

PENGEMBANGAN STASIUN SOLO JEBRES DI KOTA SURAKARTA

Danang Seta Wijaya¹

Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Jl. Babarsari 44 Yogyakarta

Email : danangsetawijaya@gmail.com

Stasiun Solo Jebres dibangun 1884 oleh Pemerintah Kasunanan Surakarta dibawah Sri Susuhunan Paku Buwono X (PB X) . Stasiun Solo Jebres merupakan stasiun *Staatspoorwegen* (SS) terbesar di wilayah Jateng. Stasiun Solo Jebres berkembang dengan mengalami berbagai pergantian fungsi dari stasiun peti kemas dan stasiun penumpang. Pada tahun 2015 Stasiun Solo Jebres hanya melayani kereta ekonomi dari arah utara (Semarang).

Stasiun Jebres merupakan stasiun yang strategis sebagai stasiun pendukung stasiun utama Solo Balapan, letaknya yang cukup dekat dengan kawasan-kawasan wisata dan transportasi kota Surakarta merupakan potensi untuk membentuk Surakarta pada masa depan sebagai Kota Wisata Terpadu. Pengembangan kawasan Stasiun Solo Jebres yang tidak terencana mengakibatkan perkembangan kawasan sekitar stasiun yang radikal dan mengaburkan makna historis dari Stasiun Solo Jebres. Perkembangan 3 pasar tradisional (Pasar Jebres, Ledoksari dan Rejosari) dan pemukiman padat menambah potensi kemacetan pada wilayah ini.

Pemkot Surakarta sudah mencanangkan pengembangan Stasiun Solo Jebres sejak 2012 dengan langkah awal pembuatan peraturan pengembangan wilayah Surakarta hingga 2031 (RDTRK). Stasiun Solo Jebres yang memiliki latar belakang sejarah yang kuat dilirik pemerintah untuk menjadi penggerak bagi terwujudnya cita-cita *Solo's Past as Solo's Future*. Pengembangan Stasiun Solo Jebres mengambil filosofi dari karakter kawasan ini dalam perencanaan bangunan baru sehingga akan saling menjiwai dan terjiwai antara bangunan lama dan baru. Permasalahan daya tampung stasiun, fasilitas penunjang dan pemisahan jalur sirkulasi wisata dan non wisata akan di pecahkan dengan desain yang kompatibel. Penataan kawasan Stasiun Solo Jebres diharapkan dapat memberi kemudahan pada wisatawan untuk berakomodasi dari satu tempat wisata ke tempat wisata lain sekaligus sebagai gerbang wisata Surakarta.

Kata Kunci : Pengembangan, Stasiun Solo Jebres, Kota Surakarta

¹ Danang Seta Wijaya adalah Mahasiswa S-1 Program Studi Arsitektur Universitas Atma Jaya Yogyakarta

PENDAHULUAN

Latar Belakang Proyek

Perkembangan Kota Surakarta dalam sektor ekonomi dan pariwisata mengalami pertumbuhan yang cukup pesat dengan rata-rata pertumbuhan ekonomi sebesar 5,51 % per tahun. Pengembangan sarana pendukung pariwisata berupa fasilitas transportasi menjadi pilihan untuk semakin menambah gerbang wisata bagi wisatawan untuk berkunjung ke Kota Surakarta. Kereta Api dipilih sebagai moda transportasi alternatif karena merupakan moda transportasi yang

memiliki nilai sejarah bagi kota Surakarta dan terjangkau bagi penumpang. Permasalahan terpusatnya layanan kereta api di Stasiun Solo Balapan melatar belakangi Pemerintah Kota Surakarta dalam menyusun Rencana Sistem Jaringan transportasi perkeretaapian yang disebutkan dalam Perda No.1 Tahun 2012 yang berisikan peningkatan pelayanan Stasiun Solo Balapan dengan dibantu Stasiun Purwosari dan Stasiun Jebres sebagai sub-stasiun.

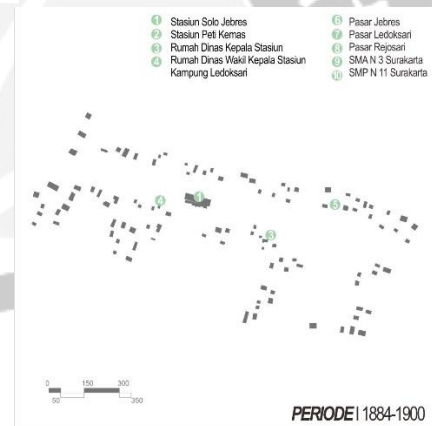
Stasiun Solo Jebres dipilih untuk dikembangkan karena letaknya yang strategis dan memiliki latar belakang sejarah yang menarik sebagai Stasiun penghubung kegiatan bisnis pemerintah Kasunanan Surakarta dengan pemerintah Kolonial Belanda.

Upaya pengembangan Stasiun Solo Jebres yang dilakukan Pemkot Surakarta sudah dicanangkan sejak 2012 dengan langkah awal pembuatan peraturan pengembangan wilayah Surakarta hingga 2031 (RDTRK). Stasiun Solo Jebres yang memiliki latar belakang sejarah yang kuat dilirik pemerintah untuk menjadi penggerak bagi terwujudnya cita-cita *Solo past as Solo future*. Penataan kawasan Stasiun Solo Jebres diharapkan dapat memberi kemudahan pada wisatawan dari luar/dalam Surakarta untuk berakomodasi dari satu tempat wisata ke tempat wisata lain dengan pengembangan Solo Jebres sebagai pusat stasiun Intermoda menuju pusat

kota Surakarta. Kawasan Stasiun Solo Jebres juga dicita-citakan sebagai pintu gerbang pertama penerjemah cita-cita Kota Surakarta yang akan menyambut wisatawan.

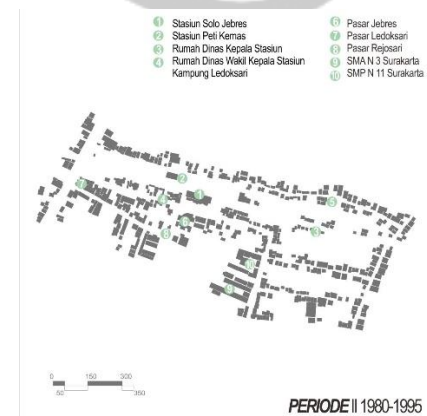
Latar Belakang Permasalahan Proyek

Kawasan Stasiun Solo Jebres telah mengalami perkembangan yang cukup radikal. Hal ini terlihat dari pola perkembangan kawasan dari periode awal tahun 1880-1890 saat Stasiun Solo Jebres dibangun untuk memudahkan lalu lintas Hindia-Belanda bertemu dengan Pakubuwana X. Kawasan ini mulai di lirik menjadi kawasan yang nantinya akan memiliki pertumbuhan ekonomi pesat. Perkampungan pertama yang tumbuh adalah Kampung Ledoksari yang terletak di utara Stasiun Solo Jebres.



Gambar 1 Peta Kawasan Stasiun Solo Jebres Periode 1884-1900

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar 2 Peta Kawasan Stasiun Solo Jebres Periode 1980-1995

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar 3 Peta Kawasan Stasiun Solo Jebres Periode 2016

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Pertimbangan untuk menyandingkan konsep-konsep masa lampau yang menjadi jiwa dari Kawasan Stasiun Solo Jebres dengan konsep-konsep baru yang lebih kontekstual menjadi bentuk upaya pengejawantahan *masterplan* Pemkot Surakarta “*Solo past as Solo future*”. Perancangan pengembangan yang didasarkan pada karakteristik bangunan dan kawasan harus dilakukan sebagai bentuk upaya penyelarasan nilai historis dan modern dijadikan acuan perancangan agar hasil rancangan tidak melenceng dari konsep besar Kota Surakarta. Diharapkan dengan adanya Perencanaan dan Perancangan kawasan Stasiun Kereta Api Solo Jebres dapat meningkatkan pelayanan yang aman dan nyaman pada pengguna jasa kereta api di Stasiun Solo Jebres, serta efisien dalam tata letak dan operasi sebagai kawasan stasiun wisata maupun intermoda.

Rumusan Permasalahan

Bagaimana wujud rancangan Stasiun Kereta Api Solo Jebres yang mampu melayani kebutuhan sebagai stasiun wisata maupun intermoda dan mengangkat nilai-nilai sejarah

maupun karakteristik kawasan Stasiun Solo Jebres Surakarta.

Tujuan dan Sasaran

Tujuan

Mewujudkan konsep kawasan Stasiun Jebres Surakarta agar dapat berfungsi optimal sebagai kawasan stasiun wisata terpadu dan terintegrasi sesuai dengan karakteristik kawasan Stasiun Solo Jebres.

Sasaran

- Tersusunnya konsep pengintegrasian stasiun Solo Jebres Surakarta dengan kawasan sekitarnya sebagai kawasan stasiun wisata.
- Ditemukannya fasilitas pendukung yang harus dibangun sebagai upaya untuk membangun kawasan Stasiun Solo Jebres.
- Mengetahui dan menerapkan karakteristik bangunan pada Kawasan Stasiun Solo Jebres untuk menghadirkan kembali nilai dan budaya.

TINJAUAN UMUM STASIUN KERETA API

Bangunan stasiun merupakan hal pokok dari sebuah sistem pelayanan moda transportasi kereta api. Keberadaan stasiun sebagai tempat penumpang naik dan turun berpindah dari angkutan jalan raya ke angkutan rel (kereta api) menuntut sebuah stasiun untuk dapat mencukupi kebutuhan-kebutuhan dasar penggunanya.²

Perancangan gedung pokok stasiun memiliki standarisasi tersendiri yang sudah diatur pemerintah untuk optimalisasi kinerja stasiun. Beberapa persyaratan gedung pokok stasiun adalah : (Perhubungan, 2011)

1. Lokasi sesuai dengan pola operasi perjalanan kereta api.
2. Menunjang operasional sistem perkeretaapian.

² Permen Perhub No.29 Tahun 2011

3. Tata letak ruang sesuai dengan alur proses kedatangan dan keberangkatan penumpang kereta api serta tidak mengganggu pengaturan perjalanan kereta api.
4. Tidak mengganggu lingkungan.
5. Terjamin keselamatan dan keamanan operasi kereta api.

Untuk melengkapi kinerja sebuah stasiun maka dibutuhkan gedung penunjang. Gedung ini berfungsi untuk menunjang kegiatan usaha penunjang di stasiun. Gedung untuk kegiatan penunjang stasiun kereta api, yang terdiri atas : (Perhubungan, 2011)

1. Pertokoan
2. Restoran
3. Perkantoran
4. Perparkiran
5. Perhotelan
6. Ruang lain yang menunjang langsung kegiatan stasiun kereta api.

Selain itu pada sebuah gedung stasiun juga diperlukan fasilitas gedung untuk jasa pelayanan khusus. Gedung pelayanan khusus ini berfungsi untuk menunjang kegiatan jasa pelayanan khusus di stasiun. Gedung untuk kegiatan jasa pelayanan khusus di stasiun kereta api, yang terdiri atas: (Perhubungan, 2011)

1. Ruang tunggu penumpang
2. Bongkar muat barang
3. Pergudangan
4. Parkir kendaraan
5. Penitipan barang
6. Ruang atm
7. Ruang lain yang menunjang baik secara langsung maupun tidak langsung kegiatan stasiun kereta api.

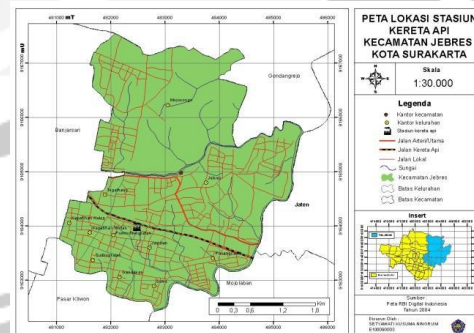
Kedua jenis gedung pelengkap stasiun berfungsi sebagai pelengkap gedung pokok. Gedung –gedung ini memiliki persyaratan tersendiri dalam perancangan, diantaranya adalah : (Perhubungan, 2011)

1. Lokasi sesuai dengan pola operasi stasiun kereta api.

2. Tata letak ruang tidak mengganggu alur proses kedatangan dan keberangkatan penumpang kereta api dan pengaturan perjalanan kereta api.
3. Menunjang kegiatan stasiun kereta api dalam rangka pelayanan pengguna jasa stasiun.
4. Terjamin keselamatan dan keamanan operasi kereta api.

TINJAUAN UMUM WILAYAH STASIUN SOLO JEBRES KOTA SURAKARTA

Stasiun ini terletak di Kecamatan Jebres, yang lokasinya strategis. Stasiun Jebres merupakan Stasiun kuno yang menjadi Stasiun induk untuk transportasi kelas ekonomi serta sebagai Stasiun barang atau kargo dari beberapa kota ke kota lainnya. Stasiun Jebres merupakan stasiun terkecil di Solo akan tetapi banyak dimanfaatkan oleh masyarakat untuk kegiatan perekonomian.

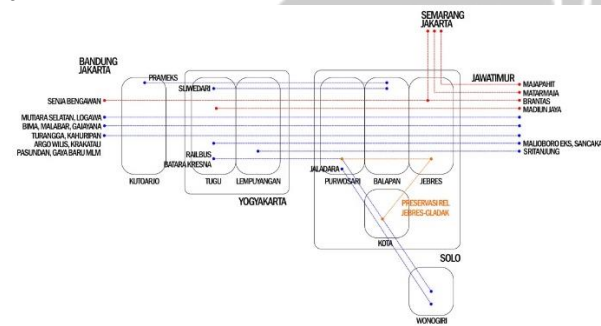


Gambar 4 Peta Kawasan Jebres, Surakarta
Sumber : RTRW Surakarta, 2015

Terdapat 3 buah pasar tradisional yang terdapat pada daerah ini Pasar Jebres merupakan pasar yang pertama ada sedangkan Pasar Rejosari dan Ledoksari merupakan pasar baru dari relokasi pasar lain. Ketiga pasar ini sangat berperan dalam menggerakkan roda ekonomi pada kawasan Stasiun Solo Jebres.

Status, Klasifikasi dan Jenis Kereta Api yang Beroperasi di Stasiun Solo Jebres

Stasiun Solo Jebres merupakan sebuah Stasiun kecil yang bertugas melengkapi tugas Stasiun Solo Balapan sebagai Stasiun utama. Letaknya menjadi strategis karena bisa menjadi tujuan untuk dilalui bagi kereta dari berbagai tujuan yang akan masuk kedalam Kota Surakarta. Stasiun Solo Jebres digunakan untuk pemberhentian oleh 5 KA ekonomi lintas selatan, 3 KA ekonomi lintas utara dan 1 KA komuter jarak dekat.³



Gambar 5 Rute Kereta Api Melintasi Stasiun Solo Jebres

Sumber : Analisis Pribadi, 2015

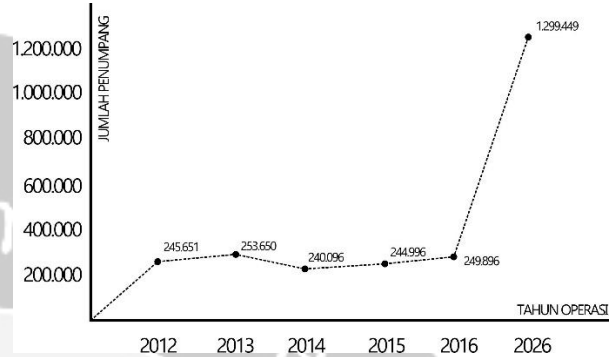
Kapasitas, Proyeksi dan Kriteria Penumpang Stasiun Solo Jebres Surakarta

Menurut data pengunjung tahun 2015 pengunjung bulanan Stasiun Solo Jebres Surakarta mencapai 18.851 penumpang dengan tingkat fluktuasi 20-50% pada bulan lebaran. Hal ini menunjukkan bahwa pengunjung harian Stasiun Solo Jebres 628-650 penumpang/hari Dalam kurun waktu 1 tahun pada 2015 pengunjung mencapai 244.996 pengunjung.

Rencana pemerintah Surakarta untuk membagi daya tampung Stasiun Solo Balapan 25% ke Stasiun Purwosari dan Solo Jebres agar tidak mengalami penumpukan penumpang berdampak pula terhadap bertambahnya jumlah pengunjung Stasiun Solo Jebres. Proyeksi pengunjung Stasiun Solo Jebres pada 2026 mendatang akan menjadi 1.299.499

penumpang/tahun yang berarti dalam sehari Stasiun ini akan melayani 3000 pengunjung/hari.

Grafik 1 Proyeksi Pertumbuhan Jumlah Penumpang Stasiun Solo Jebres

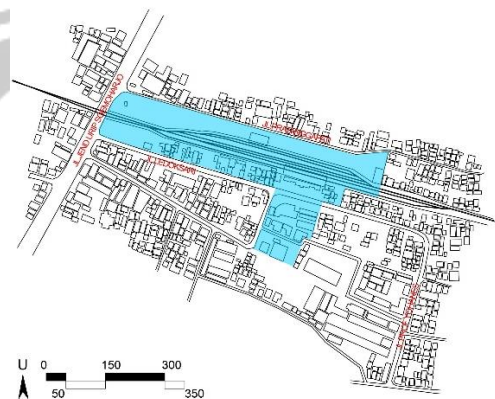


Sumber : Laporan Volume Penumpang Stasiun Solo Jebres 2015 dan Analisa Pribadi

Dibutuhkan sebuah rencana pembangunan untuk mencukupi kebutuhan penumpang dimasa mendatang seperti daya tampung, fasilitas dan kenyamanan Stasiun.

Batasan Delineasi Tapak Pengembangan Stasiun Kereta Api Solo Jebres

Delineasi kawasan Stasiun Solo Jebres meliputi Jalan Pratanggapati, Jalan Jend Urip Soemoharjo, Jalan Prof Yohannes, Jalan Suryo dan Sungai Bengawan Solo sedangkan pada bagian pengembangan meliputi sepanjang Jalan Shidutan dan Jalan Jedoksari.



Gambar 6 Deliniasi Tapak Pengembangan Stasiun Solo Jebres

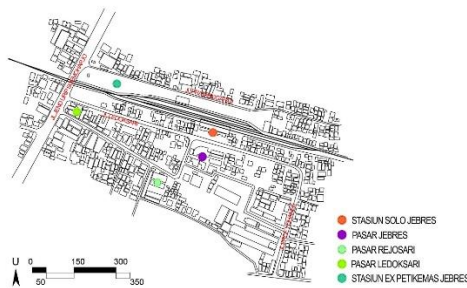
Sumber : Analisis Penulis, 2015

³ Data Operasi Harian Stasiun Solo Jebres Surakarta. 2015

ANALISIS PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

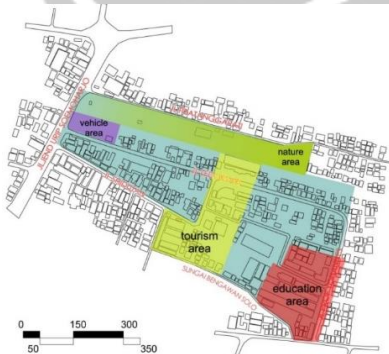
Analisis Rencana Pengembangan Ruang Kawasan

Pengembangan Stasiun Solo Jebres akan ditekankan pada pengembangan Stasiun sebagai penunjang intermodal dan wisata pada kawasan. Pemindahan fungsi dari Stasiun transit menjadi stasiun wisata dan intermodal akan berdampak terhadap pola penataan ruang dan lingkungan kawasan Stasiun Solo Jebres. Untuk memusatkan beberapa kegiatan makan ditentukan beberapa node kegiatan utama.



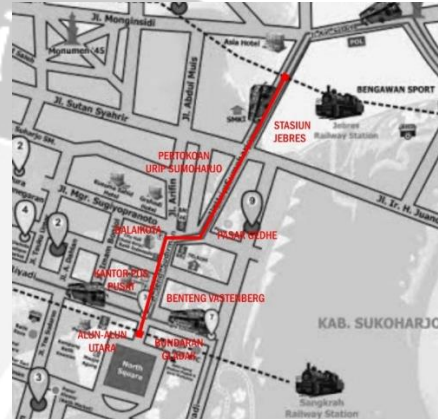
Gambar 7 Pembagian Node Kegiatan Strategis pada Kawasan Stasiun Solo Jebres
Sumber : Analisis Penulis, 2015

Node-node wisata Stasiun Solo Jebres bisa dikelompokkan sesuai dengan potensi yang ada dalam bentuk zonasi fungsi keruangan sehingga pengembangan kawasan dapat lebih tertata sesuai dengan karakteristik fungsi. Berikut adalah blok wisata yang terbentuk dalam kawasan Stasiun Solo Jebres Surakarta:



Gambar 8 Pembagian Zonasi Fungsi Kawasan Stasiun Solo Jebres
Sumber : Analisis Penulis, 2015

Pemaksimalan potensi transportasi kereta akan diawali dengan preservasi jalur kereta lintas kota Jebres-Gladak yang telah mati. Jalur ini dinilai cukup strategis menghubungkan berbagai berbagai tempat penting bagian Solo Utara dan Solo Kota. Preservasi jalur ini juga dinilai mampu meningkatkan potensi pariwisata kota Surakarta dimasa mendatang.

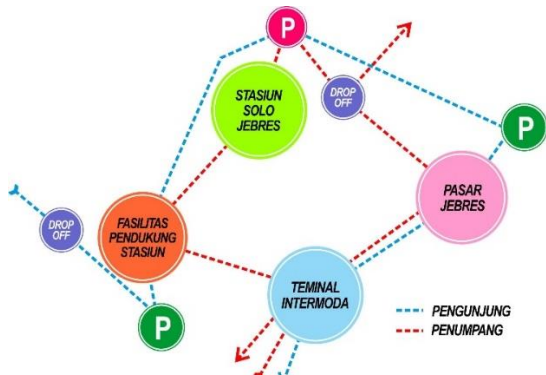


Gambar 9 Bangunan Strategis yang Dilalui Jalur Kereta Gladak-Jebres
Sumber : Analisis Penulis, 2015

Fokus pengintegrasian transportasi Solo Jebres juga didukung dengan transportasi non massal untuk menjangkau daerah yang lebih jauh dan privat. Transportasi-transportasi tradisional juga akan diberdayakan untuk mencukupi kebutuhan wisatawan. Konsep pemberdayaan ini akan diarahkan menuju pengelompokan zonasi transportasi sehingga meminimalisir konflik berebut penumpang.

Hubungan Antar Ruang

Pengembangan Stasiun Solo Jebres disesuaikan agar bisa mendukung fungsi kawasan dan akan disinergikan dengan eksisting Pasar Jebres yang telah ada untuk menjadi pusat kegiatan wisata baru sehingga perkembangan kawasan Jebres akan lebih berjalan dengan baik dan efisien. Berikut adalah sintesa hubungan ruang yang ada pada kawasan Stasiun Jebres Surakarta, pembedaan jalur akan terlihat dari pengunjung dan penumpang stasiun yang menjadi subyek utama :



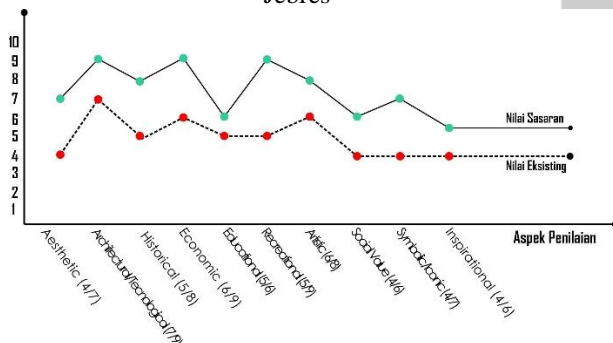
Bagan 1 Hubungan Antar Bangunan pada Kawasan Stasiun Solo Jebres
 Sumber : Analisis Penulis, 2015

Batasan-batasan antara pengunjung dan penumpang dibuat agar kapasitas Stasiun tidak membludak karena pengunjung yang tidak menggunakan jasa kereta api. Keberadaan Pasar Jebres ditarik menjadi satu kesatuan desain dengan Stasiun sehingga bisa dimasukkan sebagai fungsi wisata kawasan. Sedangkan terminal intermodal bertujuan untuk membuka jalur baru bagi wisatawan maupun penumpang Stasiun.

Sasaran dan Teknik Konservasi

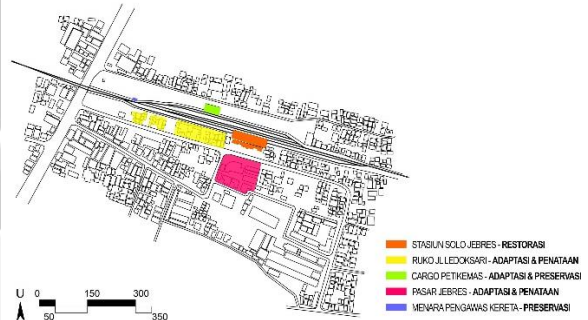
Stasiun Solo Jebres yang memiliki potensi untuk dikembangkan lebih lanjut sebagai fasilitas pendukung stasiun dalam hal wisata dan intermodal maka ditetapkan beberapa sasaran dari dilakukannya konservasi pada site pengembangan ini. Konservasi dimaksudkan untuk menggali nilai sejarah sesuai dengan cita-cita masterplan *Solo's Pasr as Solo's Future*.

Grafik 2 Sasaran Konservasi Bangunan Stasiun Solo Jebres



Sumber : Analisis Penulis, 2016

Untuk mencapai sasaran konservasi pada bangunan Stasiun Solo Jebres maka dipilih beberapa teknik konservasi sebagai dasar pengembangan Stasiun Solo Jebres Surakarta. Berikut adalah beberapa teknik konservasi yang digunakan :

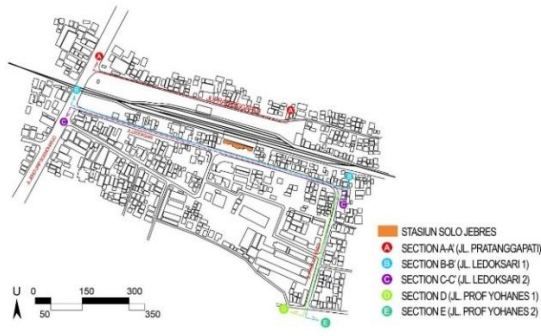


Gambar 10 Peta Teknik Konservasi pada Bangunan Stasiun Solo Jebres
 Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015

Karakteristik Kawasan sebagai Pola Perancangan Fasad Bangunan

Stasiun Solo Jebres yang merupakan stasiun dengan nilai-nilai sejarah sebagai stasiun milik kasunanan Surakarta memiliki kaitan yang cukup kuat dengan lingkungan di sekitarnya. Hubungan antara terbentuknya kawasan Jebres dan Stasiun Solo Jebres sangat terkait, keduanya saling menjiwai dan terjiwai baik secara fisik maupun non fisik. Oleh karena itu pengembangan Stasiun Solo Jebres harus mengindahkan karakteristik kawasan dari tata bangunan dan fasad berupa aspek yang bisa di analisa.

Penganalisaan karakteristik tata bangunan dan fasad pada kawasan Stasiun Solo Jebres dilakukan dengan memotong beberapa sisi jalan yang berhubungan langsung dengan Stasiun Solo Jebres. Setiap sisi pasti akan memberi andil dalam memasukan unsur yang akan digunakan sebagai dasar pengembangan fasad bangunan maupun pengolahan tata massa bangunan yang akan dirancang. Berikut adalah letak potongan jalan yang menjadi dasar analisa tata bangunan kawasan Stasiun Solo Jebres :



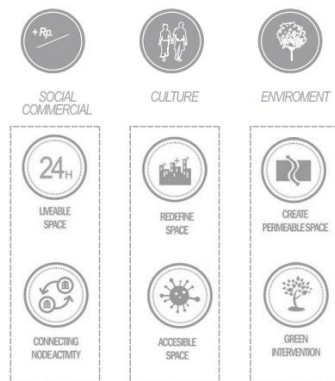
Gambar 11 Keyplan Potongan Kawasan
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2015

Terdapat 3 jalan utama yang di analisa yaitu Jl. Pratanggapati, Jl. Ledoksari dan Jl. Prof. Yohanes setiap jalan dibagi menjadi 2 potongan sehingga kedua sisi jalan dapat di analisa secara lebih mendalam. Setiap bagian potongan akan dibagi menjadi 2-3 bagian fasad jalan. Sehingga detail bangunan di setiap jalan bisa dilihat secara keseluruhan. Analisa akan didasarkan pada *base element of building* berupa elemen atap, dinding, pintu, jendela, material dan warna.

KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Konsep Makro

Makro konsep menjadi strategi pengembangan kawasan secara urban, sektor budaya, sosial-komersial dan lingkungan dipilih untuk dikembangkan dan menjadi faktor penarik wisatawan. Berikut adalah *breakdown* makro konsep.



Bagan 2 Breakdown Konsep Makro Pengembangan
Sumber : Analisis Penulis, 2016

Make a Liveable Plaza – 24 Hours Activities

Beberapa *liveable plaza* dibuat untuk menambahkan node aktivitas bagi masyarakat. Plaza ini akan mewadahi beragam aktivitas secara berkelanjutan sebagai atraksi wisata yang menarik.



Gambar 12 Liveable Plaza Stasiun
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Plaza pada bagian teras stasiun dibagi menjadi 2 bagian bawah digunakan sebagai area sirkulasi kendaraan sedangkan bagian atas sebagai *Urban Terrace* untuk beragam kegiatan publik. Tampak bangunan dibuat terbuka untuk mengundang beragam kegiatan bagi masyarakat publik.

Liveable Space – Roof Top Plaza

Pembuatan *liveable rooftop* dibuat agar pengunjung bisa lebih bermain dengan ruang-ruang terbuka pada bangunan dan menambah *spot* bagi pengunjung untuk menikmati view kearah bangunan Stasiun lama.



Gambar 13 Stacked Terrace
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Stacked Terrace memberi akses visual yang lebih bebas bagi pengunjung untuk menikmati kawasan dari berbagai sudut pandang.

Connecting Node Activity – Connection Facility

Fasilitas penghubung antar bangunan dengan beragam fungsi ditambahkan untuk memudahkan akses keseluruhan bangunan dengan mempertimbangkan berbagai kebutuhan dan kenyamanan pengunjung. Fasilitas Jembatan,

Underpass dan jalur pejalan kaki dibuat untuk menghubungkan antar fasilitas pendukung dalam satu kawasan.



Gambar 13 *Stacked Terrace*

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Pembagian fungsi koridor pada jembatan penghubung bertujuan untuk membagi sirkulasi antara pengunjung dan penumpang stasiun sehingga tidak akan tercampur dan menambah kapasitas Stasiun.

Accessible Space – Open Possibility from Many Way

Seluruh bagian dari kawasan dan bangunan di upayakan bisa dijangkau dari segala sisi. Beberapa *dropoff* ditambahkan pada setiap bangunan dan tersambung pada basement atau gedung parkir. *Public Stairs* ditambahkan untuk menambah akses dari luar bangunan tanpa harus memasuki bangunan secara formal.



Gambar 14 Terminal Intermoda

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Terminal bus Intermoda difungsikan sebagai gerbang wisata baru untuk menjangkau Stasiun Solo Jebres dari sisi transportasi bus lokal dan wisata.

Permeable Space – Revive an Axis as Public Corridor

Open Plaza menyatukan ruang antara stasiun dan pasar yang sejatinya merupakan satu daerah pengembangan. Intervensi yang dilakukan berusaha menegaskan aksis imajiner antara pasar, stasiun dan masjid dengan penataan koridor pasar maupun *pathway* pada satu kawasan.



Gambar 14 Koridor Pasar Mempertegas Axis

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Penataan koridor Pasar Jebres membuka akses visual dari dan ke Stasiun Solo Jebres sehingga bisa menarik wisatawan untuk mengunjungi kedua bagian kawasan ini.

Redefine Space – Forming New Function on Negative Space

Ruang-ruang negatif pada kawasan pengembangan dikembangkan menjadi fasilitas pendukung bangunan untuk meningkatkan fungsi area pengembangan. Bangunan bekas stasiun cargo dimanfaatkan kembali sebagai bangunan komersial bagi stasiun.

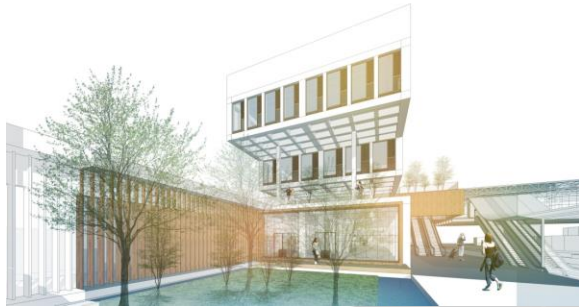


Gambar 14 Area Negatif sebagai Fasilitas Pendukung Bangunan Stasiun

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Green Intervention – Indoor Garden and Stacking Garden

Courtyard dan *green roof* dibuat untuk mengurangi efek *urban heat island* pada bangunan. *Urban Canopy* pada bangunan ditambahkan untuk mengurangi panas pada area pasar dan membuka koridor angin untuk menurunkan suhu luar bangunan. Upaya ini berusaha menambah kenyamanan termal dan fisual pada bangunan.



Gambar 15 *Courtyard Garden* untuk Menurunkan Suhu Lingkungan
 Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

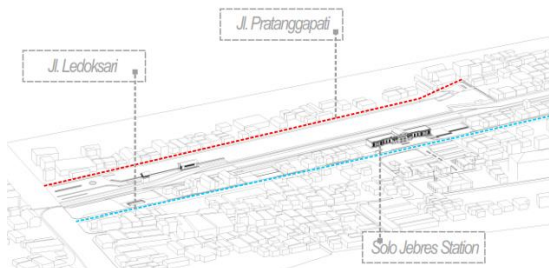
Setiap bangunan akan dilengkapi *interior garden* untuk menambah kenyamanan termal pada bangunan dan mengupayakan udara segar alami bisa didapatkan dari taman.



Gambar 16 *Interior Garden* untuk Menambah Kenyamanan Termal
 Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Konsep Mikro

Hubungan yang erat antara Stasiun Solo Jebres dan kawasan sekitar secara fisik maupun non fisik menjadi pertimbangan pengembangan Stasiun Solo Jebres dan bangunan pengembangannya. Pengembangan bangunan akan didasarkan pada karakter bangunan pada jalan dimana bangunan akan berdiri sehingga bangunan baru akan semakin memperkuat karakter dari kawasan.



Gambar 17 Bentang Jalan dan Bangunan yang akan Mempengaruhi Pengembangan Kawasan
 Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

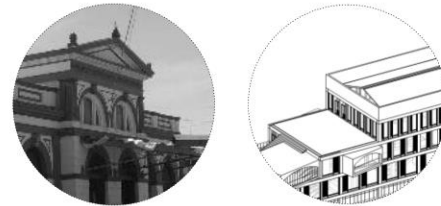
Tabel 1 Aplikasi Tata Bentuk dan Penataan Massa

	ROOF	WALL	DOOR	WINDOW	MATERIAL COLOUR
Jl. Ledoksari INTERMODE BUS STATION	GABLE ROOF VARIOUS SLOPE	BRICK FIN. ACP/WHITE (GREY) AND TRANSLUCENT GLASS	TEAKWOOD PANEL WITH WOOD FIN. ROSTERS AND TRANSLUCENT GLASS	TEAKWOOD PANEL FINISH WITH WOOD FIN. (KREPIK)	WHITE GREY CHAMPAGNE
CARGO STATION	GABLE ROOF VARIOUS SLOPE	BRICK FIN. PAINT WHITE	TEAKWOOD PANEL STEEL DOOR FIN. WHITE	TEAKWOOD PANEL FINISH WITH WOOD FIN. (KREPIK)	WHITE BROWN WOOD
Jl. Pratanggapati JEBRES TRADITIONAL MARKET	FLAT ROOF EXPRESSION (AS RAIN CATCHER)	TRANSLUCENT WALL WITH VERTICAL GARDEN	---	---	UNFINISH MATERIAL
HOSPITALITY OFFICE	HIP ROOF	BRICK FIN. PAINT WHITE	TEAKWOOD PANEL WITH WOOD FIN. ROSTERS AND TRANSLUCENT GLASS	TEAKWOOD PANEL WITH WOOD FIN. ROSTERS AND TRANSLUCENT GLASS	WHITE BROWN WOOD WHITE COATING
COMMERCIAL FACILITY STATION	HIP ROOF WITH CONCRETE PARAPET	SIMPLE BRICK FIN. PAINT WHITE WITH A FEW WOOD SOX FOR SPECIAL FUNCTION	TEAKWOOD PANEL WITH WOOD FIN. ROSTERS AND TRANSLUCENT GLASS	TEAKWOOD PANEL WITH WOOD FIN. ROSTERS AND TRANSLUCENT GLASS	WHITE BROWN WOOD WHITE COATING

Sumber : Analisis Penulis, 2016

Solo Jebres Station – Roof Concept

Atap pelana dari bentuk atap utama Stasiun Solo Jebres diadaptasi dengan modifikasi pada parapet penutup atap sehingga didapatkan bentuk massa yang lebih simple dan sederhana.



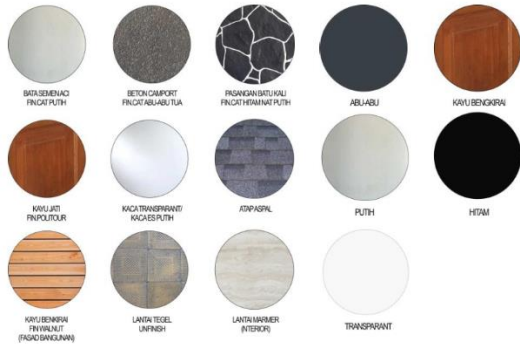
OLD

NEW

Gambar 18 Adaptasi Atap Pelana Stasiun menjadi Atap Utama Bangunan Pengembangan
 Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Solo Jebres Station – Colour and Material Concept

Penggunaan tipe material dan warna menggunakan varian warna yang sama dengan bangunan lama. Penyesuaian material disesuaikan dengan penempatan material sehingga bisa lebih tahan terhadap cuaca.



Gambar 19 Adaptasi Material dan Warna Bangunan Pengembangan

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Solo Jebres Station – Wall Concept

Elemen curva khas dari foyer Stasiun Solo Jebres Surakarta diterjemahkan kedalam bentuk point of interest dari bangunan. Penggunaan material baru menegaskan konteks waktu bangunan dibangun.

Pembagian skala dan proporsi disesuaikan dengan pembagian skala bangunan lama untuk menegaskan *ordering* bangunan. Simetrical bangunan diadopsi dalam bentuk lain untuk menegaskan konteks baru dan lama dari pengembangan.



Gambar 20 Pembagian Skala Dinding Bangunan Pengembangan Stasiun

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar 21 Penerapan Trafe Bangunan Adopsi dari Bangunan Sekitar

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

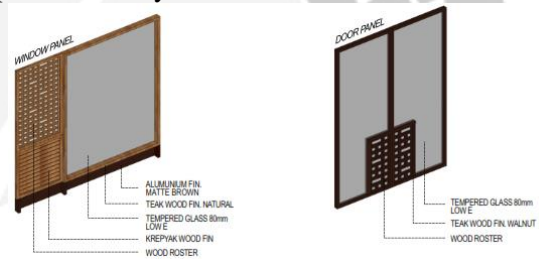


Gambar 21 Penerapan Elemen Lengkung dari Stasiun Solo Jebres sebagai Elemen Lobby Baru

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Solo Jebres Station – Windows and Door Concept

Elemen pintu dan jendela mengadopsi dari bentuk jendela dan pintu Stasiun lama dengan penerjemahan bentuk yang dikembangkan. Penggunaan Jalusi kayu diterjemahkan menjadi roster kayu sebagai pembias cahaya.

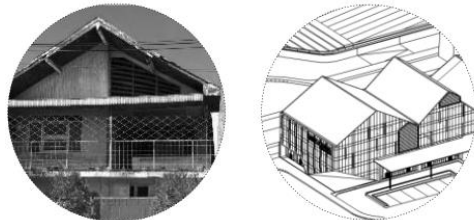


Gambar 22 Adopsi Panel Pintu dan Jendela Bangunan Stasiun Solo Jebres

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Intermode Bus Station & Cargo Station – Roof Concept

Atap pelana dari bangunan sekitar di Jl.Ledoksari diadaptasi menjadi bentuk atap pelana yang tersambung menjadi satu kesatuan bangunan dengan menerapkan *indoor gutter* sehingga didapatkan bentuk fasad bangunan yang bersih.



OLD

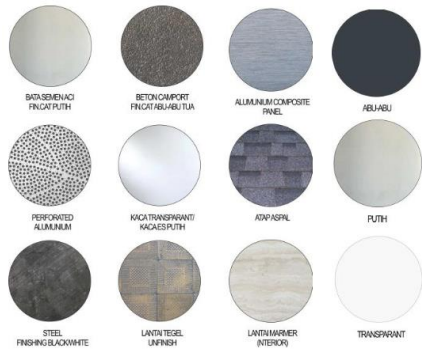
NEW

Gambar 23 Penerapan Atap Pelana Menerus

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Intermode Bus Station & Cargo Station – Colour and Material Concept

Penggunaan tipe material dan warna menggunakan varian warna yang sama dengan bangunan lama. Penyesuaian material disesuaikan dengan penempatan material sehingga bisa lebih tahan terhadap cuaca.



Gambar 24 Adaptasi Material dan Warna Bangunan Terminal Bus Intermoda & Terminal Cargo
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Intermode Bus Station & Cargo Station – Wall Concept

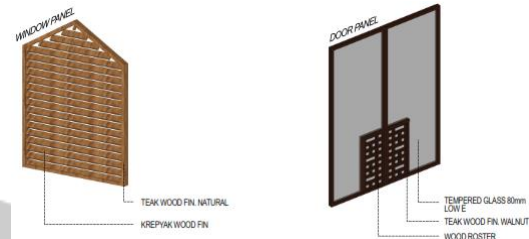
Pengolahan fasad bangunan dibuat menyatu dengan fasad bangunan sekitar yang merupakan tipikal bangunan ruko dengan pola fasad segitiga. Penerapan massa bangunan yang di *break* menjadi beberapa bagian membantu menyamakan massa yang rigid.



Gambar 25 Pemisahan Massa Fasad menjadi Beberapa Bagian untuk Menyamakan Massa Solid
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Intermode Bus Station & Cargo Station – Windows and Door Concept

Elemen pintu dan jendela mengadopsi dari bentuk jendela dan pintu Stasiun lama dengan penerjemahan bentuk yang dikembangkan. Penggunaan Jalusi kayu diterjemahkan menjadi roster kayu sebagai pembias cahaya.

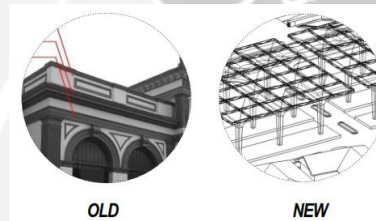


Gambar 26 Adopsi Panel Pintu dan Jendela Bangunan Terminal Bus Intermoda & Terminal Cargo

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Jebres Market – Roof Concept

Impresi atap datar pada bangunan Stasiun Jebres diterjemahkan sebagai atap canopi dengan fungsi sebagai penangkap hujan dan *green canopy* sehingga bisa menurunkan suhu pasar.



Gambar 27 Impresi Atap Datar pada Canopy Pasar Jebres

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Jebres Market – Colour and Material Concept

Penggunaan tipe material dan warna menggunakan varian warna yang sama dengan bangunan lama. Penyesuaian material disesuaikan dengan penempatan material sehingga bisa lebih tahan terhadap cuaca.



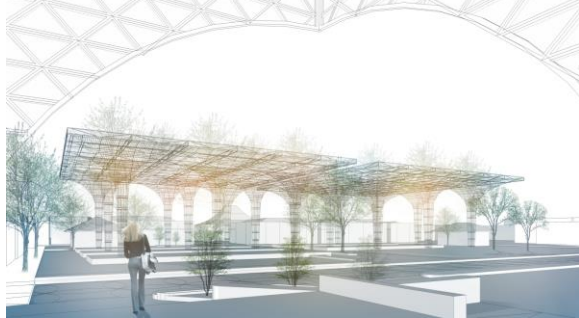
Gambar 28 Adaptasi Material dan Warna Bangunan Pasar Jebres

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Jebres Market – Wall Concept

Impresi dari bentuk canopy Pasar Jebres membentuk bentuk lengkung sebagai penerjemahan elemen lengkung pada fasad bangunan eksisting Stasiun Solo Jebres. Selain

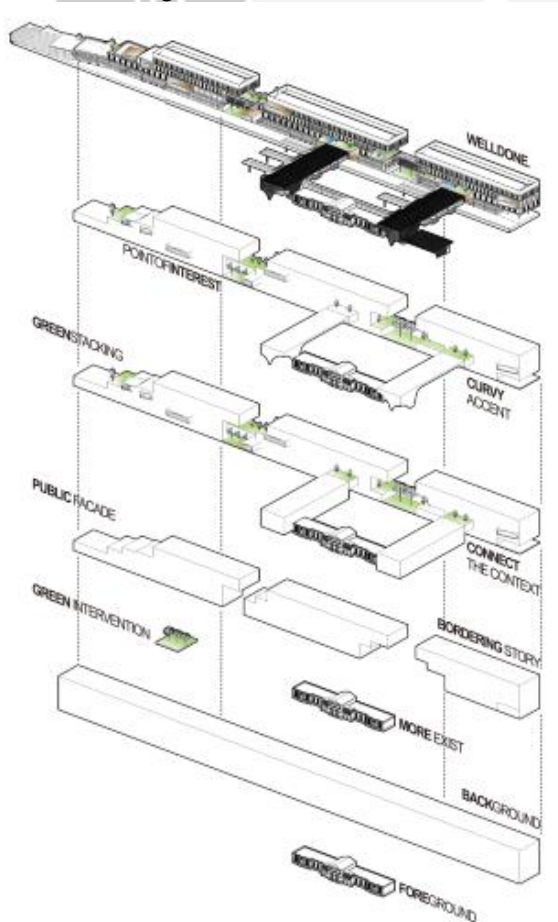
itu bentuk ini bertindak sebagai pembentuk koridor angin pada pasar.



Gambar 29 Adaptasi Elemen Lengkung sebagai Bentuk Canopy Pasar Jebres
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Konsep Massa Bangunan

Teori foreground dan background digunakan untuk menonjolkan bangunan lama sebagai fokus pengembangan. Beberapa point of interest ditambahkan untuk menjadi *focal point* dari fasad bangunan.



Gambar 12 Transformasi Massa Bangunan
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Impresi bangunan dan tatanan massa yang sederhana digunakan sebagai pola fasad sebagai bagian transformasi penerapan trafe bangunan pada Jl. Pratanggapati yang terdiri dari bangunan 1/ 2 lantai. Impresi bangunan sekitar diterjemahkan dalam bentuk grid sederhana pada fasad dengan paraper beton pada bagian atap.

DAFTAR PUSTAKA

Alamsyah, A.A., 2003. *Rekayasa Jalan Rel*. Malang: Bayu Media.

Anon., 1992. UU No. 13 Tahun 1992., 1992.

Bappeda, K.S., 2013. Surakarta dalam Angka 2013. *Surakarta dalam Angka*.

Depdiknas, 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka.

DepHub, 2013. *Data Prasarana Stasiun Kereta Api*. Jakarta: Kementerian Perhubungan
Kementerian Perhubungan.

Djumena, E., 2011. Panjang Rel 4.678 Km. *Harian Kompas*, Jumat Mei.

Griffin, K.W., 2004. *Building type basics for transit facilities*. Michigan: John Wiley & Sons.

Handinoto, 1999. *Peletakan Stasiun Kereta Api Dalam Tata Ruang Kota-Kota Di*. Malang: Fakultas Teknik, Universitas Kristen Petra.

Handinoto, 1999. *Peletakan Stasiun Kereta Api Dalam Tata Ruang Kota-Kota Di*. Malang: Fakultas Teknik, Universitas Kristen Petra.

Honing, J., 1981. *Ilmu Bangunan Jalan Kereta Api*. Jakarta: Pradnya Paramita.

KAI, P., 2013. *Profil Perusahaan 2013*. Bandung: humaskai.

Neufert, Ernest. 1999. *Data Arsitek Jilid 1*. Jakarta: Erlangga.

<https://2sriwiyanti.wordpress.com/>
[Accessed 14 September 2015].

Neufert, Ernest. 1999. *Data Arsitek Jilid II*. Jakarta: Erlangga.

Subarkah, I., 1981. *Jalan Kereta Api*. Bandung: Idea Dharma.

Neufert, Ernest. 1999. *Data Arsitek Jilid III*. Jakarta: Erlangga.

Surakarta, K. (2012). *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surakarta Tahun 2011-2031*. Surakarta: Pemerintah Kota Surakarta.

Perhubungan, M., 2011. Permen No.29 Tahun 2011 Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api. Jakarta, 2011. Kementrian Perhubungan.

Surakarta, P. K. (2010). *Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Surakarta Tahun 2005-2025*. Surakarta: Pemerintah Kota Surakarta.

Prasetyo, H., 2011. *Stasiun Solo Jebres sebagai Ikon Heritage*. [Online] Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala Yogyakarta [Accessed 15 Oktober 2015].

Triwinarto, J.S., 1997. Morfologi Arsitektural Stasiun Kereta Api Tawang, Semarang. *Jurnal Teknik Universitas Brawijaya Malang no.7, April 1997, III*.

KAI, P. (2012). *Kereta Api Indonesia*. Retrieved Agustus 24, 2016, from <http://heritage.kereta-api.co.id/?p=2652>

Ubaya, 2014. *Menghidupkan Kembali Kereta Api*. [Online] Available at: http://www.ubaya.ac.id/2014/content/articles_detail/55/Menghidupkan--kembali--Kereta-Api.html [Accessed 10 September 2015].

PTKAI, I., 2014. *Laporan Tahunan PT Kereta Api Indonesia (Persero) 2014*. Bandung: PT Kereta Api Indonesia (Persero) PT Kereta Api Indonesia (Persero).

PTKAI, 2014. *Sejarah Perkeretaapian*. [Online] PT KAI INDONESIA Available at: <https://www.kereta-api.co.id/#tentang-kami-4> [Accessed Rabu September 2015].

Ross, J., 2000. *Railway Stations: Planning, Design, and Management*. Oxford: Architectural Press.

Sriwiyanti, 2010. *Emplasemen dan Stasiun*. [Online] FTU Available at: