

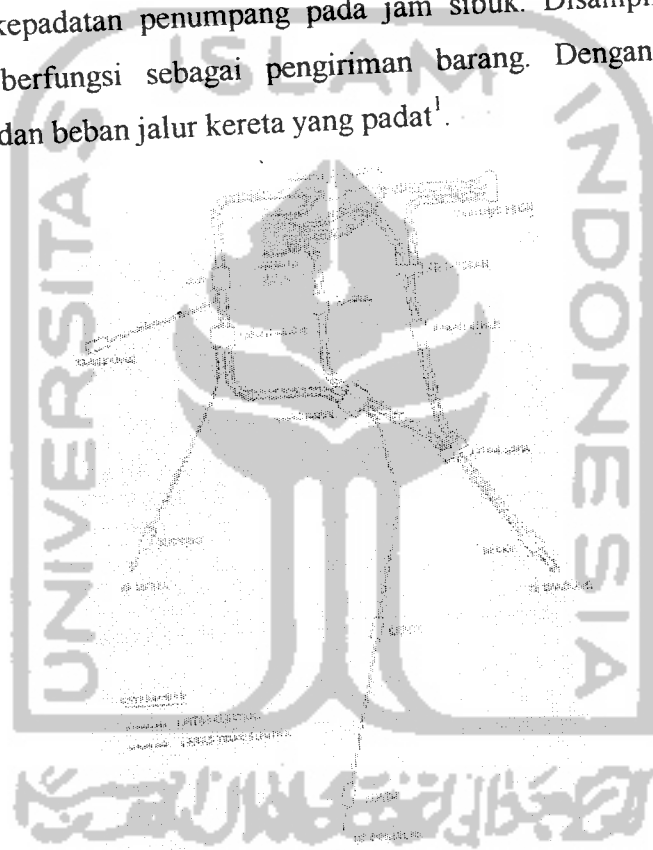
BAB I

Pendahuluan

1.1. Latar Belakang

1.1.1. Kepadatan Stasiun Jakarta Kota.

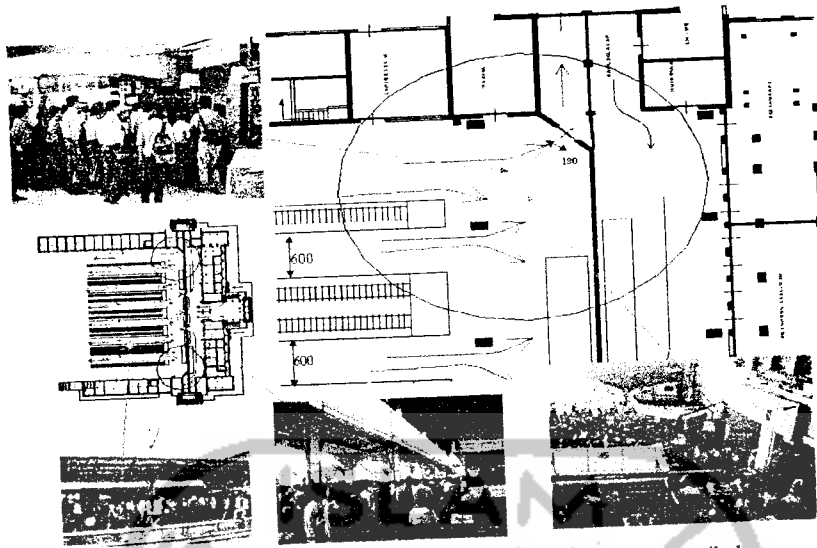
Stasiun Jakarta kota yang terletak di sentra ekonomi mendapat dampak dari pertumbuhan ekonomi. Stasiun Jakarta sudah tidak mampu lagi mengantisipasi kepadatan penumpang pada jam sibuk. Disamping itu Stasiun Jakarta kota berfungsi sebagai pengiriman barang. Dengan pertumbuhan penumpang KA dan beban jalur kereta yang padat¹.



Gb.1.1 Kondisi beban Jalur kereta di stasiun Jakarta Kota
Sumber : Majalah KONSTRUKSI Edisi Januari 1990

Pelayanan jasa terhadap penumpang mulai dirasakan kurang baik dikarenakan stasiun Jakarta kota sudah mengalami kelebihan beban terutama untuk penumpang jarak dekat seperti pada gambar dibawah ini :

¹ Sumber Majalah KONSTRUKSI Janusri 1990 “Untuk memecahkan masalah transportasi” (UripYustono)



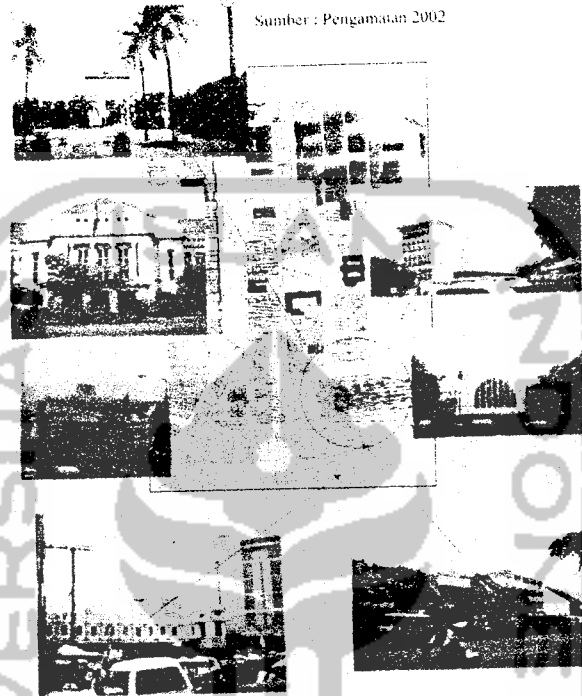
Gb. 1.2 Kondisi kepadatan Stasiun Jakarta kota pada jam sibuk
Sumber : Laporan Kerja Praktek . Adi Triyono 2001)

Stasiun Jakarta kota sebagai salah satu penghubung daerah suburban dengan sentra ekonomi mempunyai beban layanan yang tinggi. Berdasarkan hasil Penelitian Kerja Praktek POE ("Evaluasi Purna Huni Kenyamanan Sirkulasi Penumpang Kereta Api Di Stasiun Pasar Senen, Gambir, Jakarta Kota & Jatinegara Di Tinjau dari Aspek Fungsional" oleh Adi Triyono Tahun 2001) yang dilakukan di empat stasiun besar dengan bentuk stasiun yang berbeda diketahui bahwa tingkat keberhasilan rata-rata ke empat stasiun (Gambir, Jakarta Kota, Pasar Senen & Jatinegara) $\pm 66,5 \%$. Sedangkan stasiun Jakarta Kota memiliki keberhasilan yang paling rendah $\pm 58 \%$. Ini dapat disimpulkan bahwa kenyamanan sirkulasi penumpang naik dan turun kereta di keempat stasiun tersebut belum maksimal dalam mengakomodasikan kenyamanan sirkulasi penumpang.

1.1.2. Stasiun Jakarta Kota & kawasan CBD

Pertumbuhan ekonomi pada sentra-sentra ekonomi mengakibatkan tercipta magnet yang dapat menarik orang sehingga terjadi kepadatan yang tinggi pada sentra-sentra ekonomi tersebut. Sehingga terjadi kepadatan yang tinggi pada alat penghubung ke sentra-sentra ekonomi. Salah satu penghubungnya yaitu Stasiun Kereta Api sebagai sarana penumpang sementara orang-orang menuju ke sentra-sentra ekonomi.

Sebagai suatu simpul transportasi masal dimana sejumlah orang terkonsentrasi, St Jakarta kota merupakan tempat yang potensial bagi berlangsungnya kegiatan komersial (retail bisnis). Peluang ini di dukung oleh trend gaya hidup pelaku pejalan Kereta Api masa datang sejalan dengan trend masyarakat metropolis (Naisbitt ; 1982).



Gb. 1.3 Kondisi Existing St Jakarta Kota Th 2002
Sumber : Pengamatan

Pengembangan St Jakarta kota tidak memungkinkan untuk dilakukan secara horizontal dikarenakan di sekeliling bangunan stasiun terdapat banyak bangunan cagar budaya yang dilindungi oleh Pemda DKI Jaya sesuai SK Gubernur No. CG 11/1/12/72 tgl 10 Januari 1972 lembaran daerah no. 60/1972.² Disamping itu mahalnya lahan di kawasan Jakarta Kota yang merupakan kawasan komersial. Tata guna lahan di kawasan Jakarta Kota yang diperuntukan untuk Perdagangan, Jasa dan perkantoran dengan KDB 40 – 60 % dan KLB 2,25 – 3,5 dan ketinggian max 8 lantai.³

² Sumber : SK. Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. CG 11/1/12/1972 tentang MO.31: *Bangunan, bangunan Bersejarah dan Monumen di Wilayah DKI Jakarta*, Dinas Tata Bangunan dan Pemugaran, Jakarta 1972

³ Sumber : Pemerintah Daerah DKI Jakarta : "Rencana Bagian Wilayah Kota Tahun 2005" RUTRK Buku Rencana Jakarta

Fenomena bahwa stasiun itu selalu menjadi pusat keramaian dan perdagangan serta jasa merupakan gejala alamiah yang harus ditata dan dikembangkan agar tumbuh dengan sehat. Dewasa ini beberapa alternatif untuk mengembangkan fungsi stasiun menjadi stasiun terpadu (joint development) sedang dicoba kembangkan pada beberapa stasiun yang ada. Joint development dimaksudkan disini untuk memadukan fungsi stasiun dengan fungsi lain yang mengambil manfaat komersil, sehingga stasiun mempunyai nilai tambah, dan memiliki sistem urban yang total dan kompak⁴

Kebutuhan akan fungsi ruang terutama untuk retail pada kawasan Jakarta Kota menuntut adanya penambahan area komersil pada kawasan tersebut..

Berdasarkan kebutuhan akan ruang komersil dapat dilihat dalam tabel dibawah ini :

<i>Center type</i>	<i>Leading tenant (Basic for Classification)</i>	<i>Typical GLA</i>	<i>General Range in GLA</i>	<i>Usual Minimum site area</i>	<i>Minimum Support required</i>
<i>Neighborhood center</i>	<i>Supermarket or drugstore</i>	<i>50.000 sq/ft</i>	<i>30.000 – 100.00 sq/ft</i>	<i>3 Acre</i>	<i>2500 – 10.000 people</i>
<i>Community center</i>	<i>Variety, discount or junior departement store</i>	<i>150.000 sq/ft</i>	<i>100.000 – 300.000 sq/ft</i>	<i>10 Acres or more</i>	<i>40.000 – 150.000 people</i>
<i>Regional Center</i>	<i>One or more full line departement stores of at least 100.000 sq/ft of GLA</i>	<i>400.000 sq/ft</i>	<i>300.000 – 1.000.000 sq/ft or more</i>	<i>30 – 50 Acres or more</i>	<i>150.000 or more people.</i>

Tabel 1.1 Tabel Karakter Luasan ruang area perdagangan
Sumber : Mc, Kever et, al 1977

Luasan ruang di pusat perdagangan ITC Mangga dua yang ada sekarang ini $\pm 13.000 \text{ m}^2$ luas site ; 24.000 m^2 .⁵ Jika di konversi ke sq/ft luas bangunan ITC Mangga Dua $\pm 139,880 \text{ sq/ft}$. Kawasan perdagangan Mangga Dua termasuk ke dalam kawasan perdagangan untuk kapasitas regional. Berdasarkan tabel karakteristik shopping center diatas ternyata dapat diketahui bahwa ITC Mangga Dua sebagai pusat perdagangan retail masih belum mencukupi dalam skala regional. Dari uraian diatas dan berdasarkan land use yang ada dimungkinkan

⁴ Sumber : Hidayat, Rahmi (1990), "Arsitektur Stasiun : Beralih ke atap Tropis", Artikel majalah bulanan KONSTRUKSI, edisi Februari 1990, halaman 15

⁵ Sumber : Majalah Konstruksi "Bahasa Art Deco untuk Mall Mangga Dua" Edisi April 1996

pengembangan mixed used fungsi stasiun dengan fungsi lain yang mendukung pelayanan jasa dan perdagangan.

1.1.3. Stasiun Jakarta Kota dalam kawasan tua Jakarta Kota

Batavia merupakan satu dari 4 kota di dunia yang menggambarkan masa kolonia abad XVII. Tiga kota lainnya adalah Downtown Manhattan di New York yang dibangun VOC di awal abad XVII dan dimasa lalu di kenal sebagai New Amsterdam. Lalu Recife di Brasil dan Cape Town di Afrika Selatan. Batavia merupakan kota koloni pertama di Asia⁶ Bangunan-bangunan yang masih dominan berfungsi sampai saat ini seperti Stasiun Jakarta Kota, Bank Exim.

Mengamati bentuk stasiun yang ada di Jakarta dan kawasan Botabek dapat dikatakan tidak berbeda jauh dengan perkembangan bentuk stasiun di sebagian besar yang dibangun pada masa kolonial dengan menyerap bentuk yang sudah ada sebelumnya. Stasiun Jakarta kota, berbentuk concourse/hall 3 arah, diujung lintasan kereta api. Akan halnya bagian peron dibuat datar, sederhana, tidak seperti hall yang berkonstruksi lengkung baja.¹ orisinalitas bangunan masih tetap terjaga sampai sekarang.

1.1. Rumusan Masalah

- a. Stasiun Kereta Api Jakarta Kota sudah tidak dapat memberikan *Safety, security di bagian* emplasemen serta *convenient, comfortibility* pada jalur sirkulasi & ruang tunggu penumpang sehingga tidak dapat mengatasi kepadatan penumpang.
- b. Penyelesaian ciri komersial dan preservasi ciri bangunan tua, dalam rangka mixed used building & heritage sebagai upaya penambahan nilai dengan tidak meninggalkan ciri sebagai bangunan tua di kawasan Jakarta Kota.

⁶ Prof. Dr. Tamminck, Majalah seminar change ang Heritage in Indonesia Cities di Erasmus Huis Jakarta

⁷ Sumber : Hidayat, Rahmi (1990). "Arsitektur Stasiun : Beralih ke atap Tropis". Artikel majalah bulanan KONSTRUKSI, edisi Februari 1990, halaman 14

1.3. Tujuan dan Sasaran

1.3.1. Tujuan

Perlunya upaya untuk menata kembali Stasiun Jakarta Kota sebagai Stasiun Kereta Api terpadu dengan tidak meninggalkan citra sebagai bangunan bersejarah.

1.3.2. Sasaran

Mendapatkan pendekatan konsep rancangan arsitektural sebuah Stasiun Kereta Api terpadu dengan tidak meninggalkan ciri bangunan bersejarah, melalui

- a. Perumusan bentuk pola dan kualitas sirkulasi penumpang untuk mengatasi kepadatan penumpang yang memberikan *convenient, safety, comfortibility* dan *security* bagi penumpang.
- b. Perumusan pengembangan stasiun Jakarta Kota dengan penambahan fungsi baru dengan mempertahankan citra bangunan sebagai peninggalan bangunan tua pada masa kolonial .

Pendekatan ini dipergunakan untuk mendapatkan sebuah alternatif rancangan.

1.4. Metode & kerangka berpikir

1.4.1. Metoda

1.4.1.1. Perbandingan

Dengan membandingkan stasiun yang memiliki kesamaan pada penyelesaian mixed used dan preservasi konservasi.

Hasil perbandingan ini dapat menjadi acuan dalam penyelesaian masalah di stasiun Jakarta kota.

1.4.1.2. Observasi

Mengadakan pengamatan langsung & tidak langsung tentang pola & Kualitas Sirkulasi Penumpang kereta api.

1.4.1.3. Mixed Used Building

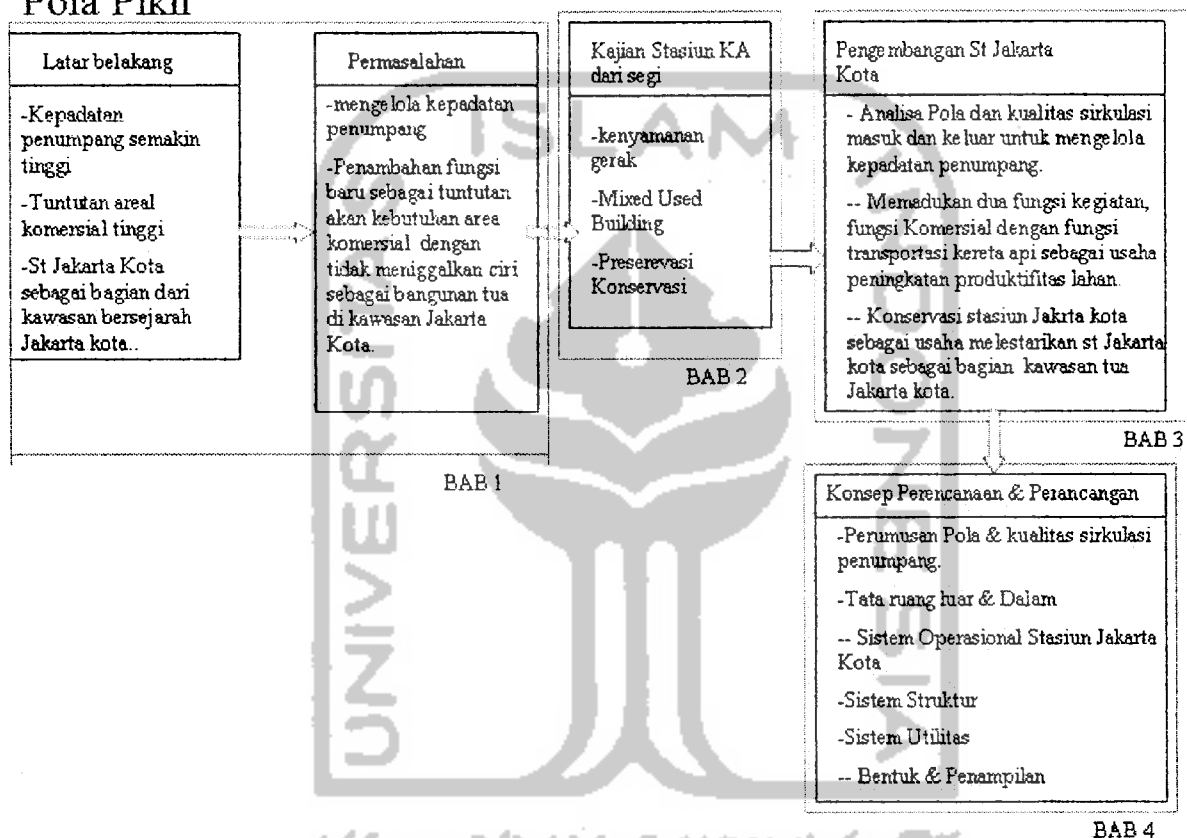
Mencoba pendekatan konsep Mixed Used Building dalam usaha pengembangan stasiun Jakarta kota.

1.4.1.4 Preservasi Konservasi

Melakukan pendekatan konsep preservasi dan konservasi dalam usaha mempertahankan citra Stasiun Jakarta Kota sebagai stasiun tua peninggalan Hindia Belanda.

1.4.2. Kerangka berpikir

Pola Pikir



1.5. Sistematika Penulisan

Secara ringkas, susunan bab dalam studi ini adalah sebagai berikut ;

- Bab I Terdiri dari latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan serta sistematika penulisan.
- Bab II Stasiun KA dengan Pendekatan Mixed Used Dan Preservasi Konservasi di kawasan CBD
- Bab III Pengembangan St Jakarta
- Bab IV Konsep Dasar Perencanaan & Perancangan

1.6. Daftar Bacaan

1. Urip Yustono. Majalah KONSTRUKSI Januari 1990 *Untuk memecahkan masalah transportasi*
2. Hidayat, Rahmi(1990), *"Arsitektur Stasiun : Beralih ke Atap Tropis"*, artikel, majalah bulanan KONSTRUKSI, edisi Februari 1990
3. Rudi Atmoko,Iwan (1987), *"Stasiun Kereta api Penumpang di Surakarta"*, tesis Tugas Akhir, Jurusan Teknik Arsitektur , FT-UGM Yogyakarta.
4. Adi Triyono (2001) *"Evaluasi Purna Huni Kenyamanan Sirkulasi Penumpang Kereta Api di Stasiun Pasar Senen, Gambir, Jakarta Kota dan Jatinegara di Tinjau dari Aspek Fungsional"* Laporan Kerja Praktek POE, Jurusan Teknik Arsitektur FTSP UII, Yogyakarta.
5. PEMDA DKI Jaya (1985) RUTRK DKI Jaya 1985 – 2005.
6. *"Kota Jakarta Kini, perlu hadirkan jejak sejarah dalam era modern"*. Majalah Konstruksi, Juni 1990.
7. *"Wisata Arsitektur sebagai asset wisata"*. Majalah Konstruksi Desember 1990.
8. Web site www.dki.go.id Sekilas Jakarta tempo dulu."*pemugaran pusat-pusat kota bersejarah di Jakarta*". Dinas Tata bangunan dan Pemugaran, Jakarta.
9. Web site www.greatbuildings.com
10. Sidharta, Prof, Ir. Eko Budihardjo, Msc; *"Konservasi Lingkungan dan Bangunan Kuno Bersejarah di Surakarta"*. Gajah Mada Universty Press, Yogyakarta, 1989.
11. Bernaerd Partogian Sihombing, *" Stasiun Kereta Rel Listrik Manggarai, Stasiun Komuter pada Central Bussines District"* Jurusan Teknik Arsitektur, Unoversitas Gajah Mada, Yogyakarta, 1991.
12. J. Honing, 1981 *"Ilmu Bangunan Kereta Api"* Penerbit {radya Paramita Jakarta.
13. Subarkah, 1981 *"Jalan Kereta Api"* Penerbit Idea Dharma Bandung.
14. H.K. Ishar *"Pedoman Umum Merancang Bangunan"*.
15. Mixed Used Building (Materi Kuliah STUPA 6)
16. Francis D.K Ching *"Arsitektur Bentuk – Ruang & Susunannya"* 1996 penerbit Erlangga Jakarta
17. Ernst Neufert *"Data Arsitek"* Edisi kedua jilid 1 1990 penerbit Erlangga Jakarta