

BAB 2

LANDASAN TEORI

2.1. Revitalisasi

Revitalisasi adalah rangkaian upaya untuk menata kembali suatu kondisi kawasan maupun bangunan yang memiliki potensi dan nilai strategis dengan mengembalikan vitalitas suatu kawasan yang mengalami penurunan agar kawasan-kawasan tersebut mendapatkan nilai tambah yang optimal terhadap produktivitas ekonomi, sosial, dan budaya kawasan perkotaan.

Menurut Undang-undang Republik Indonesia nomor 11 tahun 2010 pasal 80 ayat 1 dan 2 mengenai revitalisasi, revitalisasi potensi situs cagar budaya atau kawasan cagar budaya memperhatikan tata ruang, tata letak, fungsi sosial, dan/atau lanskap budaya asli berdasarkan kajian. Revitalisasi dilakukan dengan menata kembali fungsi ruang, nilai budaya, dan penguatan informasi tentang cagar budaya.

Proses revitalisasi sebuah kawasan atau bagian kota mencakup perbaikan aspek fisik dan aspek ekonomi dari bangunan maupun ruang kota. Revitalisasi aspek fisik merupakan strategi jangka pendek yang dimaksudkan untuk mendorong terjadinya peningkatan kegiatan ekonomi jangka panjang. Revitalisasi aspek fisik diyakini dapat meningkatkan kondisi fisik (termasuk juga ruang publik) kota, namun tidak untuk jangka panjang. Untuk itu tetap diperlukan perbaikan dan peningkatan aktivitas ekonomi (*economic revitalization*) yang merujuk kepada aspek sosial budaya serta aspek lingkungan (*environmental objectives*). Hal tersebut mutlak diperlukan karena melalui pemanfaatan yang produktif, diharapkan akan terbentuklah sebuah mekanisme perawatan dan control yang langgeng terhadap fasilitas dan infrastruktur kota.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa revitalisasi bangunan cagar budaya seyogyanya mengandung tiga unsur perlakuan, yaitu:

1. Konservasi, yaitu pemeliharaan serta perbaikan bagian-bagian yang rusak (pemugaran).
2. Pemberian nilai ekonomi, yaitu penambahan fungsi atau perubahan fungsi sesuai dengan kebutuhan manusia masa kini, sehingga alih-alih menjadi “*cost centre*” bangunan cagar budaya hendaknya menjadi “*profit centre*”.

3. Pemilihan jenis penggunaan yang dapat memberikan manfaat bagi masyarakat luas, dengan demikian bangunan cagar budaya tidak menjadi sarana atau wadah kegiatan yang eksklusif.

2.2. Konservasi Arsitektur

2.2.1. Pengertian Konservasi

Konservasi merupakan suatu upaya yang dapat menghidupkan kembali vitalitas lama yang telah pudar. Termasuk upaya konservasi bangunan kuno dan bersejarah. Peningkatan nilai-nilai estetis dan historis dari sebuah bangunan bersejarah sangat penting untuk menarik kembali minat masyarakat untuk mengunjungi kawasan atau bangunan tersebut sebagai bukti sejarah dan peradaban dari masa ke masa. Upaya konservasi bangunan bersejarah dikatakan sangat penting. Selain untuk menjaga nilai sejarah dari bangunan, dapat pula menjaga bangunan tersebut untuk bisa dipersembahkan kepada generasi mendatang.

Secara umum konservasi mempunyai arti pelestarian yaitu melestarikan/mengawetkan daya dukung, mutu fungsi, dan kemampuan lingkungan secara seimbang (MPL, 2010; Anugrah, 2008). Konservasi lahir akibat adanya semacam kebutuhan untuk melestarikan sumber daya alam yang diketahui mengalami degradasi mutu secara tajam. Dampak degradasi tersebut menimbulkan kekhawatiran dan kalau tidak diantisipasi akan membahayakan umat manusia, terutama berimbas pada kehidupan generasi mendatang. Konservasi merupakan upaya perubahan atau pembangunan yang tidak dilakukan secara drastis dan serta merta, merupakan perubahan secara alami yang terseleksi. Ada beberapa nilai yang terkandung dalam konsep konservasi, yaitu menanam, melestarikan, memanfaatkan, dan mempelajari.

Menurut Danisworo 1995: "Konservasi adalah upaya untuk melestarikan, melindungi serta memanfaatkan sumber daya suatu tempat, seperti gedung-gedung tua yang memiliki arti sejarah atau budaya, kawasan dengan kepadatan pendudukan yang ideal, cagar budaya, hutan lindung dan sebagainya." Berarti, konservasi juga merupakan upaya preservasi dengan tetap memanfaatkan kegunaan dari suatu seperti kegiatan asalnya atau bagi kegiatan yang sama sekali baru sehingga dapat membiayai sendiri kelangsungan eksistensinya.

Tujuan Konservasi:

- Mengembalikan wajah dari obyek pelestarian
- Memanfaatkan obyek pelestarian untuk menunjang kehidupan masa kini
- Mengarahkan perkembangan masa kini yang diselaraskan dengan perencanaan masa lalu, tercermin dalam obyek pelestarian
- Menampilkan sejarah pertumbuhan lingkungan kota, dalam wujud fisik tiga dimensi

Manfaat Pelestarian:

- Memperkaya pengalaman visual
- Memberi suasana permanen yang menyegarkan
- Memberi kemanan psikologis
- Mewariskan arsitektur
- Asset komersial dalam kegiatan wisata internasional

2.2.2. *Golongan Bangunan Cagar Budaya*

Bangunan cagar budaya dari segi arsitektur maupun sejarahnya dibagi dalam 3 (tiga) golongan, yaitu cagar budaya golongan A, cagar budaya golongan B, cagar budaya golongan C.

Berdasarkan Perda No. 9 Tahun 1999 Tentang Pelestarian dan Pemanfaatan Lingkungan dan Cagar Budaya, bangunan cagar budaya dari segi arsitektur maupun sejarahnya dibagi dalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

1. Pemugaran Bangunan Cagar Budaya Golongan A

- Bangunan dilarang dibongkar dan atau diubah
- Apabila kondisi fisik bangunan buruk, roboh, terbakar atau tidak layak tegak dapat dilakukan pembongkaran untuk dibangun kembali sama seperti semula sesuai dengan aslinya.
- Pemeliharaan dan perawatan bangunan harus menggunakan bahan yang sama / sejenis atau memiliki karakter yang sama, dengan mempertahankan detail ornamen bangunan yang telah ada.
- Dalam upaya revitalisasi dimungkinkan adanya penyesuaian/perubahan fungsi sesuai rencana kota yang berlaku tanpa mengubah bentuk bangunan aslinya.

2. Pemugaran Bangunan Cagar Budaya Golongan B

- Bangunan dilarang dibongkar secara sengaja, dan apabila kondisi fisik bangunan buruk, roboh, terbakar atau tidak layak tegak dapat dilakukan pembongkaran untuk dibangun kembali sama seperti semula sesuai dengan aslinya.
- Pemeliharaan dan perawatan bangunan harus dilakukan tanpa mengubah pola tampak depan, atap, dan warna, serta dengan mempertahankan detail dan ornamen bangunan yang penting.
- Dalam upaya rehabilitasi dan revitalisasi dimungkinkan adanya perubahan tata ruang dalam asalkan tidak mengubah struktur utama bangunan.
- Di dalam persil atau lahan bangunan cagar budaya dimungkinkan adanya bangunan tambahan yang menjadi satu kesatuan yang utuh dengan bangunan utama.

3. Pemugaran Bangunan Cagar Budaya Golongan C

- Perubahan bangunan dapat dilakukan dengan tetap mempertahankan pola tampak muka, arsitektur utama dan bentuk atap bangunan.
- Detail ornamen dan bahan bangunan disesuaikan dengan arsitektur bangunan disekitarnya dalam keserasian lingkungan.
- Penambahan Bangunan di dalam perpetakan atau persil hanya dapat dilakukan di belakang bangunan cagar budaya yang harus sesuai dengan arsitektur bangunan cagar budaya dalam keserasian lingkungan.
- Fungsi bangunan dapat diubah sesuai dengan rencana Kota. (Sumber: Universitas Gunadarma)

2.2.3. *Delapan Arahkan Pelestarian*

Menurut Pedoman Teknis Pelestarian Bangunan Perkereta-Apian ada 8 arahan pelestarian bangunan bersejarah antara lain:

1. Keseluruhan karakter bangunan dan lingkungannya harus dilindungi, dan segala perubahan yang diperlukan harus selalu merujuk pada karakter tersebut.
2. Bahan aslinya harus dipertahankan.

3. Setiap upaya restorasi bangunan dan lingkungannya harus berdasarkan dokumentasi yang akurat, lengkap, dan detail.
4. Setiap perubahan yang berpengaruh pada bahan bangunan yang digunakan, harus bisa dikembalikan ke bentuk semula.
5. Bangunan baru hendaknya berlanggam kontemporer yang mendukung karakter kesejarahan bangunan dan lingkungan yang dilestarikan, tanpa meniru mentah-mentah karakter bangunan lama tersebut.
6. Jika dapat, intervensi terhadap bahan asli hendaknya seminim mungkin.
7. Utamakan mereparasi atau menjaga bahan yang ada daripada menggantinya.
8. Penggantian elemen bahan asli dengan bahan yang sama untuk mengembalikannya pada kondisi semula.

2.2.4. *Etika Konservasi*

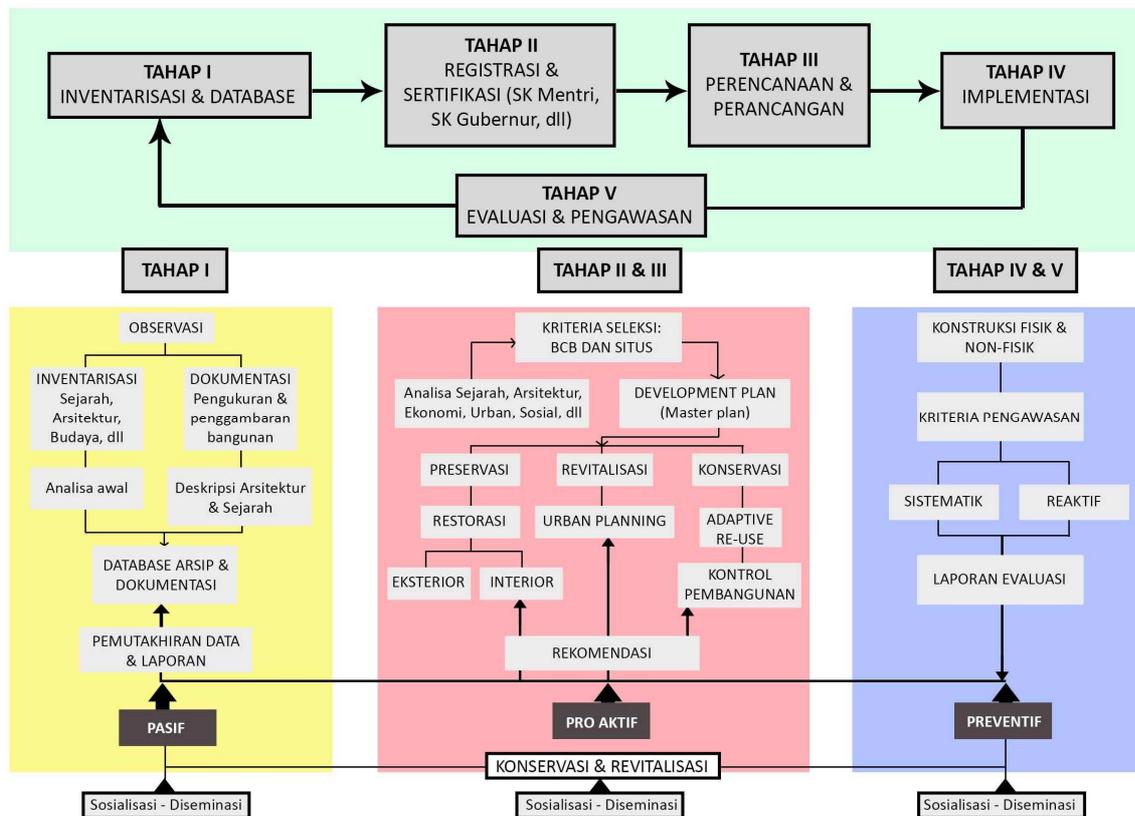
Secara operasional kode etik yang melandasi pelaksanaan kegiatan konservasi bangunan cagar budaya adalah sebagai berikut.

1. Penanganan konservasi harus dibarengi dengan pendokumentasian yang lengkap baik kondisi sebelum konservasi, selama penanganan konservasi, maupun kondisi pasca konservasi.
2. Bukti-bukti sejarah tidak boleh rusak, dipalsukan, atau dihilangkan.
3. Intervensi terhadap koleksi diupayakan seminimum mungkin.
4. Segala bentuk intervensi tidak boleh mengurangi nilai historis, estetis, dan keutuhan fisik benda.
5. Berhenti pada saat terjadi keragu-raguan.

2.2.5. *Tahap Pekerjaan Konservasi*

Langkah-langkah yang perlu ditempuh sebelum dilakukan intervensi terhadap bangunan cagar budaya, yang meliputi studi kelayakan suatu bangunan untuk dilakukan penanganan konservasi. Kegiatan ini mencakup kajian latar sejarah, nilai budaya, keaslian bangunan cagar budaya, dan permasalahan teknis yang dihadapi oleh bangunan tersebut. Aspek-aspek yang dikaji meliputi aspek yang terkait dengan kondisi internal dan eksternal bangunan. Selanjutnya berdasarkan atas studi teknis yang telah dilakukan, dibuat perencanaan tindakan konservasi yang akan dilakukan, yang meliputi tahap persiapan, pembersihan, perbaikan pada seluruh komponen

bangunan yang mengalami kerusakan. Secara garis besar proses pekerjaan konservasi terlihat pada bagan berikut:



Gambar 5. Tahap Pekerjaan Konservasi

Sumber: Pengantar Panduan Konservasi Bangunan Bersejarah Masa Kolonial. 2011.

2.2.6. Penambahan Elemen Interior Baru Dalam Kompleks Bangunan Bersejarah

Kasus-kasus yang umumnya banyak terjadi adalah penambahan elemen interior baru dalam bangunan bersejarah yang masih ditinggali / difungsikan (*living monument*). Prinsip-prinsip yang harus diperhatikan dalam kasus seperti ini antara lain:

- Elemen-elemen tambahan baru seminimal mungkin melukai bangunan (*minimum intervention*). Dalam hal ini elemen interior baru disarankan untuk “lepas” / tidak melekat dengan dinding, plafond atau lantai bangunan bersejarah. Dengan kata lain, prinsip ini bertujuan jika sewaktu-waktu interior akan diubah atau dilepas maka tidak akan merusak elemen asli ruangan (lantai, dinding, plafond, pintu, jendela dan ornamen) sehingga masih dapat dikembalikan ke bentuk aslinya. Teknologi seperti *raised floor* misalnya, memungkinkan untuk membuat lantai baru

sekaligus berfungsi untuk jalur kabel dan instalasi, namun tetap mempertahankan dan tidak merusak lantai asli. Pada beberapa kasus tertentu lantai asli terlebih dahulu diberi lapisan pelindung yang mudah dilepas / tidak melekat, baru di atasnya dipasang pelapis lantai baru. Sehingga jika pelapis lantai baru akan dibongkar sewaktu-waktu, tidak akan merusak lantai aslinya.

- Pengecatan dinding untuk interior baru terlebih dahulu mengecek apakah plesteran dinding berbahan dasar kapur atau sudah menggunakan plesteran semen. Hal ini untuk menentukan apakah harus menggunakan cat yang bias bernafas (non-akrilik) atau cat akrilik.
- Desain interior baru harus memperhatikan keselarasan, keharmonisan, keutuhan dan kesatuan ruang dengan interior bangunan bersejarah.
- Perletakan mekanikal elektrikan sedapat mungkin mempertimbangkan kemudahan dalam perawatannya, dan seminimal mungkin melukai elemen bangunan (dinding, plafond, lantai, pintu dan jendela).
- Arahan dan petunjuk dari Dinas Kebudayaan setempat, Balai Arkeologi maupun Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala di kota atau wilayah setempat sangat diperlukan.

2.3. Preservasi dan Rehabilitasi

2.3.1. Preservasi

Dalam konteks yang luas ialah kegiatan pemeliharaan bentukan fisik suatu tempat dalam kondisi eksisting dan memperlambat bentukan fisik tersebut dari proses kerusakan. Preservasi (dalam konteks yang terbatas) ialah bagian dari perawatan dan pemeliharaan yang intinya adalah mempertahankan keadaan sekarang dari bangunan dan lingkungan cagar budaya agar kelayakan fungsinya terjaga baik (*Ref. UNESCO.PP. 36/2005*)

Menurut buku Pengantar Panduan Konservasi (2011), pengertian preservasi adalah:

- Untuk menjaga dalam keselamatan dari cedera atau bahaya; melindungi
- Untuk menjaga dalam kondisi sempurna atau tidak berubah / keaslian
- Untuk menjaga atau mempertahankan keutuhan

2.3.2. *Rehabilitasi*

Upaya memodifikasi bangunan dan lingkungannya agar memenuhi kebutuhan saat ini, sesuai fungsi baru yang tepat namun tetap menjaga kualitas dan keaslian bangunan semaksimal mungkin.

Menurut buku Pengantar Panduan Konservasi (2011), pengertian preservasi adalah:

- Untuk mengembalikan kesehatan yang baik atau kehidupan yang bermanfaat, seperti melalui terapi dan pendidikan
- Untuk mengembalikan ke kondisi baik, operasi, atau kapasitas
- Untuk mengembalikan nama baik
- Untuk mengembalikan peringkat asal, dan hak istimewa

2.3.3. *Prinsip Preservasi dan Rehabilitasi*

1. Sebuah bangunan seharusnya digunakan untuk tujuan yang berkaitan dengan sejarah atau ditempatkan pada suatu fungsi baru yang memerlukan perubahan minimal pada pembentukan karakter bangunan dan tapaknya serta lingkungannya.
2. Karakter penting yang berkaitan dengan sejarah dari suatu bangunan seharusnya dipertahankan dan dipreservasi. Pemindahan material penting atau perubahan dari elemen yang menonjol dan ruang yang memberikan karakter pada bangunan harus dihindari.
3. Setiap bangunan seharusnya dihargai sebagai sebuah dokumen fisik dari zaman, tempat, dan waktunya. Perubahan yang menghasilkan suasana perkembangan historis yang salah, seperti menambah elemen utama atau arsitektural berdasarkan asumsi dari bangunan lain, tidak dilakukan.
4. Umumnya property mengalami perubahan dari waktu ke waktu, perubahan yang mendapat nilai sejarah atas haknya sendiri harus dipertahankan dan dipreservasi.
5. Elemen, *finishing*, dan teknik konstruksi yang menonjol atau sampel dari kerajinan tangan yang memberikan karakter pada sebuah properti bersejarah harus dipreservasi.
6. Fitur bersejarah rusak dianjurkan diperbaiki, bukan diganti. Dimana keparahan kerusakan memerlukan penggantian dari fitur yang spesifik, fitur baru sedapat mungkin sesuai yang lama dalam desain, warna, tekstur, dan

- kualitas visual lainnya, dan bila mungkin, bahan-bahan. Penggantian fitur yang hilang harus dibuktikan dengan bukti documenter, fisik, atau gambar.
7. Perawatan / perlakuan kimia atau fisik, seperti semprotan pasir, yang menyebabkan kerusakan pada material bersejarah tidak boleh digunakan. Membersihkan permukaan struktur, jika sesuai, harus dilakukan dengan menggunakan cara yang halus dan hati-hati.
 8. Sumber daya arkeologi signifikan yang berada pada sebuah proyek pembangunan baru harus dilindungi dan dilestarikan. Jika sumber daya tersebut harus terganggu, tindakan mitigasi harus dilakukan.
 9. Tambahan baru, perubahan eksterior, atau konstruksi baru yang terkait tidak akan menghancurkan elemen dan material bersejarah yang menjadi karakteristik obyek. Hasil pekerjaan baru harus dibedakan dari yang lama dan akan kompatibel dengan skala, massa ukuran, dan fitur arsitektur untuk melindungi integritas bersejarah obyek dan lingkungannya.
 10. Tambahan baru dan konstruksi baru yang berdekatan atau terkatik harus dilakukan sedemikian rupa sehingga jika dilepas / dibongkar di masa depan, bentuk esensial dan integritas obyek bersejarah dan lingkungan tidak akan terganggu.

2.4. Stasiun Jakarta Kota

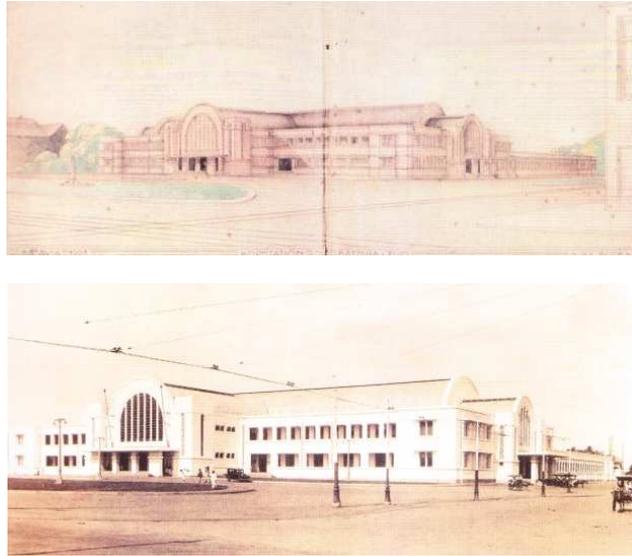
Stasiun Jakarta Kota (kode: JAKK), dikenal pula sebagai Stasiun Beos adalah stasiun kereta api terbesar di Indonesia yang berusia cukup tua di Kelurahan Pinangsi, Kota Tua Jakarta. Stasiun ini adalah satu dari sedikit stasiun di Indonesia yang bertipe terminus (perjalanan awal / akhir), yang tidak memiliki kelanjutan jalur.

2.4.1. Sejarah

Pada masa lalu, karena terkenalnya stasiun ini, nama itu dijadikan sebuah acara oleh stasiun televisi swasta. Hanya saja mungkin hanya sedikit warga Jakarta yang tahu apa arti *Beos* yang ternyata memiliki banyak versi.

Yang pertama, *Beos* kependekan dari *Bataviasche Ooster Spoorweg Maatschappij* (Maskapai Angkutan Kereta Api Batavia Timur), sebuah perusahaan swasta yang menghubungkan Batavia dengan Kedung Gedeh. Versi lain, *Beos* berasal dari kata *Batavia En Omstreken*, yang artinya Batavia dan Sekitarnya, yang berasal dari fungsi stasiun sebagai pusat transportasi kereta

api yang menghubungkan Kota Batavia dengan kota lain seperti *Bekassie* (Bekasi), *Buittenzorg* (Bogor), *Parijs Van Java* (Bandung), *Karavam* (Karawang), dan lain-lain.

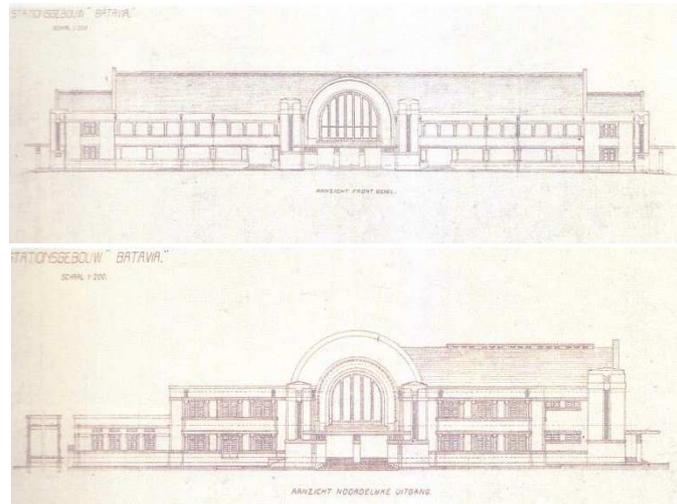


Gambar 6. Gambar Perspektif Stasiun Jakarta Kota
Sumber: Ir. F.J.L. Ghijssels, *Architect in Indonesia*. 2006.

Sebenarnya, masih ada nama lain untuk Stasiun Jakarta Kota ini yakni *Batavia Zuid* yang berarti Stasiun Batavia Selatan. Nama ini muncul karena pada akhir abad ke-19, Batavia sudah memiliki lebih dari dua stasiun kereta api. Satunya adalah *Batavia Noord* (Batavia Utara) yang terletak di sebelah selatan Museum Sejarah Jakarta sekarang. *Batavia Noord* pada awalnya merupakan milik perusahaan kereta api *Nederlandsch-Indische Spoorweg*, dan merupakan terminus untuk jalur Batavia-Buitenzorg. Pada tahun 1913 jalur Batavia-Buitenzorg ini dijual kepada pemerintah Hindia Belanda dan dikelola oleh *Staatsspoorwegen*. Pada waktu itu kawasan Jatinegara dan Tanjung Priok belum termasuk *gemeente* Batavia.

Batavia Zuid, awalnya dibangun sekitar tahun 1870, kemudian ditutup pada tahun 1926 untuk direnovasi menjadi bangunan yang kini ada. Selama stasiun ini dibangun, kereta api-kereta api menggunakan stasiun Batavia Noord. Sekitar 200 m dari stasiun yang ditutup ini dibangunlah Stasiun Jakarta Kota yang sekarang. Pembangunannya selesai pada 19 Agustus 1929 dan secara resmi digunakan pada 8 Oktober 1929. Acara peresmiannya dilakukan secara besar-besaran dengan

penanaman kepala kerbau oleh Gubernur Jendral jhr. A.C.D. de Graeff yang berkuasa pada Hindia Belanda pada 1926-1931.



Gambar 7. Gambar Definisi Fasad Stasiun Jakarta Kota
Sumber: Ir. F.J.L. Ghijssels, *Architect in Indonesia*. 2006.



Gambar 8. Hall Stasiun Jakarta Kota Tahun 1929
Sumber: Ir. F.J.L. Ghijssels, *Architect in Indonesia*. 2006.



Gambar 9. Foto Udara Stasiun Jakarta Kota Tahun 1929
Sumber: Ir. F.J.L. Ghijssels, *Architect in Indonesia*. 2006.

Di balik kemegahan stasiun ini, tersebutlah nama seorang arsitek Belanda kelahiran Tulungagung 8 September 1882 yaitu Frans Johan Louwrens Ghijsels. Bersama teman-temannya seperti Hein von Essen dan F. Stolts, lelaki yang menamatkan pendidikan arsitekturnya di Delft itu mendirikan biro arsitektur *Algemeen Ingenieur Architectenbureau* (AIA). Karya biro ini bisa dilihat dari gedung Departemen Perhubungan Laut di Medan Merdeka Timur, Rumah Sakit PELNI di Petamburan yang keduanya di Jakarta dan Rumah Sakit Panti Rapih di Yogyakarta.

Stasiun *Beos* merupakan karya besar Ghijsels yang dikenal dengan ungkapan *Het Indische Bouwen* yakni perpaduan antara struktur dan teknik modern barat dipadu dengan bentuk-bentuk tradisional setempat. Dengan balutan *art deco* yang kental, rancangan Ghijsels ini terkesan sederhana meski bercita rasa tinggi. Sesuai dengan filosofi Yunani Kuno, kesederhanaan adalah jalan terpendek menuju kecantikan.

Dahulu, pintu masuk utama terletak di sebelah barat bangunan, pengunjung dapat langsung mengakses ke hall loket dan disambut dengan keindahan dinding keramik dan atap bergaya *barrel-vault* yang terdapat di hall depan. Selain itu, di depan pintu utama Stasiun Jakarta Kota merupakan taman hijau yang dapat dinikmati oleh pengunjung, yang merupakan oasis hijau di tengah lingkungan yang didominasi oleh beton dan aspal. Taman ini memiliki bunga dan air mancur, dan juga jam kota yang menampilkan gaya *art deco*. Namun saat ini, taman tersebut sudah dialih fungsikan menjadi halte busway.



Gambar 10. Foto Suasana Stasiun Jakarta Kota Dahulu
Sumber: Ir. F.J.L. Ghijsels, *Architect in Indonesia*. 2006.

2.4.2. Masa Kini

Stasiun Jakarta Kota akhirnya ditetapkan sebagai cagar budaya melalui surat keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 475 tahun 1993. Walau masih berfungsi, di sana-sini terlihat sudut-sudut yang kurang terawat. Saat ini, lantai satu bangunan stasiun ini masih berfungsi dan terdapat beberapa area yang disewakan untuk *coffee shop*, *minimart*, dan restoran-restoran. Di lantai dua bangunan ini dahulu digunakan sebagai kantor Daop I PT. Kereta Api Indonesia, namun sejak Juni 2014 lalu kantor Daop I dipindahkan ke Stasiun Cikini, sehingga lantai dua sekarang tidak dipergunakan. Namun setelah ditinggalkan, kondisi lantai dua bangunan tersebut sangat tidak terpelihara, cat dinding mengelupas, daun pintu rusak, maupun jendela kaca yang pecah. Dengan keindahan arsitektur kolonial yang dimiliki oleh bangunan ini, sungguh disayangkan kondisinya ditinggalkan tidak terawat, sedangkan perkembangan pengguna kereta kian meningkat tajam dan bangunan Stasiun Jakarta Kota sebagai gerbang menuju Kawasan Kota Tua harus mampu tampil representatif.



Gambar 11. Foto Kondisi Stasiun Jakarta Kota
Sumber: Dokumentasi pribadi. 2015.

Untuk jumlah rel kereta api yang beroperasi saat ini ada 12 rel dengan 12 peron, dengan peron 1 khusus untuk kereta barang. Sebelumnya Stasiun Jakarta Kota masih melayani kereta jarak jauh, namun sejak 1 April 2015 Stasiun Jakarta Kota hanya akan melayani KRL dan kereta tujuan Kerawang, Cikampek, dan Purwakarta.

Gate untuk *ticketing* saat ini terdapat 16 buah, dengan pengaturan berbeda-beda antara pagi dan sore. Contohnya saat pagi, jumlah penumpang kereta lebih banyak yang *out* sehingga pengaturan *gate ticketing* lebih banyak untuk *out*. Begitu juga sebaliknya pada sore hari, *gate in* lebih banyak daripada *gate out*.

Jumlah pengguna Stasiun Jakarta Kota pada hari Senin hingga Jumat mencapai kurang lebih 24.000 orang, pada akhir pekan jumlah pengguna dapat meningkat dua kali lipat hingga lebih dari 40.000 orang yang menggunakan stasiun. Stasiun Jakarta Kota dibuka pada pukul 05.36 dan tutup pukul 23.20. *Peak hour* pada Stasiun Jakarta Kota adalah pukul 07.00-10.00 pada pagi hari, dan pukul 15.00-20.00 pada sore hari hingga malam. (Sumber: Kepala Stasiun Jakarta Kota)

2.4.3. Fasilitas Stasiun Jakarta Kota

Fasilitas yang dimiliki Stasiun Jakarta Kota saat ini sudah memenuhi Standar Pelayanan Minimum (SPM). Saat ini Stasiun Jakarta Kota sudah memiliki ATM *center*, *minimart*, mushola, toilet, restoran, loket KRL, loket jarak jauh, ruang tunggu penumpang, pos kesehatan, tangga untuk turun dari kereta, CCTV & keamanan, monitor jadwal di dalam hall, area *charging* gratis, ruang menyusui, kursi roda & tandu, serta jalur evakuasi.



Gambar 12. Fasilitas Stasiun Jakarta Kota
Sumber: Dokumentasi pribadi. 2015.

Walaupun fasilitas yang dimiliki stasiun ini cukup lengkap, namun penataannya kurang baik. Contohnya mesin ATM yang terletak di dekat loket di pintu masuk, dimana antrian manusia akan banyak sehingga dapat mengganggu

sirkulasi. Selain itu, jumlah toilet umum yang kurang dan sempit, serta pembatas antara toilet laki-laki dan perempuan yang hanya dinding dengan pintu terbuka dimana laki-laki harus melewati toilet perempuan sebelum masuk ke area laki-laki, sehingga muncul ketidaknyamanan bagi pengunjung. Peletakan fasilitas yang terdapat di dalam stasiun ini harus diperbaiki agar dapat terintegrasi dengan perkembangan Stasiun Jakarta Kota di kemudian hari.

2.4.4. *Arsitektur Stasiun Jakarta Kota*

Stasiun Jakarta Kota merupakan karya besar arsitek Belanda kelahiran Tulungagung - 8 September 1882 yaitu Frans Johan Louwrens Ghijsels yang dikenal dengan ungkapan *Het Indische Bouwen* yakni perpaduan antara struktur dan teknik modern barat dipadu dengan bentuk-bentuk tradisional setempat. Dengan balutan art deco yang kental, rancangan Ghijsels ini terkesan sederhana. Sesuai dengan filosofi Yunani Kuno, kesederhanaan adalah jalan terpendek menuju kecantikan. Siluet stasiun Jakarta Kota dapat dirasakan melalui komposisi unit-unit massa dengan ketinggian dan bentuk atap berbeda.

Bangunan karya Ghijsels ini berbentuk bangunan umum yang sangat komunikatif, mudah dimengerti, mudah dicapai, didatangi, dan ditembus dari segala arah. Pengontrolannya juga sederhana dan mudah. Bagian bawah adalah daerah pelayanan umum, bagian *mezzanine* terdapat deretan kantor-kantor administrasi dimana dari galerinya dapat terlihat datang dan perginya kereta api. Penyusunan anak tangga merupakan gabungan sistem tangga *dog leg* dan tangga putar. Anak tangganya tidak tegak lurus dengan arah tangga sehingga seakan-akan mengayun dan diselesaikan menjadi objek dekoratif. Perlu diperhatikan pula trali-trali besi yang semua lurus geometris, tidak ada lengkung, sangat berciri *art deco*. Pada ruang hall yang dahulu merupakan tempat pembelian karcis, masih dapat dilihat keramik dinding yang masih asli. Kaca warna pada tiga fasad bangunan ini bukanlah kaca timah, tetapi kaca es warna dengan kusen besi, yang cukup berperan dalam member suasana interior dengan cahayanya yang warna-warni.



Gambar 13. Bentuk Atap dan Jendela Hall
Sumber: Dokumentasi pribadi. 2015.



Gambar 14. Dinding Keramik dan Tangga di Hall Depan
Sumber: Ir. F.J.L. Ghijssels, *Architect in Indonesia*. 2006.

Unit-unit massa Stasiun Jakarta Kota terbagi dalam: unit massa kepala; unit massa sayap, gerbang masuk utama dan peron; unit massa menara (utama/depan, samping, dan gerbang samping). Konfigurasi massa bangunan linier secara keseluruhan membentuk huruf “U”.

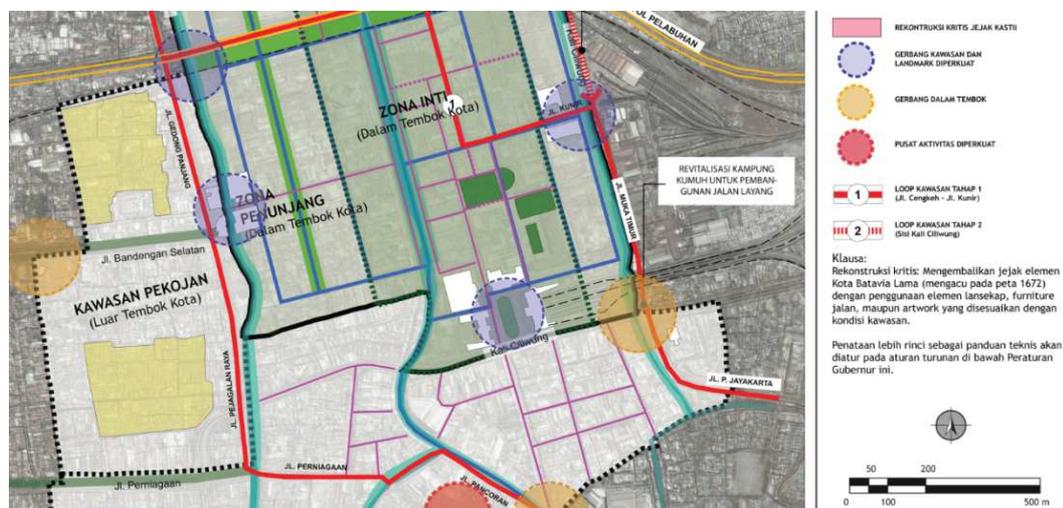
Peron menggunakan rangka atap frame berbentuk butterfly shed (kupu-kupu) dengan penyangga kolom baja profil dipakai pada stasiun ini. Dinding bagian dalam hall diselesaikan dengan keramik berwarna coklat bertekstur kasar, sedangkan dinding luar bagian bawah seluruh bangunan ditutup dengan plesteran berbutir berwarna hitam. Dinding yang sama pada concourse diselesaikan dengan ubin pola waffle berwarna kuning kehijauan. Lantai stasiun menggunakan ubin berwarna kuning dan abu-abu, dan untuk lantai peron dipakai ubin pola *waffle* berwarna kuning.

Atap *barrel-vault* yang digunakan pada stasiun Jakarta Kota terlihat jelas pada hall utama. Dinding bagian dalam hall diselesaikan dengan keramik berwarna coklat bertekstur kasar. Bukaan terbesar terdapat pada *lunette* yang berfungsi sebagai jendela. *Lunette* berbentuk busur semisirkular dengan unit bukaan vertikal sebanyak tujuh buah pada *lunette* utama.

Bukaan pintu pada Stasiun Jakarta Kota terbentuk akibat penggunaan kolom-kolom penyangga atap (kanopi) yang menghasilkan suatu unit massa sendiri. Pengolahan bidang di sekitar bukaan dengan penggunaan bata kerawang di atas pintu dan ubin *waffle* pada dinding bagian bawah serta daun pintu tambahan yang berfungsi sebagai pintu angin.

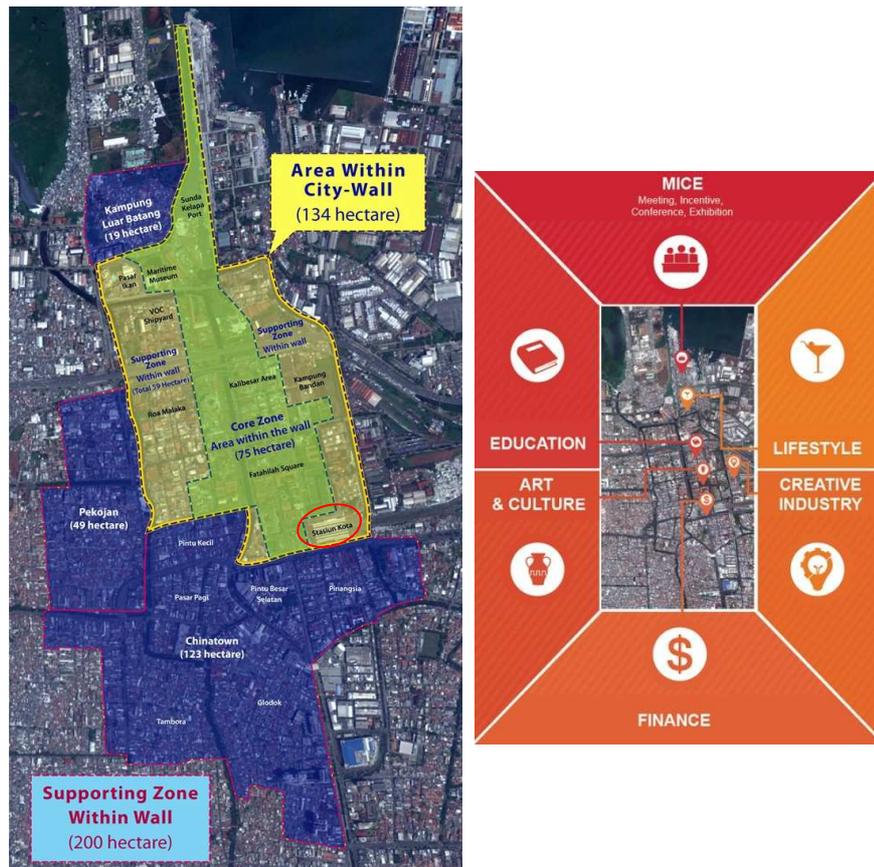
2.4.5. Masterplan

Mengarah kepada Rencana Induk Kawasan Kota Tua bagian skenario umum, daerah sekitar Stasiun Jakarta Kota masuk di dalam Kawasan Kota Tua serta merupakan landmark dan gerbang kawasan yang perlu diperkuat, dengan fungsi ruang terbuka di bagian barat stasiun yang tetap dipertahankan.



Gambar 15. Peta Skenario Umum Penataan Struktur Kawasan Kota Tua
 Sumber: Pemerintah DKI Jakarta. 2014.

Dalam peta kawasan ekonomi khusus di Kawasan Kota Tua yang direncanakan oleh JOTRC (*Jakarta Old Town Revitalization Corp*), Stasiun Jakarta Kota masuk di dalam area pendukung (*supporting zone*) di dalam dinding Kawasan Kota Tua yang diperuntukkan bagi bisnis yang terkait dengan pariwisata, serta perusahaan berskala kecil dan sedang yang berfokus terhadap komunitas kreatif, seni dan kerajinan tangan, kelas kreatif – area komersial, pusat pelatihan institusi keuangan, edukasi, dan perdagangan. Di dalam *masterplan* Jeforah terdapat 6 sektor yang diproyeksi menghidupkan kawasan ini adalah: *art district*, *financial district*, *MICE* (*meeting, incentive, conference, exhibition*) activity, *creative industry district*, *food*, *SME*, and *traditional commercial center*, dan *education*.



Gambar 16. Peta Kawasan Ekonomi Khusus dan *Masterplan* Kota Tua
 Sumber: <http://www.jeforah.org/>. 2014.

2.5. *Art Deco*

2.5.1. Pengertian *Art Deco*

Art deco adalah gaya hias yang lahir setelah Perang Dunia I dan berakhir sebelum Perang Dunia II yang banyak diterapkan dalam berbagai bidang, misalnya eksterior, interior, mebel, patung, poster, pakaian, perhiasan dan lain-lain dari 1920 hingga 1939, yang memengaruhi seni dekoratif seperti arsitektur, desain interior, dan desain industri, maupun seni visual seperti misalnya fesyen, lukisan, seni grafis, dan film. Gerakan ini, dalam pengertian tertentu, adalah gabungan dari berbagai gaya dan gerakan pada awal abad ke-20, termasuk Konstruksionisme, Kubisme, Modernisme, Bauhaus, *Art Nouveau*, dan Futurisme. Popularitasnya memuncak pada 1920-an. Meskipun banyak gerakan desain mempunyai akar atau maksud politik atau filsafati, *Art deco* murni bersifat dekoratif. Pada masa itu, gaya ini dianggap anggun, fungsional, dan ultra modern.

Seniman *art deco* banyak bereksperimen dengan memakai teknik baru dan material baru, misalnya metal, kaca, bakelit serta plastic dan menggabungkannya

dengan penemuan-penemuan baru saat itu, lampu misalnya. Langgam *art deco* tercipta dari pencampuran ornamen-ornamen historis, aliran arsitektur sekarang dan muatan lokal. Setiap negara yang menerima langgam *art deco* mengembangkannya sendiri dan memberikan sentuhan lokal sehingga *art deco* di suatu tempat akan berbeda dengan *art deco* di tempat lain.

Art deco merepresentasikan modernisasi dunia yang begitu cepat. Kata *art deco* sendiri mulai muncul dari tahun 1925 di sebuah konferensi *l'Exposition Internationale des Arts Decoratifs Industriels et Modernes* yang diadakan di Paris, Perancis. Kata *art deco* termasuk terminologi yang baru pada saat itu, diperkenalkan pertama kali pada tahun 1966 dalam sebuah katalog yang diterbitkan oleh *Musée des Arts Decoratifs* di Paris yang pada saat itu sedang mengadakan pameran dengan tema “*Les Années 25*”. Sejak saat itu nama *art deco* dipakai untuk menamai seni yang saat itu sedang populer dan modern. Munculnya terminologi itu pada beberapa artikel semakin membuat nama *art deco* eksis. *Art deco* semakin mendapat tempat dalam dunia seni dengan dipublikasikannya buku “*Art Deco*” karangan Bevis Hillier di Amerika pada tahun 1969.

2.5.2. Karakteristik *Art Deco*

Langgam *art deco* memiliki karakteristik dengan pemakaian garis lurus, geometris dan cenderung mengikuti proporsi kubus yang dipengaruhi oleh aliran kubisme. Ciri-cirinya adalah:

1. *Furniture* memiliki bentuk yang tidak biasa
2. Tidak fungsional seperti gaya modern
3. Desain *lighting* yang sangat mencolok
4. Terdapat ornamen yang menyesuaikan dengan ornamen lokal
5. Ada pula yang menjadikan *sculpture* sebagai elemen interior
6. Tidak berhubungan dengan gaya-gaya yang sebelumnya
7. Murni memiliki bentuk dan pola yang geometri
8. Warna yang digunakan cenderung warna netral namun tetap memberikan sentuhan warna-warna cerah
9. Berpusat di Perancis
10. Menggunakan kayu-kayuan seperti eboni dan *zebrawood*
11. Menggunakan material metal yang dipoles
12. Banyak menggunakan kaca

13. *Streamlined*

14. Awal terbentuknya *industrial design*

2.6. Kerangka Acuan Kerja Perencanaan Masterplan Penataan Stasiun Jakarta Kota

Stasiun Jakarta Kota adalah stasiun heritage, yang termasuk dalam Bangunan Cagar Budaya (BCB). Sesuai Undang-undang Republik Indonesia No.11 tahun 2010 tentang cagar budaya, kelestariannya perlu dijaga. Stasiun Jakarta Kota adalah stasiun jenis terminus (akhir) dan masih aktif digunakan sebagai stasiun kereta komuter dan kereta jarak jauh. Untuk menjaga kelestarian dan eksistensi bangunan Stasiun Jakarta Kota, perencanaan dan penataan BCB ini diperlukan. Kerangka acuan kerja ini dikeluarkan tahun 2014 sebagai petunjuk dan penjelasan mengenai keinginan pengembangan Stasiun Jakarta Kota oleh PT. KAI. Berikut adalah poin-poin utama yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan:

2.6.1. Maksud dan Tujuan

Maksud dari kegiatan Perencanaan Masterplan Penataan Stasiun Jakarta Kota adalah:

- Membuat penataan stasiun kereta api Jakarta Kota yang mencakup penentuan kejelasan zonasi, pemanfaatan area ruang luar (area parkir, area *drop off*, area sirkulasi kendaraan), pemanfaatan ruang di dalam stasiun (fungsional) antara lain lobi, ruang loket, ruang tunggu, ruang peron, area kerja, area *service* serta pemanfaatan area pendukung dan komersil seperti area persewaan ruang usaha (*retail outlet*), *gallery*, sarana hotel / akomodasi, dll.
- Tersedianya fasilitas bagi penumpang yang memudahkan lalu lalang (traffic) baik pada zona 3 (zona publik), zona 2 (area ber-tiket), dan zona 1 (area peron), fasilitas tersebut harus memperhatikan pelayanan terhadap para pengguna stasiun
- Tersedianya ruangan sewa komersial / retail yang memadai dan nyaman bagi seluruh pengguna / masyarakat, terselenggaranya konsistensi bauran peruntukan (*retail mix*) serta terciptanya kemudahan dan kenyamanan bagi para pengguna stasiun
- Menjadi petunjuk (*guide lines*) bagi PT. KAI (Persero) dalam implementasi program penataan baik yang mencakup standarisasi

pemasangan / *display* 'signage' dari nama toko pada wajah / badan / dinding / etalase / *shop-front*, serta mapupun menjadi pedoman petunjuk untuk potensi penempatan *spot* / titik iklan komersial pada kawasan di dalam stasiun dan *spot* / titik potensial di luar ruang stasiun

- Petunjuk tersebut memuat masukan, azas, kriteria, keluaran dan proses yang harus dipenuhi dan diperhatikan serta diinterpretasikan ke dalam pelaksanaan tugas perencanaan teknis nantinya

Tujuan kegiatan perencanaan masterplan ini antara lain:

- Menata ulang keseimbangan program penataan BCB guna pemenuhan kebutuhan ruang publik dan ruang komersial di dalam stasiun
- Menetapkan gubahan dan bentuk visual / fisik materi elemen interior, baik elemen yang melekat maupun elemen interior lepas
- Menetapkan bentuk fasilitas bagi penumpang kereta api, seperti duduk / tempat istirahat, tempat area merokok (*smoking cubicle*) dan fasilitas lainnya
- Menyusun gambar perencanaan (*preliminary*) yang akan dipakai sebagai pedoman / acuan dalam membuat gambar fase berikutnya yaitu fase gambar kerja berupa DED / *Detail Engineering Design* atau gambar pelaksanaan / implementasinya
- Tersedianya fasilitas publik / umum seperti toilet, mushola, ruang ibu menyusui, yang tertata baik, mencukupi bagi para pengguna jasa yang berhubungan langsung dengan stasiun

2.6.2. Sasaran

Sasaran yang ingin dicapai di dalam pekerjaan ini adalah adanya penataan Stasiun Jakarta Kota yang merupakan Bangunan Cagar Budaya (BCB), menjamin terwujudnya perencanaan tata ruang stasiun yang representatif dan operasional, serta penataan diarahkan mempunyai fungsi antara lain:

- Perencanaan penataan ini dilengkapi dengan sarana petunjuk yang jelas terkait dengan implementasi (baik yang terukur maupun yang kualitatif)
- Perencanaan penataan ini dilengkapi dengan rencana teknis yang terintegrasi sehingga mudah diimplementasikan

- Penataan ini bias meningkatkan terjalannya aksesibilitas antar ruang / bagian ruang di dalam stasiun, pedoman tata letak hubungan antar ruang yang didasarkan pada kriteria hubungan fungsional bangunan, secara fisik kaitan fungsional tersebut harus memperhatikan tingkat kemudahan dan kenyamanan bagi pengguna
- Penataan perancangan ruang dalam bangunan stasiun sekurang-kurangnya memiliki hirarki ruang serta zonasi yang mewadahi kegiatan utama, pendukung, ruang umum dan ruang pelayanan
- Diperlukan suatu perencanaan dan penataan yang memperhatikan rencana tata ruang bangunan stasiun secara menyeluruh dan terintegrasi

2.6.3. *Lingkup Kegiatan*

Sesuai dengan maksud, tujuan dan sasaran serta keluaran perencanaan kegiatan ini adalah: Penyusunan perencanaan Masterplan Penataan stasiun, seperti site plan / tata letak elemen arsitektur dan interior, gambar perencanaan ruang komersial dan konsep tata ruang, persyaratan ruangan, konsep ruang, program ruang dan lainnya, harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- Pemanfaatan ruangan harus sesuai dengan peruntukannya berdasarkan ketentuan tata ruang dan tata bangunan yang ditetapkan pada kawasan Bangunan Cagar Budaya (BCB) dan kota tua
- Perencanaan stasiun harus dengan melakukan studi karakter atas arus penumpang (*passengers flow*)
- Pedoman pemanfaatan ruang harus memperhatikan perencanaan bauran komersil (tenant atau *retail mix*)
- Pedoman perencanaan stasiun ini melengkapi fungsional dan operasional stasiun dengan adanya sarana penunjang, seperti: taman, area parkir, ruang terbuka (*public space*) dan lain-lain
- Pedoman perencanaan tata ruang harus berdasarkan arsitektur Bangunan Cagar Budaya (BCB), karakteristik lingkungan kota tua, ketentuan wujud dan budaya daerah kota tua, sehingga seimbang, serasi dan selaras dengan lingkungannya (fisik, sosial dan budaya)
- Pemikiran adanya integrasi antara konsep fungsi dan masa bangunan stasiun sehingga mewujudkan bangunan stasiun yang mempunyai aksesibilitas horizontal dan vertikal yang efisien dan nyaman

- Mewujudkan tata ruang hijau yang dapat memberi keseimbangan dan keserasian bangunan stasiun terhadap lingkungan
- Mewujudkan bangunan stasiun yang memiliki hubungan antar ruang, mempunyai ruang gerak yang efektif, efisien dan nyaman dan memadai yang dapat menunjang kegiatan yang ada, baik dengan penambahan sarana transportasi modern seperti *escalator* dan *lift*
- Perencanaan memenuhi kebutuhan fisika bangunan (udara, cahaya) alami maupun buatan yang cukup dan hemat energi
- Pengembangan bangunan stasiun harus memperhatikan aspek pelestarian BCB dan lingkungan kota tua

2.6.4. Pendekatan dan Metodologi

1. Kriteria Umum

Pekerjaan yang akan dilaksanakan oleh penyedia jasa perencanaan seperti yang dimaksud pada KAK harus memperhatikan kriteria umum disesuaikan berdasarkan fungsi dan kebutuhan bangunan, yaitu:

a. Persyaratan Peruntukan dan Intensitas

- 1) Menjamin interior/tataruang yang akan direncanakan sesuai dengan ketentuan tata ruang dan fungsi fungsi yang ditetapkan di daerah yang bersangkutan
- 2) Menjamin tata ruangan dimanfaatkan sesuai dengan fungsinya
- 3) Menjamin keselamatan pengguna, masyarakat dan lingkungan

b. Persyaratan Arsitektur BCB dan Lingkungan Kota Tua

- 1) Menjamin terwujudnya bangunan yang memiliki karakteristik dan ketentuan wujud bangunan BCB
- 2) Menjamin bangunan yang ditata dan dimanfaatkan dengan tidak menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan kota tua.

c. Apabila didalam perencanaan masterplan penataan stasiun, dimungkinkan adanya tambahan konstruksi, maka perlu diperhatikan persyaratan konstruksi bangunan stasiun

- 1) Menjamin terwujudnya bangunan stasiun tetap dapat mendukung beban yang timbul akibat perilaku alam, manusia dan beban kerja
 - 2) Menjamin keselamatan manusia dari kemungkinan kecelakaan atau luka yang disebabkan oleh kegagalan struktur bangunan dan fungsi bangunan
 - 3) Menjamin kepentingan manusia dari kehilangan atau kerusakan benda yang disebabkan oleh perilaku struktur
 - 4) Menjamin perlindungan properti lainnya dari kerusakan fisik yang disebabkan oleh kegagalan struktur dan fungsi bangunan
- d. Persyaratan Pengudaraan
- 1) Menjamin terpenuhinya kebutuhan penghawaan dan pengudaraan yang cukup secara alami sehingga mampu memenuhi kebutuhan di dalam bangunan stasiun untuk menunjang terselenggaranya kegiatan di dalam bangunan stasiun sesuai dengan fungsinya
 - 2) Menjamin upaya efisiensi peralatan dan perlengkapan penghawaan dan pengudaraan secara baik
- e. Persyaratan Pencahayaan
- 1) Menjamin terpenuhinya kebutuhan pencahayaan yang cukup baik alami maupun buatan dalam menunjang terselenggaranya kegiatan dalam bangunan stasiun sesuai dengan fungsinya
 - 2) Menjamin upaya efisiensi peralatan dan perlengkapan pencahayaan secara baik
- f. Persyaratan Transportasi Vertikal dan Horizontal
- 1) Menjamin tersedianya sarana transportasi yang layak, aman dan nyaman
 - 2) Menjamin adanya aksesibilitas bagi penyandang cacat, khususnya untuk bangunan fasilitas umum dan sosial
- g. Persyaratan Sanitasi

- 1) Menjamin tersedianya sarana sanitasi yang memadai dalam menunjang terselenggaranya di dalam bangunan stasiun sesuai dengan fungsinya
- 2) Menjamin terwujudnya kebersihan, kesehatan dan memberikan kenyamanan bagi pengguna dan lingkungan
- 3) Menjamin upaya beroperasinya peralatan dan perlengkapan sanitasi yang baik

2. Azas-Azas

Selain dari kriteria di atas, didalam melaksanakan tugasnya, penyedia jasa perencanaan masterplan Penataan stasiun Jakarta Kota, hendaknya memperhatikan azas-azas bangunan stasiun BCB sebagai berikut :

- a. Elemen bangunan stasiun hendaknya fungsional, efisien, menarik tetapi tidak berlebihan, sesuai dengan BCB dan lingkungan Kota Tua
- b. Kreatifitas desain hendaknya tidak ditekankan pada kelatahan gaya dan kemewahan material, tetapi pada kemampuan mengadakan sublimasi antara fungsi teknik dan fungsi sosial bangunan, terutama sebagai bangunan pelayanan kepada masyarakat
- c. Dengan batasan tidak mengganggu produktifitas kerja, biaya investasi dan pemeliharaan bangunan stasiun dan ruang stasiun sepanjang umurnya, hendaknya diusahakan serendah mungkin.
- d. Desain hendaknya dibuat sedemikian rupa, sehingga elemen bangunan dapat dilaksanakan dalam waktu yang pendek dan dapat dimanfaatkan secepatnya
- e. Elemen Bangunan hendaknya dapat meningkatkan kualitas lingkungan, dan menjadi acuan tata bangunan dan lingkungan sekitarnya

