

## BAB III

### TINJAUAN STASIUN TUGU

#### III.1. Tinjauan Makro

Stasiun Tugu sebagai stasiun besar kota yang telah berfungsi sejak dibangun oleh pemerintah Belanda ± 1,3 abad yang lalu (10 Juni 1872) masih tetap memegang peran penting hingga saat ini sebagai pendukung kegiatan transportasi darat kota Yogyakarta. Ditinjau dari berbagai pertimbangan tidak dapat dielakkan keberadaan Stasiun Tugu masih perlu dipertahankan disana. Sampai pada kurun waktu tertentu hingga suatu ketika kelak tidak bisa lagi mampu menampung kegiatan akibat terdesak oleh kegiatan kota yang semakin meningkat sehingga harus dipindah ke tempat lain yang lebih baik.

Mengingat peran pentingnya sebagai stasiun pemberangkatan dan penurunan penumpang yang datang dari luar maupun yang akan pergi keluar kota Yogyakarta, menuju Jakarta, Surabaya dan sebagainya. Namun dari sisi lain melihat kenyataan kondisi kota Yogyakarta saat ini sudah semakin berkembang dengan pesat sehingga jauh berbeda dengan dulu. Maka keberadaan Stasiun Tugu dipusat kota ini menimbulkan berbagai konsekuensi yang tidak sederhana. Dari kegiatan ini maka perlu dikemukakan hal-hal prinsip yang bertalian dengan lokasi Stasiun Tugu, meliputi segi kelebihan dan kekurangannya, untuk selanjutnya dicoba mencari jalan keluar solusi pemecahannya.

Terkait dengan kedudukan Stasiun Tugu yang berada dipusat kota, dan berdampingan langsung dengan Jalan Mangkubumi- Jalan Malioboro. Disamping itu terletak dekat pusat pemerintahan sejak masa kerajaan dulu, yang dalam perjalannya berkembang menjadi pusat kegiatan komersial dengan fungsi perdagangan dan perhotelan. Sekaligus obyek wisata kota sepanjang Jl.Malioboro dan bangunan-bangunan budaya bersejarah tinggi termasuk stasiun Tugu sebagai bangunan peninggalan kolonial Belanda yang harus tetap dilestarikan. Nilai lebih yang menyebabkan lokasi tersebut sangat menarik disebabkan karena memudahkan pencapaian masyarakat kota dari berbagai arah.

Persoalan yang timbul dari kondisi tersebut mengakibatkan menumpuknya segala aktifitas karena terpusatnya kegiatan, ditambah lagi arus transportasi yang sangat ramai dan padat, sehingga menambah kemacetan lalu lintas kota.

Pada Jl. Mangkubumi arus kendaraan tidak bisa lurus langsung masuk Jl.Malioboro karena terpotong palang pintu kereta api sehingga dibelokkan kearah jalan Kleringan arah Timur. Sedangkan pada titik tersebut pada sisi lain terdapat pintu masuk utama menuju stasiun, yang akan menambah keruwetan transportasi dan pencapaian menuju stasiun.

Dalam melakukan operasionalnya stasiun Tugu dibantu stasiun kota lainnya yaitu stasiun Lempuyangan yang berperan sebagai stasiun transmisi, terletak  $\pm$  1,5 km disebelah timur, dimana dulunya khusus melayani angkutan barang. Pada saat ini ditingkatkan untuk pelayanan kereta penumpang kelas ekonomi. Adapun selain transportasi kereta api, kota Yogyakarta juga dilengkapi dengan fasilitas transportasi umum yang lainnya yaitu :

1. Terminal bus, terpusat dikawasan sub urban Umbulharjo yang dihubungkan dengan sarana jalan berupa jaringan transportasi luar kota melalui jalan arteri primer (ring road) dan jaringan dalam kota dengan dua jalur utama sebagai akses yaitu sepanjang Jl.Kyai. Mojo-Jl.Sudirman-Jl.Solo disebelah utara. Untuk sebelah selatan sepanjang Jl.KH. Ahmat Dahlan-Jl.P.Senopati-Jl.Sultan Agung dan Jl.Kusuma Negara. Kedua jalur tersebut dihubungkan lurus utara-selatan oleh Jl.Mangkubumi-Jl.Malioboro.

Adapun akses menuju stasiun Tugu dapat melewati ;

Arah utara : Perempatan Tugu melalui Jl. Mangkubumi (sebelah timur)

Perempatan Pingit melalui Jl.Tentara Pelajar.

Arah selatan : Jl.KH. A.Dahlan, melalu Jl.Bhayangkara-Jl.Gandekan  
Malioboro.

Arah barat : Perempatan Jl.Tegal Rejo dan Jl.Hos Cokroaminoto

2. Bandara udara Adisucipto yang terletak di kawasan Maguwo,  $\pm$  5 km disebelah timur kota Yogyakarta.
3. Sebagaimana kota-kota besar yang lain, kota Yogyakarta dalam melayani masyarakat akan kebutuhan transportasi juga dilengkapi adanya taksi, bus kota, mini bus, andong dan becak.

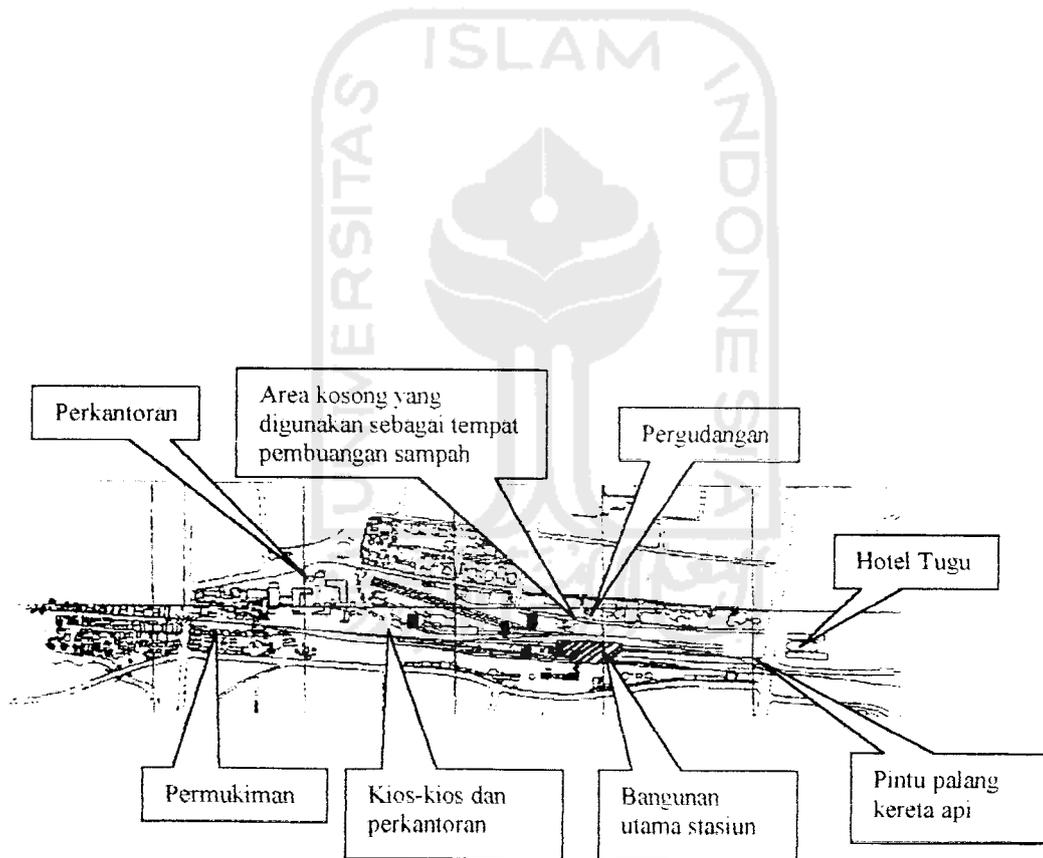


## III.2. Tinjauan Mikro

### III.2.1. Batas Fisik

Batas fisik Stasiun Tugu diterangkan sebagai berikut :

- Sebelah timur dibatasi : Jl. Mangkubumi, adanya palang pintu kereta api yang memotong ujung utara kawasan Malioboro atau ujung selatan Mangkubumi.
- Sebelah barat dibatasi : Jl. Tentara Pelajar (permukiman penduduk yang padat).
- Sebelah utara dibatasi : Jl.Suryanegaran-Jl.Wongsodirjan, area pergudangan yang sudah tidak difungsikan lagi dan permukiman yang sangat padat.
- Sebelah selatan dibatasi : Jl. Jlagran dan Jl. Pasar Kembang (ditumbuhi banyak kios yang sangat padat serta adanya parkir kendaraan disisi jalan).



Gb.III.2. Batas fisik Stasiun Tugu  
Sumber : Revitalisasi Stasiun Tugu, Daop IV, 1997

### III.2.2. Jalan-Jalan Sekitar Stasiun

#### A. Jalan Utara Stasiun

##### 1. Jalan Suryonegaran dan Jalan Wongsodirjan

Berupa jalur satu arah dengan tingkat kepadatan rendah, meskipun sempit namun nampak teratur. Untuk sarana transportasi bus kota belum melewati area tersebut, jalan ini melewati lahan milik PJKA.

##### 2. Jalan Utara Gudang

Merupakan jalan lingkungan yang membatasi daerah perumahan dengan pergudangan tua milik PJKA dengan kondisi jalan sempit namun teratur.

#### B. Jalan Mangkubumi

Jalan Mangkubumi termasuk jalan utama dengan tingkat kepadatan sangat tinggi. Pada Jl. Mangkubumi arus kendaraan tidak bisa lurus keselatan karena terpotong palang pintu kereta api sehingga dibelokkan menuju Jalan Kleringan arah timur, serta terdapat pintu masuk utama menuju stasiun Tugu.

#### C. Jalan Pasar Kembang

Jalan ini sangat ramai kepadatan cukup tinggi, dengan arus kendaraan 1 arah ketimur, untuk sarana angkutan bus kota hanya berhenti dipertigaan (Jl.Gandekan, Jl.Jlagran dan Jl.Pasar Kembang). Pada Jl.Pasar Kembang juga terdapat pintu masuk menuju stasiun. Disepanjang Jl. Pasar kembang terdapat deretan kios dan tempat parkir kendaraan yang tidak teratur, sehingga jalan menjadi sempit dan mengganggu arus lalu lintas.



Untuk pelayanan yang akan datang dipertimbangkan tentang :

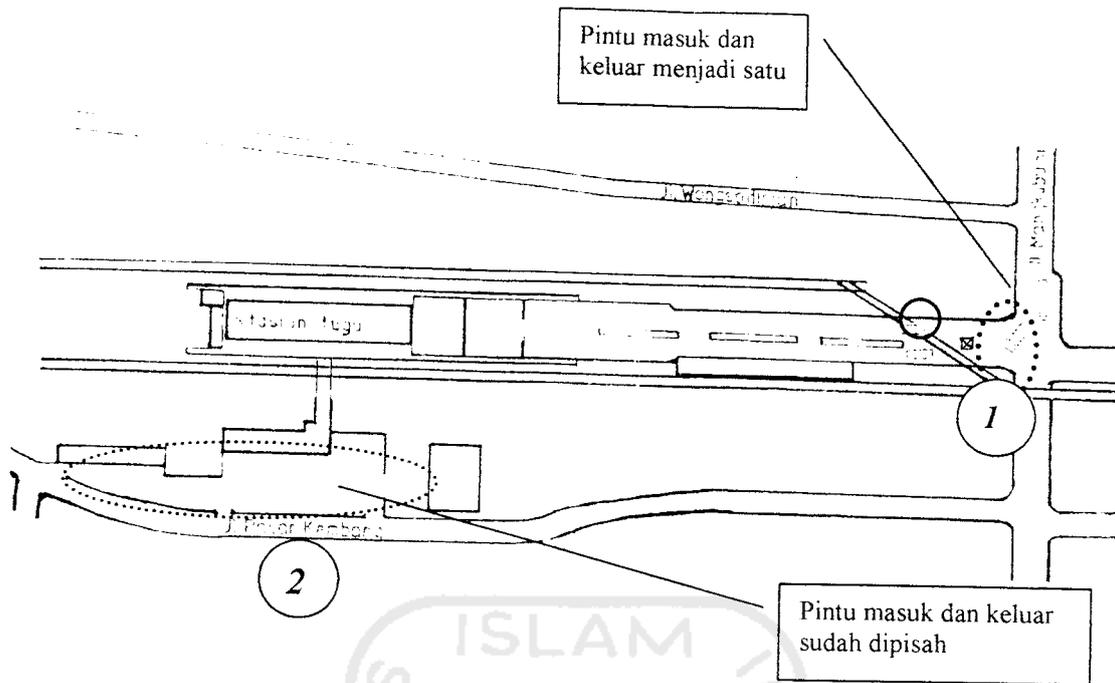
- Upaya pemanfaatan jalan yang sekiranya bisa lebih mengurangi kepadatan lalu lintas kota. (Khususnya di sekitar stasiun Tugu seperti jalan di utara area stasiun yaitu Jl.Suryonegoro dan Jl.Wongsodirjan, karena jalan tersebut masih kurang dioptimalkan guna mengurangi beban jalan pada Jl.Mangkubumi)
- Dipertimbangkan arus kendaraan, sekiranya bisa memungkinkan untuk dua arah.
- Untuk sarana angkutan kota lebih mencapai tempat-tempat yang sekiranya bisa untuk mengurangi kepadatan transportasi kota. (lihat gambar III.3)

### **III.2.3. Entrance**

Selama ini stasiun Tugu dari pola desainnya, menetapkan jalan keluar-masuk stasiun secara prinsip berupa pintu tunggal dari arah timur melalui Jl.Mangkubumi. Kondisi tersebut terasa sangat janggal, dimana kita ketahui bahwa untuk pintu masuk stasiun pada umumnya melalui sisi bangunan yang dibuat sejajar rel kereta api, sehingga pintu masuk stasiun menjadi tegal lurus terhadap jalur rel kereta api.

Pada pintu masuk antara jalan masuk dan keluar pejalan kaki dan kendaraan menjadi satu. Disamping itu terlihat ketika ada calon penumpang turun dari angkutan bus kota, maka harus sangat hati-hati ketika menyeberang karena kondisi arus lalu lintas yang sangat padat, serta pada saat yang bersamaan ada kendaraan yang hendak masuk/ keluar stasiun. Arus sirkulasi manusia maupun kendaraan belum dipisah baik itu kendaraan bermesin roda 4 dan 2 atau kendaraan tidak bermesin (andong, becak). Disamping itu terdapat jalur rel kereta api yang memotong jalan masuk sehingga akan mengganggu keamanan pengguna baik pejalan kaki/ kendaraan.

Dalam perkembangannya, karena permasalahan yang dihadapi sebagai pintu utama ataupun kondisi transportasi kota yang semakin padat, lalu dibuat pintu keluar lain yaitu di sisi selatan melalui Jl.Pasar Kembang. Terdapat 2 pintu masuk menuju stasiun, satu berada ditimur satunya lagi berada disebelah barat (pertigaan). Pada daerah pintu masuk sisi selatan terdapat deretan kios dan untuk parkir kendaraan roda empat yang tidak teratur.



Gb.III.4. Kondisi pintu masuk  
Sumber : Pengamatan

Untuk pengembangan masa yang akan datang diharapkan :

- Dipertimbangkan pemisahan pintu masuk dan keluar stasiun.
- Dipertimbangkan pemisahan untuk sirkulasi kendaraan dan manusia.
- Upaya penggunaan/ pemanfaatan jalan di utara area stasiun (Jl.Suryanegaran-Jl.Wonsodirjan, karena jalan tersebut masih kurang dioptimalkan penggunaannya, yang dapat dicapai dari Jl.Tentara Pelajar atau Jl. Mangkubumi.
- Dipertimbangkan pembukaan jalan lingkungan baru yang menghubungkan jalan di utara area stasiun dan jalan di selatan area stasiun.

#### III.2.4. Ruang Parkir

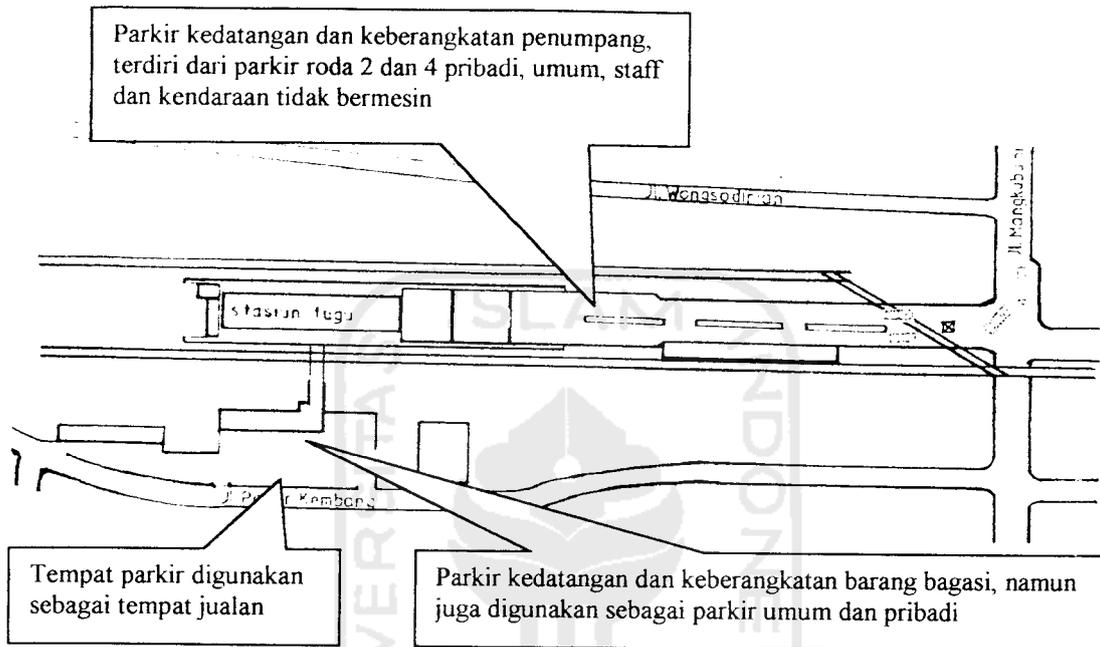
Untuk Stasiun Tugu pewardahan guna menampung sarana angkutan berupa tempat parkir (mewadahi kendaraan umum seperti taxi, becak dan andong).

##### a. Parkir timur

Area timur mempunyai luas  $\pm 5145 \text{ m}^2$  dengan lahan yang sempit memanjang diapit oleh emplasemen dan ada rel kereta api pada arah masuk, digunakan untuk parkir kendaraan penumpang, pegawai, dan umum pada proses keberangkatan/ kedatangan. Secara keseluruhan untuk parkir masih bercampur antara parkir umum dan parkir staff, ataupun parkir kendaraan bermesin dan kendaraan tidak bermesin sehingga sangat semrawut, dan menghambat peningkatan kapasitas kendaraan yang dapat ditampung.

## b. Parkir selatan

Parkir sebelah selatan mempunyai luas  $\pm 4245\text{m}^2$  terutama untuk parkir kendaraan barang kiriman pos, namun juga digunakan untuk parkir kendaraan penumpang, staff dan angkutan umum. Pada sisi depan ruang parkir terdapat gerobak-gerobak dorong yang digunakan oleh pedagang liar untuk berjualan.



Gb.III.5. Kondisi ruang parkir  
Sumber : Pengamatan

Untuk pelayanan yang akan datang mempertimbangkan ;

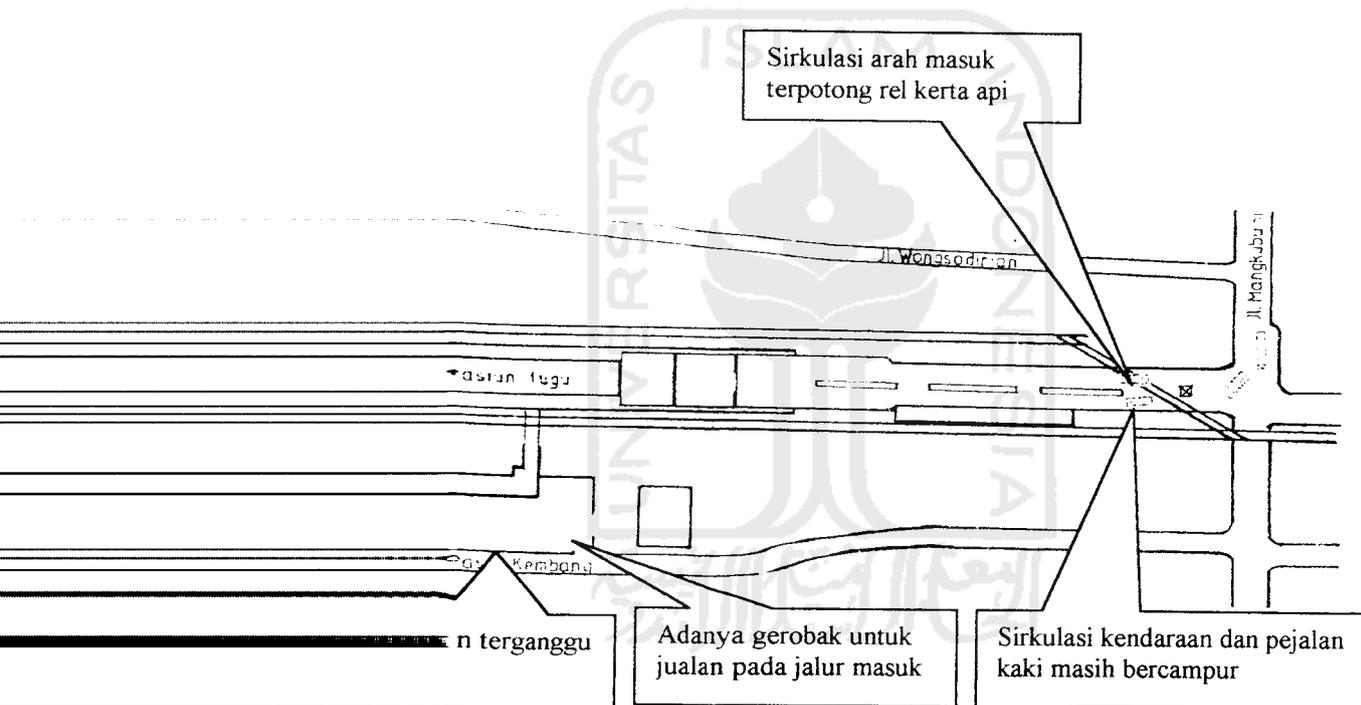
- Dipertimbangkan pemindahan area parkir kendaraan.
- Pemanfaatan lahan kosong sebagai area parkir yakni ruang parkir selatan yang masih dapat untuk pengembangan karena kondisinya cukup luas (barat dan timur).
- Untuk para penjual yang berada disisi depan ruang parkir selatan agar dibuatkan ruang tersendiri agar terlihat lebih tertib.

Sedang untuk mewadahi angkutan bis kota belum ada, sehingga calon penumpang yang naik angkutan bus kota berhenti/ turun di sembarang tempat dan terlihat manakala penumpang yang ingin pulang, harus menunggu bus kota datang terlalu lama. Kondisi lahan timur memanjang dari pintu masuk menuju bangunan stasiun, bagi pejalan kaki yang datang dan pergi dengan menggunakan bus kota merasa lelah karena harus menempuh jarak cukup jauh dengan membawa barang.

rgan masa yang akan datang diharapkan :

ngkan perletakan sub sistem tersebut tidak mengganggu kelancaran  
 as serta dapat dicapai dengan mudah oleh pengunjung dari dalam  
 eh angkutan sendiri dari sistem jalur jalan yang ada.

ur diperuntukkan bagi sirkulasi pengunjung datang dan pergi,  
 elatan digunakan untuk sirkulasi bongkar muat barang kiriman.  
 site terlihat masih bercampur antara pejalan kaki, kendaraan  
 araan tidak bermesin, bahkan sirkulasi dari arah timur terpotong rel



Gb.III.6. Kondisi sirkulasi ruang luar

Sumber : Pengamatan

an selanjutnya dipertimbangkan :

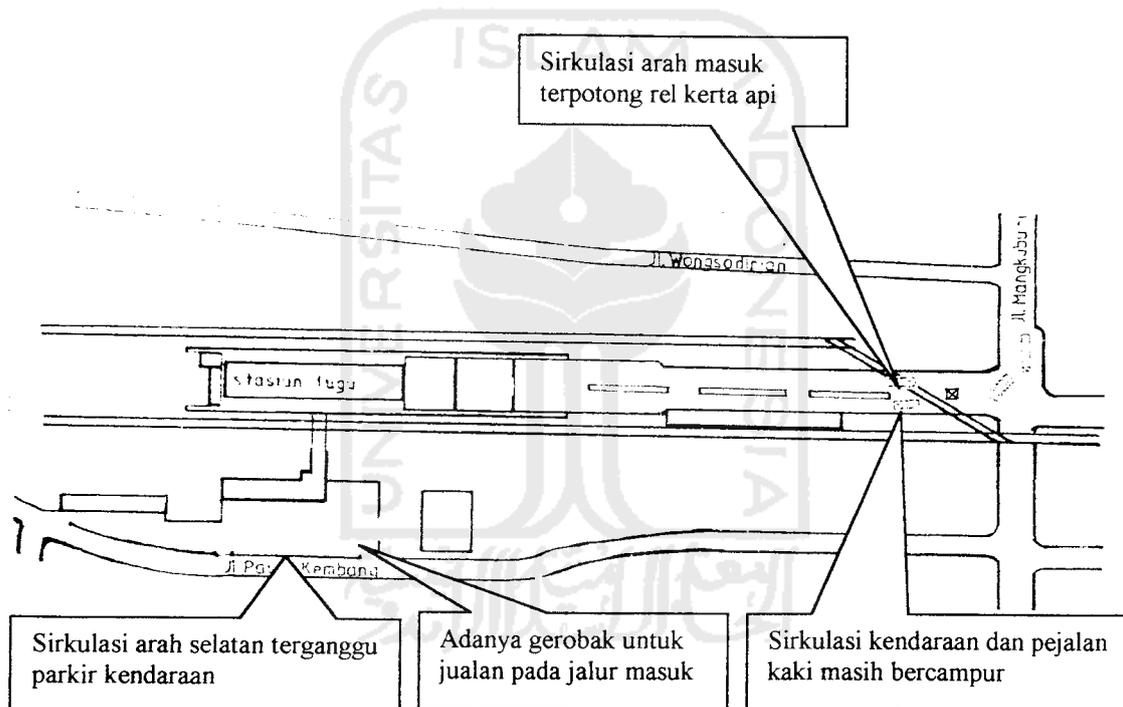
jalur sirkulasi antar pelaku kegiatan dengan pewardahan yang sesuai  
 bercampuran antara pengguna sirkulasi. Jalur tersebut dapat berupa  
 u pendestrian yang dapat mengarahkan pengunjung.

Untuk pengembangan masa yang akan datang diharapkan :

- Mempertimbangkan perletakan sub sistem tersebut tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas serta dapat dicapai dengan mudah oleh pengunjung dari dalam stasiun, dan oleh angkutan sendiri dari sistem jalur jalan yang ada.

### III.2.5. Sirkulasi

Area timur diperuntukkan bagi sirkulasi pengunjung datang dan pergi, sedangkan area selatan digunakan untuk sirkulasi bongkar muat barang kiriman. Sirkulasi didalam site terlihat masih bercampur antara pejalan kaki, kendaraan bermesin dan kendaraan tidak bermesin, bahkan sirkulasi dari arah timur terpotong rel kereta api.



Gb.III.6. Kondisi sirkulasi ruang luar

Sumber : Pengamatan

Untuk pengembangan selanjutnya dipertimbangkan :

Pewadahan untuk jalur sirkulasi antar pelaku kegiatan dengan pewadahan yang sesuai agar tidak terjadi percampuran antara pengguna sirkulasi. Jalur tersebut dapat berupa pola perkerasan atau pedestrian yang dapat mengarahkan pengunjung.

### III.2.6. Statistik dan Arah Pengembangan

Untuk menyatukan berbagai aktifitas di wilayah kota Yogyakarta sekaligus sebagai tempat pemberangkatan dan penurunan penumpang, stasiun Tugu setiap tahunnya dapat menampung penumpang seperti terlihat pada tabel berikut:

Tabel III. 1. Jumlah pengguna Stasiun Tugu

Bulan/ Tahun	1996	1997	1998
Jumlah	1.003.447	1.081.367	1.167.876

Sumber : Revitalisasi Stasiun Tugu, DAOP VI 1997

Dimana setiap tahunnya dapat memberangkatkan lebih dari satu juta penumpang dengan prediksi tingkat pertumbuhan pengguna 8% per-tahun, dapat dihitung prediksi untuk 20 tahun mendatang mengalami perkembangan dengan rumus pertambahan :

$$P = P_0 (1 + r)$$

P = Jumlah penumpang pada tahun                      R = Presentase penumpang

P<sub>0</sub> = Jumlah penumpang awal tahun                      T = Kurun waktu penumpang

Asumsi jumlah penumpang kereta api melalui Stasiun Tugu tahun 1999 :

$$\begin{aligned} 1.167.876 \times 8\% &= 93.430 \text{ (jumlah pertambahan)} \\ &= 1.167.876 + 93.430 \\ &= 1.261.306 \text{ (jumlah total)} \end{aligned}$$

Asumsi jumlah penumpang yang menggunakan kereta api tahun 2000 :

$$\begin{aligned} 1.261.306 \times 8\% &= 100.940 \text{ (jumlah pertambahan)} \\ &= 1.261.306 + 100.940 \\ &= 1.362.210 \text{ (jumlah total)} \end{aligned}$$

Asumsi jumlah penumpang melalui Stasiun Tugu untuk 20 tahun mendatang:

$$\begin{aligned} P &= 1.362.210 \cdot (1 + 0,08)^{20} \\ &= 1.362.210 \times 4,661 \\ &= 6.349.261 \text{ orang} \end{aligned}$$

Untuk pelayanan angkutan perlu dikembangkan fasilitas pelayanan angkutan manusia dan barang yang terpisah. Untuk stasiun Tugu ditingkatkan pelayanan angkutan penumpang kelas eksekutif dan bisnis. Sedangkan pelayanan penumpang kelas ekonomi dan barang dialihkan di stasiun Lempuyangan (lihat tabel) :

Tabel.III.2. Kereta api kelas eksekutif, bisnis dan ekonomi yang melalui Yogyakarta

Jurusan	Kereta Api Bisnis dan Eksekutif	Kereta Api Kelas Ekonomi
Jakarta	Fajar Utama, YK, Argolawu, Senja Utama YK2, Senja Solo, Taksaka, Jayabaya 1, Dwipangga, Bima 1, Gajayana	Purbaya, gaya Baru Malam, Empujaya
Bandung	Senja Mataram, Mutiara Selatan, Turangga 1, Argowilis	Sri Tanjung, Cisadane, Pasundan 1 & 2
Solo	Senja Utama Solo, Pramex 2, 4, 6, 8, 10, Argolawu, Pajajaran, Dwipangga	Bengawan, Tirtonadi
Surabaya	Mutiara Selatan II, Bima II, Turangga II, Sancaka, Jayabaya II, Argowilis	Kahuripan, Matarmajaya

Sumber : Revitalisasi Stasiun Tugu Yogyakarta, DAOP VI, 1997

Hal ini dimaksudkan untuk mengurangi terpusatnya kegiatan di Stasiun Tugu yang akan berimbas pada kawasan Malioboro, terutama pada jam atau waktu tertentu, seperti bulan-bulan menjelang liburan, tahun baru dan lebaran atau pada hari-hari perminggunya yang terjadi pada hari sabtu dan minggu dengan kepadatan tertinggi pada saat menjelang pemberangkatan/ kedatangan penumpang pagi hari pukul 07.00 s/d 09.00 wib dan malam hari 19.00 s/d 23.00 wib, terlihat dalam tabel

Tabel.III.3. Jumlah kereta api yang datang dan pergi setiap 2 jam

Frekwensi jam	Jumlah kereta api		Jumlah total
	Datang	Pergi	
07.00-09.00	1	3	4
09.00-11.00	-	1	1
11.00-13.00	1	1	2
13.00-15.00	2	3	5
15.00-17.00	1	3	4
17.00-19.00	1	1	2
19.00-21.00	2	4	7
21.00-23.00	5	6	11
23.00-01.00	2	2	4
01.00-03.00	2	2	4
03.00-05.00	2	2	4
05.00-07.00	-	-	0

Pertambahan tersebut akan menuntut besaran-besaran ruang yang dibutuhkan dalam melakukan pergerakan terutama berkaitan dengan tata ruang dan sirkulasi. Maka perlu perubahan pada beberapa fasilitas guna mendukung kelancaran aktifitas.

*Redesain Stasiun Kereta Api Tugu  
Yogyakarta*

*Tugas Akhir*

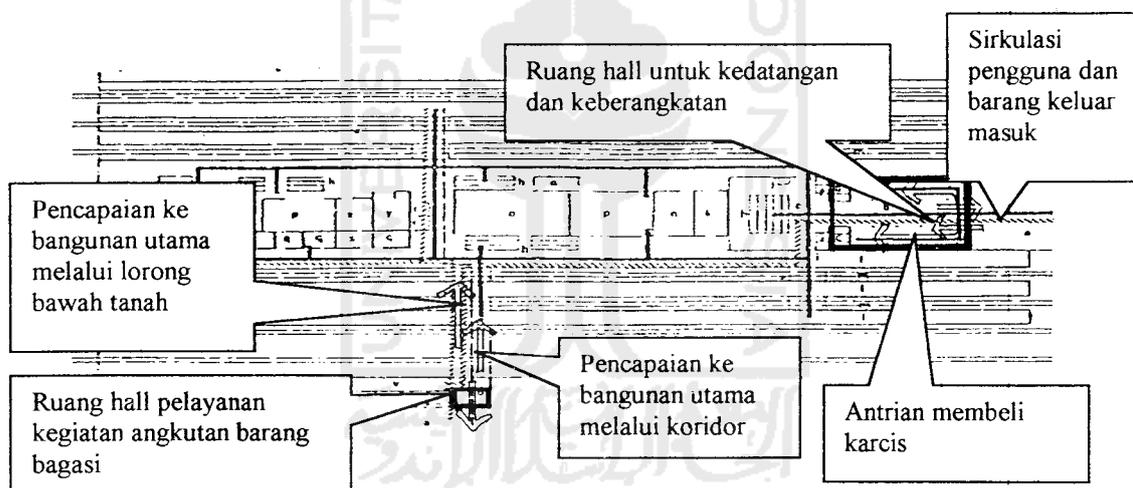
### III.3. Tata Ruang Dalam

#### III.3.1. Organisasi Ruang

##### a. Hall

Untuk bangunan sebelah timur berfungsi sebagai ruang hall kedatangan dan keberangkatan. Bangunan ini mempunyai bentuk denah persegi panjang dengan luas  $\pm 367,5 \text{ m}^2$ . Pada ruang tersebut digunakan untuk kegiatan loket penjualan karcis (jumlah loket penjualan karcis 6 buah dengan sistem manual) dan papan informasi menjadi satu.

Ruang hall selatan berfungsi sebagai hall pelayanan angkutan barang bagasi, dengan luas  $\pm 64 \text{ m}^2$ , terdapat loket bagasi dilengkapi kios-kios yang berjajar kearah barat berfungsi sebagai kantin dan biro jasa. Untuk menuju sisi bangunan utama pengguna bisa melewati lorong bawah tanah atau melalui koridor yang terpotong oleh jalur kereta api pada sisi emplasemen selatan.



Gb.III.7. Kondisi ruang hall

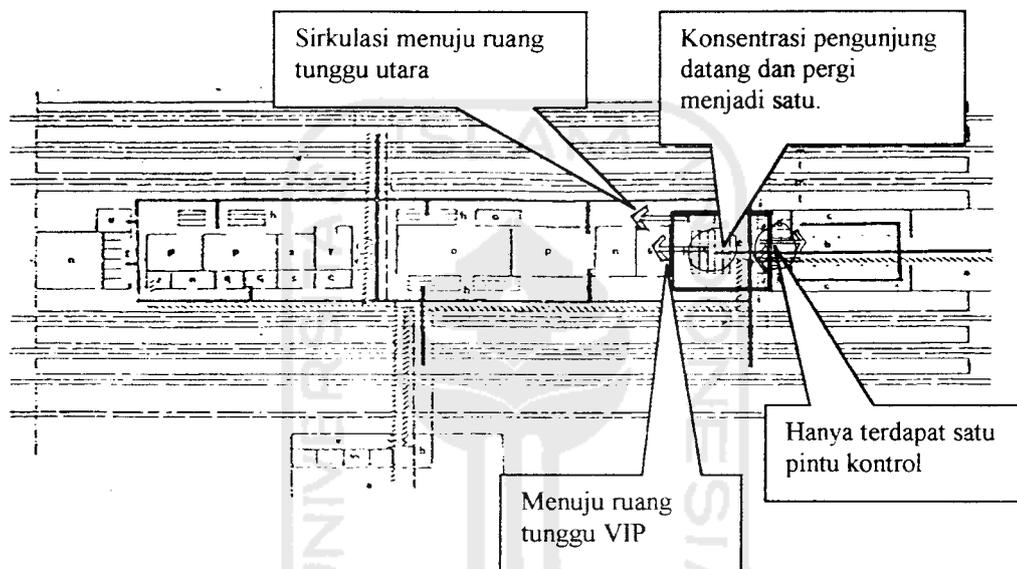
Sumber : Pengamatan

Untuk pelayanan selanjutnya, dipertimbangkan :

- Pemisahan pelayanan barang dan manusia pada proses keberangkatan/ kedatangan.
- Pada hall selatan diupayakan hanya sebagai hall untuk pelayanan keberangkatan dan untuk pengembangan selanjutnya akan diperluas guna menampung kegiatan.
- Pewadahan setiap kegiatan pelayanan mempunyai besaran yang optimum.
- Pewadahan kegiatan pelayanan sesuai peningkatan jumlah penumpang yang dilayani serta kemungkinan pemakaian mesin untuk pelayanan penjualan karcis.
- Pemisahan proses kegiatan keberangkatan penumpang dengan kedatangannya.

### b. Lobby dan loket kontrol karcis

Ruangan ini mempunyai luas  $\pm 262,5 \text{ m}^2$ , menghubungkan atau berada diantara bangunan depan hall dan tengah. Sirkulasi pengguna datang dan pergi menjadi satu. Disamping itu juga terdapat beberapa fasilitas umum seperti box telepon, box ATM, ruang informasi, ruang tunggu dan tangga untuk menuju ke ruang tunggu VIP yang berada di lantai 2, serta loket kontrol karcis. Pada loket informasi sering terjadi konsentrasi pengguna yang ingin mendapatkati informasi.



Gb.III.8. Kondisi ruang lobby dan loket kontrol karcis

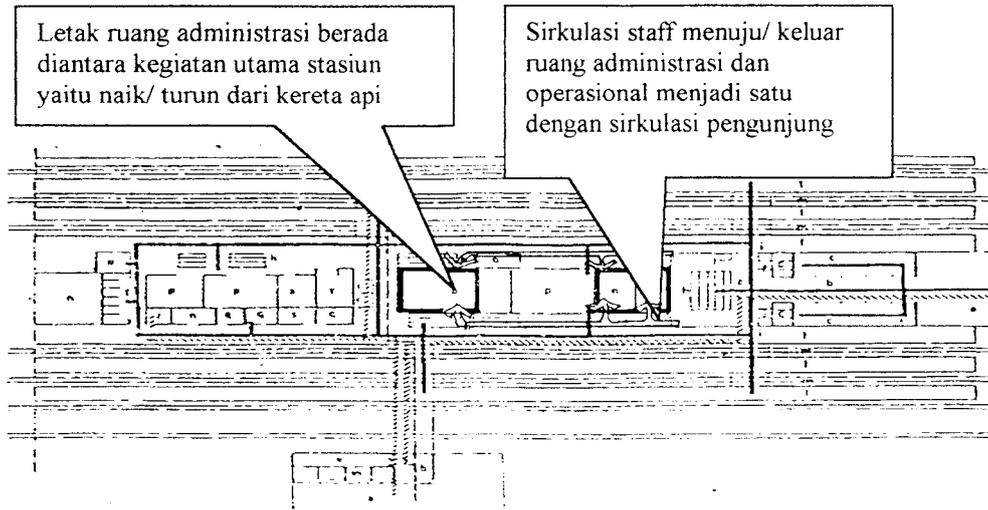
Sumber : Pengamatan

Untuk pelayanan yang akan datang mempertimbangkan :

- Pewadahan kegiatan pelayanan sesuai peningkatan jumlah penumpang terlayani, agar tidak terjadi antrian crossing perlu penambahan pintu kontrol.
- Pemisahan pintu masuk ke ruang lobby antara penumpang yang datang dan pergi.
- Pemisahan pelayanan penumpang pada proses keberangkatan dengan kedatangan.

### c. Ruang administrasi atau operasional staff/ karyawan

Ruang administrasi dan operasional staff dan karyawan terletak dibangunan tengah antara emplasemen utara dan selatan serta dikelilingi ruang tunggu bagi penumpang. Selain itu juga terdapat ruang restoran/ kantin dan kios. Untuk pencapaian menuju ruang administrasi dan operasional pengguna (staff dan karyawan) bercampur dengan pengunjung lainnya.



Gb.III.9. Kondisi administrasi dan operasional staff

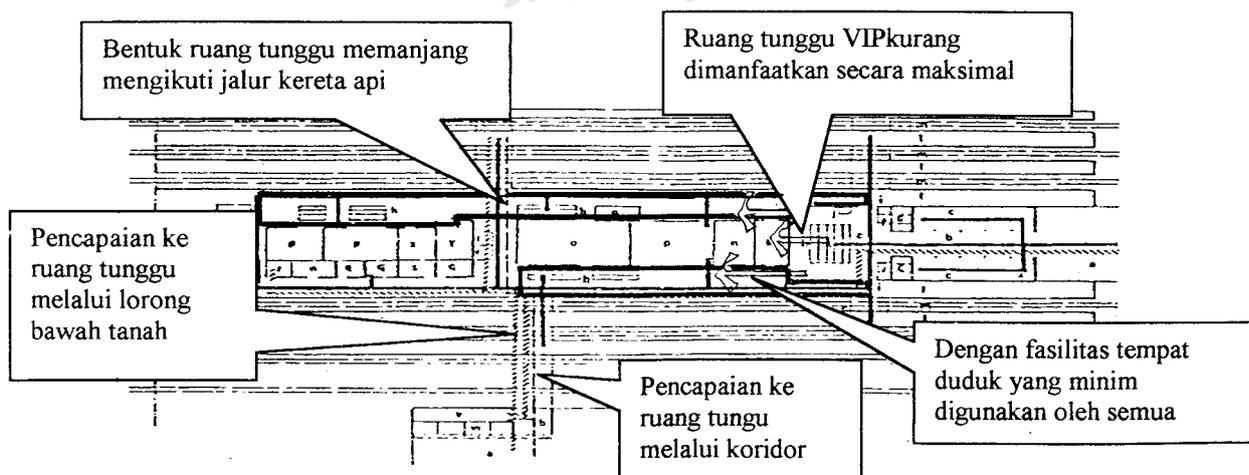
Sumber : Pengamatan

untuk pelayanan yang akan datang dipertimbangkan :

- Sirkulasi disendirikan dengan sirkulasi pengunjung dan akses yang terpisah.
- Penempatan tidak terganggu oleh kegiatan pengunjung.

**d. Ruang Tunggu**

Terdiri dari ruang tunggu VIP pada lt 2 dan dua ruang tunggu di lt 1 berada di selatan dan utara dipisahkan oleh bangunan perkantoran. Bentuk ruang memanjang mengikuti jalur kereta api memudahkan pengunjung mencapai emplasemen dengan cepat dan mudah. Terdapat fasilitas tempat duduk penumpang, serta dilengkapi kantin, kios-kios penjual makanan dan minuman. Untuk penumpang dan pengunjung lain bercampur, disamping itu untuk sarana dan prasarananya juga masih minim.



Gb.III.10. Kondisi ruang tunggu

Sumber : Pengamatan

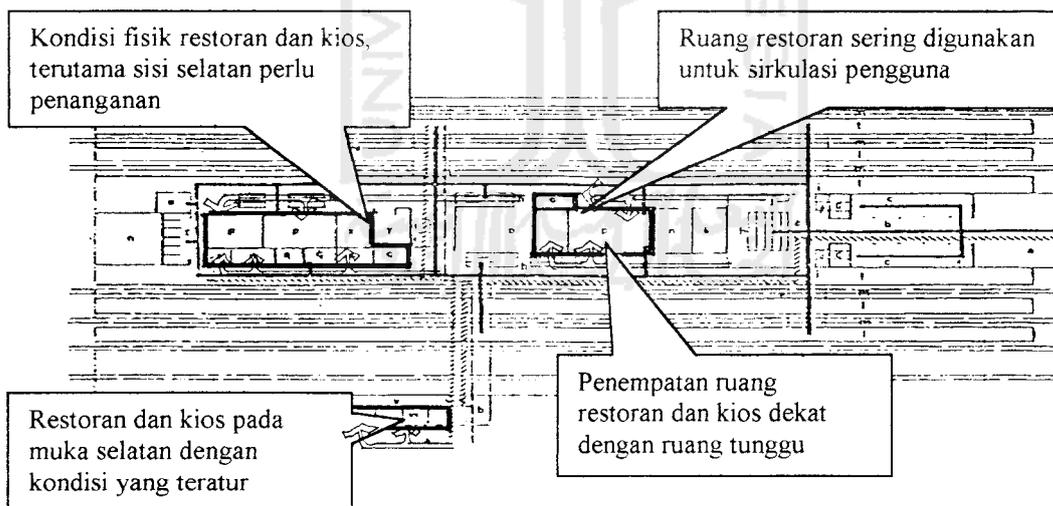
Untuk pelayanan yang akan datang dipertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

- Pewadahan kegiatan pelayanan sesuai peningkatan jumlah penumpang, dengan menambah ruang tunggu pada lantai 2 yang digunakan sebagai ruang tunggu keberangkatan dan ruang tunggu kedatangan.
- Pemisahan antara ruang tunggu kedatangan dan keberangkatan, serta penumpang dan pengunjung (pengantar/penjemput).
- Penempatan R.Tunggu dapat dicapai dengan mudah dan lancar oleh pengguna.

#### e. Ruang penunjang

##### 1. Restoran/ kantin dan kios

Ruang restoran dan kios terletak pada bangunan utama, sebagian terletak diantara ruang administrasi dan operasional staff, sebagian lagi disebelah barat diantara ruang tunggu. Letak ruang tunggu terhadap restoran dan kios memiliki jangkauan yang dekat sehingga pencapaiannya lebih cepat. Untuk restoran dan kios yang berada diantara ruang operasional dan administrasi sering digunakan untuk sirkulasi penumpang dari sisi utara ke selatan atau sebaliknya dan terkesan mengganggu kegiatan staff yang sifatnya privat.



Gb. III.11. Kondisi ruang restoran dan kios

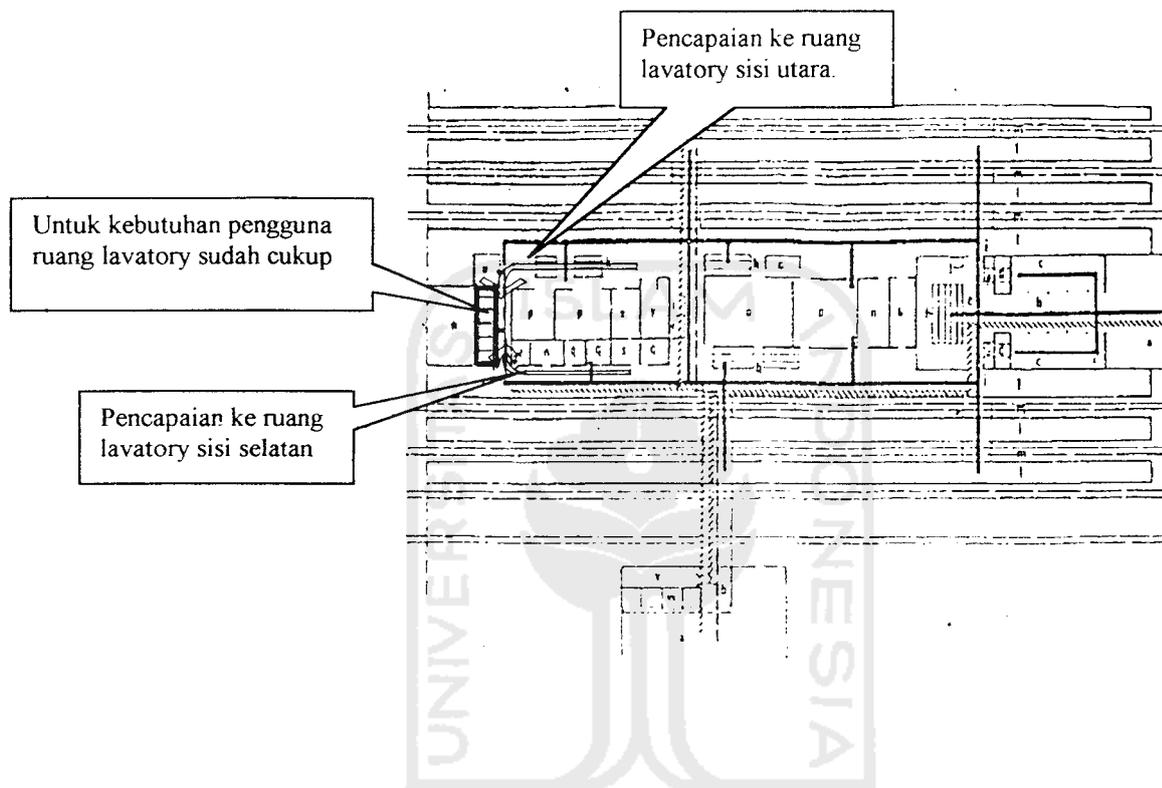
Sumber : Pengamatan

Untuk pelayanan yang akan datang mempertimbangkan :

- Ruang restoran dan kios di zona agar terlihat lebih tertib, sehingga tidak mengganggu kegiatan administrasi dan operasional staff.
- Penempatan dapat dijangkau dengan mudah oleh pengunjung.

## 2. Lavatory

Lavatory merupakan bangunan baru yang terletak disebelah barat terhalang oleh bangunan utama, dengan jumlah atau besaran yang tersedia sudah cukup untuk melayani pengunjung yang ada. Sirkulasi pencapaian memutar melalui sisi utara dan selatan.



Gb.III.12. Kondisi ruang lavatory

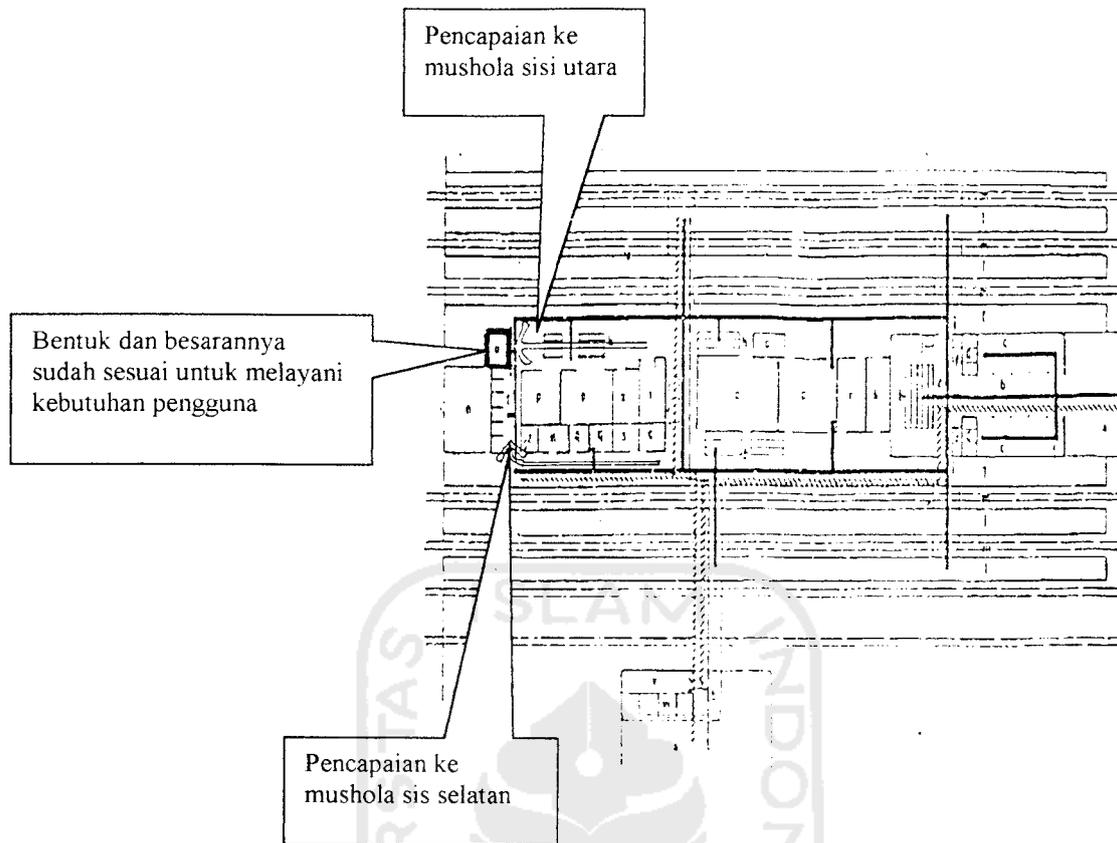
Sumber : Pengamatan

Untuk pengembangan dipertimbangkan :

- Penempatan dapat dengan mudah dicapai dan terlihat jelas oleh pengunjung.
- Diusahakan letaknya berada ditengah sehingga dapat digunakan secara maksimal.

## 3. Mushola

Mushola juga merupakan bangunan baru yang terletak disebelah barat bangunan utama. Mempunyai bentuk dan besaran sudah sesuai untuk melayani pengunjung yang ada. Sirkulasi pencapaian untuk pengguna yang berada pada sisi utara lurus langsung menuju mushola, untuk pengguna yang berada pada sisi selatan memutar atau bahkan tidak bisa melihat secara jelas.



Gb. III. 13. Kondisi ruang mushola

Sumber : Pengamatan

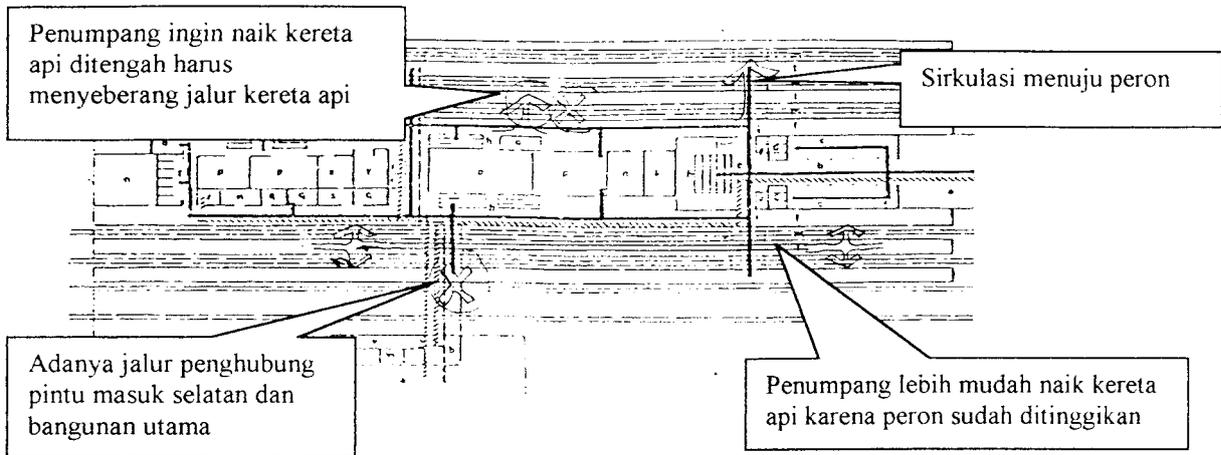
Untuk pengembangan yang akan datang dipertimbangkan :

- Penempatan dapat dengan mudah dicapai dan terlihat jelas oleh pengunjung.
- Diusahakan letaknya dapat lebih private dan nyaman sehingga dapat digunakan secara maksimal.

#### f. Bangunan Emplasemen

Bangunan emplasemen berfungsi menampung kegiatan naik/ turun dari kereta api, yang terdapat jalur rel kereta api sebagai jalan kereta dan peron sebagai ruang menunggu sebelum penumpang naik kereta. Terdiri dari dua emplasemen di utara dan selatan, dimana masing-masing mempunyai tiga jalur rel untuk pelayanan penumpang, satu jalur rel untuk lintasan kereta, disamping itu mempunyai tiga jalur rel kereta di utara serta satu jalur di selatan untuk emplasemen barang dan penyusunan kereta. Pada emplasemen selatan terdapat jalur sirkulasi yang menghubungkan ruang tunggu dengan pintu masuk dari selatan. Peron disebelah selatan sudah ditinggikan dengan ketinggian sejajar dengan pintu kereta api, sedangkan panjang peron  $\pm 200$  m.





Gb.III.14. Kondisi ruang emplasemen

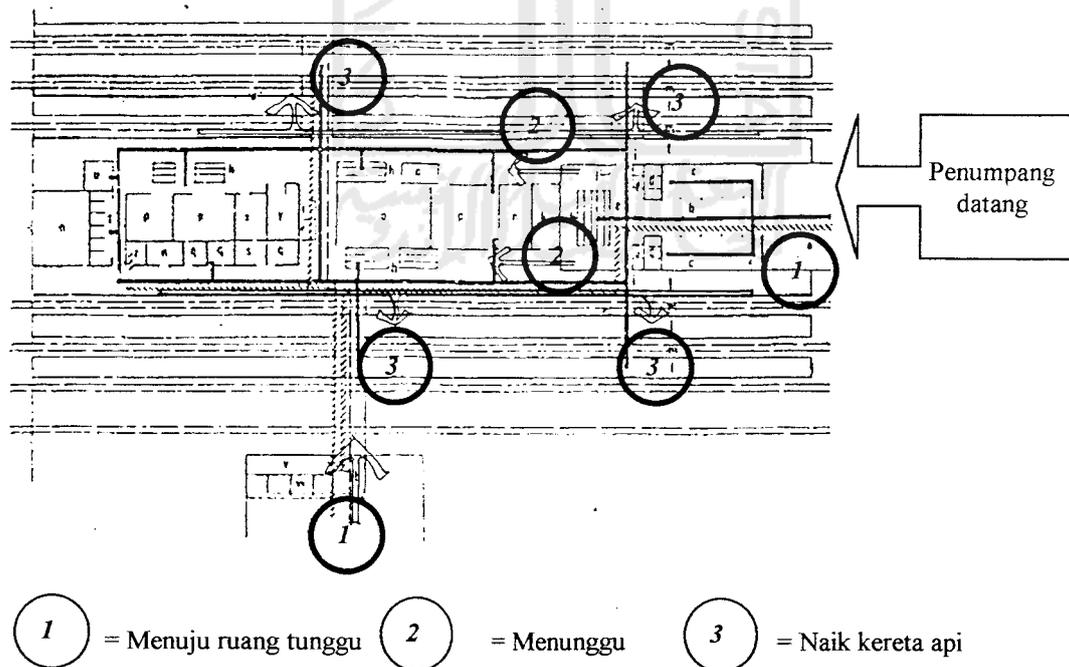
Sumber : Pengamatan

Maka untuk pelayanan yang akan datang perlu dipertimbangkan, yaitu :

- Terhadap pemisahan/ kejelasan terhadap peron kedatangan dan keberangkatan.
- Ketinggian peron, agar penumpang lebih mudah ketika naik/ turun dari kereta api, serta keamanan sirkulasi penumpang ketika melewati rel dari ruang tunggu menuju peron dengan pembuatan jembatan melalui tangga.

### III.3.2. Kegiatan sirkulasi

#### a. aktifitas sirkulasi penumpang



Gb.III.15. Sirkulasi kegiatan keberangkatan penumpang

Sumber : Pengamatan

### **Tahap I : Menuju ruang tunggu**

Untuk penumpang masuk dari sisi timur arah perjalanan paralel dengan jalur kereta api. Disana akan terjadi perpotongan sirkulasi kendaraan dan manusia dengan jalur rel kereta api. Setelah melewati area parkir/ lost space kegiatan akan terpusat di ruang hall, lobby dan ruang tunggu sebagai pendukung utama kegiatan stasiun.

Ruang hall berfungsi sebagai ruang penerima utama pada proses pengguna datang dan berangkat. Disana terjadi simpang siur arus pengguna pada arah masuk dan keluar, serta konsentrasi penumpang pada loket informasi, loket penjualan karcis dan papan informasi. Untuk menuju keruang tunggu harus melewati pintu masuk dan ruang lobby yang menjadi satu antara kedatangan dan keberangkatan. Dari ruang lobby menuju ruang tunggu terpecah berada di sebelah utara dan selatan, yang dipisahkan oleh ruang administrasi dan operasional serta pelayanan seperti restoran, kios.

Untuk penumpang yang lewat pintu selatan, setelah melewati area parkir dan ruang lobby akan terpecah, dimana ada yang lewat terowongan bawah tanah yang langsung menuju ke emplasemen bagian utara dan ada yang langsung melewati pintu dan selasar yang dipergunakan untuk keluar masuk, sehingga penumpang langsung menuju ke ruang tunggu. Sebelum penumpang sampai ke ruang tunggu maka harus lebih dulu melewati/ terpotong jalur kereta api/ gerbong kereta api yang berhenti.

### **Tahap II : Menunggu**

Ruang tunggu mempunyai bentuk yang memanjang mengikuti jalur kereta api, sehingga pencapaian ke emplasemen lebih mudah dan cepat. Pada ruang tunggu ini digunakan untuk duduk pada saat-saat sibuk. Hal ini dikarenakan kurangnya tempat duduk bagi penumpang, disamping itu tempat duduk yang disediakan juga dimanfaatkan oleh pengantar dan penjemput. Sebelum kereta api datang penumpang kemungkinan membutuhkan pelayanan restoran, kios, toilet dan lainnya.

Untuk pengembangan dipertimbangkan :

- Pewadahan kegiatan pelayanan sesuai peningkatan jumlah penumpang, dengan menambah ruang tunggu pada lantai 2 yang digunakan sebagai ruang tunggu keberangkatan dan ruang tunggu kedatangan.
- Pemisahan antara ruang tunggu kedatangan dan keberangkatan, serta penumpang dan pengunjung (pengantar/penjemput).
- Penempatan R.Tunggu dapat dicapai dengan mudah dan lancar oleh pengguna.

### **Tahap III : Naik kereta api**

Setelah kereta api datang, penumpangan diizinkan menuju peron untuk naik kereta api. Untuk sisi pencapaian menuju peron berada di sebelah pinggir, namun penumpang menginginkan proses kecepatan naik kereta api sehingga memilih yang lebih dekat dengan naik pintu gerbong kereta. Untuk kereta api yang dekat dengan ruang tunggu akan memudahkan penumpang naik kereta kearah barat ataupun ke arah timur karena bisa langsung naik kereta api.

Kondisi tersebut dikarenakan belum adanya jalan penghubung antar peron. Apalagi untuk peron sebelah selatan ada yang sudah ditinggikan sejajar dengan pintu kereta api, akan memudahkan penumpang untuk naik kereta api. Sedangkan untuk peron yang lainnya belum ditinggikan terutama di emplasemen sebelah utara. Hal tersebut akan menyulitkan penumpang untuk naik kereta api, apalagi harus menenteng barang bawaannya. Disamping itu ukuran peron yang ada belum mampu menampung pengguna.

Pada proses naik kereta api akan terjadi desak-desakan yang sangat padat, hal tersebut disebabkan para pengantar juga diperbolehkan masuk sampai dalam gerbong kereta api untuk mengantar barang calon penumpang.

Untuk pengembangan selanjutnya dipertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

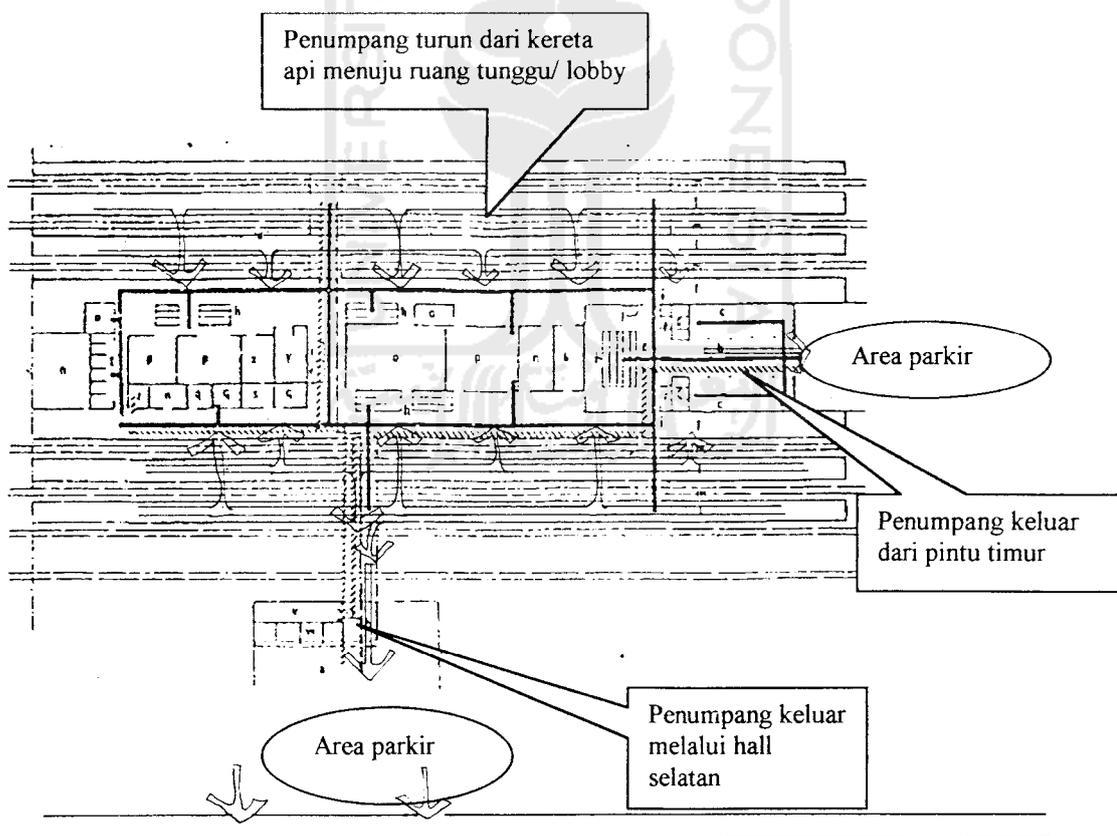
- Peron ditinggikan sejajar dengan pintu gerbong kereta api, agar penumpang lebih mudah ketika naik/ turun dari kereta api.
- Pembuatan jalur penghubung untuk menuju peron tengah berupa jembatan melalui tangga, disamping keamanan penumpang lebih terjamin untuk mencapai peron, juga bisa diarahkan lebih tertib.
- Para pengantar tidak diperbolehkan masuk apalagi sampai berada di gerbong kereta api

#### **b. Akifitas kedatangan**

Setelah kereta api datang/ sampai penumpang turun dari kereta api. Sama halnya pada proses naik kereta api, dimana untuk kereta api yang berhenti ditengah penumpang untuk mencapai lobby harus menyeberang jalur kereta. Penumpang yang dijemput atau tidak dijemput langsung keluar menuju pintu keluar, bisa melalui pintu timur atau pintu selatan.

Untuk penumpang melalui pintu timur akan terjadi crossing dengan calon penumpang atau pengunjung datang, sedang jika melalui pintu selatan penumpang harus menyeberang jalur kereta api pada emplasemen selatan atau melalui lorong bawah tanah, namun jalur tersebut sering ditutup kurang bisa dimanfaatkan secara optimal. Untuk penumpang yang melewati jalur kereta api keamanan kurang terjamin dan pada hall selatan akan terjadi crossing dengan sirkulasi pelayanan barang.

Para penumpang yang dijemput langsung menuju parkir dan pulang, sedang untuk penumpang yang tidak dijemput hal tersebut menjadi dilema, apabila ingin naik angkutan seperti taxi, becak, andong dan ojek harus membayar dengan harga yang mahal. Sedangkan jika menginginkan bus kota harus menempuh perjalanan yang jauh dengan menjinjing barang bawaan berat. Hal tersebut dikarenakan belum adanya sarana yang tergabung dengan area stasiun untuk mewadahi angkutan bus kota, berupa halte atau sub terminal.



Gb.III.16. Sirkulasi penumpang datang  
Sumber : Pengamatan

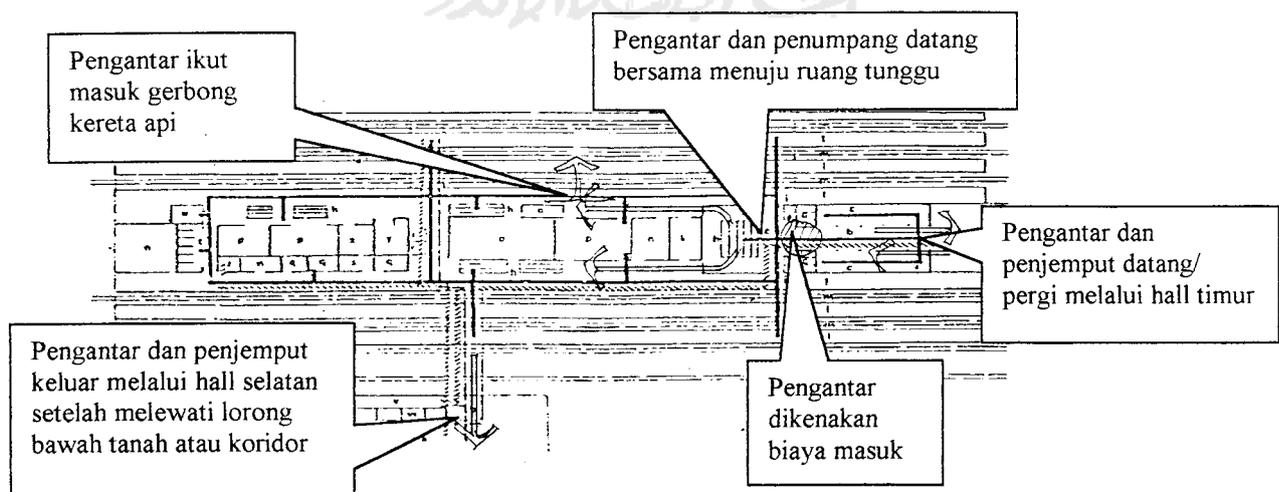
Untuk pengembangan dipertimbangkan hal sebagai berikut :

- Pembuatan jalur penghubung untuk menuju peron tengah berupa jembatan melalui tangga, disamping kemanan penumpang lebih terjamin untuk meninggalkan peron tengah juga bisa diarahkan lebih tertib.
- Pembuatan jalur penghubung bangunan utama dengan pintu selatan berupa jembatan atau mengaktifkan kembali jalur bawah tanah.
- Mempertimbangkan pengadaan sub sistem untuk pemberhentian angkutan bus kota yang tergabung dengan stasiun.

### c. Aktifitas pengantar/ penjemput

Para pengantar biasanya datang bersama-sama dengan calon penumpang kemudian menuju ruang tunggu. Sebelum memasuki ruang tunggu pengantar akan dikenakan biaya masuk, namun dalam kenyataannya pengantar langsung menyerobot masuk. Sebelum kereta api datang pengantar/ penjemput menunggu di ruang tunggu bercampur dengan calon penumpang.

Dalam menunggu pengantar/ penjemput membutuhkan pelayanan penunjang seperti restoran, kios, lavatory atau sarana lain. Setelah kereta api datang, calon penumpang naik kereta api begitu pula ada sebagian pengantar yang ikut masuk kedalam gerbong kereta api untuk membawakan barang calon penumpang, keadaan tersebut dapat mengakibatkan terjadi desakan yang padat ketika calon penumpang bersama pengantar masuk gerbong. Setelah melepas atau menyaksikan keberangkatan/ kedatangan kereta api pengantar/ penjemput keluar menuju ruang parkir.



Gb.III.17. Sirkulasi pengantar dan penjemput  
Sumber : Pengamatan

Untuk pengembangan dipertimbangkan :

- Pewardahan ruang tunggu untuk penjemput/ pengantar.
- Para pengeantar tidak diperbolehkan masuk apalagi sampai kedalam kereta api

#### d. Aktifitas pengelola

Pengelola dapat digolongkan kedalam aktifitas pelaksanaan, pengawasan dan pemeliharaan stasiundan perjalanan kereta api yang berhubungan dengan ruang-ruang yang lain, pada fasilitas utama, peralatan, gerbong kereta api dan fasilitas penunjang.

Untuk pengembangan yang akan datang dipertimbangkan :

- Sirkulasi disendirikan dengan sirkulasi pengunjung dan akses yang terpisah.
- Penempatan tidak terganggu oleh kegiatan pengunjung.

### III.3.3. Fisik Bangunan Stasiun Tugu

#### III.3.3.1. Bentuk arsitektur bangunan

Untuk penampilan fisik dan wajah bangunan stasiun sejak pertama didirikan pada tahun 1872 sampai saat ini belum mengalami perubahan, dengan arah orientasi bangunan menghadap kearah timur. Corak arsitektur kolonial sangat kuat terutama pada bangunan depan (entrace bagian timur). Penampilan main entrance yang bergaya kolonial tersebut membawa nilai-nilai sejarah yang harus dilestarikan.



Gb.III.18. Bentuk bangunan stasiun Tugu  
Sumber : Pengamatan

#### III.3.3.2. Pola bangunan

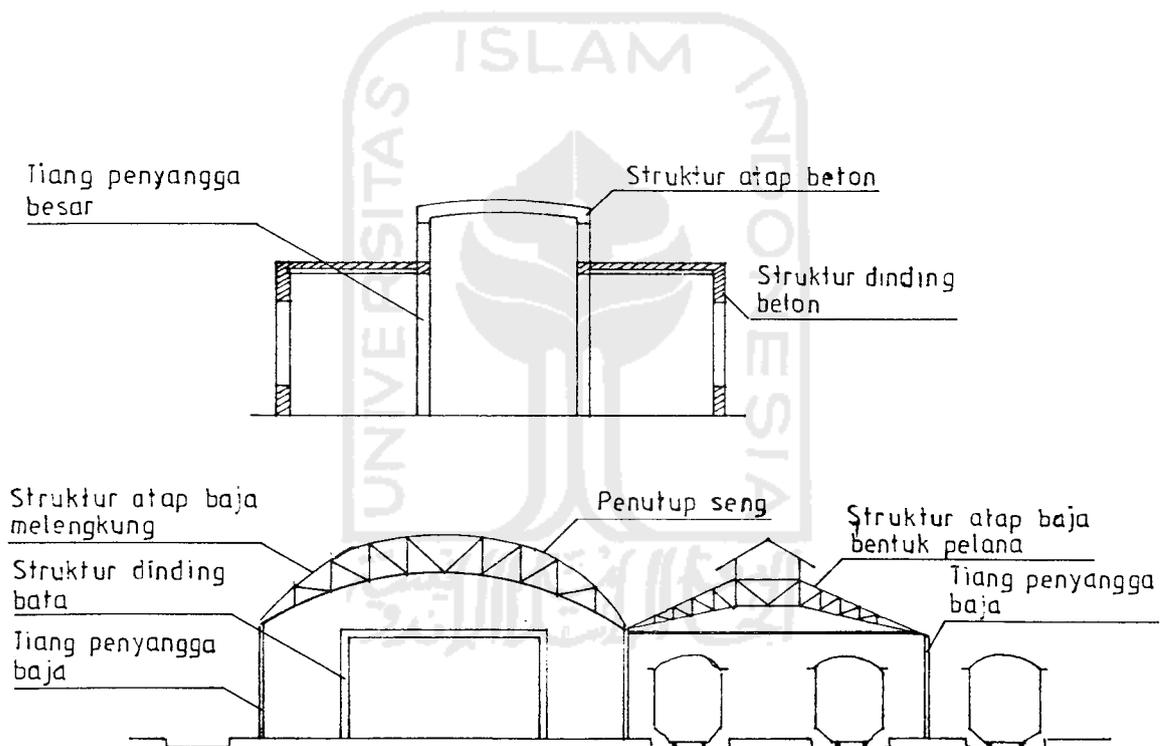
Stasiun Tugu mempunyai tipologi bangunan yang memanjang mengikuti jalur rel (barat-timur).

#### III.3.3.3. Sistem struktur

##### a. Bangunan hall timur

Mempunyai style arsitektur belanda dengan tiang-tiang penyangga yang besar. Untuk konstruksi atap dan dinding beton, lantai keramik serta langit-langit merupakan atap bangunan.

- b. Bangunan tengah  
Kontruksi atap baja lengkung dengan penutup seng, dinding bata dengan bukaan yang lebar, sedangkan lantai menggunakan keramik.
- c. Bangunan emplasemen  
Bentuk bangunan emplasemen merupakan modifikasi bangunan hall dengan atap lancip (pelana) dengan lubang diatas. Konstruksi atap baja dengan penutup seng, tiang penyangga baja, tanpa pembatas dinding dan plafon.
- d. Bangunan penunjang  
Konstruksi atap kayu dengan penutup seng serta dinding bata, untuk lantai menggunakan keramik.



Gb.III.19. Elemen struktur bangunan stasiun Tugu

Sumber : Pengamatan

#### III.3.3.4. Pencahayaan dan penghawaan

Sesuai dengan cirri bangunan yang mempunyai style arsitektur kolonial dan bangunan transportasi stasiun kereta api, maka terdapat bukaan yang lebar untuk lubang pencahayaan dan penghawaan baik itu pada bukaan dinding dan atap.

Melihat kondisi yang ada maka perlu upaya pengembangan dan renovasi, untuk mewadahi peningkatan fasilitas yang akan diwujudkan dalam rangka meningkatkan fungsi pelayanan. Stasiun akan dirancang vertikal terletak pada permukaan tanah. Dari pembahasan tersebut maka dapat distudi efektifitas dan efisiensi manfaat ruang pelayanan, sebagai berikut :

Tabel.III.4. Kondisi stasiun Tugu saat ini

Pertimbangan	Kondisi yang ada	Rekomendasi
Efektifitas pencapaian	Pencapaian antar ruang umum belum mendukung kemudahan dan kejelasan arah.	Pemanfaatan jalan yang sekiranya bisa mengurangi kepadatan lalu lintas kota (jalan di utara area stasiun).
	Pencapaian ke peron, belum mendukung kemudahan dan tinjauan teknik.	Pembukaan jalan lingkungan baru yang menghubungkan jalan di utara stasiun dan jalan di selatan area stasiun.
	Hambatan pencapaian pada pintu masuk utama sebelah timur (adanya rel kereta api pada arah masuk)	Pewadahan untuk jalur sirkulasi antar pelaku kegiatan dengan pewadahan yang sesuai agar sehingga tidak terjadi percampuran antara pengguna sirkulasi. Pemisahan/ kejelasan terhadap peron kedatangan dan keberangkatan. Meninggikan peron agar penumpang lebih mudah ketika naik/ turun dari kereta api. Penempatan ruang/ fasilitas dapat dicapai dengan mudah dan aman oleh pengguna.
Psikologi pemakai	Terjadi crossing arus penumpang/ barang mengganggu kenyamanan layanan dalam ruang	Pemisahan kegiatan pelayanan antara proses keberangkatan penumpang dengan kedatangannya. Pewadahan kegiatan pelayanan sesuai peningkatan jumlah penumpang yang dilayani.
	Untuk peron selatan pengguna yang dari/ menuju ruang tunggu/ keluar harus melewati rel/ terhalang oleh gerbong dimana kondisi ini sangat membahayakan keselamatan.	Pemisahan antara pelayanan barang dan manusia pada proses keberangkatan dan kedatangan.
	Terjadi crossing arus penumpang datang/ pergi	
Efektifitas dan efisiensi ruang/ lahan	Hambatan pengembangan ruang arah utara, timur dan selatan.	Pewadahan setiap kegiatan pelayanan pada ruang yang mempunyai besaran optimum.
	Besaran ruang kurang sesuai dengan peningkatan jumlah penumpang/ barang	Untuk fasilitas yang kurang menunjang kegiatan stasiun perlu dipertimbangkan sarana dan prasarana baru agar lebih bermanfaat.
	Terjadi konsentrasi kegiatan penumpang pada fasilitas tertentu	Memanfaatkan lahan kosong yang sekarang ini masih belum dioptimalkan
Pencahayaan dan penghawaan	Pemanfaatan cahaya alami dan kelancaran aliran udara, pada bangunan utama dan emplasemen sudah mendukung, sedangkan untuk bangunan belum mendukung	Penggunaan bukaan-bukaan yang lebar pada dinding. Penggunaan bahan material yang dapat ditembus cahaya. Penanaman pohon-pohon sebagai perindang guna menambah kesegaran udara.