



BAB I

PENDAHULUAN

BAB I

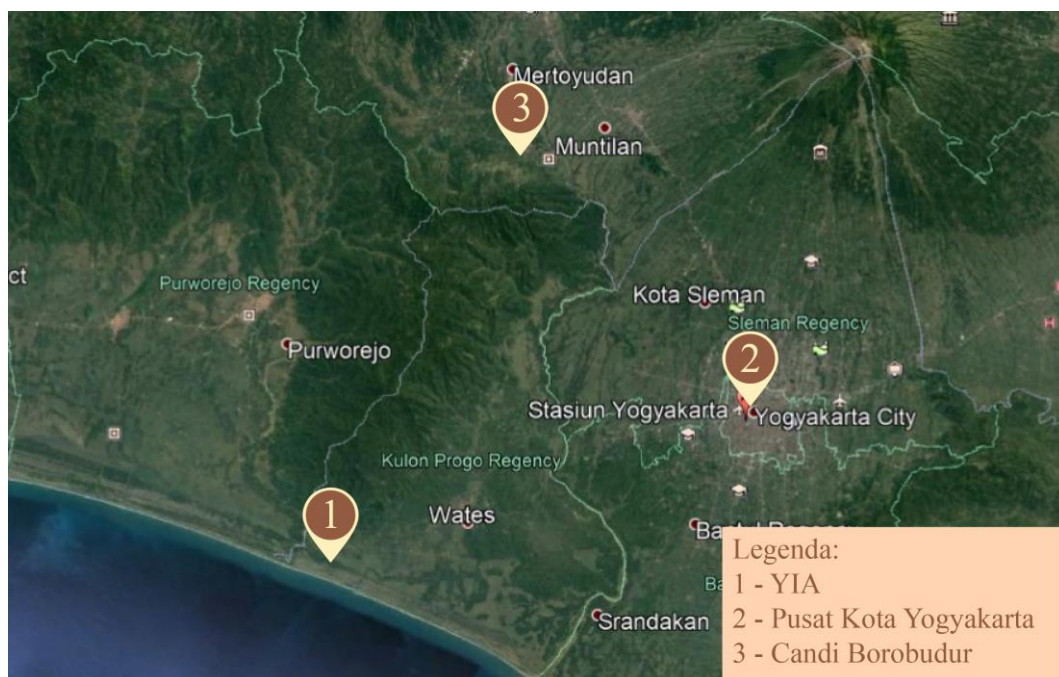
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan provinsi ke-3 dengan jumlah wisatawan terbanyak menurut TripAdvisor pada tahun 2019. Masyarakat Yogyakarta masih menjunjung tinggi seni dan kebudayaan Jawa, disertai dengan tingkat kreativitas tinggi dan adanya objek wisata sejarah seperti bangunan candi memberikan daya tarik bagi wisatawan, baik wisatawan lokal maupun wisatawan mancanegara. Ketertarikan wisatawan terhadap keindahan Yogyakarta dibuktikan dengan adanya kenaikan jumlah wisatawan yang berkunjung setiap tahunnya. Menurut data statistik kepariwisataan Yogyakarta tahun 2019, menjelaskan bahwa banyaknya wisatawan yang berkunjung di dasarkan pada akomodasi yang digunakan pada tahun 2015 sebanyak 4.122.205 ; pada tahun 2016 sebanyak 4.549.574 ; pada tahun 2017 sebanyak 5.229.298 ; pada tahun 2018 sebanyak 5.689.091; dan pada tahun 2019 sebanyak 6.549.381. Melihat potensi tersebut, pemerintah berencana mengembangkan sektor pariwisata yang ada di Yogyakarta dengan tujuan meningkatkan jumlah wisatawan yang berkunjung.

Kulon Progo merupakan salah satu Kabupaten yang berada di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Beroperasinya bandara baru di kawasan kulon progo terjadi atas respon dari naiknya jumlah wisatawan yang berkunjung ke Daerah Istimewa Yogyakarta. Bersamaan dengan itu Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta sekaligus merencanakan pengembangan *Yogyakarta International Airport (YIA)* maenjadi pusat dari sebuah *aerotropolis*. Pengembangan *aerotropolis* ini tertera dalam Paparan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Yogyakarta tahun 2017—2022. *Aerotropolis* merupakan sebuah kawasan perkotaan mandiri pengembangan dari sebuah bandara yang berfungsi sebagai pusat perekonomian, memiliki keterkaitan fungsional dan system jaringan prasarana yang terintegrasi dan terpusat/airport city (Ayuningtyas,2015).

Berdasarkan pengertian tersebut, sebuah *aerotropolis* membutuhkan sarana transportasi yang terintegrasi, mengingat letak *Yogyakarta International Airport* (YIA) di Kulon Progo yang jauh dari lokasi objek wisata dan pusat kegiatan wisata dan perekonomian Yogyakarta. Objek wisata yang direncanakan pemerintah akan terhubung dengan *Yogyakarta International Airport* (YIA) adalah Candi Borobudur yang berjarak ± 66 km serta pusat kegiatan dan perekonomian Yogyakarta berjarak



Gambar 1.1. Kedudukan YIA terhadap Pusat Kota dan Objek Wisata

Sumber: Google Earth disunting oleh Penulis

± 57 km.

Mengenai penggunaan moda transportasi yang nantinya akan digunakan dalam sistem transportasi terintegrasi ini, pemerintah menjelaskan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Yogyakarta tahun 2017—2022 bahwa transportasi dengan jalur bebas hambatan dijadikan sebagai solusi berkelanjutan untuk menghubungkan antar pusat kegiatan yang ada di Yogyakarta. Kebijakan ini merespon adanya tingkat kemacetan yang tinggi, terutama pada *peak season*. Dengan ini, antarmoda yang paling tepat untuk digunakan adalah moda transportasi dengan jalur bebas hambatan berupa Kereta Api. Minat masyarakat

untuk menggunakan transportasi jalur bebas hambatan di Daerah Istimewa Yogyakarta kian meningkat setiap tahunnya. Menurut data yang dipublikasikan oleh badan pusat statistika DIY Yogyakarta, kenaikan pengguna transportasi pada tahun 2012—2017 sangatlah signifikan.

Tabel 1.1. Kenaikan Pengguna Moda Transportasi Kereta Api

Tahun	Jumlah Penumpang
2017	8.585.092
2016	4.073.038
2015	3.543.139
2014	2.740.104
2013	2.629.513
2012	2.648.727

Sumber: BPS Daerah Istimewa Yogyakarta 2018

Hingga Desember 2020 jalur rel kereta api bandara sedang dalam proses pengerjaan konstruksi. Jalur kereta *aerotropolis* ini memotong jalur antara stasiun kedundang dan stasiun wojo. Sementara ini kereta bandara yang telah beroperasi hanya menjangkau hingga stasiun wojo karena belum tersedianya stasiun bandara ataupun stasiun di kawasan *aerotropolis*, kemudian calon penumpang akan melanjutkan perjalanannya dengan moda transportasi elf damri. Keberadaan stasiun ini selain untuk mempermudah akses, juga akan menjadi daya tarik bagi wisatawan terutama ketika bangunan tersebut mencerminkan seni dan budaya khas Daerah Istimewa Yogyakarta.

Yogyakarta dengan berbagai peninggalan leluhur yang masih terjaga dijuluki sebagai Kota Seni dan Budaya, hal itu pula yang menjadi daya tarik utama wisatawan. Seni dan budaya khas Yogyakarta telah tertuang dalam desain *Yogyakarta International Airport* (YIA) yang menjadi *focal point* dari *aerotropolis* Kulon Progo. Penempatan konsep kawasan, gunung, motif batik kawung dan batik truntum mendukung perencanaan stasiun kereta api dengan pendekatan arsitektur kontekstual. Arsitektur kontekstual merupakan suatu perancangan dan

perencanaan arsitektur yang memperhatikan permasalahan kontinuitas visual maupun non visual antara bangunan baru dengan bangunan yang telah ada sehingga tercipta kesinambungan antar bangunan dalam satu lokasi yang berdekatan (Brolin, 1980). Karena fokus utama pada sebuah *aerotropolis* adalah Bandara, maka bangunan stasiun ini memerlukan kesinambungan dengan *Yogyakarta International Airport (YIA)* terutama dalam lingkup visualnya. Memunculkan lingkup visual dalam kontekstualisme arsitektur dapat melalui beberapa cara, yaitu dengan penggunaan elemen arsitektur beberapa karya yang telah ada, fungsi, lingkungan sekitar, alam dan budaya yang berkembang dalam masyarakat (Lovita, 2015).

Yogyakarta sebagai salah satu primadona Indonesia yang dapat menarik wisatawan asing maupun wisatawan lokal untuk berkunjung, dan tentunya memberikan banyak dampak positif. Berbagai pengembangan sektor pariwisata di Yogyakarta telah direncanakan untuk menambah daya tarik wisatawan agar berkunjung dan memunculkan citra baik baru bagi Indonesia. Pengembangan itu harus selaras dengan pengembangan teknologi. Dibentuknya sebuah *aerotropolis* di Kulon Progo yang menjadi *aerotropolis* pertama di Indonesia tentunya harus didukung dengan kemajuan teknologi transportasi berupa antarmoda transportasi yang terintegrasi. Dalam hal ini antar moda tersebut adalah Kereta Api. Stasiun kereta api yang terintegrasi diharapkan memunculkan citra yang khas namun masih selaras dengan keberadaan *Yogyakarta International Airport (YIA)* sebagai pusat *aerotropolis* sehingga dapat menarik wisatawan untuk berkunjung. Pendekatan Arsitektur kontekstual dalam perancangan stasiun kereta api pada *aerotropolis* kulon progo sangat tepat untuk menciptakan sebuah *aerotropolis* yang tidak hanya terintegrasi secara fisik tetapi juga secara visual.

1.2. Tujuan dan Sasaran

Tujuan dan sasaran merupakan gambaran dari capaian dalam merencanakan di tahap selanjutnya, Berdasarkan paparan latar belakang diatas, Tujuan perencanaan Stasiun Kereta Api *Aerotropolis* Kulon Progo ini adalah:

1. Mendukung terciptanya sarana transportasi yang terintegrasi dengan moda transportasi jalur bebas hambatan sehingga dapat mengurangi angka kemacetan di Yogyakarta.
2. Mendukung terciptanya sarana transportasi yang menunjang konektivitas antara *Yogyakarta International Airport* (YIA), Objek wisata Candi Borobudur dan juga pusat kegiatan wisata dan perekonomian Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY).
3. Meningkatkan daya tarik wisatawan untuk berkunjung ke Yogyakarta, utamanya kawasan *aerotropolis* Kulon Progo.
4. Memperkenalkan seni dan budaya khas Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) kepada wisatawan melalui pendekatan Arsitektur Kontekstual.

Sedangkan Sasaran untuk perancangan ini adalah:

1. Menciptakan konektivitas antara *Yogyakarta International Airport* (YIA) dengan Stasiun Kereta Api.
2. Merancang stasiun yang memiliki fasilitas perpindahan antarmoda dari pesawat menuju kereta api.
3. Menyediakan ruang untuk kegiatan dalam sebuah stasiun, baik fasilitas utama maupun fasilitas penunjangnya.
4. Merepresentasikan seni dan kebudayaan khas Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) pada bangunan Stasiun Kereta Api dengan menerapkan Arsitektur Kontekstual.

1.3. Batasan dan Asumsi

Batasan dari proyek Stasiun Kereta Api *Aerotropolis* Kulon Progo, adalah :

1. Stasiun memiliki jam operasional mulai dari jam 4.00 WIB hingga jam 22.00 WIB dengan 24 rute perjalanan.
2. Lingkup pengguna stasiun adalah wisatawan lokal dan wisatawan mancanegara.
3. Pengguna bangunan didominasi oleh calon pengguna/pengguna *Yogyakarta International Airport* (YIA).

4. Jenis kereta yang digunakan adalah kereta bandara dengan jenis Kereta Rel Diesel Elektrik (KRDE) ME 204 dengan panjang rangkaian kereta total $\pm 80.000\text{mm}$ yang mempunyai kapasitas 300 penumpang.
5. Stasiun akan berupa stasiun yang berada di area bandara bandara dengan jalur kereta yang ter-elevasi (layang).

Asumsi dari proyek Stasiun Kereta Api *Aerotropolis* Kulon Progo, adalah:

1. Proyek Stasiun Kereta Api *Aerotropolis* ini diusung oleh Dinas Perhubungan yang bekerjasama dengan PT. Angkasa Pura I dan PT. Kereta Api Indonesia.
2. Stasiun Kereta Api *Aerotropolis* Kulon Progo menggunakan jalur yang terhubung dengan Stasiun Wojo dan Stasiun Kedundang yang telah terbangun.
3. Dalam kurun waktu 5—10 tahun kedepan pengguna bangunan stasiun akan terus meingkat.

1.4. Tahapan Perancangan

Pada tahapan perancangan, menjelaskan secara sistematis tentang urutan susunan laporan, dari tahap pemilihan judul hingga laporan.

1. Interpretasi Judul

Pemilihan judul didasarkan pada latar belakang dan tujuan dalam perancangan yang akan dilaksanakan. Stasiun *Aerotropolis* Kulon Progo dengan Pendekatan Arsitektur Kontekstual merupakan sebuah fasilitas sarana-prasarana transportasi yang dirancang untuk menghubungkan wilayah *Aerotropolis* dengan objek wisata dan pusat kota.

2. Pengumpulan Data

Terdapat dua langkah pengumpulan data, yakni pengumpulan data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan dengan observasi secara langsung dalam hal ini survey lapangan. Sedangkan pengumpulan data sekunder dilakukan dengan cara studi literatur dan media elektronik.

3. Analisis Data

Setelah pengumpulan data, dilakukan proses analisa dengan tujuan mencari permasalahan yang terkait dengan objek perancangan. Selanjutnya adalah menentukan pemecahan masalah untuk menghasilkan acuan dalam proses perancangan.

4. Azaz dan Metode Perancangan

Acuan tersebut nantinya akan menjadi sebuah azaz dan metode perancangan yang akan menjadi dasar dalam merancang, juga sebagai acuan untuk penentuan tema perancangan.

5. Konsep Rancangan

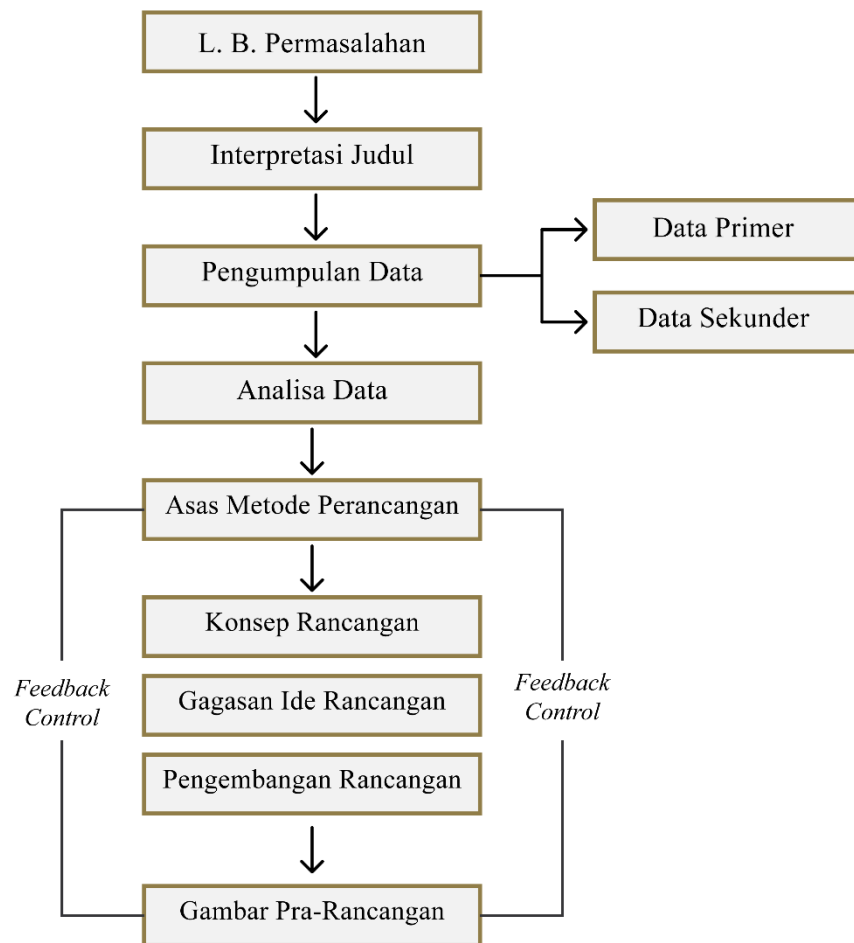
Acuan rancang tersebut kemudian dikembangkan menjadi sebuah konsep dalam perancangan. Didalam konsep terdapat penjabaran azaz dan metode pada objek rancang, sehingga terdapat batasan yang jelas.

6. Gagasan Ide Rancang

Gagasan ide merupakan olah pikir untuk mendapatkan ide bentuk yang sesuai dengan tema dan konsep yang akan digunakan dalam perancangan.

7. Pengembangan Rancangan

Pengaplikasian perancangan sesuai dengan tema dan konsep sehingga menjadi gagasan perancangan. Rancangan yang dihasilkan berupa bentuk dua dimensi dan tiga dimensi.



Gambar 1.2. Diagram Sistematika Rancang

Sumber: Analisa Penulis (2020)

1.5. Sistematika Laporan

Adapun Sistematika penulisan Proposal Stasiun Kereta *Aerotropolis* Kulon Progo ini, sebagai berikut:

BAB I: Pendahuluan, berisi tahapan mulai dari latar belakang pemilihan judul, tujuan perancangan batasan dan asumsi rancangan, dan tahap perancangan beserta dengan uraian penjelasan dari tiap tahapannya yang menjelaskan secara rinci isinya. Juga tahapan perancangan dari mulai proses interpretasi judul sampai pada proses aplikasi pada rancangan gambar.

BAB II: Tinjauan Obyek Perancangan, mulai dari tahap pengertian judul yang berisi pengertian tentang Stasiun Kereta Bandara sebagai Penunjang *Aerotropolis* Kulon Progo itu sendiri terutama *Yogyakarta International Airport* (YIA) yang kemudian disimpulkan menjadi suatu pengertian baru dari rancangan. Tahap studi literatur yang berisi tentang segala data dari bermacam jenis literatur yang digunakan sebagai data penunjang yang berkaitan dengan rancangan. Tahap tinjauan obyek perancangan yang berisi dua obyek studi kasus sejenis secara fungsi dan aktivitas yang digunakan sebagai acuan yang membantu rancangan nantinya, dari hasil analisa dan perbandingan yang dilakukan pada studi kasus. Tahap kesimpulan studi, lingkup pelayanan yang menjelaskan pembatasan pelayanan rancangan, serta aktivitas kebutuhan ruang dan perhitungan luasannya yang menguraikan secara rinci kebutuhan ruang yang diperlukan untuk kemudian dihitung secara pasti luasan yang dibutuhkan.

BAB III: Tinjauan Lokasi Perancangan, pembahasan site/lokasi perancangan. Berisi tahapan dari latar belakang pemilihan lokasi, penetapan lokasi dan kondisi fisik lokasi. Kondisi fisik lokasi menggambarkan aksesibilitas menuju lokasi, potensi yang dimiliki lokasi dan juga infrastruktur yang ada pada lokasi.

BAB IV: Analisa Perancangan, isinya sudah mengarah ke arah lebih lanjut yaitu mulai dari analisa sampai dengan gambaran secara abstrak tentang konsep perancangan yang akan dibuat, seperti dari mulai analisa ruang beserta hubungannya, analisa aksesibilitas, view, kebisingan, iklim, potensi daerah sekitar. Sampai dengan diagram abstrak yang kurang lebih menggambarkan secara abstrak konsep bentukan atau lay out.

BAB V: Konsep Rancangan, dalam bab ini menjelaskan tentang konsep-konsep yang digunakan dalam perancangan.