



■ LATAR BELAKANG

- Sejarah perkembangan perkeretaapian di Indonesia
- Sejarah Stasiun Kereta Api Tugu Yogyakarta
- Kondisi Stasiun Tugu

■ PERUMUSAN MASALAH

- Permasalahan umum
- Permasalahan khusus

■ SASARAN

■ LINGKUP PEMBAHASAN

■ METODE PEMBAHASAN

redesain stasiun kereta

stasiun tugu sebagai gerbang kota dan icon baru bagi kota yogyakarta



BAB. 1
pendahuluan

BAB.I

PENDAHULUAN

LATAR BELAKANG

Yogyakarta dikenal sebagai kota budaya, kota perjuangan, kota pendidikan, kota pariwisata. Seiring berjalannya waktu kota Yogyakarta berkembang cukup pesat. Perkembangan kota Yogyakarta yang pesat ditandai dengan tumbuh dan berkembangnya kawasan perdagangan, serta perumahan di pusat dan pinggiran kota. Salah satu faktor yang mendorong pertumbuhan adalah peranan peningkatan sarana transportasi yang semakin baik. Meningkatnya kapasitas kegiatan transportasi tersebut secara timbal balik menuntut berbagai prasarana yang mendukung keragaman aktivitas yang menjadi semakin berkembang. Karena ketidakseimbangan antara sarana angkutan penumpang dan barang yang meningkat, akan mengakibatkan meningkatnya beban prasarana transportasi yang menjadi semakin berat dan tidak sesuai dengan kapasitas yang dimilikinya. Beban yang semakin meningkat tersebut saat ini juga dialami Stasiun Kereta Api Tugu. Sebagai sarana transportasi publik, angkutan kereta api merupakan alternatif jasa angkutan yang menjadi pilihan sebagian besar masyarakat dari waktu ke waktu. Kereta api bisa menjadi angkutan darat yang sangat efisien mengingat kapasitas dan daya angkutnya yang cukup besar, ketika harga BBM naik angkutan-angkutan publik banyak kembali menjadi pilihan utama untuk bepergian.

Bahkan apabila kita melihat jenis transportasi yang banyak di gunakan di negara-negara maju itupun kereta api tetapi dengan kualitas yang jauh berbeda, di negara-negara maju seperti Jepang kereta api adalah alat transportasi utama, pemerintah dan pihak-pihak swasta di sana mengelola kereta api dengan sangat baik, baik dari segi pelayanan maupun prasarana yang ada. Di Indonesia upaya peningkatan pelayanan jasa angkutan kereta api yang diberikan pemerintah pada saat ini memang masih sangat kurang, hal itu juga masih diperparah

dengan keterbatasan kemampuan stasiun dalam menampung aktivitas yang diwadahnya. Peningkatan prasarana stasiun tugu yang dilakukan (oleh PERUMKA) pada saat ini lebih bersifat target dalam jangka pendek, belum mencakup perencanaan jangka panjang (± 20 tahun mendatang) yang menyeluruh dengan melihat semakin meningkatnya aktivitas di dalam stasiun itu sendiri maupun dalam melihat perubahan kota.

Sejarah perkembangan perkeretaapian di Indonesia¹

- Masa Hindia Belanda



Perkeretaapian di Indonesia pertamakali di bangun oleh Nederlands Indische spoorweg maatschappij (NIS) pada tahun 1863 dengan di bangunnya jalan kereta api yang menghubungkan Semarang Gudang (jurnatan) ke Tanggung (Jurusan Semarang – Solo) Sepanjang ± 14 km, dengan lebar sepur 1435 milimeter. Pembangunan di lanjutkan sampai Solo (10 Februari 1870) dan Yogyakarta (10 Juni 1872) dengan lebar sepur 1435mm. Dengan selesainya pembangunan jalan kereta api yang menghubungkan Semarang – Solo – Yogyakarta, dalam tahun berikutnya di bangun pula jalan baja Jakarta – Bogor (1873) dengan lebar sepur 1067mm dan lain sebagainya bahkan selain di pulau Jawa pembukaan jalur kereta api juga di lakukan di pulau Sumatera yang untuk pertama kalinya di daerah Aceh antara Ulee Lheue - Banda Aceh (1876)

¹ Ir. Imam Subarkah, Hal 16-20

dengan lebar sepur 750mm dan selanjutnya di daerah Sumatera Barat (1891).

- **Masa pendudukan Jepang**

Pada jaman pemerintahan pendudukan militer Jepang semua Perusahaan kereta api di lebur di bawah satu pimpinan pemerintah. Selama masa itu, banyak lintas cabang yang di bongkar, selain itu lebar sepur 1435mm yang digunakan NIS untuk lintas Semarang – Yogyakarta dan lintas – lintas daerah di Yogyakarta di ubah menjadi 1067mm sehingga menjadi sama dengan lintas – lintas lainnya.

- **Masa pemerintahan Indonesia**

Setelah Indonesia merdeka semua aset di nasionalisasikan , seluruh perkeretaapian dikuasai oleh Djawatan Kereta Api (DKA). Kemudian berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA), Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) dan terakhir ini mulai tanggal 17 September 1992 di ganti Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA).

Dalam operasionalnya PERUMKA membagi wilayah secara Nasional dalam beberapa Daerah Operasional (DAOP). Setiap daerah operasi menguasai wilayah beberapa kota yang di hubungkan dengan prasarana kereta api yang berwujud rel. Penguasaan meliputi seluruh sarana, prasarana dan fasilitas penunjang kereta api dalam kegiatan pengangkutan, yang semuanya itu tersusun dalam satu sistem.

Secara Nasional Program dalam bidang perkeretaapian ini disusun oleh PERUMKA pusat, yang mengacu pada tujuan perkeretaapian sebagaimana tercantum dalam UU No:13 Th 1992, serta dalam slogan yang di masyarakatkan PERUMKA saat ini yaitu : Ramah, Efisien, Lancar, Aman (RELA). Hal yang cukup penting dari peraturan ini ialah tentang sarana dan prasarana perkeretaapian berupa kelancaran dan keselamatan pengoperasian kereta api, jalur rel kereta api meliputi daerah

manfaat jalan, milik jalan, pengawasan jalan termasuk bagian bawah dan ruang di atasnya.

Sejarah Stasiun Kereta Api Tugu Yogyakarta²

Setasiun Tugu yang berada di Yogyakarta merupakan setasiun ketiga yang di bangun di Jawa oleh Belanda setelah Semarang dan Solo, dengan maksud untuk meningkatkan kelancaran pengangkutan hasil bumi di area Semarang, Kedu dan Yogyakarta (20 Mei 1842) berupa jalan baja yang dapat di lalui kereta beroda besi ditarik oleh kerbau, sapi dan kuda.



Namun pada dua puluh tahun kemudian (1872) diputuskan untuk penariknya menggunakan kereta api. Maka dibangunlah stasiun Tugu dengan penampilan arsitektur kolonial, konstruksi atap beton yang juga sebagai langit-langit, sedang untuk bagian emplasemenya menggunakan konstruksi baja profil , penutup atap seng, dinding menggunakan pasangan bata 1,5-2 batu bata, ditengah ruangan di dukung oleh tiang-tiang penyangga yang besar (10 Juni 1872), Hingga sekarang penampilan dan bentuk bangunan secara keseluruhan hanya mengalami perubahan kecil pada bagian-bagian tertentu saja

² Revitalisasi Stasiun Tugu, Hal 11-12



Fungsi stasiun sejak awal didirikan hingga sekarang masih tetap dipertahankan yaitu sebagai alat transportasi. Pada masa penjajah Belanda di gunakan oleh para pembesar Belanda sebagai perantara persinggahan dari perjalanan kereta api ke perjalanan darat, sedang pada masa perjuangan kemerdekaan dan perang melawan penjajah stasiun Tugu memiliki peran sebagai tempat pemberangkatan dan kedatangan pasukan pejuang kemerdekaan dan setelah kemerdekaan di gunakan sebagai tempat pemberangkatan dan penurunan pengguna jasa kereta api untuk melakukan perjalanan dari atau ke suatu kota.

Kondisi Stasiun Tugu

- Existing Stasiun Tugu



Sebagai prasarana transportasi kereta api di Yogyakarta, stasiun tugu memiliki sejarah yang cukup panjang, sehingga menjadi sebuah

kawasan yang memiliki karakter cukup kuat dengan bangunan stasiun yang memiliki nilai tinggi baik dari sisi sejarah maupun dari sisi arsitektural yang merupakan peninggalan kolonial dengan gaya art deco.

Keberadaan kawasan tersebut mempunyai arti penting terhadap kota Yogyakarta, yaitu:

Sebagai pintu gerbang kota, merupakan salah satu akses utama bagi pengunjung yang datang ke Yogyakarta dengan menggunakan jasa angkutan kereta api.

Sebagai sebuah peninggalan bersejarah, stasiun tugu ini merupakan salah satu bangunan peninggalan kolonial yang memiliki nilai historis yang cukup tinggi.

Sebagai simpul jaringan transportasi, merupakan titik peralihan alat transportasi kereta api dengan kendaraan lainya, yang menghubungkan pusat-pusat aktivitas dan terminal kendaraan jenis lainnya.

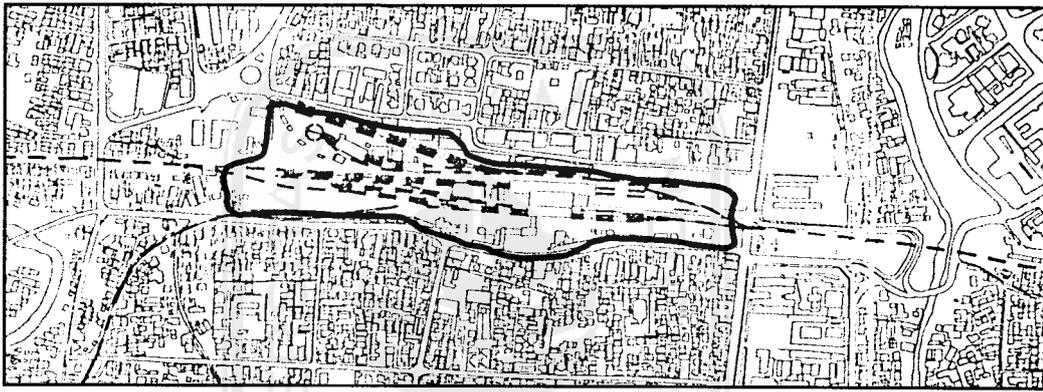
Sebagai generator kegiatan-kegiatan perdagangan dan jasa. (ekonomi) bagi masyarakat sekitar kawasan stasiun tugu.

Sebagai ruang publik kota, sebuah kawasan yang bisa di nikmati oleh masyarakat umum .

Stasiun Kereta Api Tugu merupakan stasiun kereta api khusus penumpang, karena stasiun barang berada di stasiun lain, sesuai dengan yang ditunjuk PERUMKA DAOP IV Yogyakarta. Dalam konteks lingkungan kota, stasiun sangat berperan penting dalam berbagai sendi-sendi kehidupan kota, apalagi mengingat lokasi dari stasiun tugu yang sangat strategis berada di pusat kota, stasiun tugu merupakan simpul tengah dari dua buah jalan utama yang menjadi salah satu pusat kegiatan kota Yogyakarta, yaitu Jl. Malioboro di sebelah selatan dan Jl. Pangeran Mangkubumi di sebelah utaranya, pada awalnya merupakan jalan utama sumbu pal putih kraton (garis sumbu imajiner kota yogyakarta) yang dalam perjalananya berkembang menjadi pusat perdagangan dan pariwisata.

Stasiun tugu terletak pada lahan yang memanjang dari timur – barat, batas – batasnya yaitu:

- Sebelah selatan di batasi jl. pasar kembang dan jl. Jlagran yang padat di tumbuhi banyak kios – kios,
- Sebelah timur di batasi jalan mangkubumi
- Sebelah utara di batasi oleh jl. Suryonegoro dan jl wongsodirjan, yang merupakan area pergudangan tua, dan pemukiman.
- Sebelah barat di batasi oleh daerah pemukiman padat dan kantor – kantor permanen.



- **Perkembangan Stasiun Tugu**

Pengoperasionalan Stasiun Tugu saat ini masih berada dalam wilayah DAOP IV Yogyakarta yang berada dalam satu pengelolaan menyeluruh PT. KAI (perseroan terbatas kereta api indonesia) . Stasiun ini merupakan stasiun utama yang di khususkan sebagai stasiun penumpang, dan saat ini lebih di khususkan lagi sebagai stasiun penumpang yang melayani kereta api kelas bisnis dan eksekutif.

PT. KAI seperti kita ketahui, banyak mengalami kerugian, dan sampai saat ini belum menemukan solusinya, sehingga sangat berpengaruh terhadap pelayanan yang di berikan. Sedangkan banyak sekali stasiun yang sebenarnya memiliki nilai lebih terkait dengan keberadaanya yang di pusat-pusat kota. Stasiun tugu misalnya dengan lahan yang sangat luas yang berada di pusat kota (kawasan malioboro).

Nilai lebih tersebut sebenarnya bisa di manfaatkan untuk menambah pemasukan bagi pihak PT. KAI, dengan menjadikan setasiun tugu sebagai sebuah kawasan yang memiliki nilai komersial. Dengan mengintegrasikan fungsi-fungsi baru yang bisa menambah profit bagi pihak stasiun tugu misalnya :

- Expo center.
- Hotel / Apartemen.
- Pusat perbelanjaan.
- Retail perkantoran.
- Retail-retail (kios) yang di sewakan.
- Plot – plot ilkan
(advertising board).



Stasiun tugu terletak di sebuah kawasan yang cukup penting, baik dari segi ekonomi, historis, wisata, juga dari sisi geografis kultural karena terletak pada sumbu imajiner kota Yogyakarta (tegak lurus). Keberadaan stasiun tugu ini apabila di kembangkan sangat potensial untuk di jadikan sebagai area komersial baru bagi kota yogyakarta, seperti kota-besar lainnya misal jakarta dengan monas, senayan, dll. Citra bangunan perlu di buat sedemikian rupa sehingga nilai historis yang ada dan keinginan

untuk menjadikan stasiun ini sebagai landmark baru bisa saling mendukung.

PT. KAI selalu berusaha untuk meningkatkan pelayanan kepada para pengguna jasa kereta api, memiliki misi yang tertuang dalam slogan RELA (Ramah, Efisien, Lancar, Aman) DAOP IV Yogyakarta yang merupakan divisi dari PT. KAI juga memiliki keinginan yang sama. Dalam hal ini berusaha untuk meningkatkan pelayanan di stasiun tuju Yogyakarta ini. Usaha peningkatan pelayanan yang dilakukan dengan pengembangan ruang-ruang pada bangunan stasiun, lebih bersifat sementara dan kurang terencana. Bangunan ruang sinyal dan perubahan dan penambahan pada ruang pelayanan sebagai contoh bangunan baru lebih menekankan aspek fungsi saja. Kontekstualitas bentuk bangunan baru sebagai satu kesatuan terhadap bangunan-bangunan lama stasiun tidak dipertimbangkan. Sebagai bangunan yang dikonservasi, maka diharapkan penataan yang dilakukan tidak merubah citra stasiun tuju sebagai bangunan bersejarah yang mempunyai nilai arsitektural. Peningkatan pelayanan dan penyediaan ruang-ruang baru tidak dapat diselesaikan dengan melihat satu sisi saja. Perlu perencanaan dan pertimbangan secara menyeluruh dengan melihat fenomena (gejala) yang terjadi dan prediksi perkembangan di masa yang akan datang.

Pencapaian ke stasiun saat ini memiliki 2 (dua) akses, yaitu dari arah timur dan selatan. Dari arah timur digunakan oleh semua pemakai, baik kendaraan pribadi, kendaraan umum (taksi), pejalan kaki calon penumpang/pengantar, maupun kereta api. Akses dari arah timur ini cenderung padat dan sering terjadi kemacetan pada saat jam kedatangan atau sering terjadi kemacetan kereta api (*peak hours*). Kondisi yang sama terjadi pada waktu kereta melintas memotong jalur pintu masuk/keluar stasiun. Berbagai pengguna terakumulasi pada pintu masuk dan halaman parkir, sehingga aktivitas pejalan kaki yang memang tidak memiliki ruang pedestrian menjadi sangat terganggu. Kepadatan dan kemacetan pada pintu masuk utama stasiun tersebut juga

mengakibatkan terganggunya lalu lintas di jalan Pangeran Mangkubumi. Sedangkan pintu selatan lebih banyak digunakan untuk ke luar masuk barang kiriman (paket) dan sebagai pintu ke luar penumpang. Intensitas penggunaan pintu selatan lebih banyak dipakai untuk siang hari. Pada malam hingga pagi hari, sirkulasi diarahkan melalui pintu timur, dibanding dengan pintu masuk timur, pintu selatan cenderung teratur dan mempunyai kepadatan yang relatif rendah.

Demikian halnya dengan sirkulasi dalam ruang stasiun. Jalur sirkulasi pada ruang emplasemen dipadati oleh calon penumpang dan pengantar yang menunggu saat pemberangkatan kereta. Pada jam puncak (peak hour) yaitu jam-jam pemberangkatan kereta, kapasitas ruang tunggu hingga emplasemen tidak mampu menampung pengunjung stasiun, sebagian ruang sirkulasi juga dipakai oleh pedagang kaki lima yang terkonsentrasi di sekitar emplasemen, menambah kepadatan ruang sirkulasi. Secara umum kenyamanan bagi calon penumpang di stasiun belum terpenuhi. Kenyamanan penumpang harus diperhatikan dengan pengaturan sistem sirkulasi dan penataan ruang yang memberi kenyamanan pengguna.

Jika ditinjau kondisi fisik dan lingkungan stasiun kereta api tugu, maka akan terasa bahwa kondisinya sudah kurang sesuai dengan aktifitas stasiun tugu sebagai stasiun utama, yang memiliki kepadatan aktifitas yang cukup tinggi. Selain itu bangunan stasiun kereta api tugu merupakan bangunan peninggalan kolonial, yang sudah berumur puluhan tahun dan memiliki nilai arsitektural serta nilai sejarah. Sebagai bangunan dan kawasan bersejarah sudah selayaknya bangunan bernilai arsitektural dikonservasi dengan tujuan memelihara kondisi bangunan agar nilai-nilai tersebut tidak rusak, serta dikonservasui untuk memelihara tempat (place), agar makna (spirit) dapat dipertahankan (Danisworo, 1988).

PERUMUSAN MASALAH

Dengan melihat aspek-aspek yang melatarbelakangi dan rencana pengembangan di atas maka dapat ditemukan permasalahan yang perlu dipecahkan pada tahap analisis, selanjutnya dapat diperoleh konsep dasar perencanaan dan perancangan. Permasalahan tersebut dikelompokkan dalam permasalahan umum dan permasalahan khusus.

Permasalahan umum

- Bagaimana menanggapi bangunan lama (redesain) .
- Bagaimana menciptakan sebuah bangunan yang bisa mewadahi aktifitas stasiun dengan baik.

Permasalahan Khusus

- Bagaimana membuat ruangan-ruangan yang menampung aktifitas dan sesuai dengan **kapasitas** ada sekarang dan prediksi di masa yang akan datang.
- Bagaimana menciptakan **sirkulasi** yang baik di dalam dan luar bangunan, terkait dengan berubahnya entrance dan orientasi bangunan,
- Bagaimana membentuk citra bangunan yang akan menggambarkan visi yang di emban oleh PT. KAI , visi dengan semangat baru untuk selalu memberikan pelayanan yang lebih baik. Menggambarkan keinginan untuk merubah image buruk dalam sistem dan pelayanan yang selama ini ada di dalam PT.KAI (**new image**)
- Bagaimana hubungan antara stasiun baru nantinya dengan stasiun yang sudah ada (eksisting) terkait atau tidak terkait. Baik dari segi fungsi maupun simbolik (**konservasi**)
- Bagaimana membentuk citra stasiun Tugu sebagai **gerbang** masuk kota, bagi para penumpang kereta yang datang ke Yogyakarta.

SASARAN

- Membuat stasiun baru yang lebih bisa mewadahi aktifitas dan fungsi sekarang dan di masa yang akan datang dengan lebih baik.
- Stasiun tugu menjadi icon baru bagi kota Yogyakarta

- Bangunan stasiun tugu existing bisa menjadi makin nampak nilai historisnya.
- Bangunan baru nantinya bisa melayani secara maksimal terhadap pengguna jasa kereta api, sesuai dengan slogan yang di pakai oleh PT.
- Menjadikan stasiun tugu yang bisa memiliki nilai komersial cukup tinggi dengan meletakkan plot-plot sumber profit bagi pihak DAOP IV Yogyakarta pada khususnya.

LINGKUP PEMBAHASAN

Pembahasan di batasi pada masalah-masalah disiplin ilmu arsitektur dengan penekanan aspek fisik dan juga beberapa ungkapan simbolik pada bangunan stasiun yang bisa menghasilkan konsep dasar perencanaan dan perancangan Stasiun Tugu, yang meliputi :

- Lokasi dan site (luasan, pengolahan dan juga pemanfaatan lahan, site yang di olah dan site yang merupakan rencana pengembangan, penempatan blok-blok bangunan rencana pengembangan)
- Ruang-ruang pada stasiun, yang mawadahi fungsi dan aktifitas Stasiun, baik yang utama maupun penunjang.
- Sirkulasi yang ada pada stasiun, baik kendaraan , manusia maupun kereta api itu sendiri. Sirkulasi ruang luar dan juga sirkulasi ruang dalam, dan juga pengaturan parkir.
- Citra bangunan stasiun.
- Konservasi bangunan eksisting yang lebih di tekankan pada aspek fungsi.

METODE PEMBAHASAN

Observasi langsung

pengamatan secara langsung terhadap bangunan stasiun tugu ini meliputi observasi terhadap bangunan eksisting, sistem lintasan dan perletakanya, kebutuhan ruang dan fasilitas stasiun, sistem sirkulasi penumpang dan kendaraan, dan kondisi kawasan sekitar stasiun.

Observasi tidak langsung

merupakan observasi berupa kajian terhadap literatur-literatur atau sumber informasi kepustakaan baik cetak maupun via internet. Antara lain tugas akhir tentang stasiun kereta api, buku-buku referensi yang berkaitan dengan masalah perencanaan dan perancangan stasiun, website yang membahas masalah konservasi, dsb.

Analisa

proses pembahasan dengan metode menganalisa data yang ada untuk kemudian di kembangkan menjadi konsep dasar pengembangan dan perancangan. analisa tersebut meliputi :

- Analisa site, posisi site terhadap lingkungan dan sekitarnya, pembahasan kelebihan dan kekurangan yang ada pada site, perletakan massa bangunan.
- Analisa ruang, merupakan pembahasan ruang-ruang yang nantinya akan ada pada stasiun tugu ini, analisa program ruang akan di dasari pada kegiatan yang ada pada Stasiun Tugu saat ini yang kemudian di gunakan sebagai dasar asumsi stasiun di masa yang akan datang, dengan mempertimbangkan juga aspek-aspek lainnya, dan juga standar-standar yang ada.
- Analisa sirkulasi, yang ada saat ini yang kemudian akan di jadikan pertimbangan untuk sistem sirkulasi baru yang nantinya akan di gunakan pada.
- Analisis bangunan eksisiting (konservasi), yang kemudian akan di silangkan dengan aspek aspek-aspek penting lainnya sehingga bisa di peroleh pemilahan mana yang akan di pertahankan dan mana yang akan di ganti, dipindahkan, ataupun di buang.
- Analisa citra bangunan, yang akan membahas mengenai beberapa aspek simbolik arsitektural yang berusaha untuk di sampaikan dengan di wujudkan melalui elemen-elemen arsitektural bangunan, mulai dari detail material sampai dengan massa bangunan.