

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kereta api di Indonesia diperkenalkan pertama kali oleh pemerintah Hindia Belanda melalui NV Nederlandsch Indische Spoorweg Mij (NISM) antara desa kemijen di Semarang dengan Tanggung yang berjarak 26 km, dan mulai dilalui KA tanggal 17 Juni 1868, setelah pada tanggal 17 Juni 1864 dimulai pencangkulan pertama pembangunan rel oleh Gubernur Jenderal Baron Sloet van Deen Beele. Pembangunan untuk memperpanjang lintasan terus dilakukan hingga tanggal 18 Februari 1870 dibuka jasa pelayanan kereta api NV NISM untuk umum pada lintas Solo-Semarang.

Dibagian pulau Jawa, perusahaan kereta api pemerintah kolonial Staats Spoorwegen (SS), memulai pembangunan jalan kereta api lintas Jakarta-bogor tanggal 10 April 1869 dan selesai pada 1873, setelah itu menyusul pembangunan lintas Semarang-Surakarta-Yogyakarta (1864 – 1873), Surabaya – Malang (1879), Bogor – Yogyakarta dan Surakarta – Surabaya (1881 – 1898), pasuruan – Panarukan (1886 – 1897), dan Kalisat – Banyuwangi (1902 – 1903).

Stasiun adalah tempat umum dimana berbasis rel yang dapat mengurai kemacetan di jalan terutama untuk bepergian pada jarak tempuh yang jauh atau pun dekat. Stasiun juga merupakan salah satu penanda penting dari sebuah kota. Sampai sekarang pun, stasiun mempunyai peran yang sangat penting dalam transportasi kota. Seperti yang kita tahu bahwa stasiun pasti tempat untuk seseorang dimana mereka akan menggunakan jasa transportasi kereta api.

Jasa angkutan kereta api sebagai salah satu sarana transportasi darat massal yang dinilai aman dan dapat dijangkau semua lapisan masyarakat, sudah saatnya mempersiapkan diri untuk meningkatkan kualitas pelayanan kepada masyarakat melalui penyediaan fasilitas pelayanan optimal.

Seiring dengan akan dibangunnya jalur ganda layang untuk menghindari kepadatan arus lalu lintas diperlintasan sebidang dan penurunan tanah yang semakin parah maka pada Stasiun Alastua akan menggantikan beberapa fungsi dari Stasiun Semarang Poncol yaitu sebagai stasiun penyimpanan kereta, serta sebagai perawatan kereta dan lokomotif.

Kebutuhan akan adanya sistem transportasi yang efektif dalam arti murah, lancar, cepat, mudah, teratur dan nyaman baik ntuk pergerakan manusia dan atau barang sangat diperlukan. Untuk menghaslkan sistem transportasi yang efektif dan efisien perlu adanya suatu perencanaan yang dijabarkan dan dilaksanakan secara terpadu, terkoordinasi dan sesuai dengan perkembangan serta perubahan tuntutan pembangunan dimasa mendatang.

Beberapa problem mengapa Depo Kereta dan Depo Lokomotif akan berada di Stasiun Alastua yaitu karena akan adanya peninggian pada Stasiun Semarang Poncol. Tidak hanya itu, pada dipo – dipo tersebut untuk saat ini belum adanya tempat untuk menampung beberapa lokomotif dan gerbong yang akan melakukan perawatan maupun penyimpanan.

Stasiun ini juga berfungsi sebagai tempat untuk menyimpan dan merawat lokomotif serta gerbong yang dimiliki oleh Daerah Operasi 4 Semarang. Pindahan Depo Lokomotif dan Depo Kereta ke Stasiun Alastua dikarenakan akan dinaikkannya elevated Stasiun Poncol yang nantinya Depo Lokomotif dan Depo Kereta tidak dapat difungsikan disana. Serta untuk menghindari genangan banjir yang sering terjadi di Semarang Poncol.

1.2. Tujuan dan Sasaran

1.2.1 Tujuan

Tujuan pembahasan adalah berusaha untuk menggali, menelaah serta mampu merumuskan permasalahan tentang perencanaan dan perancangan Stasiun Alastua menjadi tempat Penyimpanan Kereta, dengan skala pelayanan yang memenuhi standar bangunan Depo yang ideal serta nyaman untuk digunakan.

1.2.2 Sasaran

Sasaran yang hendak dicapai yaitu untuk mendapatkan langkah-langkah pokok (dasar) dalam proses perencanaan dan perancangan Stasiun Alastua berdasarkan atas beberapa aspek-aspek panduan perancangan serta dengan memperhatikan potensi serta masalah yang ada, yang dijadikan dasar berpijak pada penyusunan program perencanaan dan perancangan.

1.3. Manfaat

1.3.1 Secara Subjektif

- Guna memenuhi salah satu persyaratan dalam menempuh Tugas Akhir sebagai ketentuan kelulusan Sarjana Strata 1 (S-1) di Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro.
- Sebagai dasar acuan proses perencanaan dan perancangan berikutnya dalam penyusunan LP3A.

1.3.2 Secara Objektif

Memberi masukan dan pengalaman dalam mengenali potensi dan permasalahan yang mungkin ada di lapangan, sehingga bisa memperoleh alternative-alternatif pemecahan masalah baik secara arsitektural maupun kontekstual dalam merencanakan dan merancang sebuah objek.

1.4. Ruang Lingkup

Ruang lingkup pembahasan adalah aspek-aspek fisik maupun non fisik dari Stasiun Alastua, sebagai suatu sarana bagi pengguna jasa kereta api sekaligus juga sebagai wadah untuk menambah perekonomian perusahaan tersebut. Untuk aspek-aspek lain, sejauh ini masih berkaitan dengan substansi pokok akan dibahas secara garis besar dengan asumsi yang logis dan rasional.

Aspek-aspek fisik yang akan dibahas meliputi bidang arsitektural suatu Stasiun Kereta Api, fasilitas-fasilitas pengguna jasa kereta api, serta penunjang lainnya, serta kondisi fisik Stasiun Alastua, aspek-aspek non fisik meliputi potensi dan fenomena pengguna jasa kereta api.

1.5. Metode Pembahasan

Metode pembahasan yang digunakan adalah dengan menggunakan metode deskriptif, yaitu dengan menganalisa baik secara kualitatif maupun kuantitatif terhadap data data primer maupun sekunder yang dikumpulkan dengan cara studi literatur, wawancara dengan pihak terkait serta observasi langsung ke lapangan, kemudian ditarik sebuah kesimpulan sebagai program perencanaan dan perancangan.

1.5.1 Metode deskriptif, yaitu dengan melakukan pengumpulan data. Pengumpulan data dilakukan dengan cara : studi pustaka/ studi literatur, data dari instansi terkait, wawancara dengan narasumber, observasi lapangan serta *browsing* internet.

1.5.2. Metode dokumentatif, yaitu mendokumentasikan data yang menjadi bahan penyusunan penulisan ini. Cara pendokumentasian data adalah dengan memperoleh gambar visual dari foto-foto yang di hasilkan.

1.5.3. Metode komparatif, yaitu dengan mengadakan studi banding terhadap bangunan Stasiun di suatu kota atau negara yang sudah ada.

Dari data - data yang telah terkumpul, dilakukan identifikasi dan analisa untuk memperoleh gambaran yang cukup lengkap mengenai karakteristik dan kondisi yang ada, sehingga dapat tersusun suatu Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur bangunan Stasiun.

1.6. Sistematika Pembahasan

BAB I PENDAHULUAN

Membahas tentang latar belakang permasalahan, tujuan dan sasaran pembahasan, manfaat pembahasan, ruang lingkup pembahasan, metode pembahasan dan sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN UMUM

Membahas tentang tinjauan umum kompleks stasiun, yang menguraikan tentang pengertian, aspek-aspek perancangan bangunan stasiun, serta persyaratan teknis stasiun kereta api.

BAB III TINJAUAN UMUM PROYEK

Menguraikan tentang gambaran umum Kota Semarang perkembangan jumlah pengguna jasa kereta api, Kebijakan syarat teknis Stasiun Alastua.

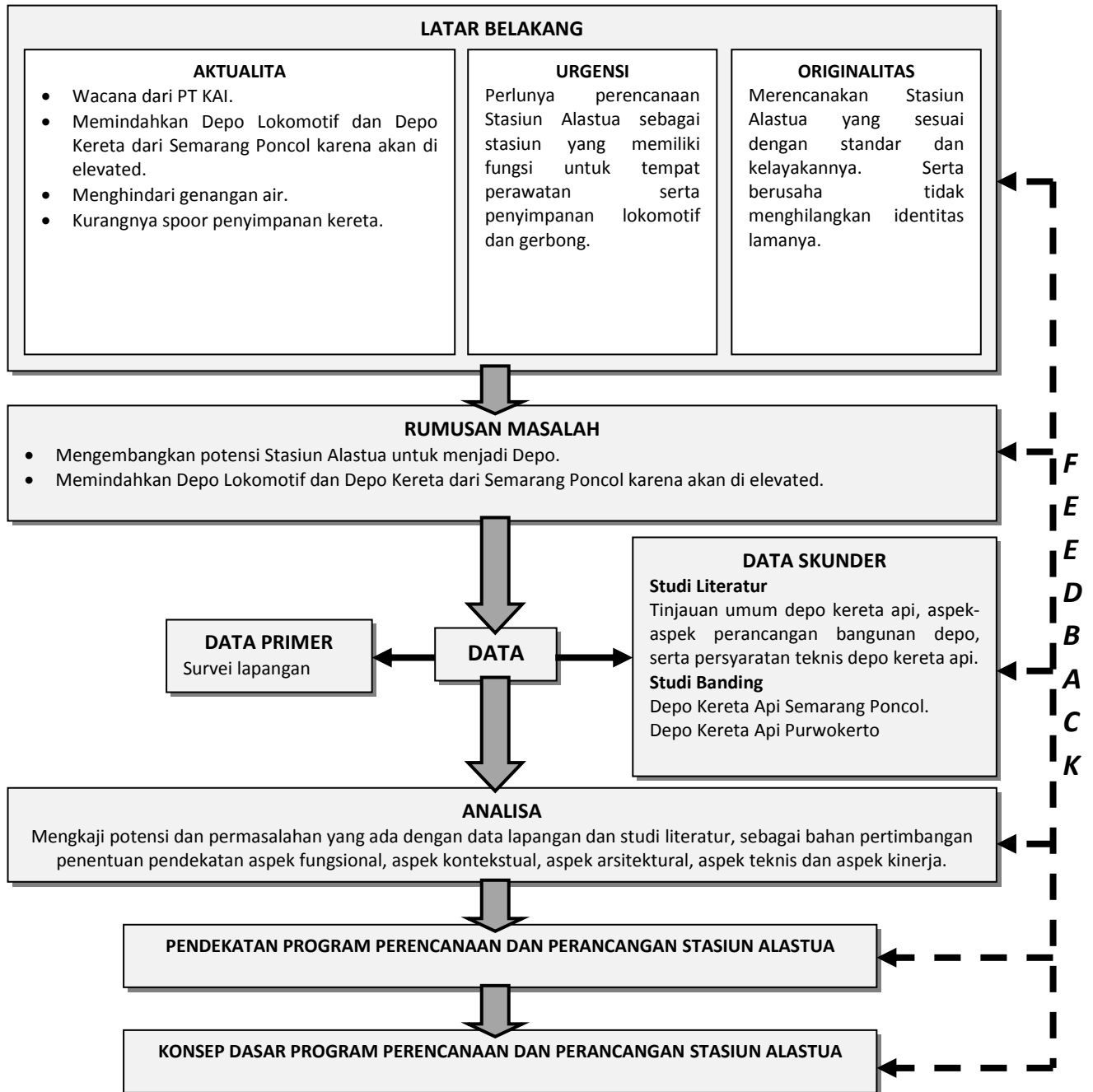
BAB IV PENDEKATAN PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang uraian pendekatan program perencanaan dan perancangan yang bersifat analistia terhadap skala pelayanan, pendekatan arsitektur bangunan, pendekatan pelaku dan aktifitas, pendekatan arsitektur bangunan, pendekatan sistem struktur dan utilitas, pendekatan terhadap lokasi tapak dan lingkungan sekitar.

BAB V KONSEP DAN PROGRAM DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang rumusan konsep dasar perancangan kawasan serta program ruang yang dibutuhkan yang disesuaikan dengan penekanan desain.

1.7. Alur Pikir



Gambar 1.1: Diagram Alur Pikir

1.8. Kesimpulan, Batasan dan Anggapan

1.8.1 KESIMPULAN

Berdasarkan paparan dari bab Pendahuluan, Tinjauan Pustaka, dan Data maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Pengembangan Stasiun Alastua sebagai Dipo Penyimpanan dan Perawatan Kereta Api dibutuhkan guna mendapatkan sarana Dipo yang memadai serta guna mendukung segala aktivitas kegiatan.
2. Permasalahan yang ada pada Dipo saat ini yaitu sirkulasi pengguna yang kurang nyaman serta sering terjadi adanya genangan yang terkadang mengganggu kegiatan pemeliharaan.

1.8.2 BATASAN

Batasan yang digunakan dalam perencanaan dan perancangan Pengembangan Stasiun Alastua sebagai Dipo Penyimpanan dan Perawatan Kereta Api adalah sebagai berikut :

1. Lokasi Pengembangan berada di kawasan Stasiun Alastua.
2. Lingkup kegiatan adalah segala kegiatan yang berkaitan dengan proses pemeliharaan di Dipo Lokomotif dan Dipo Kereta.
3. Standar penyusunan ruang mengacu pada studi literature, studi banding, dan penyesuaian terhadap kondisi tapak.
4. Titik berat perencanaan dan perancangan adalah pada masalah – masalah arsitektural. Permasalahan di bidang ekonomi, politik, dan dibidang lain diluar bidang arsitektur selanjutnya tidak akan dibahas, kecuali selama masih berkaitan dan mendukung masalah utamanya.
5. Tidak melakukan proyeksi 10 tahun kedepan.

1.8.3 ANGGAPAN

Anggapan – anggapan yang digunakan dalam perencanaan dan perancangan Pengembangan Stasiun Alastua sebagai Dipo Penyimpanan dan Dipo Perawatan Kereta Api adalah sebagai berikut :

1. Dana untuk Pengembangan Stasiun Alastua sebagai Dipo Penyimpanan dan Dipo Perawatan Kereta Api ini dianggap tersedia dan sesuai dengan program perencanaan dan perancangan.
2. Semua peraturan bangunan setempat dianggap memenuhi persyaratan.
3. Jaringan prasarana pada tapak terpilih telah memenuhi persyaratan.