



BAB 1**PENDAHULUAN****1. LATAR BELAKANG****1.1. Latar Belakang Proyek****1.1.1. Sejarah Kota Solo di Masa Pemerintah Kolonial**

Kota Solo merupakan cikal bakal dari desa Sala, yang merupakan daerah bandar perdagangan, sejak zaman kerajaan Majapahit hingga jaman pemerintahan kerajaan Mataram Islam di Surakarta. Pada awal mulanya, transportasi yang digunakan untuk kegiatan perdagangan tersebut, adalah menggunakan perahu yang berlayar melewati sungai Bengawan Solo. Namun setelah keberadaan muka air sungai Bengawan Solo semakin lama kian menyusut sehingga sungai Bengawan Solo semakin dangkal, karena adanya perluasan lahan perkebunan yang melebar ke daerah dekat hantaran sungai, maka transportasi kegiatan perdagangan beralih ke Jaringan Kereta Api, yang dibangun oleh pemerintah kolonial pada tahun 1872.

Masuknya fasilitas transportasi berupa jaringan kereta api di kota Surakarta, tahun 1872 menuntut dibangunnya stasiun-stasiun besar tempat pemberhentian angkutan penumpang dan bongkar muat barang komoditi perdagangan, yang berupa hasil industri perkebunan, seperti rempah, peralatan rumah tangga, tembikar, kain sutra dan garam, dan juga hasil pertanian, seperti beras, kelapa, gula kelapa, bawang, produk hutan seperti rotan, dammar, lilin, madu, dan lain-lain.

Rincian data nama-nama stasiun Kereta Api yang telah didirikan oleh pemerintah kolonial di kota Surakarta adalah, sebagai berikut:

Tabel 1.1

No	Nama Stasiun	Stasiun utama di wilayah...	Menghubungkan perkebunan disekitar	Keterangan
1	St Purwosari	Barat	Boyolali dan Klaten	St Purwosari dan St Balapan juga juga mengangkut komoditi perdagangan ke Semarang, Surabaya, dan Batavia.
2	St Balapan	Utara	Purwodadi	
3	St Jebres	Timur	Karanganyar dan Sragen	
4	St Sangkrah	Selatan	Sukoharjo dan Wonogiri	

Tugas Akhir Arsitektur

Dengan demikian maka telah menjadi jelas, bahwa betapa pentingnya transportasi Kereta Api bagi perkembangan kota Solo pada masa pemerintah kolonial, maka hal ini menuntut adanya pelestarian setiap bangunan stasiun Kereta api yang ada di kota Solo untuk di kategorikan sebagai situs bersejarah peninggalan masa lalu. Dan nantinya akan tetap sebagai komponen pendukung makna dan jati diri kota Solo yang kait-mengkait dengan nilai pendidikan generasi yang akan datang.

1.1.2. Kota Solo di Masa Kini.

Tahun berganti tahun, jaman pun kian berkembang menjadi lebih modern. Kota solo tumbuh dan berkembang dalam berbagai sektor pemenuhan kebutuhan dasar kehidupan masyarakat kota solo. Namun sektor perdagangan hingga saat ini, tetap menjadi sektor yang dominan. Hal ini ditunjukkan dengan, banyak bermunculannya fasilitas saran dan prasarana perdagangan yang pada mulanya dimulai pada pasar tradisional hingga pasar modern (shopping mall) yang sangat memadai bagi kenyamanan berdagang dan berbelanja.

Kota Solo memiliki 37 buah pasar tradisional, yang tersebar dalam 5 wilayah/kecamatan dan dikategorikan kedalam 3 kelas. Yang perinciannya sebagai berikut:

No	Nama Kecamatan	Kelas	Nama Pasar	Kelas	Nama Pasar
1	Jebres	I	Ps Gede	III	Ps Meubel
		II	Ps Tanggul	III	Ps Mojosongo
		II	Ps Rejosari	III	Ps Perumnas Mojosongo
		III	Ps Ledoksari		
		III	Ps Jebres	I	Ps Legi
2	Banjarsari	III	Ps Ngemplak	III	Ps Sidomulyo
		II	Ps Turisari	III	Ps Joglo
		II	Ps Nusukan	III	Ps Ngumbul
		II	Ps Depok	III	Ps Bangunharjo
		III	Ps Balapan	II	Ps Windujenar
3	Pasar Kliwon	III	Ps Tunggul sari	III	Ps Besi tua
		III	Ps Sangkrah	III	Ps Gading
		I	Ps Klewer	III	Ps Bambu
		II	Ps Ayam		
		II	Ps Kliwon		
4	Laweyan	II	Ps Kembang	II	Ps Jongke
		II	Ps Kabangan	II	Ps Purwosari
		II	Ps Penumping		
5	Serengan	I	Ps Singosaren	I	Ps Harjodaksino
		II	Ps Kadipolo		

Tabel 1.2. Sumber: Dinas Pengelola Pasar di Surakarta, 2001

Tugas Akhir Arsitektur

Kota Solo juga memiliki beberapa pasar modern (shopping mall). Shopping mall yang aktif dan telah beroperasi penuh, adalah:

1. Hero-megaland - (Jl. Slamet Riyadi) : bangunan 3 lantai, Luas \pm 4.000 m²
2. Solo Grand Mall (SGM) - (Jl. Slamet Riyadi) : bangunan 5 lantai
3. Sami Luwes-Slamet Riyadi - Bangunan 2 lantai, Luas \pm 3.000 m²
4. Matahari-Singosaren Plaza - bangunan 3 lantai, Luas \pm 7.000 m²
5. Asia Baru - Bangunan 3 lantai, Luas \pm 3.000 m²
6. Ratu Luwes-Pasar Legi - Bangunan 3 lantai, Luas \pm 4.000 m²
7. Luwes Department Store - Palur : Bangunan 3 lantai, Luas \pm 4.000 m²
8. Ginza Department Store - bangunan 3 lantai
9. Gelael Supermarket - (Jl. Slamet Riyadi) : Bangunan 2 lantai, Luas \pm 2.500 m²
10. Alfa Gudang Rabat (Pabelan) : Bangunan 1 lantai
11. Goro Assalam - (Kartosuro) Bangunan 1 lantai
12. Megaria Supermarket - (Palur) : Bangunan 2 lantai

Shopping mall yang sedang dan siap di bangun, adalah:

1. De Laweyan Mall
2. Tipes Mall
3. Carefour-Ciputra Mall
4. Pusat Grosir Solo
5. Benteng Trade Center.

Luas wilayah, Jumlah penduduk, Tingkat kepadatan kota Solo Tahun 1997-2001

No	Tahun	Luas wilayah (km ²)	Jumlah Penduduk	Tingkat Kepadatan
1	2000	44,04	546.469	12.408
2	1999	44,04	542.832	12.326
3	1998	44,04	539.387	12.248
4	1997	44,04	536.005	12.171

Tabel 1.3. Sumber:Dinas Pengelola Pasar di Surakarta, 2001

Banyaknya Pasar menurut Jenisnya di kota Solo Tahun 1997-2001

No	Jenis Pasar	1997	1998	1999	2000	2001
1	Psr Tradisional	38	38	38	38	38
2	Department Store	2	-	1	1	1
3	Psr Swalayan	7	2	5	5	7
4	Shopping Center	2	-	1	1	1
5	Psr Umum	23	23	31	31	28
6	Psr Hewan	2	2	1	2	2
7	Psr Buah	3	4	1	1	2
8	Psr Ikan hias	1	1	1	1	1
9	Psr Besi	3	2	2	2	2
10	Psr Mebel	1	1	1	1	1
11	Psr Textile	1	1	1	1	1
13	Psr Bunga	1	1	1	1	1
14	Psr Bambu	1	1	-	-	-
15	Psr Ember	1	1	1	1	1
16	Psr Sepeda	1	1	1	1	1
17	Psr Cinderamata	1	2	2	2	2
18	Psr Pusat jajanan	1	1	1	1	1
19	Psr Prombengan	1	2	2	2	2
20	Psr Tanaman hias	3	3	3	3	3

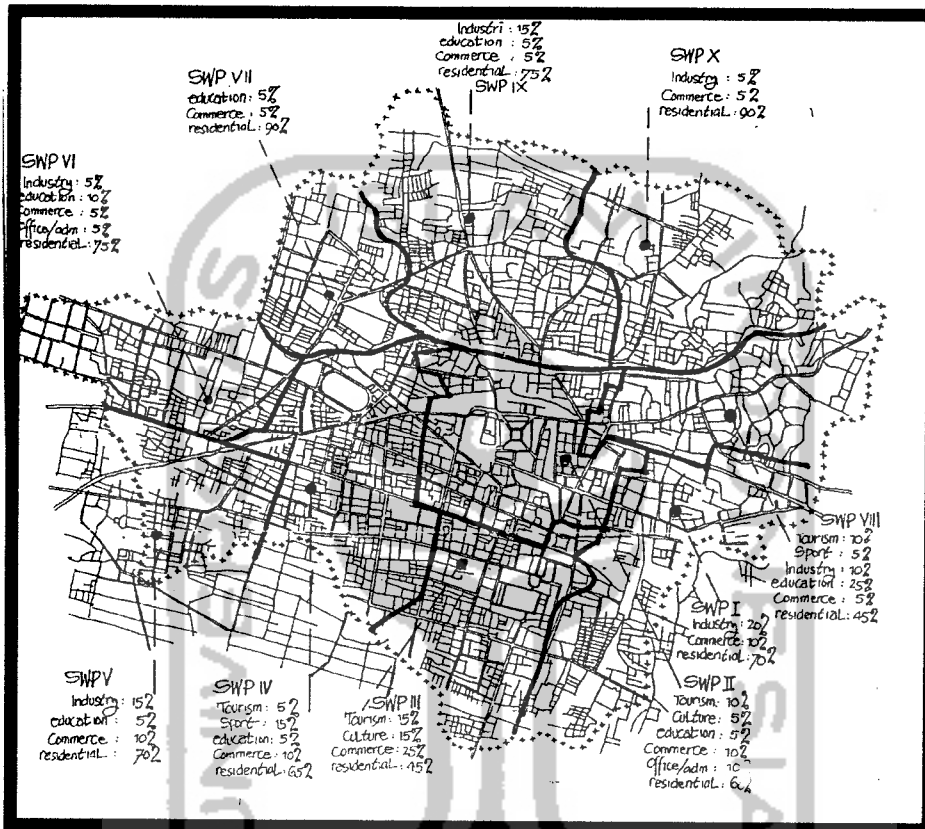
Tabel 1.4. Sumber: Dinas Pengelola Pasar di Surakarta, 2001

Kotamadya dati 2 Surakarta, menempati urutan tertinggi dalam hal perputaran / sirkulasi uang di wilayah propinsi Jawa Tengah. Kodya Surakarta mengalahkan kota-kota besar, seperti Semarang dan Yogyakarta dalam hal sirkulasi uang dari tahun ke tahun. Produk Domestik Bruto (PDRB) kota Surakarta, pada tahun 2000, adalah sebesar Rp 2.965.128.900.000. Dimana PDRB ini di hasilkan oleh zona barat/ SWP II - Sub Wilayah Pengembangan II (Kec Laweyan, Pajang, Jajar, Karangasem, Kerten, Sondakan, Bumi) sebesar 27,26%, zona utara/ SWP III (Kec Banjarsari, Banyuanyar, Sumber, Kadipiro, Nusukan) sebesar 20,71%, zona tengah/ SWP IV (Kec Banjarsari, Kec Serengan, Kec Psr Kliwon, Manahan, Mangkubumen, Purwosari, Sriwedari, Penumping, Kemlayan, Kauman, Jayengan, Kampung Baru, Keprabon, Kemlayan, Timuran, Kepatihan, Baluwarti) sebesar 11,88%, zona selatan/ SWP V (Kec Serengan & Kec Pasar Kliwon, Joyotakan, Joyosuran, Danukusuman, Semanggi, Gajahan) 11,01%, dan zona timur/ SWP I (Kec Jebres, Pucang sawit, Jebres, Sewu, Purwodiningratan, Jagalan) sebesar 29,14%. SWP I/ Zona Timur merupakan kecamatan penyumbang PDRB terbesar bagi kota Solo.

Tugas Akhir Arsitektur

Potensi-potensi di bidang ekonomi yang begitu besar, menyebabkan banyak investor berminat untuk membangun fasilitas perdagangan yang lebih baru, lebih inovatif lagi, dalam usaha pemerataan kapasitas perdagangan, agar tidak berkumpul di pusat kota. Salah satu potensi kota Solo yang akan dikembangkan, adalah kawasan Stasiun Purwosari-Solo.

Gambar 1.a. Gambar peta lokasi SWP (Sub Wilayah Pengembangan) kota Surakarta



Sumber: thesis Ir Kusumastuti sutadi, MURP

1.1.2.1. Aspek Positioning

Beberapa pasar tradisional kelas 1 di kota Solo, yang memiliki target market masyarakat ekonomi menengah kebawah, adalah Pasar Gede, Kawasan Beteng plaza, Alun-alun, dan Pasar Klewer. Kegiatan berdagang di Pasar Klewer dan Pasar Gede sekarang sudah melebihi daya dukung lingkungan di sekitarnya. Ruang dagang yang semakin sempit, di karenakan terus bertambahnya jumlah pedagang yang datang dari dalam dan luar kota, sangat berdampak pada ruwetnya penataan ruang parkir di kawasan sekitar pasar Klewer. Hal ini mengakibatkan terganggunya keberadaan keraton Kasunanan-Surakarta, alun-alun, dan masjid Agung sebagai pusat kebudayaan dan pariwisata.

Gambar 1.b. Sumber: Dokumen Pribadi



Sirkulasi Rg Luar Ps Klewer & PKL yang menempel tembok Kraton

Dengan realita, seperti yang telah dikemukakan diatas, bahwa fasilitas ruang dagang di pasar Klewer kapasitasnya sudah over load, maka dengan adanya pembangunan fasilitas perbelanjaan dikawasan stasiun Purwosari Solo diharapkan bisa mengurangi padatnya kegiatan berdagang di area Pasar Klewer Solo dan kawasan Beteng Plaza sekaligus membangun magnet kegiatan perdagangan baru.

1.1.2.2. Aspek Market Kawasan Stasiun Purwosari-Solo

1.1.2.2.a. Posisi dan Kondisi Site Stasiun Purwosari terhadap Kota Solo.

Posisi kawasan stasiun Purwosari dalam konteks kota Surakarta adalah sebagai kawasan transisi pintu masuk ke pusat kota (gapuro kleco adalah pintu gerbang masuk kota). Pintu masuk angkutan darat, yang paling kuat dari aspek kognitif, historis, strategis adalah dari arah Kartosuro menelusuri jalan Slamet Riyadi. Setelah para pengunjung melewati Gapuro Kleco, ia sadar masuk kota Solo. Para pengunjung mulai menelusuri koridor panjang jalan Slamet Riyadi yang lurus dan dua kali perpotongan / percabangan jalan yang memecah arus trafik kemudian ada suatu lahan terbuka dengan sebuah stasiun KA berdiri di atasnya dan jalur rel arah barat-timur. (potensi "focal point") Disini kita temukan "Node" yang berhadapan dengan main-entrance stasiun. "Node" dan lahan yang luas memberi kemungkinan penciptaan atmosfer ruang penerima yang ramah, aman dan nyaman.

Menurut RUTRK dan RDTRK, kawasan Purwosari masuk dalam Sub Wilayah Pengembangan IV (SWP IV) bersama-sama dengan kawasan Tipes, Bumi, Panularan, Penumping, Sriwedari, Manahan, dan Mangkubumen. yang telah di rencanakan untuk dikembangkan sebagai pelayanan fungsi regional, yaitu: pusat perdagangan, pertokoan, perkantoran, perindustrian kecil, usaha jasa komersial, dan pendidikan.

1.1.2.2.b. Aksesibilitas

Posisi kawasan stasiun Purwosari letaknya sangat strategis, karena berada di pinggir jalan Slamet Riyadi. Yang mana jalan Slamet Riyadi merupakan jalan protokol kota Solo yang menghubungkan kota Solo dengan daerah-daerah penunjangnya, yaitu Sukoharjo, Boyolali, Karanganyar, Wonogiri, dan Sragen. Apabila diteruskan, ke arah barat-selatan posisi jalan Slamet Riyadi langsung menuju ke arah jalan raya Solo-Yogyakarta, dan ke arah timur-utara terus menuju ke Surabaya.

Kawasan stasiun Purwosari juga memiliki posisi yang sangat strategis dalam jaringan transportasi kereta api, karena kawasan ini terletak pada pertemuan jaringan dari kota Yogyakarta (Delanggu, Klaten) dan Wonogiri. Sementara hubungannya dengan stasiun Balapan sama dengan kemudahan hubungan dengan kota-kota seperti Sragen, Ngawi, Madiun sampai Jawa Timur (Surabaya) demikian juga dengan kota-kota lain di Jawa Tengah, yaitu Boyolali, Salatiga, Ungaran dan Semarang. Artinya posisi kawasan Purwosari sangat strategis dari aspek jangkauan transportasi kereta api. Nilai posisinya ini akan semakin strategis mengingat transportasi kereta api adalah transportasi yang paling efisien dimasa yang akan datang terutama di pulau Jawa, mengingat 60% - 70% penduduk Indonesia tinggal di pulau Jawa. Dengan demikian maka transportasi massal akan menjadi pilihan yang paling tepat bagi mobillitas antar propinsi, daerah dan kota. Jaringan rel kereta api stasiun Purwosari berada di sepanjang jalan Slamet Riyadi yang melewati koridor kota, menembus jantung kota. Dimana menghubungkan banyak spot-spot penting kehidupan kota Solo baik peninggalan masa lalu, masa kini dan menegaskan "koneksitas" berbagai kawasan kota.

Hasil yang bisa disimpulkan dari berbagai pemaparan tentang potensi-potensi dari berbagai kegiatan hubungan interaksi yang mendalam antara kota Solo dan wilayah kabupaten disekitarnya dengan kawasan Purwosari yang terfasilitasi dengan adanya stasiun Purwosari. Menjadikan Purwosari sebagai area strategis yang mudah dijangkau dari arah manapun, dalam waktu yang relatif singkat dan biaya yang relatif murah. Potensi-potensi akan perwadahan kegiatan pusat perdagangan (Shopping center) sebagai basis perekonomian kota, merupakan hal yang perlu untuk dicermati sebagai dasar upaya untuk mengelola lahan kota secara optimal, dalam mengusahakan pemerataan kegiatan yang terfokus di pusat kota (Pasar Gede, Balaikota, Kantor pos Pusat, Telkom, Pasar Textil Beteng, Pusat Grosir Solo, Pasar Klewer), sehingga masalah polusi dan degradasi kualitas pun dapat ditanggulangi sedikit demi sedikit hingga pada akhirnya nanti dapat terpecahkan.

1.1.2.3. Aspek Intensitas Penggunaan Lahan Stasiun Purwosari Solo.

Luas lahan Stasiun Purwosari Solo, adalah $\pm 92.006,6 \text{ m}^2$ atau $\pm 9,2 \text{ Ha}$. Dimana pemanfaatan lahan stasiun Purwosari solo tersebut saat ini, untuk gudang semen seluas $906,8 \text{ m}^2$, untuk lapangan tennis seluas $1.132,8 \text{ m}^2$, untuk bengkel mekanik lokomotif seluas 850 m^2 , untuk lahan kantor PTT PT KAI seluas $1.262,2 \text{ m}^2$, untuk perletakan rel/ lintasan kereta api, seluas $16.689,2 \text{ m}^2$, untuk rumah dinas pegawai PJKA seluas 10.663 m^2 dan untuk eksisting bangunan stasiun purwosari beserta lahan parkirnya seluas $10.036,8 \text{ m}^2$. Lahan kosong yang tidak terkelola sama sekali (land unused) seluas $50.459,2 \text{ m}^2$.

Dari data pemaparan luas penggunaan lahan kawasan stasiun Purwosari Solo diatas, dapat di simpulkan bahwa masih belum termanfaatkannya lahan tersebut dengan optimal. Nilai lahan di kawasan stasiun Purwosari Solo dimasa sekarang akan semakin tinggi dan semakin dibutuhkan bagi pengembangan sarana dan prasarana yang mewadahi berbagai aktivitas produktif kota Surakarta. Mengingat bahwa kota Solo saat ini sudah kehabisan lahan untuk pengembangan di pusat kota. Pemda kota Solo, mengemukakan bahwa kebutuhan yang harus dipenuhi bagi tersedianya lahan pengembangan kota di masa yang akan datang, untuk saran dan prasarana

komersial (perdagangan, perkantoran/perbankan) kota sebesar 20% namun yang tersedia hanyalah tinggal 12%.

1.1.3. Kesimpulan dari Latar Belakang Proyek

Perencana pengembangan lahan di kawasan stasiun Purwosari untuk sarana dan prasarana perdagangan yang berupa sebuah bangunan Shopping center, akan menciptakan magnet baru kegiatan perdagangan di kawasan Purwosari dan juga kota Surakarta. Hal ini juga akan meningkatkan nilai ekonomi lahan, sehingga diharapkan mampu menyerap tenaga kerja, terutama di lingkungan sekitar site agar bisa terpenuhinya kohefisisitas sosial atau timbal balik manfaat sehingga perasaan keberadaan bangunan tersebut menjadi nilai plus bagi masyarakat sekitar site pada khususnya, dan masyarakat kota solo pada umumnya.

Adapun pendeskripsian secara umum maksud dari fungsi bangunan Shopping center yang akan di rancang oleh penulis, adalah sebagai berikut:

1.1.3.1. Visi dan Misi Shopping Center

1.1.3.1.a. Visi

Mewujudkan bangunan Shopping Center menjadi sebuah pusat kegiatan komersial dengan skala pelayanan regional dan target pengunjung masyarakat golongan menengah ke atas. Memberikan kepuasan kepada pengunjung sehingga mampu memenuhi kriteria komersial dan rekreatif sebagai 'magnet' pusat kawasan perdagangan Purwosari.

Untuk memenuhi tuntutan akan keserasian antara bangunan baru Shopping Center dengan lingkungan kawasan stasiun Purwosari Solo, yang masih bercitrakan sebagai kawasan heritage (sepeninggalan pemerintahan colonial). Maka dari itu Penulis telah menentukan metode Preseden terhadap bangunan arsitektur Kolonial sebagai dasar perancangan Penampilan bangunan Shopping Center ini.

1.1.3.1.b. Misi

1. Mewujudkan penampilan bangunan dan tata ruang luar beserta tata taman bangunan Shopping Center yang kontekstual dengan citra kawasan stasiun Purwosari Solo.

2. Menyediakan berbagai macam fasilitas belanja dan rekreasi yang lengkap untuk segala umur dengan berbagai fasilitas penunjang lain, yang mendukung suasana menyenangkan dan rekreatif, baik dalam ruangan terbuka maupun ruangan tertutup.
3. Memberikan pelayanan secara maksimal kepada semua pengunjung agar pengunjung merasa nyaman, aman dan menikmati fasilitas yang tersedia, sehingga pengunjung tidak merasa jemu mengunjungi bangunan Shopping Center ini.
4. Penataan sekitar kawasan lingkungan site baik aspek lingkungan, open space, PKL dan *traffic*/ transportasi untuk mendukung kegiatan komersial yang berlangsung di kawasan Stasiun Purwosari sehingga dapat mendukung dirinya sebagai *magnet* pusat kawasan perdagangan kota.

1.1.3.2. Pengertian dan Fungsi

Shopping Center merupakan suatu komplek pertokoan retail dan berhubungan dengan fasilitas yang direncanakan sebagai satu kesatuan unit untuk memberikan kenyamanan dan efisiensi waktu berbelanja secara maksimal kepada para pedagang maupun pengunjung dengan tampilan barang dagangan yang menarik kepada pelanggan/pengunjung¹. Dengan maksud untuk mewujudkan dirinya sebagai 'magnet' pusat perdagangan/ bisnis kawasan Purwosari secara regional.

1.1.3.3. Lingkup Pelayanan

1.1.3.3.a. Sasaran Skala Pelayanan

Bangunan komersial Shopping Center di Kawasan Stasiun Purwosari Solo ini, diarahkan mencakup skala pelayanan regional yaitu Shopping Center berskala pelayanan kota dalam radius 4 mil untuk melayani 150.000 - 400.000 penduduk²,

¹ Joseph de Chiara and John Hancock Callender, *Time Standard for Building Types*, Mc Graw-Hill Inc, USA, 1973, hlm. 577

² Victor Gruen, *Shopping Towns*, Van Nostrand Reinhold, New York, 1960

Tugas Akhir Arsitektur

dengan penyewa utama satu atau lebih Department Store yang lengkap dengan 50 sampai 100 unit toko³ dan beragam fasilitas penunjang lainnya.

1.1.3.3.b. Sasaran Pelaku Kegiatan

Dengan sasaran pelaku kegiatan, adalah golongan masyarakat ekonomi menengah keatas. Bangunan Shopping Center yang berskala pelayanan regional ini memberikan fasilitas bagi masyarakat dengan segala umur baik manula, dewasa, muda maupun anak-anak.

Gambar 1.c. Gereja St Antonius



Sumber: Dokumen Pribadi

³ Joseph de Chiara and John Hancock Callender, Time Standard for Building Types, Mc Graw-Hill Inc, USA, 1973, hlm. 577

Tugas Akhir Arsitektur

1.2. Latar Belakang Citra Bangunan Kolonial

1.2.1. Keberadaan kawasan St Purwosari memiliki nilai Historis dalam Perkembangan Peran Kota Solo.

Gbr 1.d. Sumber : Dokumen Pribadi



Nilai sejarah stasiun Purwosari Solo masih bisa dilihat sampai sekarang dalam wujud keberadaan stasiun Purwosari. Seperti diketahui peran kawasan stasiun Purwosari ini, menjadi salah satu simpul penting jaringan transportasi kereta api untuk mendukung pengembangan perkebunan di wilayah Vorstenlanden pada zaman kolonial Belanda. Stasiun ini di bangun sekitar tahun 1870an. Stasiun yang sejak dulu sampai sekarang ini masih berfungsi dengan baik.

Ciri bangunan stasiun ini secara arsitektural memang tidak menonjol di pandang dari sudut era saat ini karena penekanannya memang pada peran/fungsinya. Tetap, nilai kesejarahannya tentu saja tidak bisa dilihat hanya dari sosok fisiknya, apalagi bila kita tinjau keberadaan bangunan itu lebih dari 1 abad yang lalu.

Nilai yang sangat besar ini akan mampu menumbuhkan identitas dan memiliki nilai *emotional attachment*. Nilai ini sangat penting bagi masyarakat kota Solo untuk menemukan mewujudkan integritasnya dan harga dirinya. Oleh sebab itu, pendekatan Konservasi akan dilakukan melalui pendekatan urban desain.

Lahan Bangunan Shopping Center yang di rencanakan akan di rancang oleh penulis, berlokasi di dalam site kawasan Stasiun Purwosari Solo. Yang mana stasiun Purwosari solo, mempunyai nilai kesejarahan, nilai sosial, nilai estetika, dan nilai arsitektur yang patut untuk dipertimbangkan sebagai unsur/ elemen dalam kawasan yang beridentitas, *legible* mudah di kenali.

1.2.1.1. Nilai Kesejarahan St Purwosari Solo

Dalam sejarah perkereta–apian Jawa, Stasiun Purwosari yang berada dalam sistem pengelolaan perusahaan Trem NIS (Nederlandsch Spoorweg Mattscapij) wilayah Semarang–Vorstenlanden termasuk salah satu yang pertama di bangun bersama–sama dengan sejumlah stasiun di dalam sistem tersebut. Sistem ini dikembangkan pada tahun 1970an. Ditinjau pada lingkup Asia pengembangan perkereta–apian di tanah kolonial Jawa sebagai koloni Belanda adalah yang kedua setelah India yang merupakan koloni Inggris, tempat di ketemukannya teknologi transportasi kereta api. Masing–masing mulai dibangun tahun 1864 dan 1853. Dengan demikian perkereta–apian Jawa merupakan salah satu pelopor pengembangan sistem kereta Api di Asia. Dalam konteks itu, stasiun Purwosari juga merupakan salah satu proyek rintisan bagi tanah Jawa.

Dimasa lalu, Stasiun Purwosari Solo mempunyai peran penting sebagai tempat transfer angkutan kereta api jarak jauh yang dimonopoli oleh perusahaan spoor SS (*Staats Spoorwagen*). Untuk jalur selatan, penumpang dari Surabaya harus pindah dari kereta SS ke kereta NIS di kota Surakarta, karena jaringan relnya menggunakan ukuran yang berbeda. Oleh karena itu bisa di bayangkan aktivitas yang berlangsung di Stasiun Purwosari ini tentu cukup sibuk.

Stasiun Purwosari pernah melayani berbagai jenis kereta. Pertama adalah kereta trem kota yang di tarik kuda mulai dari stasiun Jebres – Pasar Gede – Benteng

Vastenbergs—sepanjang jalan Purwosari – Kartosuro – Boyolali. Pada peralihan 1900an penggerak kereta ini diganti dengan tenaga mesin uap, dan ditambah jurusan stasiun Kota – Sukoharjo – Wonogiri – Baturetno. Kedua adalah Trem NIS dari Semarang – Solo – Jogja. Ketiga adalah kereta SS, yang dalam pelayanannya juga sempat membangun jalur ganda bersama NIS. Hal-hal tersebut menunjukkan arti penting Stasiun Purwosari bagi kota Solo, yakni menjadikan kota Solo sebagai titik simpul transportasi wilayah *hinterland*-nya.

Bahwasannya, sistem kereta api wilayah kolonial Belanda yang pertama di bangun disini, menunjukkan peran penting wilayah Vorstenlanden bagi kehidupan koloni maupun perekonomian regional secara umum. Oleh karena itu eksistensi Stasiun Purwosari yang menjadi titik penting dalam sistem kereta api tersebut dengan sendirinya mengukuhkan keberadaan sistem pemerintahan dan negara pada masanya.

1.2.1.2. Nilai Sosial St Purwosari Solo

Telah terungkap di atas bahwa dengan mengingat arti pentingnya, pada masa lalu Stasiun Purwosari tentu memiliki nilai sosial yang tinggi. Sejalan dengan perkembangan jaman, nilai guna stasiun juga mengalami pasang surut. Pada masa kini stasiun ini secara fungsional bertindak sebagai terminal penumpang kereta api jalur selatan Jawa dan kereta jarak pendek Solo–Jogja, selain sebagai terminal barang khusus semen. Sementara itu fungsinya sebagai tempat penyiapan kereta api sekarang ini sudah tidak diselenggarakan lagi. Oleh karena itu stasiun ini dapat dikatakan memiliki arti penting dalam hal pelayanan publik, khususnya masyarakat golongan ekonomi menengah ke bawah sebagai pengguna jasa kereta api kelas ekonomi.

1.2.1.3. Nilai Estetika St Purwosari Solo

Stasiun Purwosari mulai dibangun pada periode kolonial, suatu masa yang di tandai dengan upaya eksploitasi pihak kolonial terhadap wilayah koloninya. Orientasi kehidupan lebih pada aspek utilitasi ekonomi secara secara besar-besaran.

Tugas Akhir Arsitektur

Sementara itu segi-segi estetika kurang mendapat porsi yang mencukupi. Hal ini membawa pengaruh pada sebagian produk-produknya yang lebih mengedepankan fungsi dan efisiensi serta secara fisik perwujudannya polos dan apa adanya sesuai kebutuhan. Stasiun Purwosari nampaknya termasuk dalam golongan ini. Sebenarnya, Stasiun Purwosari memiliki potensi estetika yang kuat karena kekhasan karakter yang di bawanya dari masa silam.

Pengumpulan orang pada tempat yang terbatas seperti di stasiun , sebagaimana diruang-ruang publik kota yang lain, meningkatkan nilai estetika, karena menjadikan tempat tersebut lebih hidup dengan kegiatan-kegiatan perkotaan (*urban activities*).

1.2.1.4. Nilai Arsitektural St Purwosari Solo

Bangunan Stasiun Purwosari Solo di terdiri dari bangunan pasangan mansory yang membentuk ruang-ruang dilingkupi oleh peron beratap bentang lebar dengan konstruksi baja dan penutup atap seng *galvanized*, serta penyelesaian *gable* memakai kombinasi kaca dan papan kayu.

Gambar 1.e. Kondisi Ruang Tunggu Stasiun Purwosari Solo



Sumber: Dokumen Pribadi

Penampilan arsitektural Stasiun Purwosari relatif sederhana. Nampaknya pada saat pembangunannya stasiun ini lebih diutamakan pada kebutuhan fungsionalnya. Facade Stasiun Purwosari bersifat jujur apa adanya tanpa penambahan khusus selain konsil tritisan. Artinya arsitektur stasiun ini dapat dikatakan benar-benar asli dan berorientasi fungsi sebagaimana hanya utility building pada umumnya. Ornamen sebagai penyelesaian estetika sangat terbatas.

Gaya bangunan Stasiun Purwosari menurut Akihary merupakan produk jaman kolonial yang pada umumnya tidak mengagungkan aspek estetika dalam rancangan bangunan-bangunannya. Hal ini sangat dapat di pahami mengingat pada masa kolonial kebanyakan bangunan dirancang oleh arsitek negara atau insinyur militer. Kehadiran para arsitek profesional dan perencana kota secara masal baru berlangsung setelah terjadi Politik Etika yang menjadikan tanah koloni sebagai tanah air kedua bagi pihak kolonial.

Gaya Arsitektur yang diadopsi pada karya rancangan bangunan Stasiun Purwosari nampaknya juga konsisten dengan masa dan *bouwheer*(NIS) dari bangunan yang bersangkutan. Selain menggunakan pendekatan kolonialistik yang eksploitatif sehingga tidak menuntut penyelesaian estetika yang tinggi, pada saat itu sedang terjadi arus revolusi industri yang menghadirkan material bangunan berupa baja dan logam lainnya serta kaca-kaca lebar. NIS sebagai perusahaan swasta yang berorientasi profit, berharap mampu menekan biaya pembangunan aset-aset bisnisnya secara signifikan agar mendapatkan keuntungan yang lebih nyata.

1.3. PERMASALAHAN

1.3.1. Permasalahan Umum

Bagaimana merancang sebuah bangunan Shopping Center yang benar-benar dapat memenuhi standar kualitas fungsi bangunan komersial, dengan pendekatan arsitektur kolonial sebagai perwujudan usaha mengkontekstualkan dengan citra kawasan stasiun purwosari Solo.

1.3.2. Permasalahan Khusus

Didalam merancang sebuah bangunan Shopping center, penulis akan menjumpai berbagai permasalahan, baik dari segi fungsi bangunan maupun metode perancangan yang harus dikonsepskan, dengan berdasar oleh banyak teori/ landasan dari berbagai tinjauan. Oleh sebab itu, penulis telah menentukan untuk lebih menekankan permasalahan perancangan, pada konsep desain penampilan bangunan Shopping Center yang berlanggam arsitektur kolonial (heritage), dan tata ruang luar beserta tata taman yang mendukung bagi sebuah citra kawasan Stasiun Purwosari-Solo.

1.4. TUJUAN DAN SASARAN

1.4.1. Tujuan

Mendapatkan rumusan konsep dan desain perancangan sebuah bangunan Shopping Center yang kontekstual dengan kawasan stasiun Purwosari – Solo.

Konsep langgam bangunan kolonial sebagai faktor penentu perancangan haruslah dapat menyelesaikan konflik dengan fungsi bangunan sebagai pusat perdagangan yang selama ini bercitrakan modernitas.

Oleh karena itu, meskipun konsep wujud desain penampilan bangunan, adalah menanggapi langgam fasad bangunan kolonial dari stasiun Purwosari. Haruslah mencitrakan sebagai suatu langgam fasad yang sangat kharismatik/berkarakter unik (*Un-Distinguis*) sehingga menjadi nodes, atau edge (garis batas/ gerbang), atau bahkan ke karakter yang lebih mendekati Landmark kota Surakarta hadiningrat.

1.4.2. Sasaran

Tuntutan yang mendasar adalah mensinkronkan wujud penampilan bangunan dan tata ruang luar untuk bisa benar-benar berintegrasi dengan baik, dalam usaha membentuk citra kawasan stasiun Purwosari-Solo yang harmonis, dan dinamis.

Oleh karena itu konsep perancangan yang akan di rumuskan nanti juga harus memperhatikan tentang detil dari elemen-elemen bangunan, seperti pemilihan

Tugas Akhir Arsitektur

bentuk style ornamen, yang berdampak pada skala proporsional dari tiap-tiap elemen-elemen bangunan, seperti bentuk dan jumlah kolom, tekstur dinding, tinggi ceiling, kemiringan atap, jumlah bukaan dan lain sebagainya.

Pemilihan material dan sistem atau teknik konstruksi yang akan di pakai, juga memiliki peran sangat penting dalam konsep sinkronisasi yang akan dilakukan. Begitu pula dengan pemilihan warna bangunan dari floor hingga roof, harus harmonis, kontras dan dinamis dengan bangunan heritage Stasiun Purwosari-Solo.

Mendesain layout/ site plan zoning penempatan massa bangunan dan tata taman yang kontekstual terhadap eksisting yang sudah ada, dan secara efektif dapat benar – benar mewadahi dengan nyaman dan memuaskan bagi setiap pengguna yang merasakannya. Sekaligus juga harus memberikan solusi terhadap permasalahan kota yang sudah ada dan bukan malah menambah/ membebani lagi menjadi lebih rumit atau kompleks.

1.5. LINGKUP PEMBAHASAN

Lingkup pembahasan di batasi pada kajian ilmu arsitektur. Hal yang berkaitan pada studi perencanaan arsitektur di bahas dengan pendekatan dasar logika sederhana, untuk memperkuat analisis dari sudut pandang arsitektur.

Mengkaji secara mendalam tentang citra penampilan bangunan arsitektur kolonial sebagai preseden fungsi bangunan shopping center, dengan mengadakan pengamatan pada kawasan disekitar site, sehingga dapat ditentukan suatu desain penyelesaian, yang benar-benar di butuhkan bagi masyarakat kota Solo dan sekitarnya.

1.6. METODE PEMBAHASAN

Metode yang digunakan di dalam penulisan skripsi ini, dengan Observasi langsung mengamati dan mendokumentasikan, bagaimana kondisi site/ lahan proyek yang sebenarnya melalui survey. Kemudian berusaha melakukan pencarian data-data sekunder, melalui studi literatur, meliputi study preseden, karakter dan citra bangunan arsitektur kolonial, dan study berbagai fasilitas yang harus di penuhi

Tugas Akhir Arsitektur

bagi sebuah bangunan komersial pusat perbelanjaan untuk menyusun sebuah patokan teori, sebagai acuan dasar. Yang pada akhirnya menganalisa agar bisa dicari beberapa alternatif pemecahan masalah, yang kemudian dipilih salah satunya sebagai konsep gagasan akhir untuk ditransformasikan kedalam pengolahan desain bangunan.

1.7. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Dalam pembahasan skripsi ini, terbagi menjadi 4 (empat bagian pokok yang saling berkesinambungan dan mengarah pada suatu kesimpulan akhir.

BAB 1 PENDAHULUAN

Penjabaran latar belakang secara umum dari permasalahan yang diangkat dengan mengungkapkan latar belakang permasalahan, permasalahan yang ada, maksud, tujuan dan sasaran, batasan dan lingkup pembahasan, metode pembahasan dan sistematika pembahasan.

BAB 2 TINJAUAN TEORITIS

Studi literatur mengenai pengertian Pusat perbelanjaan serta hakekat konsep sebuah bangunan komersial, yang sangat memperhatikan efisiensi dan efektifitas. Melakukan tinjauan terhadap sejarah bangunan kolonial di Surakarta dan melakukan Study preseden terhadap bangunan kolonial yang ada. Dan tidak lupa juga melakukan study banding/ study kasus terhadap bangunan pusat perbelanjaan yang sudah ada dan telah beroperasi dengan baik.

BAB 3 ANALISA ARSITEKTURAL

Mengungkapkan analisa tentang penampilan bangunan Arsitektur kolonial sebagai konsep preseden dalam desain rancangan penampilan bangunan Shopping Center di kawasan Stasiun Purwosari Solo. Serta analisa yang mendalam terhadap standart kebutuhan, bagi sebuah bangunan komersial.

BAB 4 KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Pembahasan suatu konsep dasar yang telah ditentukan atas berbagai pilihan penyelesaian masalah, sebagaimana telah diungkapkan di dalam analisa arsitektural. Yang kemudian dapat menjadikan acuan, bagi transformasi bentuk yang akan di rancang pada tahap skematik desain.

1.8. KEASLIAN PENULISAN

Dalam penulisan tugas akhir ini, ditekankan pada aspek citra bangunan kolonial sebagai faktor penentu perancangan dengan permasalahan : dibutuhkannya wadah fisik Shopping Center (Pusat Perbelanjaan) yang kontekstual dengan citra kawasan stasiun Purwosari Solo serta memenuhi standard kualitas bagi sebuah fungsi bangunan komersial.

Adapun beberapa referensi sekripsi yang telah dijadikan bahan kajian/ studi literatur oleh penulis, adalah sebagai berikut :

1. Judul : Shopping mall di Semarang
 Oleh : Deddy Rudyanto, Arsitektur UII, 1994
 Penekanan : Shopping mall sebagai alternative baru system pusat belanja dan rekreasi.
2. Judul : Re-desain Bandung Indah Plaza
 Oleh : Tomy Iskandar, Arsitektur UII, 2002
 Penekanan : Pendekatan konsep bangunan kontekstual dengan lingkungan bangunan kolonial.
3. Judul : Re-Desain Matahari Beteng Plaza di Surakarta
 Oleh : Akhmad Meikanugrah, Arsitektur UII, 2000
 Penekanan : Tata ruang yang optimal dan bernuansa rekreatif serta menghadirkan bangunan modern dilingkungan kolonial.
4. Judul : Pusat Kebudayaan Betawi di Jakarta
 Oleh : Decca Evry Nugroho, Arsitektur UII, 2000
 Penekanan : Sebuah Pendekatan Aspek Estetika Instrumental melalui

Tugas Akhir Arsitektur

- Karakter Lenong Betawi
5. Judul : Pusat Perbelanjaan di Rantau Prapat, Sumut
Oleh : Silvani, Arsitektur UII, 2004
Penekanan : Perpaduan antara Pusat Perbelanjaan Berkarakter Modern dengan Pasar Tradisional dalam Satu Kesatuan Bangunan.
6. Judul : Shopping Mall di Bandung
Oleh : Endin Herdiana, Arsitektur UII, 1997
Penekanan : Ungkapan Citra Modernitas Sebagai Salah Satu Faktor Penentu Daya Tarik Pasar

