



BAB I

PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Semakin bertambah tahun ke tahun sarana transportasi mengalami kenaikan dalam jumlah pelayanan kepada masyarakat terutama di kota – kota besar seperti kota Surabaya. Berkaitan dengan perkembangan ekonomi di Surabaya yang terus mengalami peningkatan yang sangat pesat. Hal tersebut dapat dilihat tingkat urbanisasi dan semakin banyaknya gedung – gedung komersial bertingkat dibangun di Surabaya yang menjadi kota tujuan untuk berbisnis, maka dari itu fasilitas dari dan menuju kota Surabaya harus ditingkatkan sarana dan prasarannya.

Meningkatnya transportasi yang ada di perkotaan seperti kota Surabaya menjadikan masalah yang cukup kompleks yang diakibatkan oleh tingkat kepadatan penduduk, sarana transportasi yang tidak memadai dan keterbatasan lahan. Menurut badan pusat statistik kota Surabaya tahun 2019, bahwa pertumbuhan penduduk dapat diproyeksi menurut jenis kelamin dan kelompok umur yang dapat diakumulasikan sudah mencapai 2,9 juta yang dimana tingkat penduduk tinggi dan terus bertambah ini dapat mengakibatkan penambahan beban lalu lintas pada ruas - ruas jalan kota Surabaya.

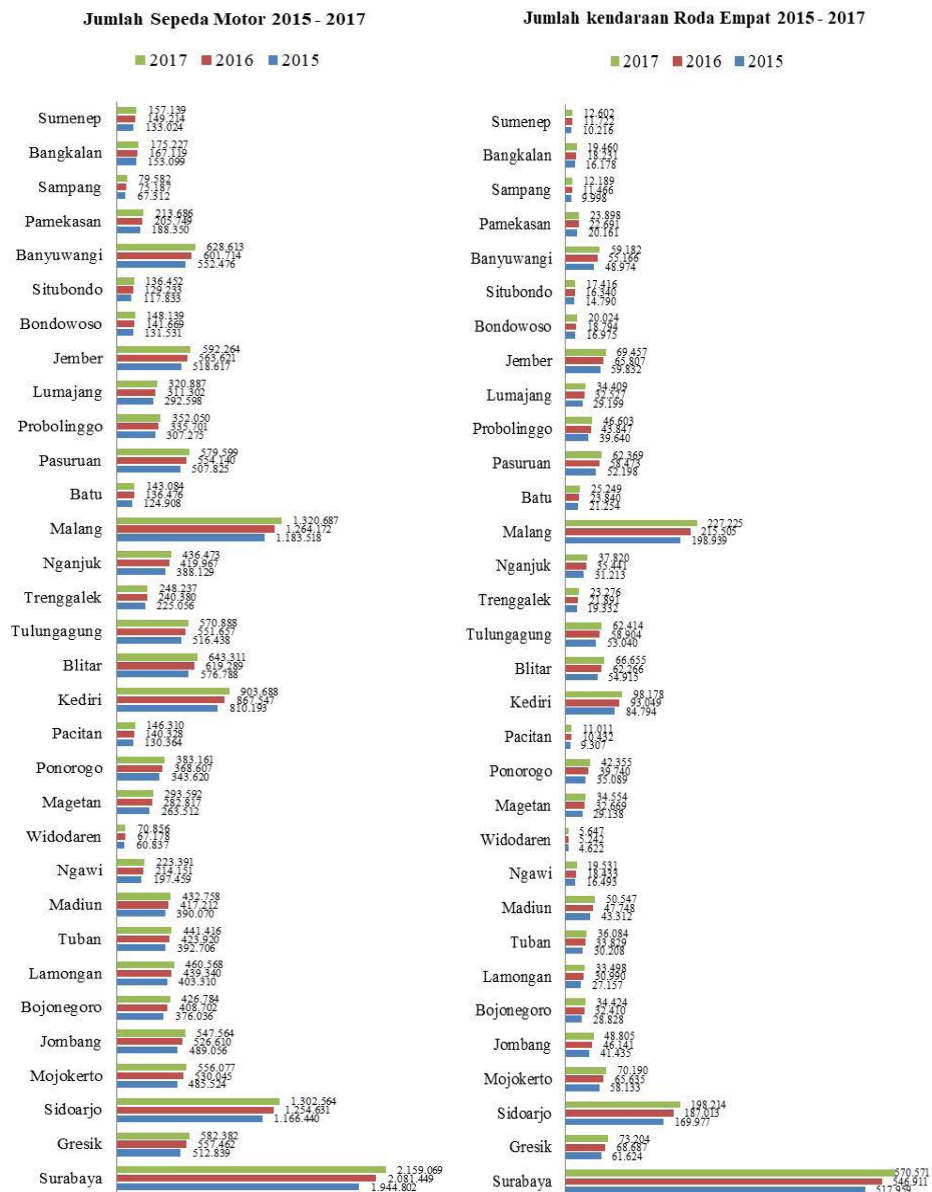
Tabel 1.1 Jumlah Penduduk Kota Surabaya Tahun 2019

Umur	Proyeksi Penduduk Kota Surabaya (Jiwa)		
	Laki-laki 2019	Perempuan 2019	Jumlah 2019
0-4	107043	102663	209706
9-May	107536	103436	210972
14-Oct	98976	95048	194024
15-19	108479	118284	226763
20-24	144661	147358	292019
25-29	137343	135581	272924
30-34	125978	126098	252076
35-39	116992	119206	236198
40-44	105843	108846	214689
45-49	95379	101564	196943
50-54	86854	94898	181752

Gambar 6.4 Tampilan Bangunan	113
Gambar 6.5 Denah Lantai 1 - 2	114
Gambar 6.6 Interior Bangunan	114
Gambar 6.7 Aplikasi Pedestrian dengan Kanopi	115
Gambar 6.8 Aplikasi Vegetasi dan Parkir Pada Stasiun	115
Gambar 6.9 Aplikasi Potongan A-A Bangunan	116
Gambar 6.10 Aplikasi Potongan B-B Bangunan	116
Gambar 6.11 Aplikasi Penghawaan Bangunan	117
Gambar 6.12 Aplikasi Pencahayaan Bangunan	117
Gambar 6.13 Aplikasi Sistem Transportasi Vertikal	118
Gambar 6.14 Aplikasi Jaringan Listrik dan Genset	118
Gambar 6.15 Aplikasi Instalasi Penangkal Petir	119
Gambar 6.16 Aplikasi Jaringan Telekomunikasi dan PABX	119
Gambar 6.17 Aplikasi Penyediaan Air Bersih	120
Gambar 6.18 Aplikasi Pembuangan Air Kotor	120
Gambar 6.19 Aplikasi Pembuangan Air Hujan	121
Gambar 6.20 Aplikasi Pembuangan Sampah	121
Gambar 6.21 Aplikasi Perletakan Proteksi Kebakaran Pada Denah	122

55-59	72281	79841	152122
60-64	52247	52420	104667
65-69	35742	33603	69345
70-74	19089	20853	39942
75+	16545	25508	42053
Total	1430988	1465207	2896195

Sumber : BPS Kota Surabaya, 2019



Gambar 1.1 Tingkat Jumlah Kendaraan Pribadi Sepeda Motor dan Mobil di Surabaya Tahun 2015 - 2017

Sumber : Priyambodo, 2018

Berdasarkan data diatas, penduduk kota Surabaya paling banyak yang menggunakan kendaraan pribadi baik sepeda motor maupun mobil yang dibandingkan dengan kota/kabupaten lainnya. Sehingga Sarana transportasi massal harus mengalami peningkatan dalam jumlah pelayanan kepada masyarakat, terutama pada transportasi darat. Dikarenakan kendaraan pribadi lebih banyak digunakan dibandingkan transportasi massal yang menyebabkan tingkat kemacetan semakin bertambah.

Salah satu transportasi massal yang memiliki kecepatan tanpa hambatan yaitu kereta api. Kereta api merupakan sarana transportasi darat yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah banyak dalam sekali perjalanan. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan Kereta Api, maka sarana dan prasarana perlu mengalami peningkatan, guna mewadahi semakin banyaknya masyarakat yang berada di Stasiun Kereta Api tersebut. Maka perlu dilakukan upaya peningkatan sarana stasiun kereta api mengenai fasilitas dan kualitas pelayanan untuk masyarakat.

Tabel 1.2 Angkutan Penumpang Kereta Api Melalui Stasiun Keberangkatan Wilayah Daop 7, 8, 9 Di Provinsi Jawa Timur, 2017

Stasiun Keberangkatan	Jumlah Penumpang		
	Daop 7 Madiun	DAOP 8 Surabaya	DAOP 9 Jember
Kabupaten			
Tulungagung	511 158	-	-
Blitar	103 045	-	-
Kediri	136 768	-	-
Malang	-	102 793	-
Lumajang	-	-	22 627
Jember	-	-	881 613
Banyuwangi	-	-	947 866
Probolinggo	-	-	116 349
Pasuruan	-	-	31 987
Sidoarjo	-	708 274	-
Mojokerto	-	572 845	-
Jombang	577 496	-	-
Nganjuk	472 898	-	-
Madiun	31 120	-	-
Magetan	23 788	-	-
Ngawi	112 867	-	-
Bojonegoro	-	281 764	-

Lamongan	-	210 628	-
Gresik	-	-	-
Kota			
Kediri	498 327	-	-
Blitar	466 472	-	-
Malang	-	1 625 649	-
Mojokerto	-	572 845	-
Madiun	735 055	-	-
Surabaya	-	4 588 711	-
Jawa Timur	3 668 994	8 663 509	2 000 442

Sumber : BPS Jatim, 2019

Berdasarkan data diatas, angkutan penumpang kereta api melalui stasiun keberangkatan wilayah DAOP 8 Surabaya terdapat jumlah penumpang stasiun tertinggi di kota Surabaya 4.588.711 penumpang. Begitu juga stasiun yang ada di Surabaya salah satunya Stasiun Wonokromo mengalami peningkatan jumlah penumpang pada tahun 2019 selama masa angkutan hari besar Natal dan Tahun Baru 2019/2020 dengan jumlah yang naik 62.475 orang (kominfo jatim, 2020).

Stasiun Wonokromo merupakan stasiun cagar budaya yang di lindungi undang – undang tahun 2013 dan termasuk bangunan cagar budaya golongan B yaitu bangunan yang dapat dilakukan pemugaran dengan cara rehabilitasi/rekonstruksi. Dalam peraturan daerah nomor 5 tahun 2005 tentang pelestarian dan/atau lingkungan cagar budaya, konservasi bangunan cagar budaya golongan B yaitu yang dimana bangunan tidak boleh dibongkar kecuali buruk atau terbakar bisa dibongkar tetapi kembali dengan bentuk aslinya, perlu adanya perawatan tanpa mengubah tampang bangunan, dimungkinkan adanya perubahan tata ruang dalam sepanjang tidak merubah struktur utama bangunan, dan dimungkinkan adanya bangunan tambahan yang dapat menyatu dengan bangunan utama.

Lokasi Stasiun Wonokromo berada dekat dengan pusat industri perdagangan dan permukiman yang mendukung keberadaan Stasiun Wonokromo. Bangunan Stasiun Wonokromo saat ini dapat dikatakan sebagai stasiun yang memerlukan pengembangan maupun pembaharuan baik dari fisik bangunan maupun sarana dan fasilitas yang ada. Stasiun Wonokromo memiliki

permasalahan dimana stasiun kurang memadai sebagai stasiun kelas besar dan permasalahan – permasalahan yang ada dalam kenyamanan pengguna jasa yakni:

- Kurangnya area parkir untuk penyediaan perpindahan moda transportasi
- Pintu keluar kurang terlihat jelas fungsinya pada bagian depan bangunan
- Sirkulasi penumpang yang akan berangkat jika ingin ke fasilitas musholla tidak dapat dicapai dengan mudah karena harus melewati pagar pembatas untuk jalur kedatangan penumpang
- Area komersial pada bagian luar lebih sedikit daripada bagian dalam karena jika pada arah kedatangan penumpang tidak dapat mengakses area komersial bagian dalam
- Bentuk fisik dari bangunan itu sendiri kurang menunjukkan kualitas sebagai stasiun besar

Sehingga diperlukan pengembangan yang lebih baik dan sehubungan dengan rencana tata ruang wilayah kota Surabaya tahun 2014 – 2034 program pemerintah dalam rencana pengembangan transportasi perkeretaapian untuk mengembangkan semua stasiun yang ada di Surabaya menjadi stasiun intermoda atau terpadu yang salah satunya adalah Stasiun Wonokromo,

Sehingga hal tersebut bertujuan untuk Stasiun Wonokromo menjadi stasiun terpadu yang memberikan kemudahan untuk melakukan pergantian antar moda, intra moda, maupun antar jurusan baik pada tingkat lokal, regional, maupun nasional dengan menggunakan beberapa jenis moda transportasi kereta api. Dalam arti penumpang dapat langsung berpindah moda transportasi dari transportasi kereta api bisa melanjutkan perjalanan menggunakan transportasi lain di wilayah stasiun tersebut, sehingga akan lebih banyak memberikan manfaat bagi pengguna terutama dari segi efisiensi perjalanan yang mudah dan cepat.

Dikarenakan stasiun lama merupakan bangunan cagar budaya sehingga pengembangannya dilakukan dengan penambahan bangunan baru di kawasan stasiun agar terhubung atau *unity* dengan stasiun lama. Sehubungan dengan Menteri Perhubungan dengan Walikota Surabaya mendiskusikan akan merencanakan pembangunan jalur kereta api menuju bandara Juanda Surabaya dari Stasiun Wonokromo melalui Stasiun Waru (Berita Umum KEMENHUB RI,

2015). Sehingga di Stasiun lama difungsikan sebagai layanan kereta api jenis kereta komuter dan kereta jarak dekat, sedangkan stasiun baru difungsikan sebagai layanan kereta api jenis kereta jarak jauh dan kereta bandara. Untuk terintegrasinya dengan transportasi lain semua dialihkan ke stasiun baru.

Sehubungan dengan rencana pemerintah untuk mengembangkan Stasiun Wonokromo penetapan lokasi sendiri ditempatkan di lahan eksisting stasiun lama di bagian selatan yang pencapaiannya harus melewati jalur rel kereta api, sehingga diperlukan solusi desain untuk pencapaian ke stasiun baru. Eksisting Stasiun Wonokromo sendiri memiliki gaya arsitektur jawa-kolonial yang ditunjukkan pada penggunaan atap limasan untuk bangunan utama, atap tajuk pada bangunan musholla dan atap joglo pada bangunan yang difungsikan untuk ruang sinyal.

Material yang digunakan pada dinding menggunakan batu alam se-tinggi satu meter yang di cat hitam menunjukkan kolonialnya. Pada lingkungan sekitar stasiun terdapat bangunan perdagangan dan jasa yang didesain modern. Hal ini menjadi dasar merancang bangunan Stasiun Terpadu Wonokromo dengan penerapan arsitektur jawa kontemporer. Dengan bertujuan perpaduan antara unsur arsitektur jawa dengan unsur modern yang tetap mengikuti jaman yang kekinian.

Di dalam perancangan ini mengangkat Arsitektur Jawa Kontemporer yang akan menjadi identitas sendiri pada Stasiun Kereta Api Wonokromo untuk perubahan wajah baru sebagai landmark di Surabaya. Arsitektur jawa kontemporer adalah bentuk dan ragam arsitektur yang terbentuk dari ketersediaan bahan material serta kondisi alam dari daerah yang bersangkutan dan sekaligus melestarikan kebudayaan yang ada di jawa.

Melalui stasiun terpadu wonokromo ini dengan ide konsep desain bangunan modern atau masa kini tetapi tetap berdasar langgam jawa yang mengkini dengan berkembangnya bangunan – bangunan modern saat ini diharapkan menjadi identitas selaras dengan bangunan lama dan dapat terintegrasi dengan moda transportasi melalui jalur rel dengan jenis kereta api

yaitu kereta jarak dekat, jarak jauh, komuter dan kereta bandara yang menyesuaikan kebutuhan penumpang.

1.2 Tujuan dan Sasaran

Adapun tujuan perancangan yang hendak dicapai yaitu :

- Dapat menciptakan Stasiun Terpadu Wonokromo yang memudahkan perpindahan moda transportasi sebagai wadah menampung berbagai transportasi umum yang dapat digunakan dengan mudah, cepat dan tepat.
- Dapat menjadi pembaharuan yang lebih baik pada sistem pelayanan dan bentuk fasad dari stasiun lama yang dapat menampilkan keserasian dengan lingkungannya
- Dapat menerapkan pendekatan arsitektur Jawa kontemporer pada rancangan Stasiun Terpadu Wonokromo dengan konsep bangunan masa kini tetapi tetap berdasar arsitektur Jawa

Sedangkan sasaran yang ingin dicapai dengan perancangan ini yaitu :

- Sebagai wadah sarana perpindahan moda transportasi massal yang dapat digunakan dengan mudah, cepat, dan tepat bagi penggunanya
- Sebagai wadah yang menampung kebutuhan pengembangan fasilitas yang ada untuk menambah rasa minat masyarakat dalam memanfaatkan jasa angkutan kereta api untuk masyarakat umum

1.3 Batasan dan Asumsi

Batasan dari proyek Stasiun Terpadu Wonokromo Surabaya dengan Pendekatan Arsitektur Jawa Kontemporer, adalah :

- Lingkup pengguna jasa Stasiun Terpadu Wonokromo ini untuk semua kalangan, tidak terbatas usia
- Jadwal operasional pemesanan tiket Stasiun Terpadu Wonokromo sama seperti stasiun lama yang akan beroperasi setiap hari termasuk hari besar

dimulai pukul 09.00 WIB hingga 16.00 WIB dengan waktu istirahat jam 12.00 WIB sampai 12.45 WIB

- Massa bangunan stasiun lama tidak boleh dibongkar, perawatan harus dilakukan tetapi tidak merubah tampang bangunan dan dimungkinkan penambahan bangunan baru yang menjadi satu kesatuan utuh dengan bangunan stasiun lama
- Stasiun lama difungsikan sebagai layanan kereta api jenis kereta komuter dan kereta jarak dekat, sedangkan stasiun baru melayani kereta jarak jauh dan kereta bandara

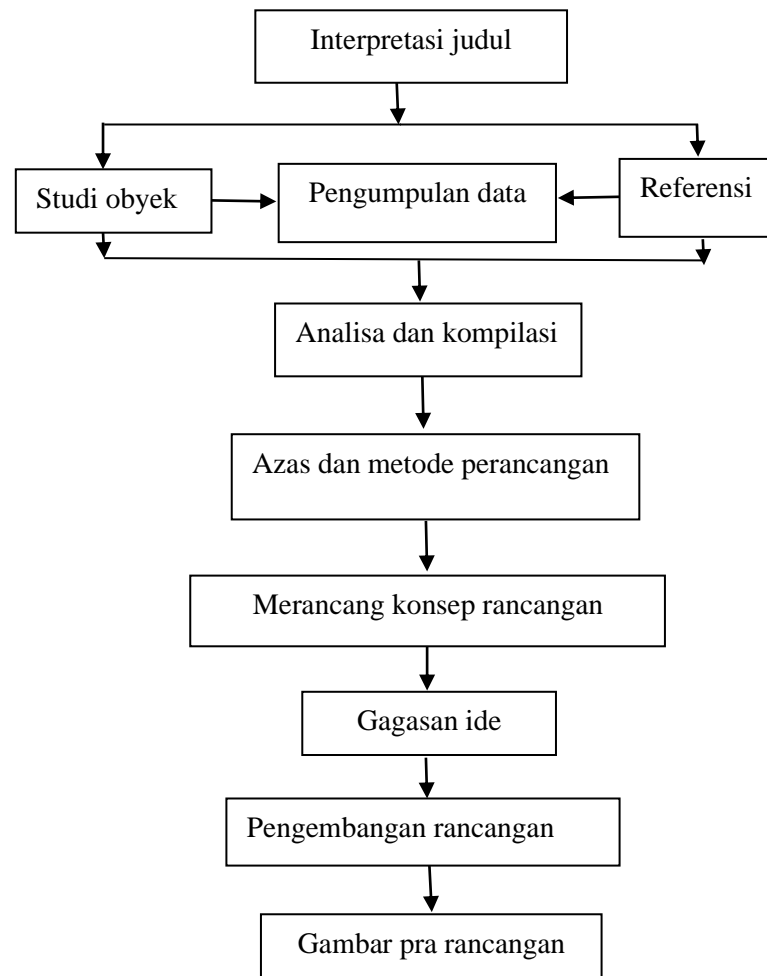
Asumsi dari proyek Stasiun Terpadu Wonokromo Surabaya dengan Pendekatan Arsitektur Jawa Kontemporer, adalah :

- Kepemilikan bangunan merupakan milik pemerintah
- Pengguna jasa dapat melakukan pergantian moda transportasi lain dengan mudah, cepat dan tepat
- Dapat terintegrasi dengan kereta jarak jauh, jarak dekat, komuter, kereta bandara dan moda transportasi lain
- Bentuk dan tampilan mengadopsi dari stasiun lama dan lebih ditekankan pada langgam arsitektur jawa kontemporer yang berdasar dari unsur jawa yang menjadi bentuk modern menjadi visual yang baru tetapi tetap selaras dengan bangunan stasiun lama
- Asumsi kapasitas berdasarkan survey penumpang atau pengunjung dari kapasitas di stasiun lama diperkirakan dapat menampung 500 orang di dalam stasiun

1.4 Tahapan Perancangan

Pada tahap perancangan menjelaskan tentang urutan langkah – langkah susunan laporan, dimulai pemilihan judul sampai penyusunan laporan ;

1. Dimulai interpretasi judul Stasiun Terpadu Wonokromo Surabaya dengan Pendekatan Arsitektur Jawa Kontemporer
2. Pengumpulan data dan informasi terkait obyek perancangan stasiun wonokromo. Pengumpulan data dibagi menjadi dua yaitu :
 - Studi literatur dan pustaka : pengumpulan data tentang Stasiun Terpadu Wonokromo Surabaya dengan Pendekatan Arsitektur Jawa Kontemporer dalam proses penyusunan laporan, baik dari data internet maupun literatur
 - Studi lapangan dan wawancara : studi pengumpulan data baik dari lapangan maupun wawancara dengan pengelola Stasiun Wonokromo yang dapat mendukung proyek ini
 - Studi kasus : dari studi kasus pada Stasiun Lempuyangan Yogyakarta dan Stasiun Solo Jebres, dapat digunakan sebagai data perancangan di mana studi kasus ini nantinya akan membandingkan dan mencari sebuah referensi tentang perancangan yang akan dilaksanakan.
3. Selanjutnya data-data yang telah didapatkan kemudian di analisa agar menghasilkan acuan untuk merancang obyek perancangan.
4. Dari analisa tersebut dapat dihasilkan rumusan dan metode rancang yang akan membantu dalam menemukan tema Stasiun Terpadu Wonokromo Surabaya dengan Pendekatan Arsitektur Jawa Kontemporer.
5. Konsep rancangan yang nantinya akan menentukan bentuk dan penataan ruang dalam bangunan Stasiun Terpadu Wonokromo Surabaya dengan Pendekatan Arsitektur Jawa Kontemporer berdasarkan teori dan metode rancang.



Gambar 1.2 Bagan Tahapan Perancangan

Sumber : MK Azas Metode Perancangan

1.5 Sistematika Laporan

Dari data – data yang diperoleh di atas maka tahapan berikutnya yaitu Sistematika Laporan yaitu bab dan sub-bab yang di dalamnya membahas tentang :

- BAB I Pendahuluan, menguraikan tentang latar belakang permasalahan pemilihan judul Stasiun Terpadu Wonokromo Surabaya dengan Pendekatan Arsitektur Jawa Kontemporer, tujuan dan sasaran perancangan, batasan dan asumsi, tahapan perancangan dan sistematika laporan

- Bab II Tinjauan Obyek Perancangan yang berisi tentang tinjauan umum dan tinjauan khusus. Tinjauan umum terdiri dari pengertian judul Stasiun Terpadu Wonokromo Surabaya dengan Pendekatan Arsitektur Jawa Kontemporer, studi literatur, studi kasus dan analisa dari hasil studi. Sedangkan tinjauan khusus terdiri dari penekanan perancangan, lingkup pelayanan, aktifitas dan kebutuhan ruang, perhitungan luasan ruang, serta program ruang yang akan diterapkan pada perancangan Stasiun Terpadu Wonokromo.
- Bab 3. Tinjauan Lokasi Perancangan, menguraikan tentang latar belakang pemilihan lokasi, penetapan lokasi dan kondisi fisik lokasi. Pada kondisi fisik lokasi terdiri dari aksesibilitas, potensi lingkungan dan infrastruktur kota untuk digunakan sebagai lokasi tapak perancangan Stasiun Terpadu Wonokromo Surabaya dengan Pendekatan Arsitektur Jawa Kontemporer
- Bab 4. Analisa Perancangan, berisi tentang analisa site, analisa ruang serta analisa bentuk dan tampilan. Pada analisa site terdiri dari aksesibilitas, analisa iklim dan lingkungan sekitar. Juga pada analisa ruang terdiri dari organisasi ruang, hubungan ruang dan sirkulasi serta diagram abstrak. Sedangkan analisa bentuk dan tampilan terdiri dari analisa bentuk massa bangunan dan analisa tampilan bangunan.
- Bab 5. Konsep Rancangan, berisi tentang pendekatan tema yang digunakan pada perancangan Stasiun Terpadu Wonokromo, perumusan tema, pendekatan perancangan dan metode perancangan. Dan dilanjutkan tentang penjabaran konsep rancang, yang terdiri dari: konsep pola/tatanan massa, bentuk massa, tampilan, ruang dalam, ruang luar, struktur dan material, mekanikal & elektrikal, serta utilitas..