

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

1.1.1. Potensi Kota Semarang

Dalam *konstelasi regional* kedudukan kota Semarang sangat strategis karena keuntungan lokasional (terletak antara dua kutub pengembangan, Jakarta dan Surabaya), yaitu sebagai simpul atau *transit point* transportasi regional. Hal ini menjadikan kota Semarang akan tetap berkembang sebagai simpul jasa dan distribusi serta pintu gerbang menuju wilayah-wilayah lainnya.

Untuk itu perlu adanya strategi guna menarik pertumbuhan ke Semarang, minimal dalam menampung arus pergerakan regional Jawa Tengah. Hal ini karena Semarang berpotensi sebagai :

- Pusat pengembangan transportasi
- Pusat pemerintahan untuk nasional atau meliputi beberapa propinsi
- Pusat jasa-jasa kemasyarakatan yang lain.
- Pusat jasa-jasa pelayanan keuangan / perbankan.
- Pusat pengolahan / pengumpul barang¹

Pedagang Kaki Lima (PKL) sebagai sektor informal dapat pula dijadikan potensi di Kota Semarang . Walaupun berkonotasi kurang baik PKL masih tetap dibutuhkan oleh masyarakat kota. Hal itu sesuai dengan kekhasan masyarakat Indonesia yang memiliki *outdoor personality*, kesempatan tawar-menawar di udara

¹ Bappeda Kota Semarang Workshop “Strategi Penelitian dan Pengembangan Sumber Daya Sosial untuk Memunjang Kemandirian Daerah”, 31 Mei 2000.

terbuka merupakan kenikmatan tersendiri.² PKL ini bila dibina akan dapat memberikan kontribusi besar bagi Pemda dan masyarakat.

1.1.2. Kereta Api Sebagai Transportasi Massal

Dalam perekonomian, transportasi yang efektif sangat penting. Transportasi merupakan sebagian dari produksi. Dengan transportasi yang baik pemindahan barang dan manusia dapat diselenggarakan dalam jumlah besar dan jarak jauh, sehingga produksi akan meningkat. Dengan transportasi yang efektif akan dapat menjamin kelancaran dan kemajuan ekonomi negara dan kesejahteraan rakyat, sebab baik tidaknya sistem transportasi menjadi petunjuk penting mengenai kemajuan negara terutama dalam bidang ekonomi³.

Sejarah juga telah membuktikan bahwa peran *mass transport* khususnya kereta api mempunyai peran cukup besar yaitu sebagai alat perhubungan yang merupakan alat penyatuan dan koordinasi.⁴

Dalam kehidupan sehari – hari peran kereta api juga terlihat dalam mengurangi kepadatan lalu-lintas, sehingga mampu mengatasi kemacetan lalu-lintas. Hal ini dibuktikan dengan yang terjadi di kota-kota besar dimana jumlah pengguna kereta api paling banyak dibanding pengguna kendaraan lain, maka di kota tersebut kemacetan sangat jarang terjadi.

² Ir. Eko Budihardjo, MSc. *Arsitektur dan Kota di Indonesia*, PT. Alumni Bandung, Cetakan IV 1997.

³ Ir. Subarkah, *Jalan Kereta Api*, Idea Dharma Bandung, 1981

⁴ Ibid 3

Tabel 1.
Prosentase Pemakaian Beberapa Moda Angkutan Darat di Beberapa Kota Besar Dunia, 1981⁵

Jenis moda	Jakarta	London	New York	Osaka	Tokyo
Motor roda dua	12,80%	0%	0%	0%	0%
Mobil	24,30%	17,10%	23%	20,70%	19,60%
Bus	61,50%	11,30%	19%	23,30%	6,20%
Kereta Api	1,40 %	71,30%	58%	56%	74,20%

Sumber : Japan Railway Technical Service (JARTS), 1981.

Seiring dengan makin meningkatnya mobilitas masyarakat, minat masyarakat untuk menggunakan sarana transportasi kereta api makin meningkat pula. Hal ini juga dikarenakan kereta api mempunyai beberapa keunggulan, yaitu:

- Lebih aman karena konstruksi kuat dan stabil
- Lebih nyaman (*comfort*)
- Murah
- Lebih cepat
- Mempunyai jalan tersendiri karena tidak terganggu oleh kongesti lalu lintas
- Tidak terlalu melelahkan, walaupun menempuh jarak jauh
- Mampu mengangkut banyak penumpang (*mass transport*)
- Tidak terpengaruh keadaan cuaca.
- Lebih mudah dijangkau, karena banyak stasiun pemberhentian

Selain keunggulan – keunggulan tersebut, juga telah dibuktikan (menurut hasil penelitian di Amerika) bahwa korban kecelakaan kereta api lebih rendah dibanding korban kecelakaan kendaraan lain. Walaupun dari waktu ke waktu

⁵ Abdul Somad, *Stasiun Kereta Api Tawang Semarang*, TA UII, 1995

kecelakaan pesawat makin menurun namun jumlah kecelakaan kereta api tetap yang terendah⁶.

Hal – hal tersebut membuat animo masyarakat meningkat, terbukti dengan pertumbuhan 3,7% per tahun (saat PJKA), menjadi 7, 8% per tahun (saat menjadi Perum) dan setelah berubah menjadi Persero diharapkan naik menjadi 8,99 % per tahun⁷.

1.1.3. Kondisi Stasiun Tawang Semarang dan Lingkungan Luarnya.

Salah satu faktor penting penunjang perencanaan regional Jawa Tengah adalah penyediaan sarana transportasi (Stasiun Kereta Api) dalam suatu jaringan yang jelas, mudah dan murah di dalam kota maupun antar kota, terutama berupa *public mass transport* bagi para *commuters* (masyarakat yang melakukan kegiatan pulang pergi dengan jasa transportasi)⁸.

Seperti umumnya stasiun kereta api di Indonesia, Stasiun Kereta Api Tawang Semarang pun menggunakan stasiun peninggalan Belanda yang masih sederhana. Karena masih sederhana, sementara kegiatan dalam stasiun makin meningkat / bertambah, dan stasiun itu sendiri tidak mengalami perbaikan yang berarti, sehingga menyebabkan sering terjadi *crossing* antara berbagai kegiatan. *Crossing* ini terjadi karena kapasitas stasiun dalam melayani fungsi dan kegiatannya sudah tidak mencukupi.

Banyaknya *crossing* yang terjadi, kurangnya fasilitas yang ada, dan tata ruang yang kurang baik menyebabkan ketidaknyamanan dan menimbulkan *bad reputation*

⁶ Ir. Subarkah, *Jalan Kereta Api*, Idea Dharma Bandung, 1981

⁷ Suara Merdeka, 29 September 2000

⁸ Ir. Eko Budihardjo, MSc. *Arsitektur dan Kota di Indonesia*, PT. Alumni Bandung, Cetakan IV 1997.

bagi stasiun. Hal ini memancing perasaan tidak aman terhadap diri calon penumpang maupun barang bawaannya, terutama di saat malam hari. Inilah yang menjadi tantangan untuk menjadikan stasiun lebih bersifat 'terbuka', sehingga mampu menghilangkan perasaan kurang aman.⁹

Selain itu semua fungsi dan kegiatan di stasiun harus mempunyai batas fungsi dan kegiatan yang jelas, sirkulasi terarah, tata ruang yang baik dan ruang tunggu memadai sehingga stasiun mampu menjalankan fungsinya dengan baik yaitu aman, tertib, teratur, nyaman, dan indah.

Untuk membuat stasiun lebih bersifat 'terbuka', dapat memanfaatkan aspek komersial yang ada, misalnya dengan mengembangkan pusat perbelanjaan. Hal ini akan memberikan kontribusi yang besar bagi stasiun.¹⁰

Sesuai dengan kondisi di Stasiun Tawang Semarang, dapat juga memanfaatkan PKL sebagai sektor ekonomi informal yang memenuhi ruang publik. Dari pada disingkirkan akan lebih baik bila PKL di - *renewal* sehingga menunjang aspek ekonomi dan kesejahteraan sektor ekonomi informal itu sendiri, sebab PKL mempunyai potensi di antaranya adalah :

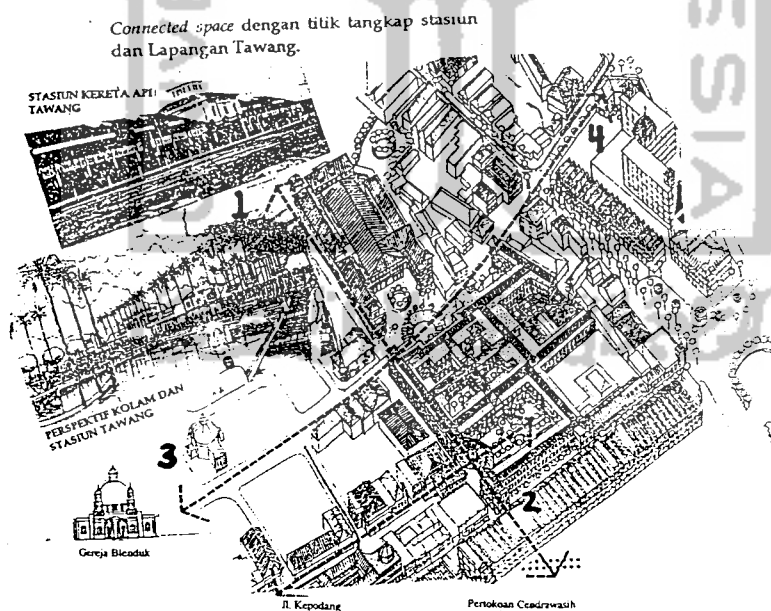
- PKL sebagai pendukung kegiatan dalam kawasan dan untuk mendorong agar aktivitas lain masuk ke dalam kawasan.
- PKL direncanakan untuk memperkuat fungsi *mixed - used* sehingga kawasan dapat hidup selama 24 jam (bukan lagi kawasan mati)¹¹.

⁹ Barry J. Simpson, *Urban Public Transport Today*, E & FN Spon London, 1994

¹⁰ Ibid 9

¹¹ Bappeda Kota Semarang Workshop "Strategi Penelitian dan Pengembangan Sumber Daya Sosial untuk Memunjang Kemandirian Daerah", 31 Mei 2000.

Pengembangan fungsi PKL ini juga sesuai dengan perencanaan Kota Lama Semarang yang salah satu arah pengembangannya adalah stasiun Tawang dan lapangan Tawang sebagai *Connected Space*¹². Hal ini dibuktikan dengan pembuatan *polder* (kolam penampung luapan air hujan dan air laut pasang atau rob) yang menggunakan lapangan Tawang (depan Stasiun Tawang) yang direncanakan pemerintah daerah juga akan dibuat sebagai taman kota¹³ (gambar 1). Dengan memanfaatkan *polder* sebagai taman kota, pengembangan fungsi PKL, yang dihubungkan dengan stasiun Tawang Semarang yang representatif dan humanis, akan menjadikan stasiun lebih bersifat 'terbuka' sehingga calon penumpang akan lebih merasa aman dan nyaman, selain lebih memperkuat karakter lokasi stasiun sebagai sarana kegiatan masyarakat (ekonomi) dan sarana rekreasi.



Sumber : Bappeda Kota Semarang, Laporan Akhir RTBL Kota Lama Semarang.
Gambar 1. Stasiun dan Lapangan Tawang (Polder) sebagai *Connected Space* di Kota Lama Semarang

¹² Bappeda Kota Semarang, *Laporan Akhir RTBL Kota Lama Semarang*.

¹³ Suara Merdeka, 2 Oktober 2000

Untuk menunjang stasiun yang humanis, representatif, menjadi sarana kegiatan masyarakat (ekonomi) dan stasiun sebagai sarana rekreasi diperlukan tata ruang yang baik untuk menjamin rasa aman pengguna, sebab selama ini stasiun dikenal mempunyai *bad reputation*, termasuk masalah rasa aman. Menurut teori Hildebrand, Riegl, Wolfflin dan Worringer yang mengatakan bahwa manusia mempunyai 'ketakutan terhadap ruang' yang merupakan manifestasi dari 'Horror Vauci', dimana manusia merasakan 'kekosongan yang menakutkan', menjadikan manusia melakukan pemujaan terhadap masa-masa besar dan ketakutan terhadap ruang – ruang terbuka yang besar sekali (*Agoraphobia*). Idealisme manusia tidak hanya terejawantahkan melalui *kecintaan terhadap ruang* melainkan juga melalui antitesisnya yakni *kengerian terhadap ruang*, dan pergulatan untuk mengatasi ketakutan ini merupakan sebuah realitas yang harus dihadapi manusia. Kecintaan manusia yang positif terhadap masa dan permukaanlah yang menanggapi kebutuhan awalnya untuk memproyeksikan dirinya sendiri dalam kehadiran 'raksasa pelindung' itu, karena hal itulah yang dapat memberinya kepercayaan.¹⁴

Jadi pada hakekatnya perancangan ruang dan masa dapat memberi kepercayaan pada manusia dalam mengatasi perasaan 'takut' terhadap ruang. Untuk itu pengaturan fisik sebuah bangunan stasiun kereta api dapat menentukan rasa aman manusia, baik rasa aman dari kendaraan, maupun (terutama) rasa aman dari penyerangan ataupun kejahatan lain yang telah menjadi issue yang berarti / penting.

¹⁴ Cornelis van de Ven, *Ruang Dalam Arsitektur*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1991

Hal ini sesuai pula dengan teori Gans (1967), bahwa pengaturan fisik bangunan dapat mempengaruhi psikologi pengguna, yang dipengaruhi oleh perasaan, pengalaman, penilaian, kepercayaan, pola dari interaksi sosial dan budaya.¹⁵

1.2. PERMASALAHAN

1.2.1. Permasalahan Umum

Bagaimana mewujudkan Stasiun Kereta Api Tawang Semarang yang terpadu dan representatif, mendukung kegiatan di dalamnya baik itu yang menyangkut pelayanan, pencapaian, kenyamanan maupun keamanan serta dapat menunjang/mendukung mobilitas masyarakat yang makin tinggi.

1.2.2. Permasalahan khusus

Bagaimana mengungkapkan bentuk fisik bangunan stasiun kereta api Tawang Semarang yang menjamin rasa aman dan berkarakter 'terbuka' dengan mengembangkan stasiun sebagai sarana kegiatan masyarakat (ekonomi) dan sarana rekreasi.

1.3. TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1. Tujuan

Mendapatkan karakter kualitas ruang dalam maupun ruang luar stasiun Tawang Semarang yang mampu menjamin rasa aman dan memperkuat karakter 'terbuka' stasiun, yang keduanya dapat saling mendukung fungsi masing – masing.

¹⁵ Geoffrey Broadbent , *Design in Architecture*, John Wiley & Sons Ltd, UK, 1980.

1.3.2. Sasaran

- Konsep stasiun Kereta Api Tawang Semarang yang mempunyai pola ruang (dalam maupun luar), tata masa dan elemen-elemen yang terkandung di dalamnya yang mampu menjamin rasa aman.
- Konsep stasiun Kereta Api Tawang Semarang yang mampu menghubungkan pola ruang dalam dan ruang luar stasiun serta tata masa sehingga stasiun menjadi berkarakter ‘terbuka’ dan stasiun sebagai sarana rekreasi dengan memanfaatkan sektor komersial, yang juga dimanfaatkan sebagai salah satu faktor penunjang stasiun yang menjamin rasa aman, yang ditransformasikan ke dalam desain fisik bangunan.

1.4. LINGKUP BAHASAN

Pembahasan dibatasi pada masalah-masalah disiplin ilmu arsitektur dengan penekanan aspek fisik bangunan stasiun yang dapat menghasilkan konsep dasar perencanaan dan perancangan Stasiun Tawang Semarang, yang meliputi :

- Lokasi dan Site
- Ruang-ruang pada stasiun
- Fasilitas utama dan penunjang
- Fungsi-fungsi yang bekerja di dalamnya
- Sirkulasi kendaraan, sirkulasi manusia dan sistem parkir
- Bangunan stasiun dalam menjamin rasa aman
- Pengangkatan aspek komersial dalam stasiun
- Stasiun sebagai sarana rekreasi yang ditunjang oleh aspek komersial

Sedangkan unsur-unsur perancangan yang tidak terkait langsung dengan pemecahan masalah arsitektural akan dibahas berdasarkan asumsi serta logika perancangan umum.

1.5. METODE PEMBAHASAN

1.5.1. Observasi

- Observasi langsung

Bertujuan mendapatkan data yang berkaitan dengan bangunan stasiun.

Pengamatan meliputi observasi terhadap :

- Bangunan lama
- Sistem lintasan
- Kebutuhan ruang dan fasilitas stasiun
- Sistem sirkulasi penumpang dan kendaraan
- Kecenderungan munculnya fungsi-fungsi di dalam dan luar stasiun
- Kondisi kawasan sekitar stasiun
- Kemungkinan mengangkat (membina) PKL sebagai sektor ekonomi informal yang memperkuat aspek komersial stasiun

- Observasi tidak langsung

Merupakan observasi berupa kajian literatur / sumber informasi kepustakaan antara lain :

- Buku-buku tesis tugas akhir tentang Stasiun Kereta Api
- Buku-buku referensi kepustakaan yang meliputi studi literatur yang berkaitan dengan masalah perencanaan dan perancangan stasiun, studi tentang transportasi kereta api, sistem pengaturan dan fasilitas stasiun.

- RTBL/BWL Kota Semarang
- Laporan tahunan stasiun Tawang Semarang.
- Buku-buku yang berkaitan dengan masalah ruang dalam mengatasi rasa takut serta stasiun sebagai sarana transportasi dan komersial.

1.5.2. Analisa

Merupakan tahap penguraian data serta informasi lain sebagai acuan dasar penyusunan konsep dasar perencanaan dan perancangan stasiun kereta api Tawang Semarang sebagai data yang relevan bagi perencanaan dan perancangan stasiun yang meliputi : lokasi dan site, kebutuhan ruang, luasan fungsi ruang dan bangunan, tata ruang dan masa bangunan, pencapaian sirkulasi, jaminan rasa aman dalam stasiun, stasiun sebagai sarana transportasi, komersial dan rekreasi serta penampilan bangunan.

1.6. SISTEMATIKA PENULISAN

BAB I. PENDAHULUAN

Mengemukakan : Latar belakang masalah, pemmasalahan umum/khusus, tujuan dan sasaran, lingkup bahasan, metode pembahasan, sistematika penulisan, keaslian penulisan dan pola pikir.

BAB II. TINJAUAN SISTEM STASIUN DAN KONDISI LINGKUNGAN

1. Stasiun sebagai sistem simpul sirkulasi dan transportasi

Berisi teori-teori tentang : pengertian stasiun, fungsi dan peran stasiun, klasifikasi stasiun, kriteria persyaratan stasiun, sistem

pelayanan stasiun, fasilitas stasiun, unsur-unsur kegiatan dan sistem sirkulasi.

2. Kondisi lingkungan dan kondisi stasiun Tawang

Berisi tentang : pewadahan kegiatan dan pelayanan kegiatan, tinjauan fisik bangunan, tinjauan lingkungan site, tinjauan keadaan kawasan sekitar site yang berkaitan.

BAB III. RE-DESIGN DAN PENGEMBANGAN STASIUN TAWANG

Berisi tentang :

- Rencana re-design dan pengembangan stasiun, faktor penentu pengembangan di kawasan Kota Lama .
- Analisa tentang : lokasi dan site, tata masa bangunan dan sistem sirkulasi, program ruang stasiun dan daya tampung stasiun, fasilitas stasiun, pemanfaatan area, penampakan bangunan, penataan tapak dan rekomendasi.

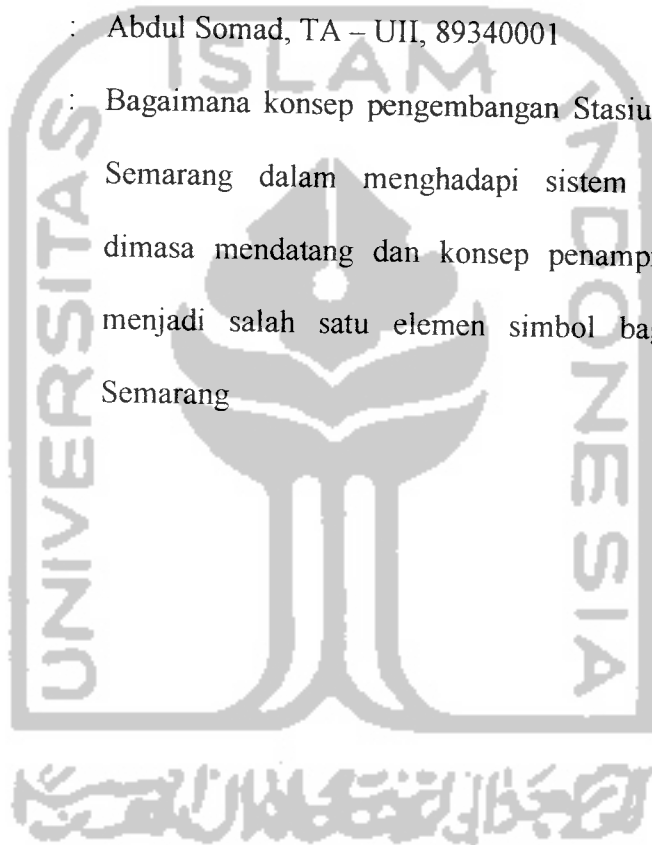
BAB IV. KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang transformasi design sebagai langkah perancangan fisik bangunan stasiun berupa : konsep ruang, konsep sirkulasi, konsep bangunan, konsep penampakan, konsep landscape/ tata hijau, konsep tapak, orientasi lokasi dan site terhadap lingkungan dan jalan, pencapaian bangunan stasiun, dan konsep pengembangan fungsi stasiun.

1.7. KEASLIAN PENULISAN

1. Judul : Renovasi dan Pengembangan Stasiun Tugu Yogyakarta
Disusun oleh : Yudo Irwanto, JUTA – UGM, 95 / 103685 / TK / 20065
Permasalahan : Bagaimana mengoptimalisasi sistem sirkulasi dan ungkapan visual bangunan konstekstual

2. Judul : Stasiun Kereta Api Tawang Semarang
Disusun oleh : Abdul Somad, TA – UII, 89340001
Permasalahan : Bagaimana konsep pengembangan Stasiun KA Tawang Semarang dalam menghadapi sistem perkeretaapian dimasa mendatang dan konsep penampilan bangunan menjadi salah satu elemen simbol bagi kota lama Semarang



8. POLA PIKIR

