permasalahan, pemetaan terkait persoalan desain dan kemudian pemecahan masalah, sampai pada tahap tersebut mulai melakukan kajian-kajian literatur maupun preseden terkait tema dan permasalahan desain yang krusial, selanjutnya perancangan konsep sebagai solusi pemecahan masalah desain, diuji dengan beberapa cara untuk membuktikan kebenaran desain dan sebagai akhir dari tahap metode desain.

1.6 Originalitas

Originalitas merupakan sebuah pembuktian perbedaan terkait judul rancangan dan pendekatan yang digunakan pada rancangan tersebut, berikut beberapa judul skripsi Arsitektur yang didapat dari beberapa kampus dan website.

Nama Penyusun	: Mochamad Rizal Falami_11512198
Judul	: Museum PT KAI
Permasalahan	: Bagaimana Merancang Museum Kereta Api Yang Mampu Berintegrasi antara faktor internal dengan Konteks Lingkungan.
Variabel	: Green Development, Pencahayaan alami, dan Permainan Sirkulasi Museum
Pendekatan	: Desain Arsitektur hijau yang difokuskan pada selubung bangunan
Perbedaan	: <i>Museum Kereta Api menggunakan konsep Integrasi bangunan sebagai Konsep Utama, mengintegrasikan fungsi Museum dengan fungsi Komersial. selain itu penerapan konsep Green Surface sebagai upaya untuk menciptakan Green Building.</i>

Nama Penyusun : Suyudi Elfiarto_21970558

Judul : Pengembangan Museum Kereta Api di Ambarawa

Permasalahan : Bagaimana menjadikan Museum Kereta Api Ambarawa memberi kesan variatif, atraktif

Variabel : variatif dan atraktif

Pendekatan : Fasilitas Museum yang variatif dan atraktif

Perbedaan : *Mengangkat tema variatif dan atraktif sebagai solusi untuk meningkatkan pengunjung, sedangkan Museum Kereta Api Yogyakarta ini menggunakan konsep integrasi untuk mencapai harapan tersebut, dimana Museum Kereta Api di integrasikan dengan fungsi Komerislal.*

Nama Penyusun : Praba Indrasana_09512195

Judul : Museum Energi Baru dan Terbarukan

Permasalahan : Bagaimana merancang sebuah museum yang mempunyai pola aktivitas museum yang atraktif

Variabel : Atraktif, Green Buildin

Pendekatan : Green Building dan Respon Terhadap Iklim Tropis Pesisir

Perbedaan : *perbedaan yang signifikan terdapat dari variabel yang digunakan sebagai tema awal desain, namun memiliki tujuan yang sama dalam desain Green Building.*

Nama Penyusun : Haryo Dwi Listrianto 07512132

Judul : Museum Wayang di Surakarta. Adaptive reuse eks. Gedoeng Joeang Surakarta

Permasalahan	: Bagaimana Merancang museum wayang dengan memanfaatkan potensi-potensi bangunan cagar budaya kota surakarta, sebagai langkah preventif terhadap kelangsungan pelestarian kesenian wayang jawa dalam arus perkembangan zaman.
Variabel	: Atraktif, Green Building
Pendekatan	: konsep layout Interior Museum yang beradaptasi terhadap kondisi eksisting bangunan
Perbedaan	: <i>Museum Kereta Api yogyakarta mengangkat isu permuseuman di Indonesia sebagai permasalahan yang krusial, yakni minimnya pengunjung Museum di Indonesia, namun memiliki kesamaan pada penekanan Konsep Green Building.</i>