

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. PENGERTIAN JUDUL

Redesain Stasiun Tugu Dengan Tema Konservasi Karakter Bangunan.

- Redesain

Menurut American Heritage Dictionary (2006) “*redesign means to make a revision in the appearance or function of*”, yang dapat diartikan mengubah penampilan atau fungsi.

- Stasiun Kereta Api

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Stasiun kereta api adalah tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang menggunakan jasa transportasi kereta api.

- Konservasi

Menurut Burra Charter,1999 yaitu Konservasi adalah suatu proses pengelolaan suatu tempat atau ruang atau obyek agar makna kultural yang terkandung didalamnya terpelihara dengan baik.

1.2 LATAR BELAKANG

Non - Arsitektural

1.2.1. Yogyakarta sebagai Kota Destinasi Wisata

Yogyakarta merupakan salah satu kota di Indonesia yang memiliki peminat wisata yang tinggi dan merupakan kota tujuan wisata yang paling diminati. Selain itu juga merupakan kota pelajar yang terdiri dari berbagai perguruan tinggi negeri dan swasta ternama dan juga merupakan kota budaya yang salah satunya Keraton Kesultanan dan Pura Pakualaman yang merupakan daya tarik tinggi wisatawan mancanegara. Hal ini menyebabkan banyaknya pendatang yang berkunjung dengan tujuan baik itu wisata, belajar hingga menetap di Kota Yogyakarta. Dilihat dari jumlah kunjungan wisatawan mancanegara yang naik dari tahun ke tahun. Dari tahun 2015-2017 wisatawan yang berkunjung ke Jogja berjumlah 3.160.902 (*Dinas Pariwisata DIY*).



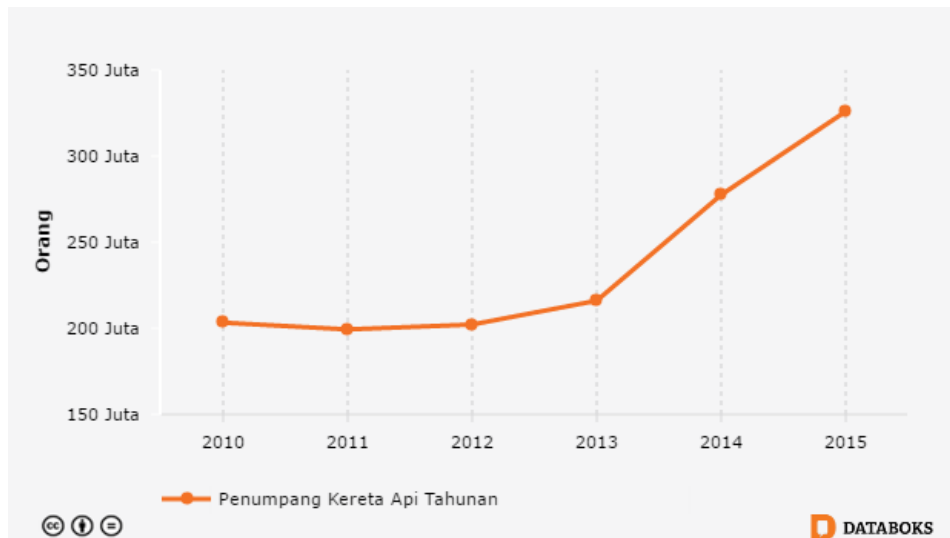
Gambar 1 .1 Wisatawan Yogyakarta Tahun 2015-2017

Sumber : Kementerian Pariwisata

Dari jumlah pengunjung wisatawan di Yogyakarta tersebut menimbulkan peningkatan ekonomi, sosial hingga budaya. Peranan kota Yogyakarta sebagai destinasi dari berbagai tujuan baik dari dalam maupun luar pulau Jawa merupakan pemicu dalam perkembangan pembangunan daerah tersebut.

1.2.2 Minat pengguna Kereta Api meningkat

Dalam melakukan kunjungan wisata tersebut pengunjung yang datang menggunakan berbagai macam moda transportasi seperti pesawat, bus maupun kereta api. Transportasi merupakan komponen utama dalam kehidupan manusia. Jumlah pengguna transportasi memiliki pengaruh signifikan terhadap penggunaan dalam melayani kebutuhan masyarakat. Dengan tingginya wisatawan, maka semakin banyak pula pergerakan yang dilakukan oleh masyarakat di kota tersebut sehingga menyebabkan penggunaan transportasi meningkat. Pengguna kereta api di Yogyakarta meningkat sebanyak 15 % (*sumber: Tribun.com*) pada tahun 2017 dan lebih banyak dari tahun sebelumnya.



Gambar 1.2 Jumlah Pengguna Kereta Api Per Tahun

Sumber : Kementerian Pariwisata

Peningkatan pengguna jasa Kereta Api ini pun terasa pada Stasiun Tugu. Terlihat pada grafik ini dimana penggunaan kereta api sejak 2011 terus meningkat dan mencapai 300 juta/pertahun. Namun, dengan meningkatnya pengguna jasa kereta api pada stasiun tugu ini yang tidak diimbangi dengan perkembangan fasilitas sarana dan prasarana baik internal maupun external menciptakan Stasiun Tugu yang “crowded”

1.2.3 Stasiun Tugu Sebagai Pintu Gerbang Kota

Stasiun Tugu terletak di jalan Margo Utomo No.1 tepatnya ditengah-tengah kota Yogyakarta. Stasiun Tugu berada dibawah naungan PT. Kereta Api Indonesia Daerah Operasi 6. Stasiun rel KA ini mengarah membujur dari barat ke timur. Stasiun ini melayani pemberangkatan dan kedatangan Kereta Api untuk kelas Eksekutif, Bisnis hingga Ekonomi sehingga penumpang pada Stasiun Tugu ini biasanya banyak digunakan oleh masyarakat yang akan menggunakan kereta api dari dalam ataupun luar Pulau Jawa dimana yang membuat stasiun ini menjadi pintu gerbang kota. Stasiun Tugu tidak hanya digunakan dalam perjalanan jarak jauh namun juga terdapat kereta dengan perjalanan jarak dekat yang membuat Stasiun tugu memiliki peran penting dalam jalur transportasi antar provinsi pulau jawa dalam mendukung pariwisata DIY.

Munculnya rencana pengembangan Stasiun Tugu dengan daya dukung internasional dikarenakan letak Stasiun Tugu yang strategis membuat kawasan sekitar stasiun berkembang pesat, dari segi pembangunan dan pengembangan kota baik perdagangan dan jasa meningkat secara pesat. Terlihat pembangunan hotel-hotel sekitar

Stasiun Tugu dan juga pusat pariwisata Malioboro. Namun dalam melakukan pergerakan tersebut tidak diikuti dengan perkembangan akses yang memadai dalam datang maupun menuju ke Malioboro atau sebaliknya, baik akses sirkulasi manusia maupun kendaraan yang sangat minim dengan faktor kenyamanan yang sangat kurang mendukung.

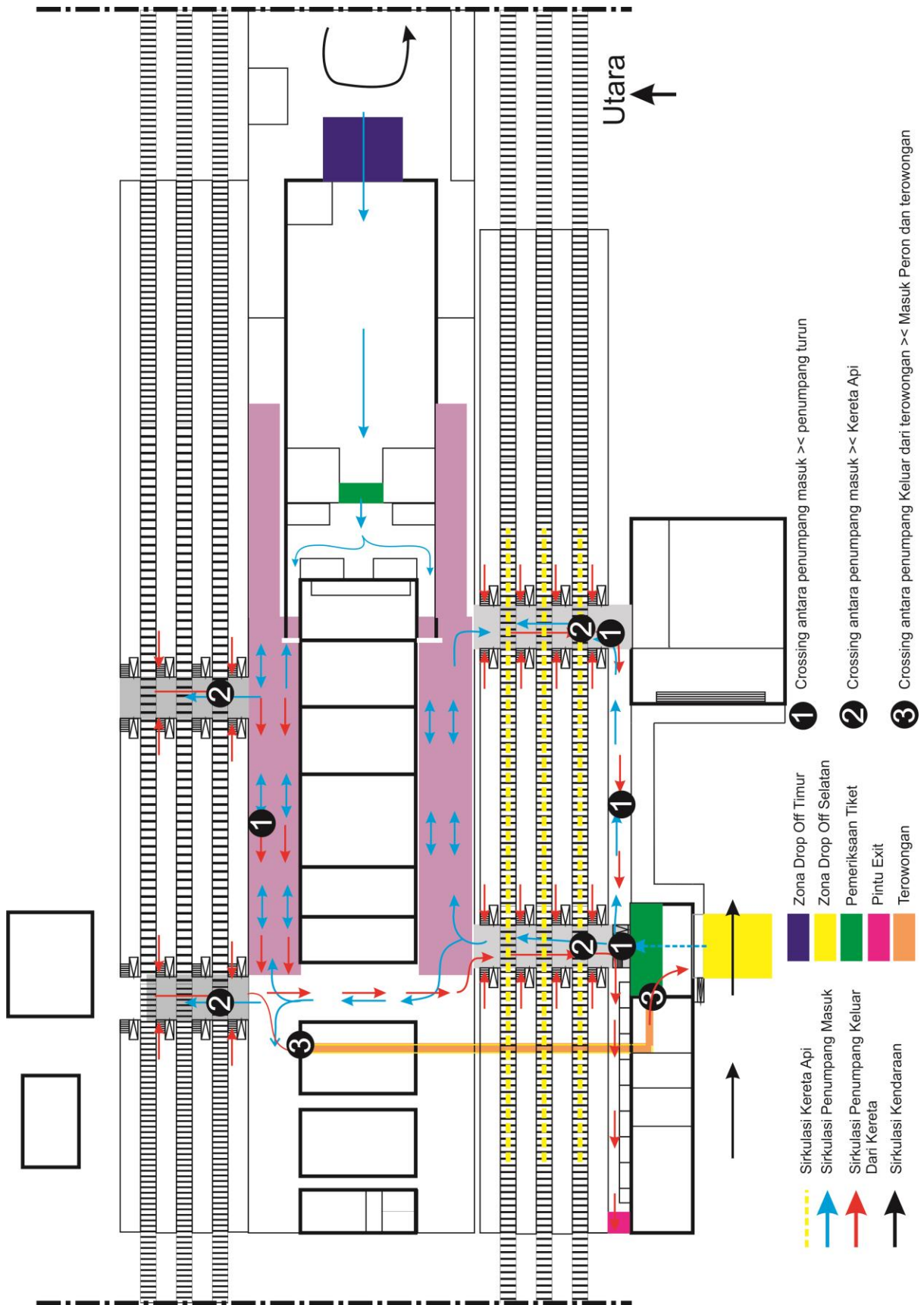
Arsitektur

1.2.4. Sirkulasi

Salah satu tempat yang digunakan masyarakat Yogyakarta dalam melakukan pergerakan adalah Stasiun Tugu. Stasiun Tugu bukanlah tempat tujuan akhir perjalanan masyarakat. Stasiun merupakan tempat transit masyarakat yang menggunakan kereta api untuk mencapai tujuan akhir perjalanan, para pengguna jasa kereta api yang datang maupun akan menuju Stasiun Tugu pasti memerlukan dan menggunakan alat transportasi dalam menuju Stasiun Tugu. Dalam menuju Stasiun Tugu biasanya masyarakat pengguna jasa kereta api dapat menggunakan kendaraan pribadi sendiri hingga angkutan umum.

1.2.4.1 Sirkulasi Internal (crossing manusia >< manusia)

Namun seiring dengan meningkatnya dan berkembangnya pariwisata yang memicu pergerakan yang tinggi pada Stasiun Tugu tidak diimbangi dengan perkembangan sarana dan prasarana pada Stasiun Tugu. Keadaan eksisting Stasiun Tugu yang memiliki sirkulasi ruang luar dan dalam yang buruk membuat beberapa titik kemacetan pada sekitar stasiun.



Gambar 1.3 Sirkulasi Internal

Sumber : Data Penulis(2018)

Pada gambar 1.1 merupakan Sirkulasi internal yang ada pada Stasiun Tugu, pada pintu selatan terlihat beberapa. Crossing 1, akses sirkulasi penumpang masuk yang ingin ke dalam stasiun tugu setelah melewati ticketing dan terjadi “*crossing*” dengan penumpang yang turun dari Kereta Api. Crossing 2, merupakan akses dimana penumpang naik/turun crossing dengan jalur Kereta Api yang ini menuju utara stasiun sehingga penumpang harus menunggu hingga kereta api lewat terlebih dahulu baru dapat menuju bagian utara stasiun. Crossing 3, merupakan crossing yang terjadi antara penumpang yang turun dari kereta dan melewati terowongan/underground dengan penumpang yang ingin masuk ke ruang pemeriksaan tiket.

Dari Crossing-crossing yang terjadi di Stasiun Tugu tersebut merupakan crossing yang terjadi yaitu antara manusia dengan manusia yang berlawanan arah sehingga menimbulkan konflik sirkulasi. Sirkulasi seperti ini banyak terjadi di Stasiun Tugu terutama pada titik-titik penting ruang dalam sirkulasi yang menyebabkan “*crowded*” dan situasi ini juga tercipta dari organisasi dan hubungan ruang yang tidak teratur pada stasiun tugu.

1.2.4.2 Sirkulasi Eksternal

Kadaan eksisting Stasiun Tugu pada sirkulasi eksternal terlihat seperti pada gambar 1.2.



Gambar 1.4 Sirkulasi Eksternal

Sumber : Data Penulis(2018)

Pada gambar diatas terlihat beberapa permasalahan sirkulasi pada sirkulasi eksisting antara lain:

Pada sirkulasi eksternal terlihat sirkulasi kendaraan melewati titik drop off dan berputar kembali, pada sirkulasi ini tercipta sirkulasi bolak balik atau 2 arah pada titik drop off sehingga tidak baik dari segi alur sirkulasi.

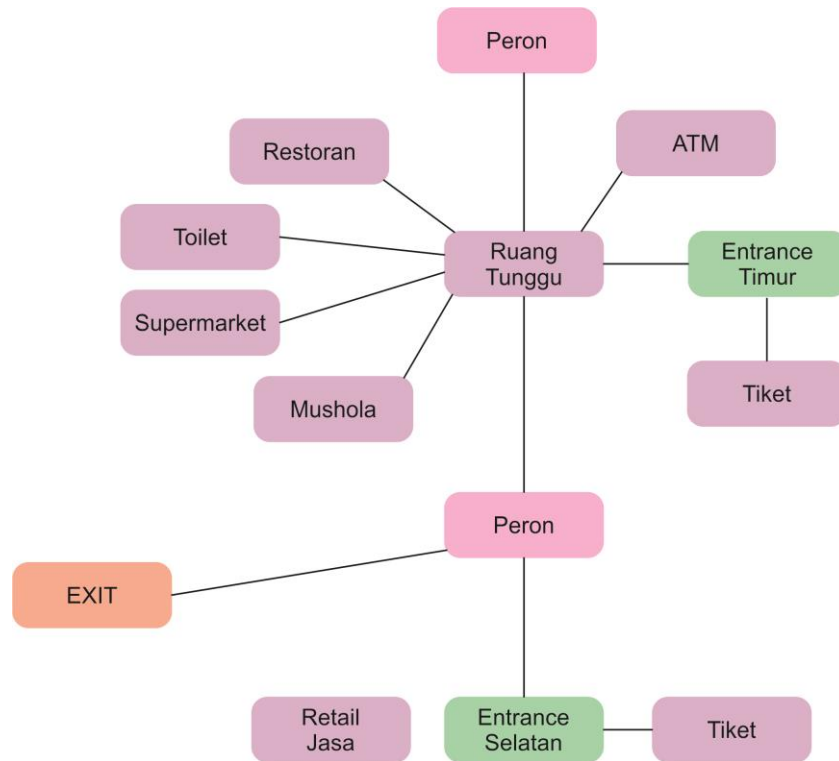
Kemudian pada sirkulasi ini terdapat Titik Penumpukan kendaraan dan orang yang menunggu penumpang keluar dan menumpuk pada bagian depan pintu exit dimana banyak transportasi kendaraan publik dan pribadi menumpuk. Pada penumpukan ini terdapat 2 buah penumpukan yaitu penumpukan sirkulasi manusia dan penumpukan sirkulasi kendaraan sehingga menyebabkan kemacetan “*crowded*” dimana tercipta dari sirkulasi arus bolak balik kendaraan dan juga manusia atau “*crossing*”. Crossing yang terjadi yaitu kendaraan >< kendaraan dan kendaraan >< manusia.

Terdapat Crossing penumpang yang keluar dari stasiun tugu yang ingin menuju pedicab, pintu pejalan kaki selatan crossing dengan kendaraan yang ingin menuju drop off sehingga membuat pengendalian mobil berhenti sejenak dan membuat kemacetan pada sirkulasi drop off.

Selain itu dalam permasalahan ini timbul juga akibat kurangnya daya dukung sarana dan prasarana bagi angkutan umum dalam mendukung transportasi publik yang ada pada stasiun tugu seperti transjogja, taksi, pedicab, andong dan damri yang menuju atau keluar stasiun tugu, selain itu juga kurangnya fasilitas publik seperti pedestrian atau bicycle way dalam sirkulasi keluar dari stasiun ini. Organisasi ruang yang kurang baik juga mendukung permasalahan pada sirkulasi ini.

1.2.5. Organisasi Ruang

Pada umumnya Stasiun Tugu merupakan stasiun yang kedudukan gedungnya di tengah-tengah antara jalan kereta api atau bisa disebut Stasiun Pulau, sehingga pada Stasiun Tugu ini memiliki jalur kereta di kanan dan kirinya. Namun pada Stasiun Tugu ini terdapat 2 entrence yaitu dari pintu timur dan selatan. Melalui pintu timur dapat langsung mengakses ruang tunggu, namun jika melalui pintu selatan akan melewati rel kereta terlebih dahulu. (*dapat dilihat pada gambar ...*)



Gambar 1.5 Organisasi Ruang Stasiun Tugu

Sumber : Data Penulis (2018)

Pada gambar 1.4 organisasi ruang stasiun tugu menciptakan beberapa permasalahan :

1. Pola ruang

- Alur jika melalui pintu selatan yaitu *entrance selatan-peron-ruang tunggu* , alur ini menimbulkan penumpang Stasiun Tugu harus melewati peron dimana terdapat 3 buah jalur kereta api dan apabila kereta sedang melintas maka akses menuju ruang tunggu akan tertutup yang memberikan pengaruh terhadap waktu. Dari alur ini terlihat Pola ruang yang tidak sesuai sehingga menimbulkan konflik pada Stasiun.
- pada alur masuk melalui pintu selatan dan ingin menuju ruang tunggu terdapat sirkulasi crossing dengan ketibaan penumpang dan ingin turun dan menuju pintu exit. Entrance selatan-peron >> (ketibaan)-exit, dalam hal ini tata letak atau pola ruang yang tidak sesuai menciptakan crossing sirkulasi antara 2 buah alur datang >> keluar.

2. Kapasitas ruang

Seiring dengan bertambahnya pengguna jasa kereta api stasiun tugu membuat beberapa ruang pada stasiun tugu tidak dapat menampung jumlah penumpang, terutama ruang tunggu yang tidak dapat menampung pengguna kereta api yang hanya memiliki luas 300m² sedangkan kapasitas 1 kereta api menampung 640

orang dan 1 orang membutuhkan 0,65m² (*neuert data arsitek*) sehingga untuk 1 kereta api saja mebutuhkan 416m².

1.2.6 Bangunan Cagar Budaya sebagai Peninggalan Budaya

Pada bagian depan bangunan Stasiun ini dapat dikenali dengan ciri arsitektur Indische yang banyak dianut pada akhir abad ke 19 dan menjadi gaya arsitektur kolonial pada abad ke 20 di Hindia Belanda. Salah satu cirinya adalah susunan denah dan tampak bangunan yang simetris terkesan rapi namun sederhana. Dalam bangunan tersebut tidak terdapat bentuk-bentuk yang berlebihan yang merupakan pengaruh dari Neo Renaissance berupa komposisi garis-garis vertikal dan horizontal serta lubang-lubang dinding roster yang berguna untuk cross ventilation sebagai pemberi karakter bangunan.

Sehingga dalam redesain Stasiun Tugu ini sangat penting dalam memerhatikan nilai-nilai dan karakter bangunan indische yang akan digunakan dalam konservasi terhadap bangunan baru sehingga tidak mengkaburkan karakter bangunan lama.

1.3 RUMUSAN MASALAH

1.3.1 Permasalahan Umum

Bagaimana meredesain Stasiun Tugu yang dapat menyetarakan mobilitas sirkulasi tanpa adanya crossing internal dan eksternal dengan memperhatikan bangunan Cagar Budaya?

1.3.2 Permasalahan Khusus

1. Bagaimana merancang sirkulasi internal dan eksternal Stasiun Tugu tanpa adanya crossing?
2. Bagaimana merancang organisasi ruang sehingga mendapatkan komposisi ruang yang terintegrasi pada kondisi tapak yang terpisah dari rel kereta secara efektif dan efisien?
3. Bagaimana merancang bentuk dan fasad pada bangunan baru di kompleks Stasiun Tugu sebagai bangunan heritage sehingga penampilan karakter dan nilai penting bangunan lama tetap terjaga dan terkontrol?

1.4 TUJUAN DAN SASARAN

1.4.1 Tujuan Perancangan

Merancang ulang Stasiun Tugu dengan menyetarakan mobilitas sirkulasi dan program ruang tanpa adanya crossing baik internal ataupun eksternal tanpa mengaburkan karakter bangunan cagar budaya.

1.4.2 Sasaran Perancangan

- a. Dapat merancang ulang Stasiun Tugu yang memiliki sirkulasi dan program ruang tanpa crossing.
- b. Dapat merancang organisasi ruang yang terintegrasi satu sama lain secara efektif dan efisien.
- c. Dapat merancang bangunan baru (modern) tanpa mengaburkan karakter dan nilai penting bangunan Cagar Budaya.

1.5 METODE PERANCANGAN

1.5.1 Metode Pengumpulan Data

1. Survey Lokasi

Pengumpulan data yang akan digunakan serta pengolahannya didapatkan dari pengamatan secara langsung pada tapak, baik tanya jawab kepada pihak yang berkaitan hingga pengukuran untuk mengetahui kondisi fisik lapangan yang ada pada Stasiun Tugu meliputi, kondisi sirkulasi internal-external Stasiun Tugu, kondisi fisik-sosial hingga potensi lingkungan perencanaan.

2. Instansi Terkait

Dalam mencari informasi mengenai bangunan cagar budaya dan data eksisting Stasiun Tugu dan isu-isu pengembangan lainnya pada kawasan Stasiun Tugu diperoleh dengan wawancara dari PT.Kereta Api DAOP 6 , Kepala Stasiun Tugu dan wawancara terhadap beberapa orang internal Stasiun Tugu. Akan tetapi, data yang didapatkan oleh penulis tidak dapat maksimal karena Stasiun Tugu merupakan ruang publik bersifat cagar budaya yang dilindungi sehingga dibatasi oleh instansi-instansi terkait.

3. Studi Literatur

Selain itu, Studi literatur juga dilakukan sebagai tambahan dalam pengumpulan data untuk mencapai kesesuaian terhadap ketentuan objek perancangan. Mencari contoh

bangunan dengan permasalahan serupa yang sesuai dengan karakteristik bangunan yang akan di desain.

1.5.2 Metode Analisis

Dalam proses perancangan Re-desain Stasiun Tugu menggunakan metode rasional dengan menentukan tujuan, variabel, kriteria dengan matang, melakukan analisis dengan lengkap, dan membuat diagram persoalan serta strategi dengan rinci. Beberapa pendekatan perancangan yang ditempuh diantaranya dengan studi literatur, pengamatan langsung pada lokasi, dan studi kasus. Pendekatan ini dijabarkan berdasarkan persoalan perancangan sebagai berikut,

- a. Tipologi perancangan bangunan *Stasiun* metode yang digunakan yaitu mencari karakteristik melalui studi literatur yang berupa kajian- kajian tematik, sehingga mampu menjabarkan prinsip- prinsip pembentuk bangunan *Stasiun*.
- b. Tipologi perancangan konservasi, metode yang digunakan yaitu mencari preseden bangunan dengan konsep dan pendekatan perancangan serupa serta kajian studi literatur tematis dan objek yang mendukung perancangan.
- c. Tipologi perancangan bangunan modern didalam bangunan cagar budaya , metode yang digunakan yaitu mencari preseden bangunan dengan konsep perancangan serupa serta kajian studi literatur melalui jurnal yang sesuai.

Berikut analisis mengenai bangunan yang perlu dilakukan :

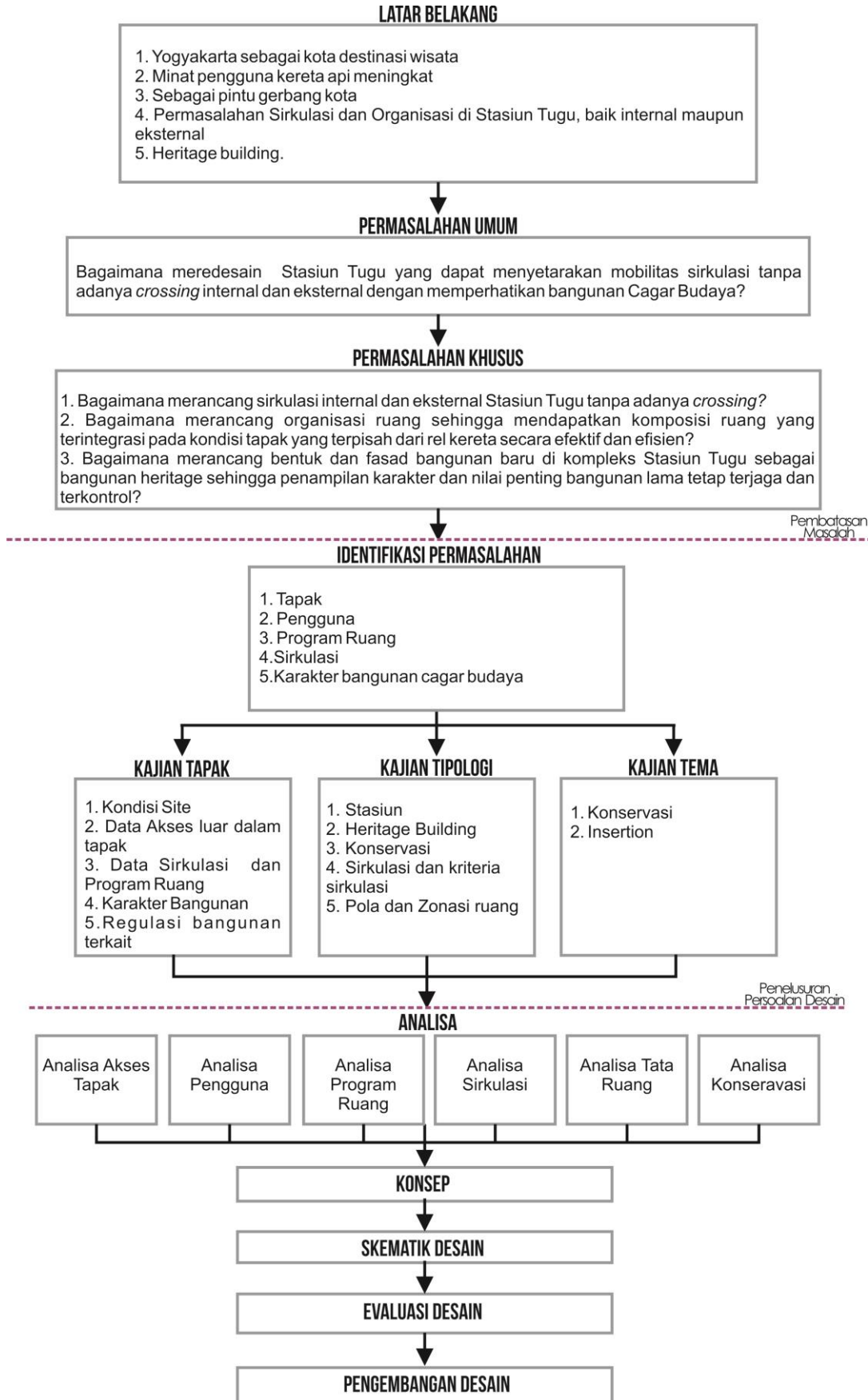
1. Analisa tapak
Posisi site terhadap lingkungan dan sekitarnya, pembahasan kelebihan dan kekurangan yang ada pada site, serta peletakan massa bangunan.
2. Analisa pengguna
Analisa pengguna yang ada pada stasiun tugu berdasarkan alur dan pola pergerakan yang akan digunakan dalam menentukan organisasi ruang.
3. Analisa sirkulasi dan program ruang
merupakan analisa terhadap sirkulasi manusia dan kendaraan 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.
4. Analisa bangunan eksisting (konservasi)

Analisis bangunan eksisting (cagar budaya) yang kemudian akan di gunakan pada bangunan baru sehingga tidak mengaburkan bangunan lama dan dengan aspek-aspek penting lainnya sehingga bisa di peroleh pemilahan untuk penyelesaian intervensi.

1.5.3 Metode Evaluasi Desain

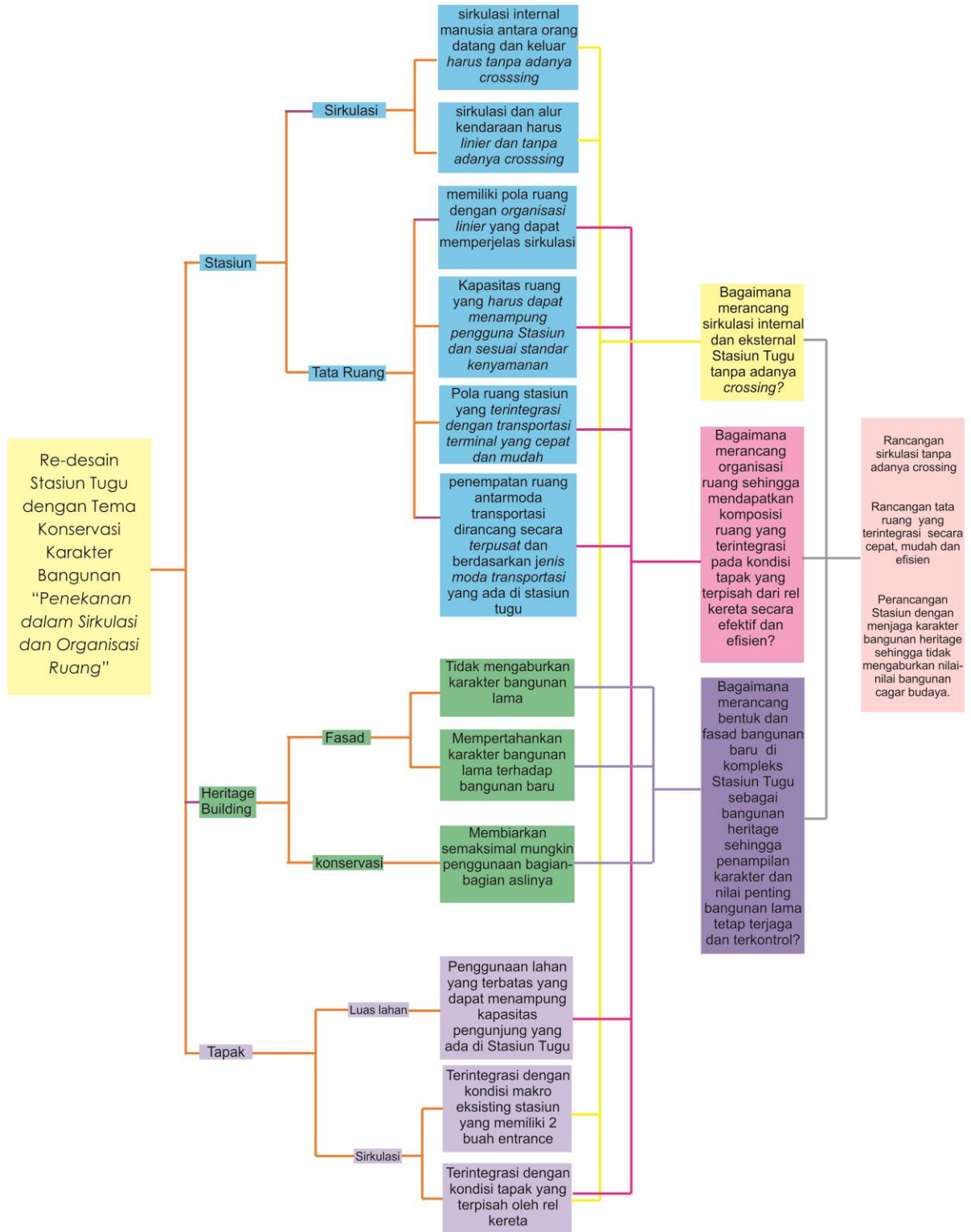
Setelah proses pemecahan masalah selesai, dilakukanlah evaluasi hasil perancangan tersebut untuk melihat apakah hasil rancangan berhasil menjawab dari persoalan yang muncul. Proses evaluasi dapat berupa simulasi 3D untuk memperlihatkan keberhasilan rancangan konservasi bangunan tersebut dan uji pola ruang dengan denah dan potongan rancangan untuk menentukan hasil desain sirkulasi dan juga menggunakan standar yang ada sebagai tolak ukur perancangan dan beberapa dengan perhitungan berdasarkan standar.

1.5 KERANGKA BERFIKIR



1.6 PETA PERSOALAN

Obyek Kajian Aspek Arsitektural Kriteria Pencapaian Persoalan Konsep



1.7 KEASLIAN PENULISAN

Dalam merancang ulang Stasiun Tugu dengan tema konservasi karakter bangunan digunakan beberapa referensi yang sejenis mengenai fungsi bangunan atau pendekatan yaitu :

1. Taufiq Rizki Aditya /2015

- a. Judul : Redesain Stasiun Lempuyangan yang Mewadahi Pedagang Kaki Lima
- b. Penekanan : Penekanan pada bentuk dan pola ruang fungsional
- c. Kesamaan : Memiliki kesamaan fungsi bangunan
- d. Perbedaan : Perbedaan pada lokasi dan penekanan

2. Arissa Aulia RSP /2016

- a. Judul : Stasiun Antarmoda Tugu
- b. Penekanan : Penekanan Pada Pelestarian Bangunan Cagar Budaya
- c. Kesamaan : Memiliki kesamaan lokasi
- d. Perbedaan : Perbedaan pada penekanan dan pendekatan yang digunakan

3. Shindu Putra /2015

- e. Judul : Perencanaan Stasiun Kereta Api Transit Berbasis Transit Oriented Development dengan pendekatan Arsitektur Perilaku.
- f. Penekanan : Penekanan Pada Pelestarian Bangunan Cagar Budaya
- g. Kesamaan : Memiliki fungsi bangunan yang sama
- h. Perbedaan : Perbedaan pada penekanan dan pendekatan yang digunakan