

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

### 1.1.1 Latar Belakang Pengadaan Proyek

Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang menjadi salah satu tujuan pariwisata favorit bagi wisatawan domestik maupun mancanegara. Yogyakarta sering dijuluki sebagai Kota Pariwisata, Kota Seni dan Budaya, Kota Gudeg, dan Kota Sejarah karena memiliki sejumlah potensi pariwisata yang menarik. Potensi pariwisata yang ada di Yogyakarta beragam, seperti wisata alam, wisata kuliner, wisata budaya, dan wisata sejarah yang tersebar di seluruh kawasan DIY. Yogyakarta mempunyai dua kawasan strategis pariwisata nasional, yaitu Candi Prambanan dan sekitarnya dan Kota Yogyakarta dan sekitarnya. Yogyakarta juga berdekatan dengan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Borobudur yang sedang dikembangkan bersama dengan program Bedah Menoreh. Program Bedah Menoreh merupakan salah satu program pengembangan jalan yang menghubungkan bandara baru Yogyakarta dan Candi Borobudur yang melewati Pegunungan Menoreh, Kulon Progo.

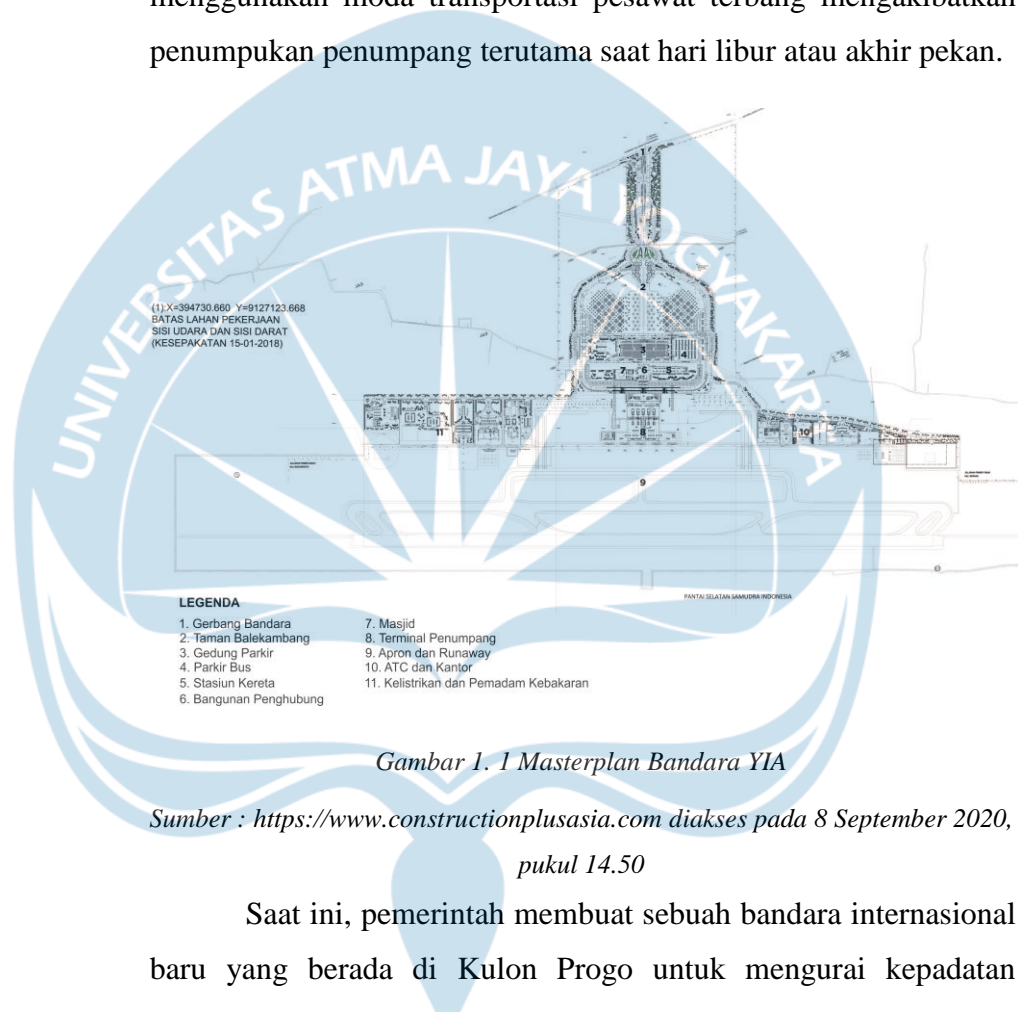
Tabel 1. 1 Jumlah obyek wisata dan jumlah wisatawan yang berkunjung ke DIY tahun 2016 – 2019

Tahun	Jumlah Obyek Wisata yang dikunjungi Wisatawan (buah)	Wisatawan Nusantara (jiwa)	Wisatawan Mancanegara (jiwa)
2016	135	20.933.798	511.545
2017	149	25.349.012	601.781
2018	186	25.915.686	600.102
2019	223	27.688.758	1.008.599

Sumber : BPS Provinsi DI Yogyakarta Tahun 2019 dan 2020

Jumlah wisatawan yang berkunjung ke DIY semakin meningkat setiap tahun berdasarkan tabel 1.1 disebabkan adanya perkembangan obyek wisata dan kemudahan akses transportasi

menuju DIY, seperti pesawat terbang dan kereta api. DIY mempunyai Bandara Internasional Adisutjipto yang mempunyai kapasitas penumpang 1,5 juta penumpang/ tahun dan berada di daerah padat penduduk. Banyaknya wisatawan yang berkunjung menggunakan moda transportasi pesawat terbang mengakibatkan penumpukan penumpang terutama saat hari libur atau akhir pekan.



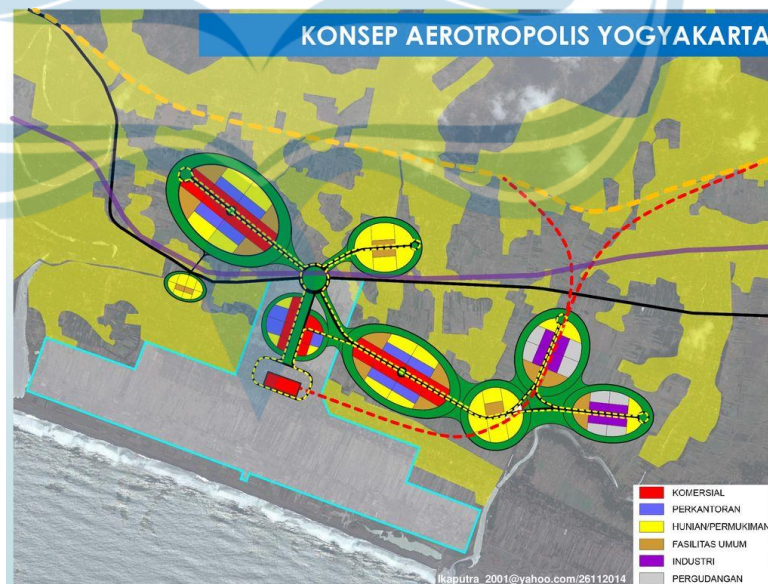
Gambar 1. 1 Masterplan Bandara YIA

Sumber : <https://www.constructionplusasia.com> diakses pada 8 September 2020, pukul 14.50

Saat ini, pemerintah membuat sebuah bandara internasional baru yang berada di Kulon Progo untuk mengurai kepadatan penumpang di bandara Adisutjipto. Bandara Internasional Yogyakarta (YIA) mempunyai kapasitas penumpang 20 juta penumpang/ tahun dengan melayani penerbangan domestik dan internasional. Bandara baru ini mempunyai luas lahan 587 ha dan luas terminal 74.951 m<sup>2</sup> dan mempunyai panjang landasan 3.250 m dan lebar 45 m, sehingga dapat didarati oleh pesawat dengan dimensi yang besar. Dengan potensi bertambahnya jumlah pesawat yang datang ke DIY, akan semakin menambah jumlah wisatawan

domestik maupun mancanegara yang berkunjung. Bandara ini telah diresmikan Presiden Republik Indonesia, Ir. Joko Widodo pada 28 Agustus 2020. Bandara YIA melayani  $\pm 75$  keberangkatan dan  $\pm 75$  kedatangan pesawat dari seluruh wilayah Indonesia setiap harinya per September 2020.

Bangunan bandara yang baru diresmikan menggunakan konsep modern dengan tetap menampilkan elemen – elemen lokalitas daerah. Pada rencana induk bandara terdapat beberapa fasilitas, seperti akses jalan tol, gedung parkir, parkir bus dan *shuttle bus*, masjid dengan kapasitas 600 jamaah, bangunan penghubung sebagai bangunan komersial, stasiun kereta bandara, terminal penumpang, apron dan runway, gardu listrik dan pemadam kebakaran, dan menara ATC. Pada saat peresmian hampir semua gedung dan fasilitas bandara sudah dapat dioperasikan, tetapi belum terdapat jalan kereta dan stasiun kereta di bandara YIA.

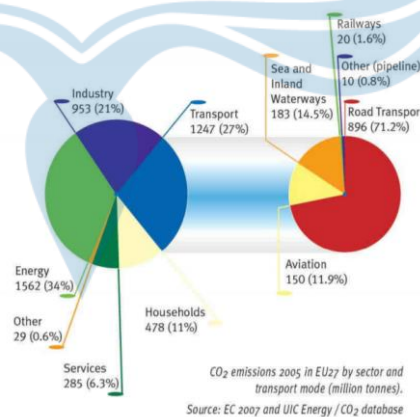


Gambar 1. 2 Konsep Aerotropolis Yogyakarta

Sumber : Forum Tematik Asisten Perekonomian dan Pembangunan Setda DIY tahun 2017

Bandara YIA akan dikembangkan menjadi *Airport City* dan *Aerotropolis* yang akan menjadi pusat perekonomian baru di Kulon Progo. Menurut DPMPT Kulon Progo (2019), *Airport city* merupakan pengembangan kawasan bandara yang menggabungkan fasilitas komersial, perkantoran, residensial, dan taman hiburan dengan jasa pelayanan penerbangan bandara. *Aerotropolis* merupakan pengembangan dari *airport city* yang wilayahnya diperluas meliputi kawasan di sekitar bandara. Fasilitas yang terdapat pada *Aerotropolis* ini meliputi kawasan komersial, perkantoran, hunian, fasilitas umum, industri, dan pergudangan.

Bandara YIA mempunyai beberapa fasilitas memadahi pada fasilitas *air side*, *land side*, dan terminal penumpang. Dengan berbagai kelebihan yang dimiliki, bandara baru ini belum mempunyai akses transportasi umum yang lengkap menuju Kota Yogyakarta dan wilayah Jawa Tengah. Transportasi umum yang berada di bandara meliputi Bus Damri, *taxi online*, dan *shuttle bus* yang melayani penumpang dari berbagai daerah.

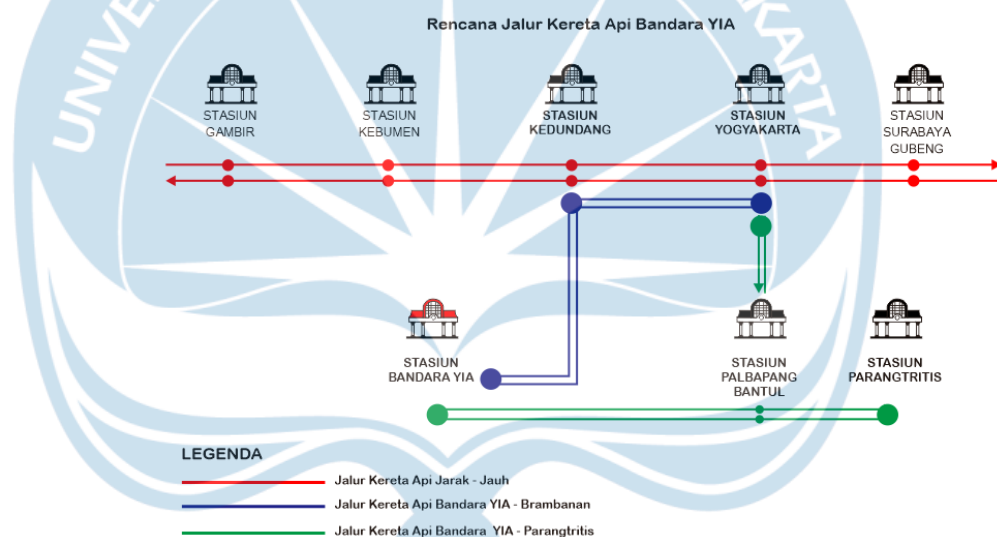


Gambar 1. 3 Presentase pengeluaran emisi karbon pada moda transportasi

Sumber : EC 2007 and UIC Energy/ CO<sub>2</sub> database

Bandara YIA berlokasi di Kecamatan Temon, Kulon Progo yang letaknya jauh dari Kota Yogyakarta berjarak ± 45 km dengan waktu tempuh ± 1,5 jam dengan kendaraan pribadi. Penggunaan

kendaraan pribadi yang berlebih dapat meningkatkan kemacetan dan tingkat emisi karbon meningkat. Kereta merupakan salah satu transportasi umum yang menghasilkan emisi karbon yang rendah. Menurut gambar 3 di atas, kereta hanya menghasilkan emisi karbon sebanyak 1,6% dibanding transportasi darat lainya yang menghasilkan emisi karbon sejumlah 71,2%. Kapasitas kereta api yang dapat menampung banyak penumpang dalam sekali perjalanan juga dapat menghemat penggunaan bahan bakar dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Dengan adanya kereta api polusi udara dapat berkurang dan kemacetan akan semakin berkurang.



Gambar 1. 4 Rencana jalur kereta api bandara YIA

Sumber : Analisis penulis, 2020 mengacu pada Pergub DIY Nomor 8 Tahun 2017

Menurut Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2019 – 2039 dan Rencana Induk Perkeretaapian DIY Tahun 2017 , disebutkan bahwa terdapat rencana pembangunan rel kereta api baru. Pembangunan rel kereta api direncanakan sebagai akses Bandar udara baru di Temon Kulon Progo menuju Kota Yogyakarta dan rencana jalur kereta api dengan jalur bandara baru – Samas – Parangtritis. Pemerintah juga akan merencanakan

sebuah stasiun kereta api di YIA dan Stasiun Kedundang sebagai penunjang konektivitas antar moda dari pesawat terbang.

NOMOR KA	RELASI	BERANGKAT	DATANG	NOMOR KA	RELASI	BERANGKAT	DATANG
806	WJ - YK	04.45	05.26	805	YK - WJ	03.35	04.15
808	WJ - YK	06.30	07.12	807	YK - WJ	05.10	05.51
810	WJ - YK	07.07	07.47	809	YK - WJ	05.55	06.38
812	WJ - YK	08.50	09.33	811	YK - WJ	07.30	08.10
814	WJ - YK	11.10	11.50	813	YK - WJ	10.10	10.50
816	WJ - YK	13.20	14.02	815	YK - WJ	12.20	13.00
818	WJ - YK	15.15	15.59	817	YK - WJ	12.50	13.30
820	WJ - YK	18.05	18.45	819	YK - WJ	16.40	17.20
822	WJ - YK	20.16	20.56	821	YK - WJ	19.15	19.57
824	WJ - YK	21.30	22.13	823	YK - WJ	20.10	21.07

NO KA	YOGYAKARTA		WOJO		KEBUMEN	
	DATANG	BERANGKAT	DATANG	BERANGKAT	DATANG	BERANGKAT
801	-	08.35	09.18	09.21	10.10	-
803	-	15.05	15.49	15.51	17.19	-

NO KA	KEBUMEN		WOJO		YOGYAKARTA	
	DATANG	BERANGKAT	DATANG	BERANGKAT	DATANG	BERANGKAT
802	-	10.23	11.31	11.33	12.14	-
804	-	17.40	18.39	18.41	19.25	-

Gambar 1. 5 Jadwal kereta bandara YIA

Sumber : [dika.dephub.go.id](http://dika.dephub.go.id) diakses pada 10 September 2020, pukul 09.15

Saat ini, Bandara YIA mempunyai moda transportasi kereta bandara yang melayani keberangkatan dari Stasiun Yogyakarta dan berakhir di Stasiun Wojo. Kereta bandara ini dioperasikan pertama kali pada 6 Mei 2019 sejalan dengan pengoperasian minimum bandara baru. Kereta bandara YIA melayani 10 perjalanan relasi Yogyakarta – Wojo, 10 perjalanan relasi Wojo – Yogyakarta, 2 perjalanan relasi Yogyakarta – Kebumen, dan 2 perjalanan relasi Kebumen – Yogyakarta. Kereta ini mempunyai 4 kereta, dengan kapasitas maksimal penumpang yang duduk maupun berdiri sebanyak 396 penumpang. Kereta yang digunakan berjenis KRDE, yaitu kereta berpengerak diesel dan dapat dikembangkan menggunakan listrik. Pengoperasian kereta ini dinilai kurang praktis karena penumpang hanya turun di Stasiun Wojo yang berjarak 4 km dari terminal bandara dan harus menggunakan *feder bus* menuju terminal bandara. Hal ini terjadi karena belum terdapat jalan kereta

dan stasiun kereta bandara yang berada di kawasan terminal bandara.

Stasiun Bandara YIA dapat dikembangkan menjadi sebuah stasiun terpadu yang melayani fungsi stasiun transit dan stasiun wisata. Stasiun ini direncanakan dapat saling berintegrasi dengan moda transportasi lain, sehingga memudahkan sirkulasi penumpang. Stasiun ini dapat dikembangkan menjadi sebuah obyek wisata baru dengan konsep yang mendukung mobilitas penumpang pesawat terbang dan penunjang fasilitas Bandara Internasional Yogyakarta menjadi *Airport city* dan *Aerotropolis*. Stasiun bandara ini diharapkan menjadi tempat wisata baru dan stasiun kereta yang tidak hanya diperuntukkan untuk penumpang pesawat terbang, tetapi dapat digunakan untuk masyarakat umum.

### **1.1.2 Latar Belakang Permasalahan**

Stasiun kereta merupakan sarana transportasi umum yang harus memperhatikan berbagai aspek dalam perencanaannya. Aspek yang diperhatikan antara lain kenyamanan, keselamatan, ketepatan, keterbacaan, dan fleksibilitas. Adapun aspek tersebut dapat diolah menjadi sesuatu yang *Accessible* dan rekreatif.

Stasiun Kereta Api Bandara YIA akan melayani kedatangan dan keberangkatan menuju Kota Yogyakarta dan beberapa wilayah Jawa Tengah. Stasiun ini akan terkoneksi dengan berbagai transportasi umum, yaitu dari pesawat, kendaraan pribadi, taxi online, dan angkutan bandara lainnya. Adanya pergerakan penumpang antar moda transportasi dan berbagai aktivitas di dalamnya, sirkulasi menjadi aspek yang perlu dipertimbangkan dalam merencanakan sebuah stasiun.

Dengan adanya keberagaman pengguna di dalam stasiun, maka sirkulasi harus diolah secara *Accessible*. Sirkulasi yang *Accessible* dapat diwujudkan melalui penataan ruang dalam dan

ruang luar, sehingga penumpang merasa nyaman dan tidak mudah tersesat. Banyaknya integrasi antar moda dapat menyebabkan keterlambatan kedatangan atau keberangkatan kereta api, sehingga membuat penumpang menjadi jenuh untuk menunggu. Sirkulasi yang rekreatif dapat membuat penumpang menjadi tidak membosankan yang diwujudkan dalam pengolahan tata ruang dalam dan tata ruang luar.

Stasiun kereta yang berada di bandara merupakan pintu masuk dan pintu keluar wisatawan yang berkunjung ke suatu daerah. Stasiun Bandara Yogyakarta harus dapat menggambarkan citra daerah Yogyakarta. Terlebih, stasiun ini berdekatan dengan kawasan strategis pariwisata nasional, yaitu Candi Borobudur yang merupakan salah satu keajaiban dunia. Maka, stasiun perlu direncanakan dengan karakter rekreatif dengan menggambarkan citra lokal. Karakter yang rekreatif dapat diwujudkan dengan pengolahan ruang dalam yang dapat menyatu dengan ruang luar, sehingga pengguna menjadi lebih santai dan dapat menikmati suasana stasiun. Penataan ruang dalam dapat diwujudkan dengan penggunaan elemen- elemen arsitektur lokal sekaligus mengenalkan budaya dan wisata setempat.

Stasiun Kereta Api Bandara YIA akan dikembangkan menjadi stasiun transit dan stasiun wisata. Stasiun akan melayani transit penumpang dari Kota Yogyakarta dan Jawa Tengah, sedangkan stasiun wisata dijadikan sarana pariwisata untuk mendukung *Airport city* dan *aerotropolis*. Untuk mewujudkan stasiun transit dibutuhkan pengolahan sirkulasi yang tepat, jelas, dan efisien, sehingga dibutuhkan konsep legibility agar sirkulasi stasiun mudah diakses dan mudah tercapai. Konsep *Legibility* menegaskan keterbacaan dan kejelasan dalam perencanaan dan perancangan sirkulasi. Selain menjadi tempat transit, stasiun ini juga menjadi tempat yang rekreatif dan membutuhkan pengalaman visual maupun



pengalaman lain yang akan dirasakan pengunjung, untuk itu dibutuhkan pendekatan *richness* yang akan memperkaya pengalaman ruang yang rekreatif melalui pengolahan tata ruang dalam dan tata ruang luar. Diharapkan dengan adanya stasiun ini, konektivitas antara bandara baru Yogyakarta dan kawasan pariwisata di sekitarnya semakin lancar dan kesadaran masyarakat umum untuk menggunakan transportasi umum semakin meningkat. Stasiun juga diharapkan mampu menjadi pintu gerbang pariwisata DIY dan Jawa Tengah serta dapat memperkenalkan pariwisata dan budaya daerah.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Bagaimana wujud rancangan Stasiun Kereta Api Bandara “Yogyakarta International Airport” yang *Accessible* – rekreatif melalui pengolahan ruang dalam dan ruang luar dengan pendekatan *legibility* dan *richness*?

## **1.3 Tujuan dan Sasaran**

### **1.3.1. Tujuan**

Mewujudkan rancangan Stasiun Kereta Api Bandara “Yogyakarta International Airport” yang *Accessible* – rekreatif melalui pengolahan ruang dalam dan ruang luar dengan konsep *legibility* dan *richness*, sehingga dapat mewujudkan stasiun bandara sebagai stasiun transit dan stasiun wisata.

### **1.3.2. Sasaran**

- a. Konsep rancangan stasiun kereta api bandara yang memudahhi fungsi sebagai stasiun transit dan stasiun wisata.
- b. Penerapan pendekatan *legibility* pada sirkulasi melalui penataan ruang dalam dan ruang luar agar tercipta sirkulasi yang *Accessible*.

- c. Penerapan pendekatan *richness* melalui hubungan antara ruang dalam dan ruang luar agar tercipta suasana ruang yang rekreatif.

## 1.4 Lingkup Studi

### 1.4.1 Materi Studi

- a. Spasial

Ruang lingkup perencanaan dan perancangan stasiun kereta bandara terpadu secara fisik berada di Bangunan Penghubung Bandara International Yogyakarta, Jalan Wates – Purworejo, Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta.

- b. Substansial

Proses perencanaan dan perancangan stasiun kereta bandara terpadu mempunyai fokus terhadap penataan sirkulasi, ruang dalam, dan ruang luar.

- c. Temporal

Perencanaan dan perancangan stasiun kereta bandara terpadu diharapkan relevan sampai kurun waktu 20 tahun seiring dengan pengembangan rencana kereta api di DI, yaitu pengembangan jalur kereta api menuju Parangtritis.

### 1.4.2 Pendekatan Studi

Pendekatan studi yang digunakan dalam proses perencanaan dan perancangan stasiun kereta api bandara “Yogyakarta International Airport” menggunakan pendekatan *legibility* dan *richness*.

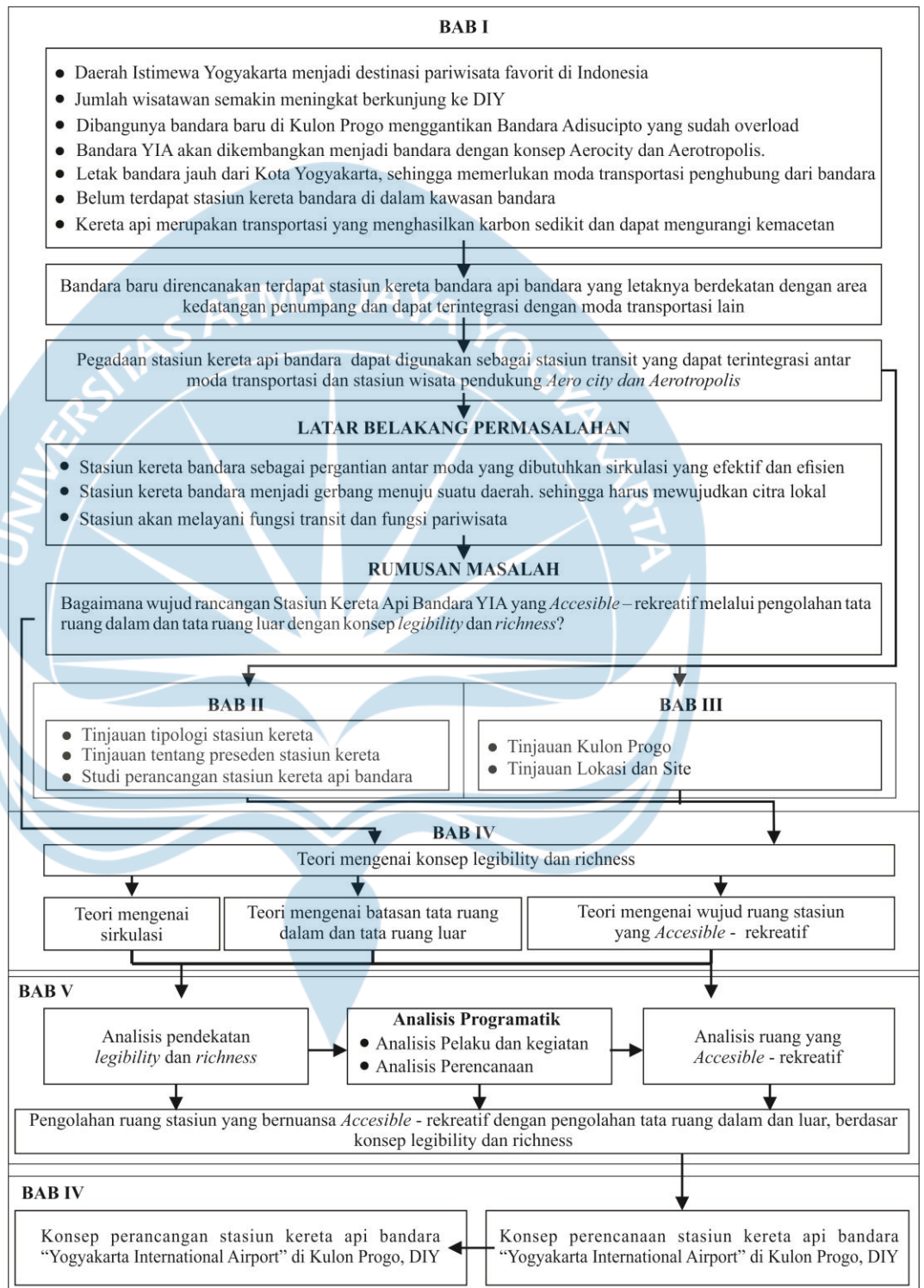
## **1.5 Metode Studi**

### **1.5.1 Pola Prosedural**

Metode yang digunakan pada perencanaan dan perancangan merupakan metode deduktif dan induktif. Metode deduktif digunakan pada data – data teori atau literatur yang kemudian dikumpulkan menjadi sebuah kesimpulan. Metode induktif digunakan pada saat mengambil sebuah studi kasus preseden untuk menggali data pada saat analisis.



## 1.5.2 Tata Langkah



Gambar 1. 6 Tata langkah

Sumber : Analisis penulis, 2020

## 1.6 Sistematika Penulisan

### **BAB I :PENDAHULUAN**

Memaparkan mengenai latar belakang pengadaan proyek, latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, lingkup studi, metode studi, sistematika penulisan, dan keaslian penulisan.

### **BAB II : TINJAUAN PROYEK STASIUN KERETA API BANDARA**

Memaparkan tinjauan mengenai stasiun kereta api dan tinjauan mengenai preseden tentang stasiun kereta atau obyek studi yang sejenis.

### **BAB III : TINJAUAN WILAYAH PROYEK STASIUN KERETA API BANDARA**

Memaparkan lokasi perencanaan stasiun kereta api bandara YIA.

### **BAB IV : TINJAUAN PUSTAKA LANDASAN TEORITIKAL**

Memaparkan tentang teori berdasarkan fokus desain dan pada penekanan studi, yaitu mengenai desain yang *Accessible* – atraktif dengan konsep *legibility* dan *richness*. Memaparkan mengenai teori tata ruang dalam dan tata ruang luar.

### **BAB V : ANALISIS**

Memaparkan analisis perencanaan berdasarkan pendekatan, menganalisis programatik, dan analisis penekanan desain mengenai tata ruang dalam dan tata ruang luar.

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

Memaparkan konsep perancangan proramatik dan konsep penekanan desain pada stasiun kereta bandara terpadu di Bandara Internasional Yogyakarta, sehingga tercipta desain stasiun sesuai dengan rumusan masalah yang ada.

## 1.7 Keaslian Penulis

Di bawah ini merupakan contoh tulisan sejenis mengenai perencanaan stasiun kereta api.

- a. Pengembangan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung

Tahun : 2014  
Penulis : Yonatan Christian Pandensolang  
Lokasi : Lampung  
Isi : Perencanaan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang di Lampung dengan pendekatan Arsitektur Dekonstruksi dan dapat terintegrasi dengan transportasi lainnya.

Pendekatan : Arsitektur Dekonstruksi

Perbedaan antara isi dari judul di atas dan tulisan penulis adalah perbedaan tentang lokasi stasiun dan pendekatan yang digunakan, sedangkan persamaan dengan tulisan penulis adalah persamaan tentang jenis tipologi, yaitu stasiun kereta api.

b. Stasiun Kereta Api di Kabupaten Magelang dengan Pendekatan Arsitektur Simbiosis

Tahun : 2019  
Penulis : Brigita Stella Maris  
Lokasi : Magelang, Jawa Tengah  
Isi : Perencanaan dan perancangan stasiun transit dan wisata di Magelang yang menunjang pariwisata dan ekonomi di Magelang terutama Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Borobudur

Pendekatan : Arsitektur Simbiosis

Perbedaan antara isi dari judul di atas dan tulisan penulis adalah perbedaan tentang lokasi stasiun dan pendekatan yang digunakan, sedangkan persamaan dengan tulisan penulis adalah fungsi stasiun yang digunakan untuk stasiun wisata dan stasiun transit.

c. Stasiun Kereta Terpadu di Kecamatan Kuta, Bali dengan Konsep *Legibility*

Tahun : 2020  
Penulis : I Made Dwi Putra Mahardika  
Lokasi : Kuta, Bali

Isi : Perencanaan dan perancangan stasiun kereta terpadu yang akan terintegrasi dengan moda transportasi seperti LRT, KRL, ART, dan Bus.

Pendekatan : *Legibility*

Perbedaan antara isi dari judul di atas dan tulisan penulis adalah perbedaan tentang lokasi stasiun dan pendekatan yang digunakan. Pendekatan yang digunakan penulis tidak hanya menggunakan pendekatan *legibility*, tetapi ditambah dengan pendekatan *richness* untuk mendukung konsep stasiun sebagai stasiun wisata, Persamaan dengan tulisan penulis adalah pendekatan *legibility*.

