

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Sejarah Perkembangan Kereta Api¹

Sejarah penemuan perkembangan kereta api didasari dengan berpangkal pada alasan-alasan ekonomi, disamping itu ada beberapa faktor lainnya seperti persatuan negara, pertahanan negara dan lain-lain. Terjadinya jalan baja adalah hasil dari usaha-usaha untuk memperbaiki pengangkutan, terutama hal tahan lamanya alat-alat pengangkut, kuantitas angkutan dan kecepatan mengangkut.

Kereta api pertama kali ditemukan dan berkembang di Yunani dan Romawi, dengan menggunakan jalan rel kereta khusus berupa dua jalur berjajar dari batu keras dan licin. Memasuki abad 19 mulai ditemukan jalan rel bergigi (1812) dan selanjutnya jalan rel berprofil kepada dua.

Dengan semakin berkembangnya jalan rel, timbul keinginan untuk menciptakan alat angkut yang dapat berjalan sendiri berupa lokomotif dengan fungsi sebagai alat angkut untuk hasil pertambangan, yang diciptakan oleh George Stephenson dan putranya Robert Stephenson. Setelah beberapa tahun kemudian tercipta lokomotif Rocket dengan menggunakan standar 4 kaki 8,5 inci sehingga terkenal sampai seluruh dunia.

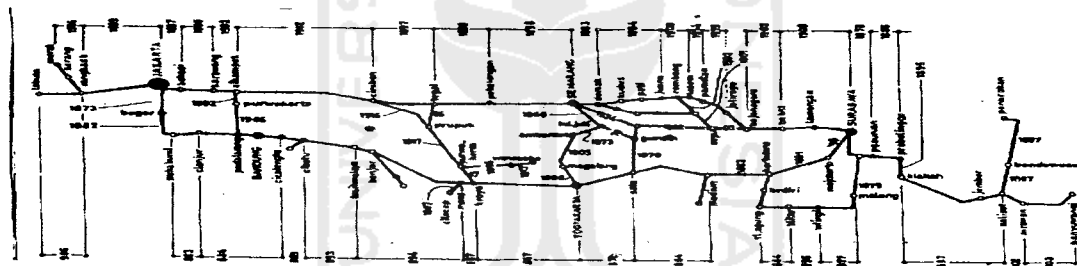
Usaha-usaha untuk memperbaiki kecepatan, pelayanan, comfort dan lainnya terus berlanjut hingga ditemukan lokomotif diesel-listrik yang mulai dipakai pada bulan Oktober 1925 (New Jersey). Kemudian muncul kereta penumpang airconditioned yang menghubungkan New York dan Chicago (9 September 1929). Pada tahun 1934 kereta-kereta berstreamline dengan tenaga diesel-listrik mulai meluncur di Union Pacifik, Amerika. Dan dalam hal kecepatan, mulai tahun 1964 di Jepang berjalan kereta ekspres antara Tokyo dan Osaka (500 km) dengan kecepatan 200 kilometer tiap jam, selain harus kuatnya jalan yang sangat penting disini adalah keamanan perjalanannya berupa perlengkapan alat-alat pengaman dan telekomunikasi, sehingga kereta api dapat dihentikan sewaktu-waktu jika ada bahaya ditengah perjalanan.

¹ Ir. Imam Subarkah, hal 15-16

I.2. Sejarah Perkembangan Perkeretaapian di Indonesia²

I.2.1. Masa Hindia Belanda

Perkeretaapian pertama kali di Indonesia dibangun oleh *Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS) pada tahun 1863 dengan dibangunnya jalan kereta api yang menghubungkan Semarang Gudang (Jurnatan) ke Tanggung (jurusan Semarang-Solo) sepanjang ± 14 Km, dengan lebar sepur 1435 milimeter. Pembangunan dilanjutkan sampai Solo (10 Februari 1870) dan Yogyakarta (10 Juni 1872) dengan lebar sepur 1435 mm. Dengan selesainya pembangunan jalan kereta api yang menghubungkan Semarang-Solo-Yogyakarta, dalam tahun berikutnya dibangun pula jalan baja Jakarta-Bogor (1873) dengan lebar sepur 1067 mm dan lain sebagainya bahkan selain di pulau Jawa pembukaan jalur kereta api juga dilakukan di pulau Sumatera yang untuk pertama kalinya di daerah Aceh antara Ulee Lheue-Banda Aceh (1876) dengan lebar sepur 750 mm dan selanjutnya di daerah Sumatera Barat (1891), untuk lebih detailnya pembukaan jalan kereta api dan tahun pembuatannya untuk pulau Jawa dapat dilihat pada gambar berikut :



Gb I.1 Lintas jalan kereta api yang penting dipulau Jawa dengan tahun-tahun pembuatannya
Sumber : Imam Subarkah, 1981, hal 9

I.2.2. Masa Pendudukan Jepang

Pada jaman pemerintahan pendudukan militer Jepang semua perusahaan kereta api dilebur di bawah satu pimpinan pemerintah. Selama masa itu, banyak lintas cabang yang dibongkar, selain itu lebar sepur 1435 mm yang digunakan N.I.S untuk lintas Semarang-Yogyakarta dan lintas-lintas di daerah Yogyakarta diubah menjadi 1067 mm sehingga menjadi sama dengan lintas-lintas lainnya.

² Ibit, hal 16-20

I.1.3. Masa Pemerintahan Indonesia

Setelah Indonesia merdeka, semua aset dinasionalisasikan, seluruh perkeretaapian dikuasai oleh Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) atau lebih dikenal dengan 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 diganti 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 dihubungkan 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 suatu sistem.

Secara nasional program dalam bidang perkeretaapian ini disusun oleh PERUMKA Pusat, yang mengacu pada tujuan perkeretaapian sebagaimana tercantum pada Undang-undang no 13 tahun 1992, serta dalam slogan yang dimasyarakatkan PERUMKA saat ini yaitu : Ramah, Efisien, Lancar dan 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.

Untuk saat ini jalur yang masih beroperasi adalah jalur selatan (Jakarta-Bandung atau Jakarta-Purwakarta-Cirebon menghubungkan Cilacap-Puwokerto-Yogyakarta-Solo-Surabaya) dan jalur utara Jakarta-Purwakarta-Cirebon-Semarang-Surabaya, dan untuk jalur yang menghubungkan Semarang-Yogyakarta telah ditutup.

I.3. Sejarah Stasiun Kereta Api Tugu Yogyakarta³

Stasiun Tugu yang berada di Yogyakarta merupakan stasiun ketiga yang dibangun 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 dilalui kereta beroda besi ditarik oleh kerbau, sapi dan kuda.

³ Revitalisasi Stasiun Tugu, hal 11-12

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 emplasemennya menggunakan konstruksi baja profil, penutup atap seng, dinding menggunakan pasangan bata 1,5-2 batu bata, ditengah ruangan didukung 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.

Fungsi stasiun sejak awal didirikan hingga sekarang masih tetap dipertahankan yaitu sebagai alat transportasi. Pada masa penjajah Belanda digunakan 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 digunakan sebagai tempat pemberangkatan dan penurunan pengguna jasa kereta api untuk melakukan perjalanan dari atau ke suatu kota.

I.4. Kondisi Stasiun Tugu

I.4.1. Kondisi Eksisting

Sebagai kota yang dilalui oleh angkutan kereta api pada jalur selatan, Yogyakarta mempunyai dua stasiun yang berada didalam kota dengan jarak $\pm 1,5$ km yaitu Stasiun Lempuyangan dan Stasiun Tugu. Stasiun Tugu terletak di pusat kota Jl.Mangkubumi-Jl.Malioboro yang pada awalnya merupakan jalan utama sumbu Pal Putih-Kraton dan dalam perjalannya berkembang menjadi pusat perdagangan dan pariwisata yang ramai.

Menurut skala kota saat ini Stasiun Tugu mempunyai lahan yang berbentuk memanjang dengan batas :

1. Sebelah selatan: sepanjang Jl. Pasar Kembang dan Jl. Jlagran yang padat ditumbuhi banyak kios-kios, sepanjang jalan digunakan untuk parkir kendaraan umum.
2. Sebelah timur dibatasi Jl. Mangkubumi.
3. Sebelah utara merupakan area pergudangan tua, permukiman, warung yang terlihat kumuh, untuk jalan terlihat masih sepi dan teratur meskipun sempit.
4. Sebelah barat merupakan daerah permukiman yang padat dan kantor permanen.

I.4.2. Kebijakan Pengembangan

Pertumbuhan lingkungan pusat kota yang begitu pesat sampai saat ini, mengakibatkan semakin terjepitnya area Stasiun Tugu serta beban yang dipikul semakin berat, disatu sisi sebagai stasiun besar, Stasiun Tugu harus dapat memberikan pelayanan kepada penumpang, disisi lain kendala yang dihadapi semakin sulit untuk berkembang.

Hal ini terkait dengan kedudukannya dipusat kota dan dekat dengan pusat pemerintahan. Lokasi tersebut sangat memudahkan pencapaian untuk masyarakat kota karena didukung oleh sistem transportasi kota yang baik serta kendaraan umum (bus, taxi, becak, andong dan ojek)

Kenyamanan dan kemudahan di dalam dan luar stasiun sangat diharapkan oleh pengguna dalam melakukan pergerakan, terutama berkaitan dengan tata ruang dan sirkulasi. Untuk Stasiun Tugu menunjukkan penurunan fungsi pelayanan antara lain :

- Stasiun Tugu hanya diperuntukkan sebagai tempat pemberangkatan dan penurunan penumpang, sehingga dibutuhkan ruang sebagai pendukung kegiatan tersebut.
- Pintu masuk dan pintu keluar yang menjadi satu (tidak dipisahkan) pada waktu-waktu tertentu terjadi kepadatan dan kesesakan pada daerah tersebut.
- Sirkulasi dan pengaturan parkir sulit dilakukan karena keterbatasan lahan baik luas maupun bentuk ruang yang tersedia.
- Adanya lahan kosong, depo dan gudang, serta rel-rel yang kurang dimanfaatkan.

I.4.3. Pengembangan Stasiun Tugu

Yogyakarta sebagai kota pelajar dan wisata berpenduduk 487.115 jiwa, 65% diantaranya adalah pendatang dengan tingkat pertumbuhan pendatang rata-rata 8% per-tahun⁴ dan hampir sebagian besar pendatang menggunakan jasa transportasi kereta api. Pada tahun 1997 jumlah pengguna jasa kereta api mencapai 1.081.367 orang yang melalui stasiun Tugu, dimana setiap tahunnya dapat memberangkatkan lebih dari satu juta penumpang dengan prediksi tingkat pertumbuhan pengguna 8% per-tahun⁵.

⁴ BPS, Daerah Istimewa Yogyakarta dalam angka, 1998, Yogyakarta

⁵ Daop VI Yogyakarta

Untuk mendukung terwujudnya kelancaran pelayanan transportasi darat di kota Yogyakarta, maka perlu adanya sarana dan prasarana yang baik, efisien dan memadai. Dalam operasionalnya stasiun Tugu dibantu oleh sebuah stasiun transmisi yaitu Stasiun Lempuyangan. Berdasarkan Rencana Induk Kota Yogyakarta Th 1990 s/d 2000 mengambil kebijakan untuk meningkatkan jaringan rel kereta api sesuai dengan permintaan pelayanan dan perkembangan teknologi perkeretaapian. Sedangkan untuk pelayanan angkutan perlu dikembangkan fasilitas pelayanan angkutan manusia dan barang yang sanggup menjangkau wilayah yang dilaluinya.

Untuk Stasiun Tugu ditingkatkan pelayanan angkutan penumpang kelas eksekutif dan bisnis dengan presentase 70%, sedangkan pelayanan penumpang kelas ekonomi dan barang dialihkan pada stasiun Lempuyangan. Hal tersebut dimaksudkan untuk mengurangi terpusatnya kegiatan di satu stasiun yang akan berimbas pada kawasan Malioboro (lihat tabel III.2)

Tingginya tingkat pengguna jasa kereta api di Stasiun Tugu pada jam atau waktu tertentu akan mempengaruhi pelayanan didalam stasiun sebagai tempat akumulasi kegiatan. Peningkatan terjadi pada bulan-bulan tertentu seperti menjelang liburan, tahun baru dan lebaran. Sedangkan hari padat penumpang perminggunya terjadi pada hari sabtu dan minggu dengan kepadatan tertinggi menjelang pemberangkatan dan penurunan penumpang pagi hari pukul 07.00 s/d 09.00 WIB dan malam hari 19.00 s/d 23.00 WIB (lihat tabel III.3).

Peningkatan tersebut akan menuntut pula peningkatan macam kegiatan yang diwadahi stasiun, menyangkut besaran ruang yang dibutuhkan dalam melakukan pergerakan terutama berkaitan dengan tata ruang dan sirkulasi. Maka perlu adanya perubahan pada beberapa fasilitas guna mendukung kelancaran aktifitas transportasi kereta api. Maka dalam redesain ini disamping usaha untuk meningkatkan efisiensi pemanfaatan ruang kota, perlu juga adanya usaha melestarikan (konservasi) beberapa bagian elemen arsitektural yang dinilai memiliki karakter dan warisan historis kota yang timbul dan diciptakan sesuai dengan norma-norma yang berkaitan dengan budaya dan kemampuan teknologi yang berlaku pada masa itu.

I.5. Permasalahan

Umum

Pengembangan Stasiun Tugu Yogyakarta sebagai sarana transportasi darat sehingga mampu menjalankan fungsinya dalam mewadahi kegiatan.

Khusus

1. Mewujudkan kelancaran arus sirkulasi yang menuntut adanya kecepatan, kenyamanan serta kemudahan di dalam dan luar bangunan.
2. Penataan ruang dalam dan ruang luar bangunan untuk menunjang kegiatan dengan meningkatkan efisiensi pemanfaatan ruang kota.

I.6. Tujuan dan Sasaran

I.6.1. Tujuan

- Diperoleh konsep redesain Stasiun Tugu Yogyakarta dengan penataan ruang dalam dan luar bangunan untuk menunjang kegiatan didalam stasiun dengan memperhatikan keterbatasan lahan dan kontekstual dengan lingkungan.
- Didapat konsep penampilan bangunan yang dengan tetap melestarikan sebagian bangunan yang ada.

I.6.1. Sasaran

Diperoleh perencanaan redesain Stasiun Tugu Yogyakarta yang tetap melestarikan bentuk bangunan yang ada serta optimalisasi tata ruang dalam dan ruang luar guna menunjang kegiatan dan mengatasi peningkatan jumlah pengguna dengan memperhatikan keterbatasan lahan dan kontekstual dengan lingkungan.

I.7. Lingkup Pembahasan

Pembahasan dibatasi pada masalah disiplin ilmu arsitektural dengan penekanan aspek fisik visual dan filosofi bangunan yang dapat menghasilkan arahan baru dalam konsep perencanaan dan perancangan, berupa pengembangan fungsi dengan mengakomodasikan tuntutan peran area terhadap kota disamping menanggapi permasalahan yang muncul dan berkembang diarea Stasiun Tugu sendiri, meliputi :

1. Pembahasan secara fisik dalam lingkup stasiun kereta api mencakup kebutuhan dan dasar pelayanan, aktifitas yang diwadahi, fungsi stasiun kereta api, kebutuhan ruang, penataan ruang dalam dan ruang luar.
2. Konservasi bangunan yang sudah ada serta penataan ruang dalam dan ruang luar guna menunjang pergerakan didalam ataupun diluar bangunan dengan memperhatikan keterbatasan lahan dan kontekstual dengan lingkungan.

I.8. Metode Pembahasan

Secara keseluruhan merupakan cara memperoleh data untuk mendukung pembahasan dan metode yang digunakan dalam menganalisa dan membahas permasalahan untuk mendapatkan pemecahannya. Cara memperoleh data yaitu :

1. Pengamatan/ observasi terhadap obyek yang terkait dengan Stasiun Kereta Api Tugu baik secara langsung maupun studi banding bangunan serupa.
2. Studi literatur yaitu mempelajari hal yang berhubungan dengan stasiun KA.
3. Wawancara yaitu mengadakan interview dengan pihak yang terkait dengan obyek permasalahan (Stasiun Kereta Api Tugu Yogyakarta)

I.9. Sistematika Pembahasan

BAB I : PENDAHULUAN

Berisi latar belakang, permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan, sistematika pembahasan, keaslian penulisan.

BAB II : TINJAUAN STASIUN KERETA API

Memaparkan teori stasiun kereta api, klasifikasi dan sarana penunjang stasiun, efektifitas dan efisiensi penataan ruang serta sirkulasi, kemudian ditampilkan studi kasus terhadap beberapa stasiun kereta api secara umum yang berkaitan dengan penataan ruang dan sirkulasi.

BAB III : TINJAUAN STASIUN TUGU

Tinjauan Stasiun Tugu secara makro dan mikro berupa situasi kawasan Stasiun Tugu, sirkulasi dan tata ruang dalam dan luar.

BAB IV : ANALISA EFEKTIFITAS DAN EFISIENSI TATA RUANG SERTA SIKKULASI PADA RUANG DALAM DAN LUAR STASIUN TUGU

Berisi kajian Stasiun Tugu beserta upaya pengembangannya dalam menunjang pergerakan di dalam stasiun dengan menganalisa kondisi yang ada saat ini dengan pembandingan studi kasus untuk menghasilkan rekomendasi yang dapat digunakan sebagai konsep dasar design.

BAB V : KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Penerapan konsep perencanaan dan perancangan yang terdiri dari konsep lokasi dan site, zoning, sirkulasi, tata ruang, program ruang, besaran dan kebutuhan ruang, material dan utilitas untuk bangunan stasiun kereta api dan bentuk bangunan yang kontekstual sebagai usaha konservasi.

I.10. Keaslian Penulisan

Untuk menghindari duplikasi penulisan, terutama pada penekanan masalah, berikut ini disebutkan beberapa penulisan thesis Tugas Akhir yang digunakan sebagai studi literatur dalam penulisan ini :

1. Terminal Kereta Rel Terpadu Dikawasan Manggarai Jakarta, Christina Meidiana (TA UGM/ 1996)

Penekanan : Perancangan kereta api yang mempunyai akses kemudahan pencapaian kemoda angkutan umum di Manggarai.

2. Stasiun Kereta Api Layang Komuter Terpadu di Bintaro Jaya, Tuty Komariyah Abdulllah (TA UII/ 1998)

Penekanan : Kemudahan pencapaian antar intermoda secara terpadu dan penampilan bangunan sebagai landmark kawasan Bintaro.

3. Stasiun Kereta Rel Komuter di Bogor, Andi Nirwoto (TA UGM)

Penekanan : Pengendalian kelancaran sirkulasi pada ruang dalam- ruang luar.

Perbedaan yang mendasar pada penulisan ini adalah : Penataan ruang dalam-luar melalui pendekatan tatanan urban dalam menunjang kegiatan mempertimbangkan keterbatasan lahan dan kemacetan lalu lintas, serta usaha konservasi bangunan melalui bentuk yang kontekstual

I.11. Kerangka Pola Pikir

