

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

#### 1.1.1. Latar Belakang Proyek

##### Stasiun Kereta Api

Tempat untuk menaik dan menurunkan penumpang merupakan pengertian dari stasiun dan juga bongkar-muat barang. Pada umumnya stasiun memiliki 1 peron di sisi jalur bangunan stasiun dan loket yang menyediakan untuk pembelian tiket.

Stasiun juga dapat berada di bawah tanah dan jalur layang. Stasiun banyak berhubungan dengan moda transportasi lain seperti terminal dan lain-lain.



Gambar 1.1

Sumber : Wikipedia kereta api

Stasiun adalah transportasi umum yang dimiliki oleh negara kita. Terdapat 50 jalur kereta yang tersebar di pulau Jawa dan Sumatra. Pada masa penjajahan kereta api menjadi jalur transportasi utama untuk para colonial yang menjajah di negara Indonesia.



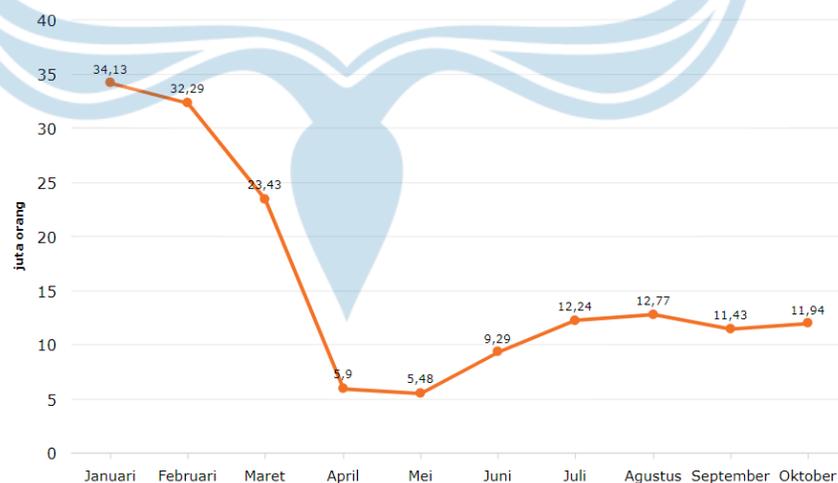
Gambar 1.2 Tentara Belanda yang naik kereta api

Sumber : <https://id.pinterest.com/pin/335447872249058697/>

Jalur kereta api sudah ada sejak jaman penjajahan namun tidak sebanyak sekarang. Banyak juga jalur kereta api pada jaman penjajahan yang sudah tidak aktif sekarang karena faktor umur dan juga tidak terlalu banyak yang memakainya.

Jumlah Penumpang Kereta Api (Januari – Oktober 2020)

Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS), 1 Desember 2020



Grafik 1.1 Grafik penumpang kereta api

Sumber : Badan Pusat Statistika (BPS)

Jalur kereta yang melintas di pulau jawa pada pertama kali, yang pertama jalur Yogyakarta-Magelang di buat pada tahun 1989. Dari Magelang di teruskan sampai ke

sacang pada tahun 1903. Jalur Sacang-Ambarawa selesai di bangun pada tahun 1905. Selanjutnya di bangun jalur dari Ambarawa ke Bedono, dengan kereta khusus karena jalur yang menukik.

Jalur dari Semarang-Ambarawa melewati Kedung Jati di buat pada tahun 1873. Untuk jalur Semarang-Yogyakarta di resmikan pada tahun 1905 dengan Panjang jalur mencapai 121 Km. Dengan adanya jalur kereta tersebut mempermudah untuk pengangkutan hasil bumi yang akan di perdagangkan di seluruh pulau jawa.

“Dari Yogyakarta ke Semarang diperlukan waktu delapan jam dengan kereta api, sedangkan dengan gerobak tidak kurang dari tiga hari,” tulis Suhartono W Pranoto dalam *Apanage dan bekel* (1991:132).

Selain jalur kereta Semarang-Yogyakarta yang melewati Magelang, ada jalur Semarang-Yogyakarta via Surakarta, tapi rutennya lebih panjang sampai 200 Km.



Gambar 1.3 Jalur kereta yang sudah tidak terpakai

Sumber : <https://www.sangpengamat.com/2017/10/nostalgia-jalur-kereta-api-yogyakarta-bantul.html>

Kawasan Borobudur, Magelang, Jawa tengah sudah di siapkan sebagai salah satu destinasi baru. Akan di siapkan infrastruktur baru, salah satunya adalah jalur kereta Borobudur-Yogyakarta.

Direktur Utama KAI, Didiek Hartantyo mengatakan akan membuka jalur kereta api ke Borobudur. Hal ini terkait dengan pemulihan wisata saat Covid-19. "Dari stasiun Tugu ke Magelang ada track (jalur) lama yang tidak aktif, saat ini sedang dilakukan kajian apakah akan menggunakan track aktif," katanya saat rapat dengan DPR Komisi X terkait pemulihan wisata di Jakarta, Selasa (7/7/2020).

Terkait dengan Pergub No.8/2017 rencana perkeretaapian tahun 2017-2036, terdapat 3 jalur yaitu Borobudur-Yogyakarta, Bandara Kulonprogo-Prambanan dan Kulonprogo-Parangtritis. Dengan jalur Borobudur-Yogyakarta yang menjadi prioritas utama. Jalur Bandara Kulonprogo-Kedungdung-Yogyakarta-Prambanan ini selesai tahun 2020.

Stasiun yang akan dilalui di antaranya Stasiun Bandara Kulonprogo, Stasiun Kedundung, Stasiun Wates, Stasiun Kalimenur, Stasiun Sentolo, Stasiun Sedayu, Stasiun Rewulu, Stasiun Patukan, Stasiun Jogja, Stasiun Lempuyangan, Stasiun Timoho, Stasiun Janti, Stasiun Maguwo, Stasiun Kalasan, dan Stasiun Prambanan di selatan Candi Prambanan.

Jalur Kereta Borobudur-Samas diperkirakan akan selesai tahun 2029. Dengan mengaktifkan kembali Jalur Borobudur-Yogyakarta-Palbatan hingga Samas. Kemungkinan stasiun yang akan di aktifkan kembali adalah Stasiun Borobudur, Stasiun Mendut, Stasiun Pabelan, Stasiun Muntilan, dan stasiun lainnya.

Jalur Bandara Kulonprogo-Parangtritis di targetkan selesai pada tahun 2036. Terdapat beberapa stasiun yang akan di hidupkan kembali seperti pada jalur Borobudur-Samas.



Gambar 1.4 Rencana jalur kereta api Yogyakarta – Borobudur

Sumber : Peraturan gubernur nomor 8 tahun 2017

### **Terminal Bus**

Terminal bus yang juga dikenal dengan stasiun bus merupakan gedung atau tempat bus kota atau bus antarkota menaikan dan menurunkan penumpang. Halte bus lebih kecil dari terminal bus, halte bus merupakan bangunan kecil yang berada di tepi jalan raya

Terminal bus yang menyediakan fasilitas untuk penyandang difabel adalah terminal bus aksesibel.



Gambar 1.5 Terminal Bus

Sumber : Dinas Pariwisata Solo

Terdapat 3 tipe terminal bus yaitu tipe A, B dan C. Angkutan melayani untuk antarkota, antarprovinsi dan juga angkutan lintas negara adalah tipe A. Angkutan umum untuk melayani antarkota dan antar provinsi saja adalah tipe B. Untuk fungsi angkutan umum pedesaan adalah tipe C

### 1.1.2. Latar Belakang Permasalahan

Stasiun adalah alat transportasi yang sangat di minati di Indonesia. Indonesia memiliki jumlah penumpang kereta api terbanyak di ASEAN. Banyaknya penduduk di Indonesia yang meminati kereta api oleh sebab itu pemerintah harus menyediakan fasilitas yang nyaman dan aman di setiap stasiun yang ada di Indonesia.

Masih terdapat beberapa stasiun yang masih kurang dalam masalah keamanan dan kenyamanannya, seperti kereta api yang kelebihan penumpang sehingga banyak penumpang yang tidak mendapatkan tempat duduk. Banyak sekali faktor yang menyebabkan itu terjadi, bisa karena kurangnya ketegasan dari pihak stasiun terkait atau penumpang gelap (tidak membeli tiket). Terlebih lagi ketika sudah mendekati hari lebaran akan banyak sekali pembeludakan di beberapa stasiun karena banyak orang yang ingin mudik lebaran. PT KAI memperkirakan kepadatan pemudik angkutan kereta api Lebaran berlangsung hingga sehari setelah Lebaran atau H+1.



Gambar 1.6 Pemudik yang memenuhi stasiun sebelum hari lebaran

Sumber : <https://demo.katadata.co.id/berita/2019/06/02/kai-prediksi-kepadatan-pemudik-kereta-api-akan-terjadi-hingga-h1>

Pengaktifan kembali stasiun kereta api Palbapang akan menjadi salah satu jalur transportasi umum bagi para pemudik yang ingin mudik dari Yogyakarta ke Magelang. Dengan konsep Neo-vernakular dan humanis akan lebih memperhatikan tentang kebudayaan setempat dan kebutuhan pengguna stasiun kereta api.

Jalur darat yang menjadi jalur utama pemudik yang ingin ke Magelang pasti akan selalu mengalami kemacetan jika menjelang hari lebaran sehingga pengaktifan kembali jalur kereta api Yogyakarta-Magelang menjadi solusi yang paling baik untuk meminimalisir kepadatan kendaraan di Jalan dari Yogyakarta menuju Magelang akibat pemudik.

Jalur darat (jalan Magelang) terlihat sangat padat karena menjadi satu satunya jalur utama dari Yogyakarta menuju Magelang, oleh sebab itu tidak jarang jalan tersebut mengalami macet yang sangat parah. Dengan bertambahnya jumlah kendaraan di Yogyakarta juga sangat berdampak untuk kepadatan jalur Yogyakarta-Magelang. Sudah banyak cara yang di lakukan pemerintah untuk menanggulangi permasalahan kepadatan kendaraan tersebut namun masih kurang efektif, seperti menggunakan sistem penarikan atau *flash*.



Gambar 1.7 Kemacetan yang terjadi di jalan Magelang akibat arus mudik

Sumber : <https://jogja.tribunnews.com/2013/08/10/arus-lalu-lintas-di-magelang-padat-merayap>

Pengaktifan kembali stasiun kereta api Palbapang bertujuan guna mengurangi kepadatan yang terjadi pada saat arus lebaran sudah berlangsung. Stasiun Palbapang menjadi jalur nonaktif untuk diaktifkan kembali oleh pemerintah pada proyek jalur kereta api Borobudur yang memiliki rute dari Magelang hingga Surakarta.

Pengembangan stasiun tersebut tidak lupa dengan memperhatikan tingkat keamanan dan kenyamanannya. Standar-standar juga akan menjadi salah satu faktor pendukung di stasiun tersebut terlebih lagi untuk menanggulangi permasalahan kepadatan pemudik dari Yogyakarta menuju Magelang.

Dengan pendekatan Arsitektur Neo-vernakular dan humanis mampu menyelaraskan keinginan pemerintah untuk membangun Stasiun Kereta Api Palbapang yang aman dan nyaman mampu mencegah terjadinya pusat penyebaran penyakit menular lainnya seperti Covid-19.

Pendekatan Arsitektur Humanis ini adalah bagaimana sebuah Stasiun Kereta Api mampu menjalankan fungsi sebagai sarana pelayanan masyarakat dengan baik, nyaman, aman dan layak. Kebutuhan yang mampu untuk memenuhi tuntutan kenyamanan, efektifitas dan fungsi sirkulasi bangunan menjadi penekanan pada kegunaan bangunan.

Kata latin humus yang berarti tanah dan bumi menjadi dasar dari terbentuknya humanis sehingga muncul kata homo (manusia). Individu rasional yang menjadi nilai

paling tinggi dan menjadi sumber nilai terakhir tentang anggapan humanis. Pegertian ini memberikan kebebasan yang kuat sebagai dampaknya sebagai individu.

Arsitektur neo-vernakular, Merupakan pendekatan arsitektural dengan juga menyangkut individu.

Neo yang berasal dari bahasa Yunani berpengertian baru, yang menjadikan Neo-Vernacular bahasa yang diucapkan dengan cara yang baru. Dengan bertujuan untuk unsur-unsur lokal menjadi lestari yang terebntuk dari sebuah tradisi yang kemudian mengalami kemajuan baik banyak maupun sedikit menjadi lebih *modern* dan canggih.

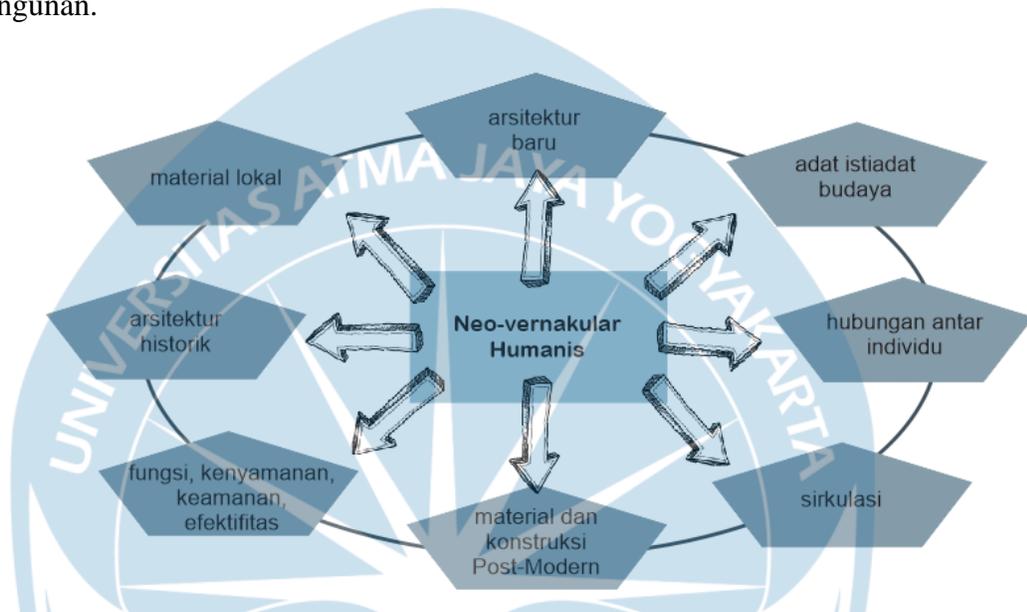
Terlebih lagi pada masa pandemi covid-19 tempat-tempat umum menjadi salah satu pusat menyebarkan virus. Oleh sebab itu pengembangan stasiun tidak boleh luput dari standar standar yang sudah di berikan oleh pemerintah terkait penanggulangan virus covid-19. Pada era New Normal penanganan dan pencegahan penularan Covid-19 telah diupayakan oleh pemerintah dengan menerapkan protokol kesehatan.



Gambar 1.8 Protokol wajib semua angkutan kereta api

Sumber : kompas.com

Penekanan studi dalam perancangan revitalisasi stasiun kereta api Palbapang menggunakan pendekatan Neo-vernakular dan humanis yang menjadi dasar pengolahan ruang luar maupun ruang dalam stasiun. Arsitektur Neo-vernakular dan humanis mengedepankan prinsip-prinsip penataan ruang dengan melihat ketertarikan dengan budaya sekitar, dan pola perilaku yang terjadi pada pelaku kegiatan di dalam bangunan.



Gambar 1.9 Dasar Arsitektur Neo-vernakular dan Humanis

Sumber : <https://www.arsitur.com/2017/11/pengertian-arsitektur-neo-vernakular.html>

## 1.2. Rumusan Masalah

Bagaimana mewujudkan rancangan pengembangan Stasiun Kereta Api dan Terminal Palbapang di Kabupaten Bantul, Yogyakarta yang nyaman, aman, dan memenuhi standar-standar yang sudah ditetapkan melalui pengelolaan ruang dalam, ruang luar dengan pendekatan Arsitektur Neo-vernakular dan Humanis ?

## 1.3. Tujuan dan Sasaran

### 1.3.1. Tujuan

Tujuan dari penulisan ini adalah membuat wujud perancangan Stasiun Kereta Api dan Terminal Palbapang di Kabupaten Bantul, Yogyakarta yang nyaman, aman, dan memenuhi standar-standar yang sudah ditetapkan melalui pengelolaan ruang dalam,

ruang luar dan tampilan bangunan dengan pendekatan Arsitektur Neo-vernakular dan Humanis.

### **1.3.2. Sasaran**

Sasaran yang akan di lakukan untuk revitalisasi perancangan Stasiun Kereta Api dan Terminal Palbapang, Kabupaten Bantul, Yogyakarta adalah :

1. Melakukan kajian tentang stasiun dan terminal yang memiliki standar standar yang memenuhi kriteria.
2. Melakukan studi literatur mengenai persturan pemerintah terkait.
3. Melakukan studi literatur mengenai pendekatan Arsitektut Neo-vernakular dan Humanis
4. Melakukan tinjauan lokasi pada site perancangan.
5. Membuat konsep revitalisasi perancangan berdasarkan hasil analisis penataan ruang luar, ruang dalam dan tampilan bangunan stasiun dengan menerapkan peraturan terkait sesuai protocol kesehatan dengan pendekatan Arsitektur Neo-vernakular dan Humanis.

## **1.4. Lingkup Studi**

### **1.4.1. Materi Studi**

#### **Lingkup spasial**

Bagian objek studi yang akan diolah dari revitilisasi perancangan ini adalah tata ruang dalam, ruang luar dan tampilan bangunan.

#### **Lingkup Substansial**

Lingkup substansial pada revitalisasi perancangan di batasi pada proses pembentukan Stasiun dan Terminal yang baik dengan pendekatan Arsitektur Neo-vernakular dan Humanis. Bagian-bagian objek studi perancangan Stasiun Kereta Api Palbapang, Kabupaten Bantul, Yogyakarta meliputi :

- a. Perancangan tata ruang stasiun kereta api.
- b. Perancangan bentuk tampilan bangunan.
- c. Penataan utilitas.
- d. Memperhatikan konsep perancangan Arsitektur Neo-vernakular dan Humanis dengan pemanfaatan pencahayaan dan penghawaan alami.

### **Lingkup Temporal**

Rancangan ini diharapkan mampu menjadi penyelesaian penekanan studi untuk kurun waktu 30 tahun.

### **Pendekatan Studi**

Penyelesaian penekanan studi akan dilakukan dengan pendekatan Arsitektur Neo-vernakular dan Humanis

## **1.5. Metode Studi**

### **1.5.1. Pola Prosedural**

#### **Metode Pengumpulan Data**

##### **1. Data Primer**

###### **a. Observasi**

Melakukan observasi ke lapangan untuk melihat apa saja permasalahan yang ada di sana dan mengamati aspek-aspek terkait pengembangan Stasiun Kereta Api

###### **b. Wawancara/Interview**

Melakukan pengumpulan informasi dengan tanya jawab pihak terkait dengan proyek pengembangan Stasiun Kereta Api dan Terminal Palbapang, Kabupaten Bantul, Yogyakarta yang mengacu pada rumusan masalah.

###### **c. Dokumentasi**

Melakukan pengambilan gambar/video pada saat observasi lapangan.

##### **2. Data sekunder**

###### **a. Studi pustaka**

Melakukan pencarian sumber literatur seperti buku, jurnal, artikel dan majalah terkait dengan topik perancangan Stasiun Kereta Api dan Terminal

###### **b. Studi preseden**

Melakukan kajian studi preseden untuk mempelajari kebutuhan ruang, pola kegiatan yang terjadi di Stasiun Kereta Api, Terminal dan juga bentuk bangunannya.

### **Metode Analisis**

#### 1. Analisis makro

Berupa data tentang Stasiun Kereta Api dan Terminal Palbapang dan Kawasan sekitar stasiun tersebut. Menjelaskan mengenai kondisi eksisting dan menyelesaikan permasalahan yang ada di area Stasiun Kereta Api.

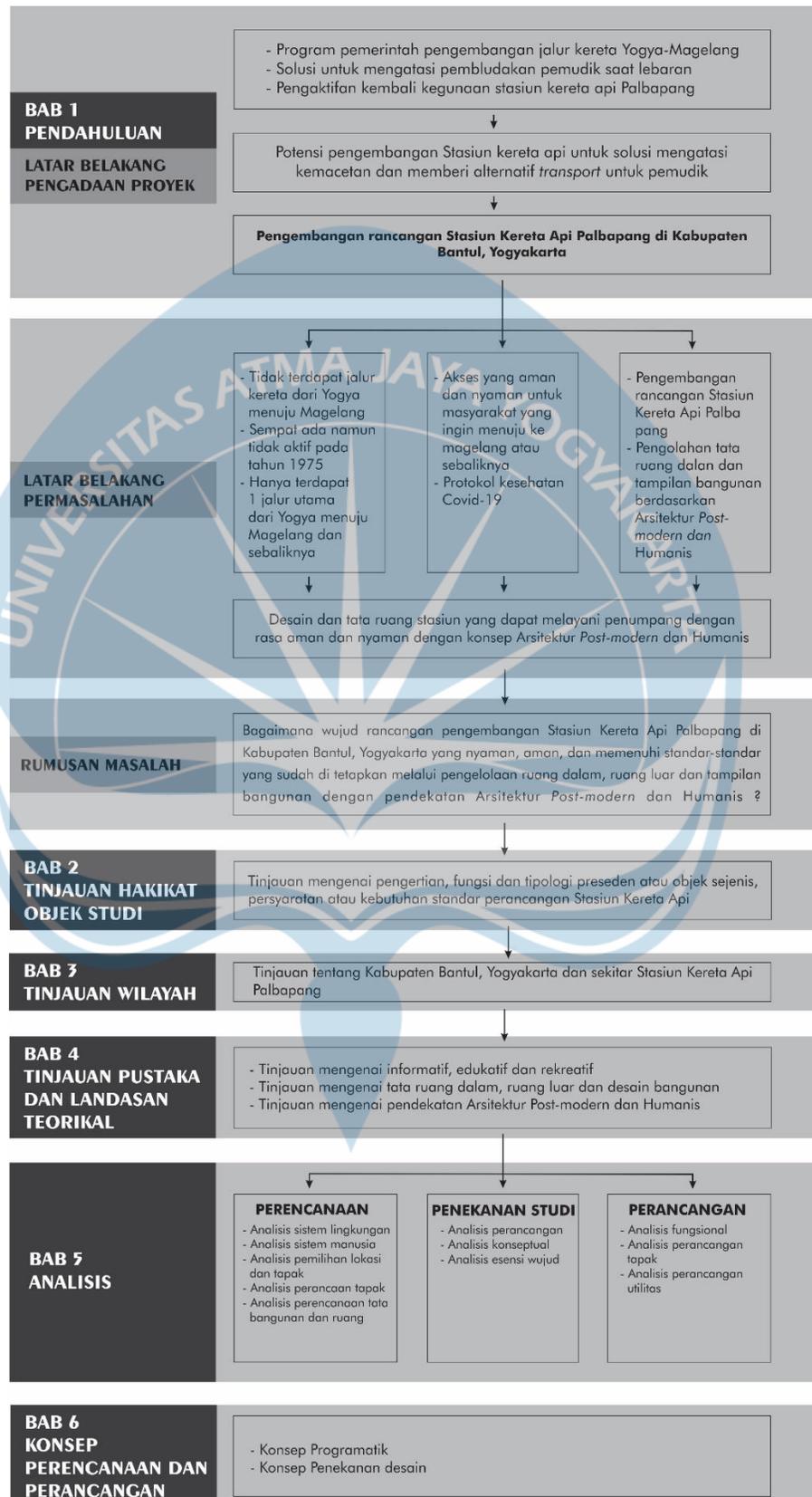
#### 2. Analisis mikro

Analisis mikro berupa analisis tipologi tentang standarisasi perencanaan dan perancangan kebutuhan ruang, hubungan ruang, analisis tapak, untuk menyelesaikan permasalahan yang di dalam bangunan stasiun.

#### Penarikan kesimpulan

Melalui pengumpulan data dan analisis kemudian diolah untuk menjadi suatu konsep perencanaan . Konsep perencanaan berfokus pada pola penggunaan dan kegiatan dari pelaku aktivitas di pasar stasiun.

## 1.6. Tata Langkah



## 1.7. Sistematika Penulisan

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisikan latar belakang pengadaan proyek, latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, lingkup studi, metode studi dan sistematikan pembahasan.

### **BAB II TINJAUAN HAKIKAT OBJEK STUDI**

Bab ini berisi tentang pengertian Stasiun Kereta Api dan Terminal, kegiatan yang di lakukan di Stasiun Kereta Api dan Terminal, dan kebutuhan yang mendukung di Stasiun Kereta Api dan Terminal.

### **BAB III TINJAUAN KAWASAN STASIUN KERETA API DAN TERMINAL PALBAPANG DI KABUPATEN BANTUL, YOGYAKARTA**

Berisi tentang tinjauan Kawasan Stasiun Kereta Api dan Terminal Balpangan di Kabupaten Bantul, Yogyakarta, meliputi deskripsi umum, kondisi sekitar, potensi sekitar, dan data peraturan yang berlaku di daerah setempat.

### **BAB IV TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORIAL**

Berisi tentang teori-teori terkait Stasiun Kereta Api, perencanaan tata ruang dalam dan ruang luar, perencana desain tampilan bangunan, dan teori pendekatan Arsitektur Neo-vernakular dan Humanis sebagai dasar perancangan Kawasan Stasiun Kereta Api dan Terminal Palbapang di Kabupaten Bantul, Yogyakarta.

### **BAB V ANALISIS PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

Berisi tentang analisis penekanan studi, yaitu analisis tapak, analisis programatik ruang, analisis struktur. Pemecahan rancangan tata ruang dalam dan ruang luar pada Stasiun Kereta Api dan Terminal dengan pendekatan Arsitektur Neo-vernakular dan Humanis.

### **BAB VI KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

Berisi tentang konsep-konsep perancangan Kawasan Stasiun Kereta Api dan Terminal Palbapang di Kabupaten Bantul, Yogyakarta yang meliputi konsep desain programatik dan konsep pada pendekatan Arsitektur Neo-vernakular dan Humanis