

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Ketika Indonesia masih di bawah kepemimpinan era Kolonial, jalur kereta api Semarang-*Vorstenlanden* (Solo-Yogyakarta) menjadi pencangkulan pembangunan pertama yang dilaksanakan pada tanggal 17 Juni 1864 di Desa Kemijen oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda, yaitu Mr. L.A.J Baron Sloet Van De Beele. Pada tahun 1919 diresmikan sebuah bangunan stasiun kereta api Pekalongan yang dimiliki oleh perusahaan trem *Semarang-Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS) menjadi stasiun kelas 1. Seiring berjalannya waktu, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengambil alih Stasiun Pekalongan sebagai stasiun kereta api kelas besar tipe C. Dahulu bangunan stasiun tersebut memiliki bentuk dan arsitektur yang sangat sederhana yang mempunyai tiga bagian, yang pertama yaitu bangunan utama dengan berbentuk linier memanjang mengikuti emplasemen yang berisi ruang hall, ruang kepala stasiun, loket tiket, dan ruang tunggu. Bangunan kedua yaitu bangunan emplasemen berupa konstruksi kuda-kuda yang membentuk rangka atap emplasemen yang berisi peron dan dua jalur kereta api. Sedangkan bangunan ketiga yaitu bangunan penunjang berupa rumah kecil beratap pelana yang digunakan sebagai ruang pengatur jalur (PT KAI, 2017). Stasiun kereta api Pekalongan juga mempunyai bangunan baru yang terletak pada samping *gate* parkir mobil. Bangunan tersebut terpisah dari bangunan lama atau bangunan utama stasiun.

Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Pekalongan, banyaknya penumpang kereta api melalui Stasiun KAI Pekalongan pada tahun 2019 sebanyak 791.858 penumpang naik dan turun (BPS Pekalongan, 2023). Menurut data dari administrasi Stasiun KAI Pekalongan, banyaknya penumpang tahun 2022 yaitu 390.221 penumpang naik dan 364.384 penumpang turun. Sedangkan pada tahun 2023 dari bulan Januari hingga

Oktober banyaknya penumpang kereta api yaitu 450.108 penumpang naik dan 460.142 penumpang turun. Stasiun KAI Pekalongan mempunyai jadwal pemberhentian 60 kereta api penumpang dan 34 kali kereta api angkutan logistik ONS. Stasiun kereta api Pekalongan mengalami penurunan yang drastis dari tahun 2019 sampai 2021 akibat Covid-19, hingga kembali normal pada tahun 2022 dengan kenaikan penumpang sebanyak 323,3% dan dari tahun 2022 ke tahun 2023 (Januari-Oktober) sebanyak 20,6%.

Bangunan tersebut terpisah dari bangunan lama atau bangunan utama stasiun. Bangunan tersebut seluas 190 m² yang digunakan sebagai ruang layanan tiket dan pelayanan pelanggan. Bangunan tersebut belum difungsikan secara maksimal.

Fasilitas ruang tunggu merupakan fasilitas yang cukup penting pada keberlangsungan pengunjung stasiun dan penumpang kereta api menunggu seseorang atau menunggu kedatangan kereta api. Ruang tunggu ini perlu dilengkapi dengan fasilitas penunjang lainnya, dalam artian ruang tunggu perlu penataan yang bisa diakses dari berbagai area, terutama area tenant yang menyediakan kebutuhan pangan pengunjung dan penumpang kereta api (Laode, 2022). Ruang tunggu umum terbagi menjadi dua area, yaitu ruang tunggu umum zona III (area umum) dan zona II (calon penumpang bertiket). Ruang tunggu umum zona III (area umum) merupakan area umum yang menampung sebagian besar pengunjung stasiun, yaitu terdiri dari pengantar, penjemput, dan calon penumpang kereta api. Pengantar penumpang biasanya keluarga, saudara, atau teman. Di stasiun kereta api Pekalongan, pengantar cenderung akan berada di stasiun sampai keluarga yang diantar berangkat naik ke gerbong kereta. Selama menunggu keberangkatan, pengantar akan menemani penumpang berada di ruang tunggu zona III (area umum). Karena ruang tunggu zona II (calon penumpang bertiket) hanya diperuntukkan penumpang yang sudah melakukan ceking tiket. Maka Ruang tunggu umum zona III (area umum) butuh ruang tunggu berkapasitas lebih banyak untuk bisa menampung calon penumpang dan keluarga atau teman calon penumpang. Pengantar tiap 1 penumpang berjumlah 1 orang, 2 orang, dan bahkan hingga

satu keluarga. Luas ruangan, kapasitas kursi dan fasilitas lain harus dapat memenuhi kebutuhan calon penumpang, dan pengantar. Karena jika ruang tunggu tidak dapat memenuhi kebutuhan maka calon penumpang dan pengantar akan berdiri memenuhi hall keberangkatan. Hal itu mengganggu dapat mobilitas pengguna stasiun.

Berdasarkan Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Tahun 2012, luas standar dari ruang tunggu umum bangunan stasiun kelas besar mencapai 600 m² dengan luas minimal 5 m²x6,8 m² sama dengan 34 m². Stasiun kereta api Pekalongan mempunyai luas ruang tunggu umum seluas 337,4 m². Luas ruang tunggu zona II (calon penumpang bertiket) 257,9 m² serta ruang tunggu umum zona III (area umum) yang terdiri dari hall 15 m², area merokok 7,5 m², dan selasar 7,5 m²+ (8,25 m²x6) = 57 m² yang ditotal menjadi 79,5 m². Luas ruang tunggu stasiun Pekalongan jika dibandingkan dengan luas standar ruang tunggu stasiun kurang 262,6 m². Berdasarkan data penumpang tahun 2019 dan 2022, perhitungan dari 600 m² untuk rata-rata penumpang per-jam sibuk dalam satu tahun sebanyak 254,6 orang, stasiun kereta api memerlukan kapasitas ruang tunggu untuk masing-masing zona seluas 162,944 m². Tetapi ruang tunggu umum yang sudah memenuhi kapasitas untuk penumpang hanya ruang tunggu umum zona II (calon penumpang bertiket), sedangkan ruang tunggu umum zona III (area umum) kekurangan luasan kapasitas seluas 83,45 m².

Stasiun Pekalongan ruang tunggu terdiri dari ruang tunggu keberangkatan dan ruang tunggu kedatangan. Kedua ruang tunggu tersebut masing-masing memiliki dua zona, yaitu zona II (calon penumpang bertiket) dan zona III (area umum). Kapasitas ruang tunggu zona II (calon penumpang bertiket) untuk area keberangkatan terdiri dari 68 *seat* kursi, sedangkan untuk area kedatangan terdiri dari 100 *seat* kursi. Kapasitas tempat duduk ruang tunggu umum zona III (area umum) untuk area keberangkatan sebanyak 16 *seat* kursi pada area hall, 8 *seat* kursi pada area merokok, 40 *seat* kursi pada area selasar untuk area keberangkatan, dan 24 *seat* kursi pada area selasar untuk area kedatangan. Rata-rata tiap jam pengguna stasiun di ruang tunggu luar keberangkatan 53,835 orang calon penumpang serta ditambah dengan pengantar yang dirata-ratakan

berjumlah sama dengan jumlah calon penumpang atau lebih. Dan rata-rata tiap jam di ruang tunggu kedatangan luar sebanyak 53,035 orang penjemput. Ketersediaan tempat duduk untuk pada ruang tunggu zona

Ketersediaan ruang tunggu dalam yang dapat lebih menarik perhatian calon penumpang dan ruang tunggu luar di keberangkatan dan kedatangan dapat diperluas kembali. Penataan ruang ruang tersebut juga harus dapat dengan mudah dijangkau oleh pengguna stasiun dengan memberikan fasilitas tersebut pada masing-masing zona ruang tunggu umum serta area keberangkatan dan area kedatangan. Tata letak dan pemanfaatan ruang-ruang yang menjadi fasilitas pengguna stasiun juga perlu dioptimalkan kembali. Dengan demikian, masalah yang terjadi di stasiun kereta api Pekalongan perlu dibenahi dengan tepat agar dapat menghasilkan perancangan stasiun yang sesuai dengan kebutuhan penggunanya.

1.2 Identifikasi Permasalahan

Berdasarkan survei lapangan dan data kuesioner ditemukan beberapa permasalahan pada Stasiun KAI Pekalongan, antara lain:

- a. Kebiasaan perilaku calon penumpang yang menunggu kedatangan kereta di ruang tunggu zona III (area umum) bersama dengan pengantar, yang mengakibatkan penuhnya area hall karena kekurangan kapasitas tempat duduk;
- b. Kurangnya luasan kapasitas ruang tunggu umum zona III (area umum) mencapai 83,45 m²;
- c. Kurang maksimalnya fungsi ruang dari bangunan baru stasiun yang hanya digunakan sebagai ruang layanan loket tiket dan layanan pelanggan.

1.3 Rumusan Permasalahan

Mengacu pada identifikasi permasalahan, maka rumusan permasalahan di Stasiun KAI Pekalongan, antara lain:

- a. Bagaimana cara memaksimalkan fasilitas yang dapat menarik calon penumpang untuk menunggu kedatangan kereta di ruang tunggu zona II

(area calon penumpang bertiket) tanpa harus mengubah kecenderungan perilakunya?

- b. Bagaimana upaya pengoptimalan pemetaan ruang-ruang yang dapat memenuhi luasan kebutuhan kapasitas ruang tunggu umum pada masing-masing zona?
- c. Bagaimana perancangan desain layout pemanfaatan bangunan baru yang sesuai dengan kebutuhan pengguna?

1.4 Tujuan dan Sasaran Perancangan

1.4.1 Tujuan Perancangan

Stasiun KAI Pekalongan dirancang dengan tujuan untuk memaksimalkan pemanfaatan ruang, pemaksimalan kapasitas sesuai yang dibutuhkan pengguna, dan penyesuaian tata letak ruang dengan kebutuhan perilaku pengguna, agar dapat mengefisiensikan mobilisasi pengguna dalam mengakses ruang-ruang fasilitas di stasiun.

1.4.2 Sasaran Perancangan

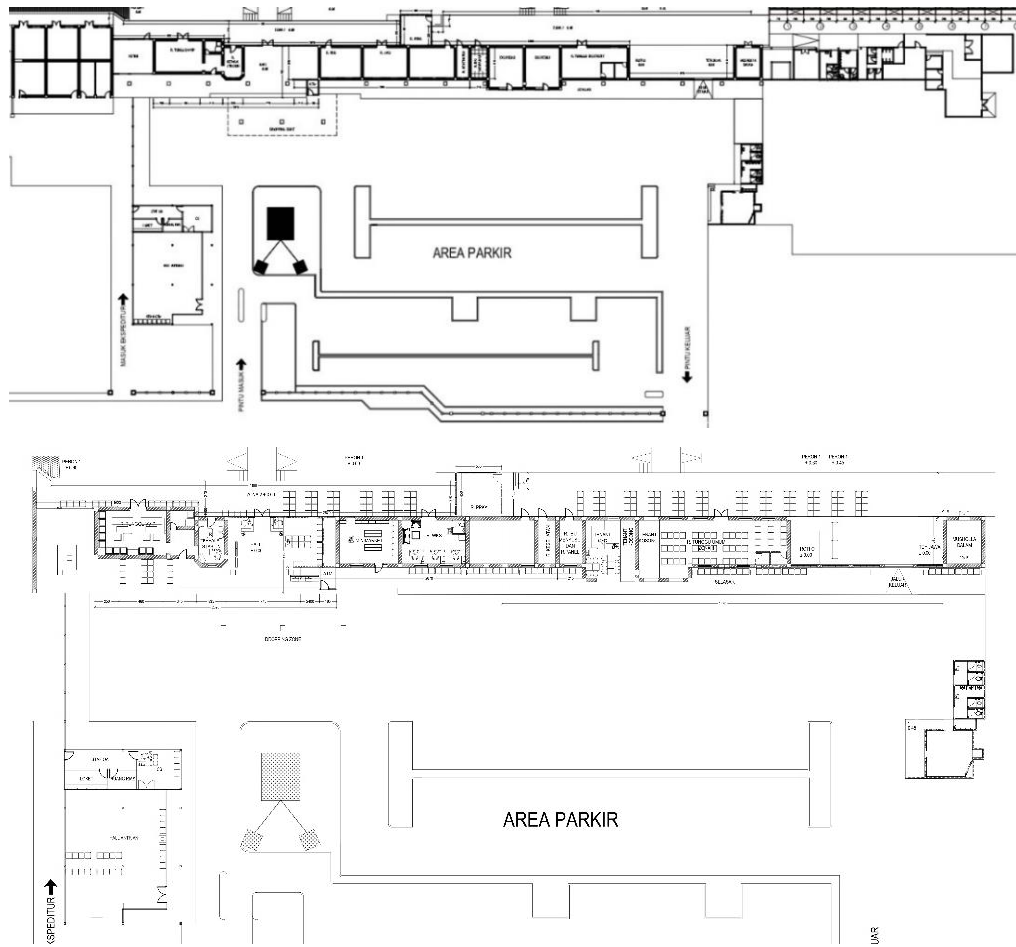
- Mengupayakan pemaksimalan fasilitas yang dapat menarik calon penumpang untuk menunggu kedatangan kereta di ruang tunggu zona II (area calon penumpang bertiket).
 - Penambahan area komersial di ruang tunggu zona II (area calon penumpang bertiket).
- Pengoptimalan pemetaan ruang-ruang yang dapat memenuhi luasan kebutuhan kapasitas ruang tunggu umum pada masing-masing zona.
 - Pengalihan fungsi tenant komersial samping kanan hall menjadi ruang tunggu dua zona, yaitu ruang tunggu zona II (area calon penumpang bertiket) dan ruang tunggu zona III (area umum);
 - Pengalih fungsian ruang tunggu zona II (area calon penumpang bertiket) samping kanan dan kiri pintu kedatangan menjadi ruang tunggu zona III (area umum).

- Perancangan desain layout pemanfaatan bangunan baru yang sesuai dengan kebutuhan pengguna.
 - Perancangan ulang bangunan baru yang dialihkan menjadi area kantor pegawai dan area food and beverage.

1.5 Batasan Permasalahan

Sesuai dengan Rumusan Permasalahan, perancangan Stasiun KAI Pekalongan perlu memperhatikan beberapa hal dan dibatasi dengan bidang keilmuan. Permasalahan yang harus diselesaikan dalam perancangan ini antara lain:

- a. Perancangan ini menggunakan acuan denah eksisting Stasiun KAI Pekalongan yang dibuat oleh Pegawai Daerah Operasional IV Semarang;
- b. Perancangan ini hanya mengubah area stasiun KAI pekalongan dengan luas perancangan berdasarkan permasalahan seluas 914 m²;
- c. Fokus utama perancangan yaitu pada ruang tunggu umum;
- d. Area yang dirancang yaitu area publik pengunjung dan area kantor pegawai, meliputi tenant, ruang layanan, ruang tunggu *luxury*, ruang tunggu umum, area kantor pegawai (ruang staff OA, ruang KS, ruang WKS dan Administrasi);
- e. Perancangan ini hanya ditujukan untuk fasilitas pengunjung Stasiun KAI Pekalongan dan pengguna KAI.
- f. Perancangan ini menggunakan bangunan Cagar Budaya milik PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang dilindungi oleh Undang-Undang No. 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya.



*Gambar 1. 1 Layout Bangunan Stasiun KAI Pekalongan
Sumber: Daerah Operasional IV Semarang, 2022*

*Tabel 1. 1 Data Proyek Stasiun KAI Pekalongan
Sumber: Dokumen Pribadi*

Nama Proyek	Stasiun KAI Pekalongan
Alamat	Jalan Gajah Mada, No. 10, Bendan, Kecamatan Pekalongan Barat, Kota Pekalongan, Provinsi Jawa Tengah.
Pengelola	PT. Kereta Api Indonesia (Persero)
Jenis Stasiun	Besar Tipe C
Luas Bangunan	1.498 m ²
Luas Perancangan	812 m ²

1.6 Manfaat Perancangan

Manfaat yang didapat dari perancangan Stasiun KAI Pekalongan, antara lain:

- a. Masyarakat/Komunitas: Diharapkan perancangan ini mampu meningkatkan ketertarikan masyarakat untuk selalu menggunakan kereta api sebagai transportasi umum yang dapat mengutamakan kebutuhan masyarakat sebagai pengguna Stasiun KAI Pekalongan.
- b. Institusi Penyelenggara Pendidikan: Dapat dijadikan sebagai bahan studi dan masukan untuk pengembangan Stasiun KAI Pekalongan bagi instansi terkait;
- c. Bidang Keilmuan Interior: Memberikan kontribusi untuk Bidang Keilmuan Program Studi Desain Interior sebagai ilmu tambahan dan referensi bagi mahasiswa yang mengambil tipologi perancangan yang sama atau berhubungan.

1.7 Metode Perancangan

1.7.1 Data Primer

- a. Observasi (pengamatan secara langsung)

Hasil dari observasi ini didapatkan melalui survei langsung di lokasi proyek perancangan, yaitu stasiun KAI Pekalongan.
- b. Studi Banding
 - Stasiun KAI Tasikmalaya termasuk ke dalam kelas besar tipe C yang menjadi bagian Daerah Operasional II Bandung. Stasiun ini dilengkapi loket yang terletak di hall bangunan stasiun dengan ruang tunggu umum luar yang dapat melihat ke dalam stasiun dan memiliki satu pintu untuk *boarding ticket*.
 - Stasiun KAI Jatibarang termasuk ke dalam kelas besar tipe C yang menjadi bagian Daerah Operasional III Cirebon. Stasiun ini mempunyai bangunan baru digunakan sebagai ruang layanan yang tersambung dengan bangunan lama atau bangunan utama. Stasiun ini juga mempunyai area ruang tunggu luar yang lumayan luas.

- Stasiun KAI Purworejo menjadi pembanding dalam studi kasus bangunan cagar budaya yang sudah memiliki SK Cagar Budaya sehingga dapat menarik asumsi golongan bangunan cagar budaya pada bangunan stasiun KAI Pekalongan.

c. Kuesioner

Ditujukan untuk mengetahui data pengunjung atau calon penumpang kereta api di stasiun KAI Pekalongan, selain itu juga untuk mengetahui tanggapan pengunjung mengenai stasiun KAI Pekalongan.

1.7.2 Data Skunder

a. Data Literatur

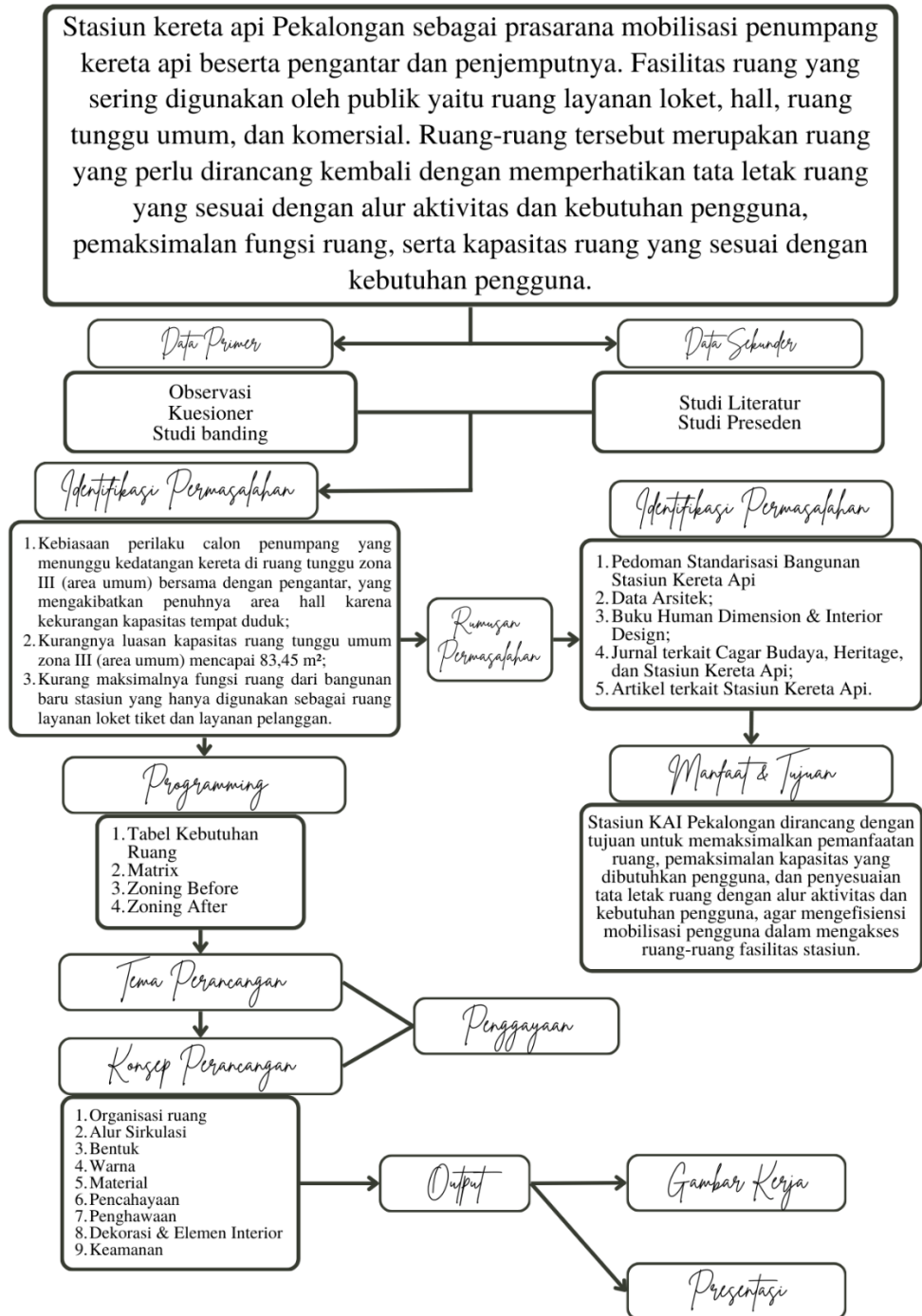
Pengumpulan data untuk studi literatur ini melalui buku Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api, Data Arsitek, Buku Human Dimension & Interior Design, Jurnal, dan artikel terkait stasiun kereta api yang berhubungan dengan proyek perancangan stasiun dengan tujuan sebagai informasi tentang kebutuhan dalam proyek perancangan, serta sebagai referensi dan penambahan ilmu yang berkaitan tentang perancangan stasiun.

b. Studi Preseden

Literatur berupa contoh objek yang akan menjadi inovasi dengan tampak perancangan atau tema konsep yang sama seperti tujuan dari perancangan ulang Stasiun KAI Pekalongan.

1.8 Kerangka Pikir

Latar Belakang



Gambar 1. 2 Kerangka Berpikir
Sumber: (Dokumen Pribadi)

1.9 Sistematika Penulisan

Sistematika Laporan Tugas Akhir ini terdiri dari:

BAB I: PENDAHULUAN

Bab ini adalah dasar dari penulisan laporan, yang terdiri atas latar belakang, identifikasi permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran perancangan, batasan perancangan, manfaat perancangan, metode perancangan, kerangka pikir, serta pembaban.

BAB II: KAJIAN LITERATUR DAN STANDARISASI

Bab II terdiri atas landasan teori, literatur yang berkaitan dengan perancangan stasiun KAI Pekalongan, pedoman standarisasi stasiun kereta api, dan pendekatan desain.

BAB III: DESKRIPSI PROJEK DAN ANALISIS DATA

Uraian deskripsi proyek, pembahasan studi banding, analisis pengguna, pola sirkulasi ruang, dan analisis eksisting, yang akan menentukan konsep serta tema perancangan.

BAB IV: TEMA DAN KONSEP PERANCANGAN

Berisi mengenai hasil perancangan yang menjabarkan tentang pendekatan desain yang digunakan, implementasi tujuan perancangan, dan penjabaran tema serta konsep yang diterapkan.

BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN

Menarik kesimpulan akhir dari perancangan dan penulisan laporan, serta memberi saran yang membangun kepada pihak yang terlibat dalam perancangan stasiun kai pekalongan.