



TINJAUAN STASIUN SOLO-BALAPAN DAN TERMINAL BIS DI SURAKARTA

III.1 TINJAUAN KOTA SURAKARTA

A. Kondisi Fisik Kota Surakarta

1. Letak Geografis

Kota Surakarta secara geografis terletak pada posisi: 110° - 111° Bujur Timur dan $7,6^{\circ}$ - 8° Lintang Selatan.

2. Kondisi Geografis

- Ketinggian tanah 96 m diatas permukaan laut dan relatif datar.
- Komposisi tanah cukup bervariasi terbentuknya dari kapur, tanah padat berpasir dan tanah gembur liat, dengan kekuatan daya dukung tanah rata-rata $0,8 \text{ kg/cm}^2$.

B. Perkembangan Kota Surakarta

Prospek perkembangan Kota Surakarta di masa mendatang dapat dilihat pada kondisi sebagai berikut:

1. Prospek Sosio-Kultural

Kota Surakarta mempunyai ciri khas budaya yang kuat dan mampu bertahan lama serta merupakan kota pariwisata. Pemerintah telah mengambil langkah-langkah untuk mengembangkan sarana pendukungnya.

2. Prospek Geografi

Surakarta merupakan pusat wilayah pengembangan Jawa Tengah bagian tenggara dan terletak pada simpul jalur antar kota-kota sehingga arus pergerakan/kegiatan meningkat.

III.2 TINJAUAN UMUM ANGKUTAN KERETA API DAN BIS DI SURAKARTA

A. Peranan Angkutan Kereta Api dan Bis di Surakarta

Sasaran pokok pengembangan daerah Kotamadya Dati II Surakarta, yaitu Panca Krida. Rumusannya : Surakarta sebagai kota budaya, tujuan wisata, pusat pelayanan perdagangan dan jasa, industri, pendidikan dan ketrampilan. Dan kota Surakarta juga menjadi salah satu kawasan yang penting dalam suatu bounded area (kawasan terikat) bersama dengan Yogyakarta dan Semarang, biasa dikenal dengan JOGLO SEMAR (Jogja-Solo-Semarang). Di kawasan terikat ini, kota Surakarta akan berperan sebagai:

1. Pusat pengembangan regional di wilayahnya (Surakarta dan sekitarnya).
2. Pintu gerbang dari/ke negara lain (dengan ditetapkannya Bandara Adi Sumarmo sebagai Bandara Internasional).
3. Pusat embarkasi dan debarkasi perdagangan.

Dengan predikat yang disandangnya, maka kota Surakarta sanggup menarik perhatian wisatawan dan buyer dari manca negara , domestik maupun pengusaha yang akan membuka usahanya di kota Surakarta, sehingga kegiatan transportasi kota banyak memberikan pelayanannya, terutama Solo-Balapan sebagi pintu gerbang kota melalui transportasi kereta api.

Kedudukan kota Surakarta terletak pada jalur kereta lintas utama selatan , dan membelah kota Surakarta menjadi empat bagian dan frekuensi tinggi, baik yang keluar kota maupun yang di dalam kota sehingga stasiun Solo-Balapan menjadi salah salah satu jalur terpenting dalam perpindahan penumpang dari arah timur ke barat dan sebaliknya. Diarah barat, kota Surakarta memiliki jalur persilangan

jalan kereta api yang menghubungkan kota Semarang dan Jakarta, arah selatan menghubungkan kota Sukoharjo dan Wonogiri. Hal ini akan menunjang kegiatan angkutan di sektor-sektor pembangunan kaitannya dengan perkembangan kota Surakarta.

Peranan angkutan kereta api dan bis di Surakarta dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Meningkatkan pembangunan sektor pariwisata, perdagangan dan sosial kemasyarakatan.
2. Menciptakan keseimbangan pelayanan jasa angkutan umum di Surakarta dengan penyeimbangan beban pada angkutan jalan raya sehingga kelancaran arus manusia dan barang lebih mudah dan terjamin.

B. Stasiun Kereta Api di Surakarta

Kota Surakarta mempunyai 4 stasiun kereta api, yaitu:

1. Stasiun Solo-Balapan

Stasiun ini merupakan stasiun besar sebagai tempat tujuan dan pemberangkatan penumpang antar kota/propinsi.

Ke arah barat : menghubungkan Kota Yogyakarta, Purwokerto, dan Bandung/Cirebon sampai Jakarta.

Ke arah utara : menghubungkan kota Semarang sampai Ke Jakarta.

Ke arah timur : menghubungkan kota Madiun sampai Surabaya.

Stasiun ini sangat berperan dalam kehidupan kota Surakarta, dimana dalam sehari-hari melintas 60 rangkaian kereta api.

2. Stasiun Jebres

Stasiun ini tepat pada perbatasan area perencanaan di bagian utara/timur dan merupakan klasifikasi stasiun angkutan barang

dengan kelas besar. Sejak tahun 1990 telah dilengkapi dengan terminal peti kemas walaupun belum secara maksimal berfungsi.

Stasiun Jebres ke arah timur adalah jurusan Madiun-Surabaya-Banyuwangi.

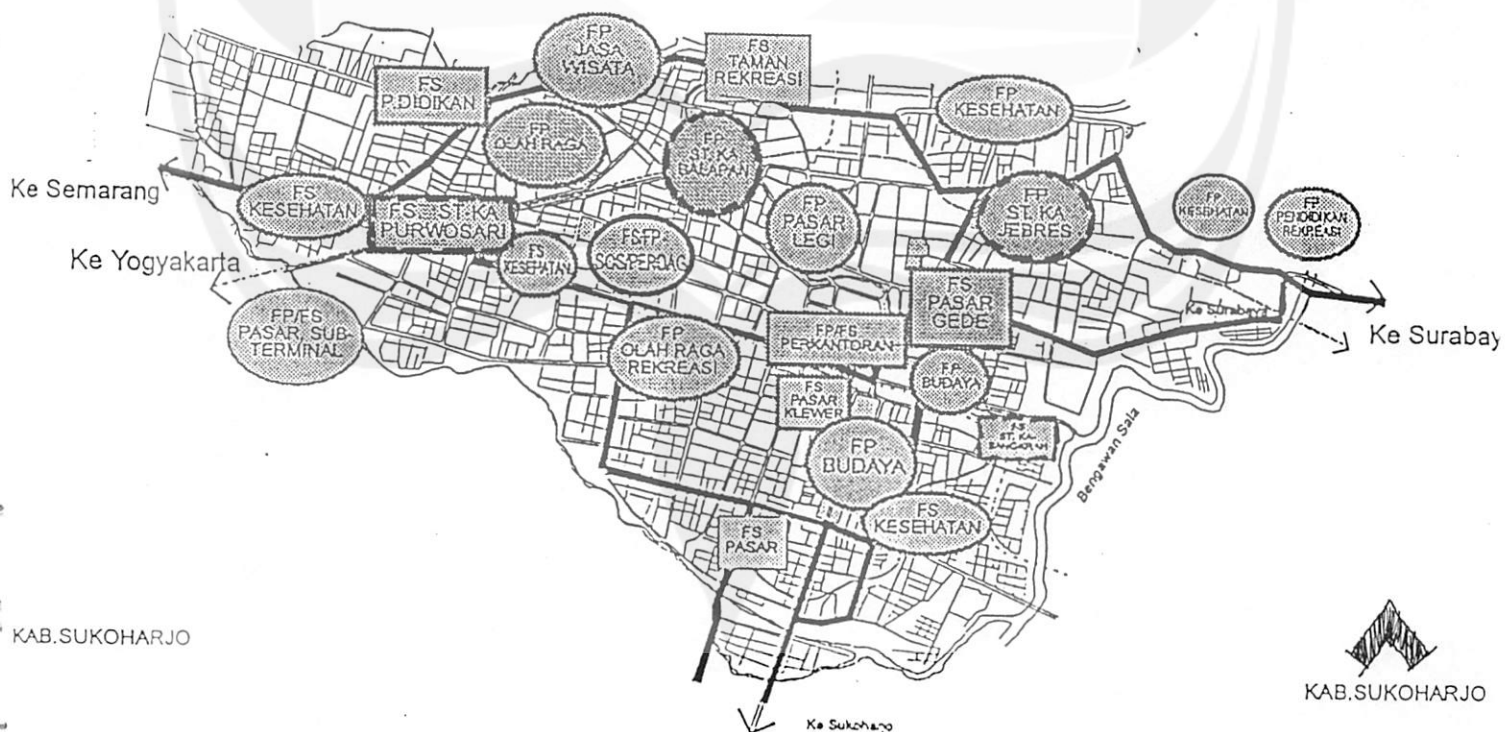
Ke arah barat adalah jurusan Yogyakarta-Purwokerto-Bandung.

3. Stasiun Purwosari

Stasiun ini merupakan tempat transit lintas antar propinsi (KA besar) dengan lintas lokal jurusan Surakarta-Wonogiri dengan jalur rel yang membelah kota Surakarta. Adapun frekwensi kereta api tersebut rendah dan tidak reguler hanya rata-rata 4 kali rangkaian kereta.

4. Stasiun Sangkrah

Stasiun ini termasuk kecil dengan jurusan ke arah selatan, yaitu kabupaten Sukoharjo -Wonogiri. Sedangkan untuk dalam kota stasiun ini langsung berhubungan dengan stasiun Porwosari.



C. Terminal Bis Di Surakarta

Kota Surakarta merupakan kota tujuan dan kota transit yang memudahkan orang untuk berangkat ke arah tujuan dengan mengganti jasa angkutan sesuai dengan tujuan. Di kota Surakarta sendiri 1 terminal besar dan 4 sub terminal yaitu:

1. Terminal Tirtonadi.

Merupakan terminal induk yang melayani sebagian besar jurusan di daerah pulau Sumatra, Jawa dan Bali. Dengan komposisi bis patas, ekonomi dan bis kota.

2. Sub terminal Jongke, Gajahan, Gading dan Kadipiro

Adalah sub terminal yang difokuskan pada pelayanan angkutan kota dan bis kota dengan jurusan Kartosuro-Solo-Sukoharjo. Terminal ini berfungsi sebagai mana loket retribusi (TPR) bagi bis kota dan angkuta.

III.3 KEBERADAN STASIUN KERETA API SOLO-BALAPAN

III.3.1 Peran dan Fungsi Stasiun Solo-Balapan

A. Peran.

Dalam perjalanan semenjak didirikannya pada tahun 1887, stasiun ini telah menjadi salah satu wajah khas kota Surakarta. Ini disebabkan untuk beberapa waktu yang lalu Stasiun Solo-Balapan merupakan pintu masuk utama bagi kota Surakarta.

Melihat perkembangan dunia bisnis, pariwisata dan program pengembangan perkereta apian, maka Stasiun Solo-Balapan akan memerankan peranan penting sebagai pintu gerbang dan sarana angkutan wiasta dan bisnis di masa mendatang. Dalam konteks sebagai daerah bisnis dan tujuan wisata utama di jawa tengah, maka kedudukan Stasiun Solo-Balapan memainkan peranan yang sangat besar sebagai layanan transportasi bisnis dan wisata yang akan mengangkut penumpang melalui jalan baja.

B. Fungsi

Fungsi utama Stasiun Solo-Balapan adalah sebagai fasilitas pelayanan transportasi jalan darat melalui jalan baja. Saat ini Stasiun Solo-Balapan merupakan stasiun barang dan penumpang kelas 1 di kota Surakarta, yang wadah pelayanan Stasiun Solo-Balapan melingkupi transportasi regional. Ini dapat dilihat dari tujuan dan kedatangan yang sebagian besar merupakan kereta api jarak jauh. Pada Stasiun Solo-Balapan terdapat pula Dipo dan Wrokshop dimana perbaikan dan modifikasi kereta dilakukan.

III.3.2 Lokasi Stasiun Solo-Balapan

Dilihat dari rencana perkembangan transportasi di Surakarta, lokasi Stasiun Solo-Balapan merupakan titik awal perwujudan terminal induk kota, yang dilayani oleh angkutan antar kota dan angkutan lokal, yaitu angkutan jalan raya : bis kota, taksi dan kendaraan omprengan. Letak Stasiun Solo- Balapan dibatasi oleh:

1. Sebelah timur : jalan S.Parman
2. Sebelah barat : pemukiman Ngabaran
3. Sebelah utara : perumahan Perumka
4. Sebelah selatan : jalan Wolter Monginsidi

Melihat dari lokasi Stasiun Solo-Balapan yang terletak pada kawasan terminal induk Surakarta, maka akan mendukung fungsinya sebagai fasilitas transportasi lainnya. Stasiun Solo-Balapan pada masa mendatang mempunyai potensi besar untuk dijadikan pintu gerbang untuk masuk kota Surakarta. Hal ini karena didukung oleh sarana transportasi lainnya yang memadahi.

A. Status dan kedudukan Stasiun Solo-Balapan

Sesuai dengan fungsi dan keberadaannya maka status Stasiun Solo-Balapan saat ini adalah :

1. Stasiun penumpang, karena dari jenis pelayanannya hanya menaikkan dan menurunkan penumpang.
2. Stasiun antara/persilangan, karena dari letaknya berada pada jalur-jalur lintas yang membagi/mengumpulkan jalur lintas Surabaya, Semarang dan Yogyakarta.
3. Stasiun besar, karena terletak di jalur kereta api antar kota, luas site yang cukup besar dan terdapat bengkel kereta api/Dipo.

B. Kedudukan

Secara formal Stasiun Solo-Balapan ini berkedudukan di bawah Dirjen Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan Republik Indonesia.

III.3.3 Kondisi Stasiun Solo-Balapan

A. Area pelayanan umum

Pada area ini Stasiun Solo-Balapan memiliki:

1. Lokasi ruang tunggu berada diluar peron, yaitu pada ruang hall dengan kapasitas 10 kursi, 1 lokasi tunggu eksekutif dengan kapasitas 45 kursi terletak besebelahan dengan peron. Pada waktu-waktu tertentu, terkadang penumpang menggunakan peron sebagai ruang tunggu.
2. Ruang hall yang berfungsi sebagai ruang tunggu dan antrian karcis.
3. Persiapan naik turun penumpang, berupa 4 peron yang terletak antara bangunan stasiun sebelah selatan sebagai hall dan antara sebelah utara sebagai ruang operasional perjalanan.

B. Ruang Kegiatan Penunjang

Fasilitas untuk kegiatan penunjang yang antara lain :

1. kantor dan kios-kios pelayanan penjualan barang-barang.

2. 1 lokasi KM/WC dan mushola.
3. Wartel
4. Loket informasi Kereta Api yang menjadi satu dengan loket informasi para wisatawan.

Untuk fasilitas kegiatan penunjang dalam pelayanan jasa seperti biro khusus dalam pelayanan jasa pos belum kita jumpai di stasiun Solo-Balapan, hanya nomor-nomor telepon hotel tertentu yang ada dan tertera di depan loket informasi.

C. Ruang kegiatan pengelola

Fasilitas yang ada dalam kegiatan pengelola ini antara lain:

1. Ruang pengelola yang digunakan oleh pengelola yang langsung berhubungan dengan penumpang.
2. Ruang pelayanan yang digunakan oleh pengelola yang tidak langsung berhubungan dengan penumpang seperti ruang-ruang kegiatan administrasi.

D. Ruang kegiatan pengaturan perjalanan dan komunitas, yang meliputi:

1. Pengaturan signal dan wessel.
2. Pengaturan jadwal dan pemakaian jalur baja.
3. Komunikasi antar stasiun dan dalam stasiun.

E. Ruang kegiatan kereta

1. Ruang kegiatan kereta yang langsung berhubungan dengan penumpang seperti : ruang masuk/keluar kereta, ruang pergerakan kereta, ruang parkir untuk menaikkan penumpang dan ruang langsiran.
2. Ruang kegiatan kereta yang berhubungan dengan pelayanan teknis seperti ruang cuci kereta dan bengkel

F. Bentuk dan struktur bangunan

Bentuk stasiun Solo-Balapan dipengaruhi oleh arsitektur kolonial dengan penyesuaian terhadap iklim tropis, yaitu :

1. Pada bangunan utama terkesan kokoh dengan perpaduan balok dan kolom.
2. Dominasi tekstur ruang/bukaan jendela, ornamen ruang yang ada pada dindingnya.
3. Struktur atap dari rangka baja yang memiliki ciri khas yaitu atap yang bersusun.

III.4 KEBERADAAN TERMINAL BIS DALAM KOTA SURAKARTA

III.4.1 Keberadaan Terminal Bis Dalam Sistem Transportasi di Surakarta

Dilihat dari kedudukan dan jangkauan pelayanan sebagai salah satu pelayanan jasa transportasi jalan raya yang saat ini menguasai pasar pelayanan jasa transportasi darat di surakarta, terminal bis ini merupakan pangkal dan ujung terbesar dari sirkulasi angkutan umum di Surakarta dan Jawa Tengah. Terminal bis Tirtonadi di Surakarta merupakan perpaduan dari jenis angkutan dalam kota, antar kota dan antar propinsi, sehingga mempunyai jangkauan pelayanan yang cukup luas.

Dalam pelayanannya terminal bis tirtonadi ini termasuk kategori terminal penumpang yaitu suatu prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

III.4.2 Situasi Terminal Bis Di Surakarta

A. Situasi yang ada

Jika dilihat dari jenis pelayanannya maka terminal bis Tirtonadi di Surakarta ini termasuk terminal tipe B karena melayani jalur antar kota, antar propinsi, angkutan kota dan

pedesaan. Kondisi fisik dari terminal bis Tirtonadi sekarang antara lain :

1. jalur bis dibedakan menurut arah awal tujuan ,barat atau timur
2. jalur bis kota, antar kota dan antar propinsi menjadi satu
3. jalan masuk yang sempit dari arah timur sehingga terjadi penumpukan kendaraan
4. pedagang yang tidak terorganisir sehingga memperburuk kondisi

B. Karakteristik kegiatan

1. jalur keberangkatan dan penurunan terpisah sehingga perpindahan jalur lancar
2. penggabungan jalur perkotaan dan antar kota atau propinsi dijadikan satu , penumpukan penumpang terjadi di jalur barat maupun timur

C. Tipe kendaran yang beroperasi

Adapun tipe kendaran yang beroperasi di terminal bis Tirtonadi ini antara lain:

1. Bis besar (p: 11,615, l: 2,5, t: 3,025)
2. Bis kota (p: 8,4, l: 2,5, t: 3,025)
3. Angkuta (p: 4,917, l: 2,256, t: 2,212)
4. Taksi (p: 4,42, l: 1,613, t: 1,473)

III.4.3 Kondisi Terminal Bis Di Surakarta

A. Area Pelayanan Umum

Pada area pelayanan umum terminal bis Tirtonadi memiliki :

1. Lokasi ruang tunggu berada diluar peron dengan kapasitas yang cukup besar mengingat terminal bis Tirtonadi sebagai terminal induk di jalur selatan.
2. 2 ruang hall yang berada di bagian barat berfungsi sebagai ruang tunggu.
3. Peron terdiri dari 3 bagian, 2 peron pemberangkatan jalur barat dan timur, dan 1 peron penurunan penumpang.

B. Ruang kegiatan penunjang

Fasilitas untuk kegiatan penunjang antara lain:

1. Loket-loket karcis yang berada pada peron pemberangkatan barat dan timur.
2. Kios-kios penjualan barang dan jasa telekomunikasi.
3. 3 lokasi KM/WC dan 2 mushola.

Untuk pelayanan kegiatan penunjang kepariwisataan belum tampak pada terminal Tirtonadi ini. Pelayanan kepariwisataan dan informasi penginapan lebih banyak dipegang atau dikuasai oleh pengemudi taksi dan becak.

C. Ruang kegiatan pengelolaan.

1. Ruang pengelola digunakan langsung berhubungan dengan bis-bis yang masuk.
2. Ruang pelayanan yang digunakan oleh pengelola tidak berhubungan langsung dengan penumpang karena terletak pada pintu masuknya bis dan terpisah dengan peron.

D. Bentuk dan struktur bangunan

Bentuk terminal Tirtonadi merupakan bentuk baru dengan banyak didominasi oleh bentuk-bentuk sekitar, yaitu:

1. Pada bagian 2 hall dengan menggunakan atap limasan dengan struktur baja dan dinding pembatas yang terbuka.

2. Pada bangunan peron dan bangunan kios-kios serta loket-loket yang merupakan bangunan utama terkesan kokoh dengan perpaduan balok ,kolom dengan struktur atap baja.

III.5 TINJAUAN PENGEMBANGAN STASIUN SOLO-BALAPAN SEBAGAI PELAYANAN TERPADU STASIUN KERETA API DAN TERMINAL BIS

III.5.1 Pengertian dan Fungsi

A. Pengertian

Stasiun penumpang Kereta api Solo-Balapan sebagai stasiun besar tempat tujuan dan pemberangkatan penumpang artinya tempat pemberhentian kereta api, yang terdiri dari kumpulan jalan kereta api yang disebut rel, emplasemen-emplasemen, gedung-gedung dan peralatan yang merupakan satu kesatuan untuk pelaksanaan dinas perjalanan kereta api dan memberi pelayanan penumpang.

B. Fungsi

1. Umum, sebagai tempat awal dan akhir dari kegiatan transportasi kereta yang menghubungkan antar propinsi di Jawa, juga sebagai simpul dari moda angkutan kereta api dan angkutan darat.
2. Khusus, sebagai sarana melancarkan kegiatan perjalanan penumpang, berkaitan dengan tuntutan kebutuhan masyarakat.

III.5.2 Anggaran

- A. Estimasi waktu perencanaan pengembangan diproyeksikan untuk 20 tahun mendatang (tahun 2016), dengan perkiraan kebutuhan dan kondisi sekarang. Sejalan dengan rencana aksi 5 tahun untuk sektor angkutan di Surakarta (suatu rencana investasi

prasarana angkutan untuk daerah studi yang meliputi 5 tahun periode yaitu 1999-2004).

- B. Letak site dan ukuran area perencanaan pengembangan merupakan lahan milik PERUMKA yang telah ada.

III.5.3 Lingkup Perencanaan

Kawasan pengembangan mencakup sebagian wilayah PERUMKA Daop VI Yogyakarta. Diarea Stasiun Solo-Balapan dengan batas-batas:

- A. Area pengembangan yang masih memungkinkan dalam batas-batas wilayah PERUMKA Daop VI Yogyakarta seluas kurang lebih 7 Ha.
- B. Kebijakan dan strategi pengaturan bangunan
1. Angka Luas Lantai (ALL), angka perbandingan antara jumlah total lantai bangunan terhadap luas lahan (FAR).
 2. Angka Lantai Dasar (ALD), perbandingan antara luas total lantai bangunan dan luas lahan (BC).
 3. Angka Ruang Terbuka (ART), pebandingan luas ruang terbuka dari lahan dengan jumlah total luas lantai (OSR).
 4. Angka Ruang Parkir (ARP), perbandinagn luas ruang parkir dengan total luas lantai bangunan.
 5. Luas Kapling Minimum, luas kapling minimal untuk pembangunan fasilitas.

C. Pengaturan massa dan bentuk bangunan

Daerah kawasan pengembangan merupakan daerah potensial dengan peruntukan ketinggian bangunan sedang. Dengan ketentuan daerah SWP (satu wilayah Pengembangan) II untuk jalan Wolter Monginsidi, tinggi bangunan untuk fasilitas jasa:

SWP	Nama Jalan	Luas Persil (m)	Tinggi Bangunan (m)	ALD (%)	ALL (%)	ARP (%)	ARH (%)
II	W.Monginsidi	2500-5000	5-9 (24.4)	50-75	250-600	20-30	5-20
		5000-10000	9-20 (40-)	50-75	150-300	20-30	5-20

Tabel III.1. Tabel Tinggi Bangunan Untuk Perdagangan, Pemukiman dan Perkantoran

