

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Stasiun Kereta Api Kota Padang atau lebih dikenal dengan Stasiun Kereta Api Simpang Haru merupakan stasiun besar yang berada di Kota Padang. Terletak di pusat Kota Padang, stasiun ini dahulunya dibangun pada 6 Juli 1889 dengan tujuan awal untuk mengangkut batu bara dari Kota Sawahlunto menuju pelabuhan Emmahaven atau yang sekarang lebih dikenal dengan pelabuhan Teluk Bayur yang berada di Kota Padang. Stasiun ini merupakan stasiun induk atau pusatnya dari stasiun-stasiun yang berada di Sumatera Barat karena selama pembangunan stasiun ini memiliki 4 los besar dengan kontuksi besi yang berada di jalan Sawahan untuk bengkel kereta api, pendirian bengkel ini agar perkeretaapian di Sumatera Barat tidak bergantung pada Jawa. Tidak jauh dari bengkel ini didirikan gedung-gedung penyimpanan lokomotif, dan selain itu ada 3 los khusus dari kayu. Bengkel inilah yang menjadi pusat dari semua perkeretaapian di Sumatera Barat, yang kemudian stasiun ini resmi dibuka pada 1 Oktober 1892.

Pada tahun 1970 sampai dengan 1973 akhirnya beberapa jalur kereta api dihentikan operasionalnya karena kalah bersaing dengan moda transportasi darat lainnya. Dan juga berkurangnya produksi batu bara yang berada di Kota Sawahlunto menjadi salah satu alasan penghentian operasionalnya jalur kereta api, yang kemudian pada tahun 2003 semua jalur kereta api di Sumatera Barat resmi dihentikan.

Setelah pemberhentian jalur kereta api yang cukup lama, pada tahun 2013 akhirnya jalur kereta api mulai dibuka satu persatu, dimulai dari stasiun induk terlebih dahulu yaitu Stasiun Kereta Api Kota Padang. "Pada tahun 2013 sebanyak 585.754 orang tercatat sebagai penumpang kereta api, jumlah ini meningkat sebanyak 8,48% pada tahun 2014, yaitu 640.000 orang penumpang kereta api. Jumlah ini terus meningkat, pada tahun 2015 terjadi kenaikan sebanyak 962.636 atau dengan persentase sebesar 33,52% penumpang kereta api dari tahun sebelumnya. Pada 2016 jumlah penumpang yang tercatat menggunakan kereta api sebanyak 1.018.200 atau meningkat sebanyak 5,45% dan di akhir 2017 tercatat 1.036.227 masyarakat menggunakan transportasi kereta api. Walaupun kenaikannya terbilang kecil yaitu 1,7%, namun hal ini tidak memungkiri bahwa kebutuhan masyarakat akan moda transportasi kereta api terus meningkat, (Jurnal unand.ac.id "Analisis Permintaan Jasa Transportasi Kereta Api)".

Pengaktifkan kembali jalur kereta api menuju Pulau Aie tujuan ke Bandara Minangkabau menyebabkan stasiun mengalami kepadatan dihari dan jam tertentu, dan terjadi penumpukan penumpang di beberapa area stasiun. Stasiun ini kini juga melayani kereta api ke Bandara Internasional Minangkabau sejak pertengahan tahun 2018 dengan nama *Minangkabau Ekspres*. Kelas ekonomi AC : Sibinuang, dari dan tujuan Pariaman. Kelas eksekutif (angkutan bandara) : *Minangkabau Ekspres*, dari dan tujuan Bandara Internasional Minangkabau. Sebagai stasiun terbesar yang berada di kota Padang, stasiun ini menyediakan fasilitas, sarana dan prasarana bagi penumpang antara lain pusat informasi, pembelian tiket, pelayanan keamanan, pelayanan umum maupun pelayanan khusus yang dibutuhkan oleh para penumpang.

Bangunan Stasiun Kereta Api Kota Padang ini termasuk kedalam bangunan Cagar Budaya Kelas A, dengan Nomor Inventaris 58/BCB-TB/A/01/2007 yang harus dijaga dan dilestarikan keasliannya karena memiliki banyak sekali nilai sejarah didalamnya. Pembangunan penambahan bangunan baru pada stasiun ini dilakukan agar bisa menampung semua pengunjung yang hendak memakai moda transportasi kereta api karena terjadi kenaikan penumpang disetiap tahunnya pada stasiun dan agar penumpang merasa aman dan nyaman saat berada di area stasiun. Tetapi bangunan baru pada stasiun ini akan disamakan dengan bangunan lama stasiun yang bergaya "*Indische Empire*" karena ingin mempertahankan dan mengangkat nilai sejarah yang ada pada bangunan lama dengan cara menerapkan pada bangunan baru, sesuai dengan pedoman pelestarian bangunan perkeretaapian yang mengharuskan mengambil suasana dan karakter dari bangunan lama sebagai inspirasi desain untuk bangunan baru. Perencanaan pembangunan bangunan baru ini dilakukan dari tahun 2018 dengan melakukan perlombaan desain bangunan dengan mengambil suasana dan karakter dari bangunan lama yang diterapkan di bangunan baru yang akan diaakan 2020-2024 sesuai dengan PT. KAI Divisi Regional II, Sumatera Barat, sesuai pedoman standarisasi.

Dan secara bertahap seluruh jalur kereta api yang ada di Sumatera Barat akan di aktifkan kembali untuk memberikan layanan maksimal kepada masyarakat, dengan memulai pembangunan pada tahun 2018 yaitu jalur Simpang Haru-Nareh, yang baru diresmikan beberapa waktu lalu tahun 2018, dan Simpang Haru-Pulau Aie yang akan dikerjakan pada tahun ini. Kemudian dilanjutkan dengan Nareh-Sungai Limau dan Sawahlunto-Muaro Kalaban yang masuk ke Renstra 2020 sampai dengan 2024.

## 1.2 Identifikasi Masalah

- Suasana desain interior pada stasiun belum sesuai dengan pedoman pelestarian bangunan perkeretaapian yang mengharuskan mengambil dari suasana karakter bangunan lama sebagai inspirasi desain karena bangunan eksisting adalah bangunan cagar budaya kelas A.
- Terjadinya kenaikan kelas pada stasiun dari stasiun kelas C ke stasiun kelas B, karena terjadinya kenaikan pada penumpang dan penambahan bangunan baru, dan belum tersedianya fasilitas pelayanan dan pelayanan khusus berdasarkan Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia pada Stasiun Kota Padang.
- Permasalahan pada zoning dan bloking yang mempengaruhi terhadap flow activity di area Stasiun Kereta Api Kota Padang.

## 1.3 Rumusan Masalah

- Bagaimana cara perancangan interior untuk menguatkan karakter bangunan sebagai upaya pelestarian bangunan perkeretaapian yang merupakan bangunan eksisting adalah bangunan Cagar Budaya Kelas A?
- Bagaimana merancang stasiun yang terjadi kenaikan kelas dari stasiun kelas C menjadi stasiun kelas B dan menyediakan fasilitas pelayanan menurut standarisasi oleh PT.KAI?
- Bagaimana merancang zoning dan bloking pada stasiun agar tidak mempengaruhi flow activity?

## 1.4 Batasan Perancangan

- a. Perancangan ulang Stasiun Kereta Api Kota Padang yang terletak di Jalan Stasiun No. 1, Simpang Haru, Kecamatan Padang Timur, Padang, Sumatera Barat 25123, Indonesia
- b. Perancangan ulang Stasiun Kereta Api Bandung terdiri dari 2 massa bangunan yaitu bangunan stasiun lama (eksisting) dan bagian bangunan stasiun baru.
- c. Memberikan perlindungan dan pemeliharaan terhadap bangunan cagar budaya dengan tujuan mempertahankan keaslian bangunan dan mempertahankan nilai budaya yang terkandung dalam bangunan.

d. Batasan perancangan interior yang akan didesain di stasiun kereta api Kota Padang merupakan area-area yang bersinggungan langsung dengan penumpang dan fasilitas yang ada di area stasiun kereta api kota padang.

e. Batasan perancangan adalah sebagai berikut :

Nama Proyek : Stasiun Kereta Api Padang.

Sifat : Redesain.

Kelas: Stasiun Besar Tipe B.

Pemilik : PT Kereta Api Indonesia Divisi Regional II Sumatera Barat.

Pengelola : Bagian Pelayanan Stasiun Kereta Api Kota Padang

Lokasi Proyek : Jalan Stasiun No. 1, Simpang Haru, Kecamatan Padang Timur, Padang, Sumatera Barat 25123, Indonesia

Luasan Site : 13,1 Ha.

Luasan Perancangan :  $\pm 5000$  m<sup>2</sup>.



*Gambar 1.1 Site Plan Stasiun Kereta Api Kota Padang*

*Sumber: google map*

Lokasi site berada di jalan Stasiun no 1, Simpang Haru Kecamatan Padang Timur, Padang, Sumatra Barat. Stasiun yang terletak pada ketinggian 8 m ini merupakan pusat divisi 2 regional Sumatra Barat. Luas site  $\pm 13,1$  Ha. Secara astronomis berada pada posisi  $00^{\circ} 44' 00'' - 01^{\circ} 08' 35''$  Lintang selatan (LS)  $100^{\circ} 05' 05'' - 100^{\circ} 34' 09''$  BT. Temperatur berkisar pada antara  $22,5^{\circ}\text{C} - 31,5^{\circ}\text{C}$  pada siang hari dan  $22^{\circ}\text{C} - 28^{\circ}\text{C}$  pada malam hari, dengan kelembapan berkisar antara  $78\% - 81\%$  Dan curah hujan  $314,47$  mm/bulan.

Secara geografis berbatasan langsung :

- Sebelah Utara: Berbatasan dengan lahan kosong, Kecamatan Padang Utara dan Kuranji.
- Sebelah Selatan: Berbatasan dengan perumahan Bank Mandiri, Kecamatan Padang Selatan dan Lubuk Begalung.
- Sebelah Barat: Berbatasan dengan perumahan PJKA , Kecamatan Padang Barat.
- Sebelah Timur: Berbatasan dengan pasar simpang haru, Kecamatan Pauh.

## 1.5 Tujuan dan Sasaran Perancangan

### 1. Tujuan

Adapun tujuan perancangan ini yaitu untuk menciptakan ruang interior stasiun bagi penumpang yang sesuai dengan standar dan pengembangan jangka panjang pengelola guna efisiensi dan optimalisasi operasional dan fasilitas perkeretaapian.

### 2. Sasaran

- Penerapan fasilitas pelayanan pemrosesan penumpang yang efisien dan optimum sesuai standarisasi dari PT.KAI
- Memberikan suasana ruang stasiun yang nyaman dan efektif, sesuai dengan standarisasi stasiun menurut PT.KAI.
- Menciptakan konsep dan tema perancangan yang dapat menjawab permasalahan yang ada diarea Stasiun Kereta Api.

## 1.6 Manfaat Perancangan

- a. Bagi pengelola stasiun , perancangan ini dapat menjadi alternatif desain revitalisasi Stasiun Kereta Api Kota Padang dan bahan studi dalam pembangunan atau pengembangan pada masa mendatang.
- b. Bagi penulis, perancangan ini menjadi bahan *portofolio* penulis sebagai bekal di dunia profesi serta menambah pengalaman dan ilmu dalam bidang desain interior dan perkeretaapian.
- c. Bagi pembaca, dapat dijadikan sebagai referensi perancangan serupa lebih lanjut serta menambah ilmu dan pengetahuan dalam bidang desain interior dan perkeretaapian.

## 1.7 Metode

### 1.7.1 Metode Perancangan

Metode perancangan pada Interior Stasiun Kereta Api Padang, antara lain :

#### 1. Studi Literatur

Menggunakan literatur yang berkaitan dengan Stasiun Kereta Api Padang dengan melakukan pengamatan dan pencarian data yang berasal dari buku, jurnal, majalah, artikel, serta media cetak lainnya. Data lainya didapat penulis dari tugas akhir, skripsi atau tesis yang membahas tentang stasiun Kereta Api.

#### 2. Data Primer

Melakukan wawancara dengan staff, karyawan dan pengunjung Stasiun Kereta Api mengenai bagaimana fasilitas stasiun, suasana bangunan stasiun dan apa saja kekurangan dan kelebihan. Dan juga melakukan survey secara langsung ke Stasiun Kereta Api Padang.

#### 3. Data Sekunder

Dengan mengumpulkan data dengan studi literatur berupa pencarian data yang berasal dari buku, jurnal, majalah, artikel, serta media cetak lainnya. Data lainya didapat dari tugas akhir, skripsi atau tesis yang membahas tentang stasiun Kereta Api.

#### 4. Analisa Data

Analisa diperoleh dari data yang diolah dari hasil survey, wawancara, dan observasi dengan mencari permasalahan yang ada di Stasiun Kereta Api Padang serta penyelesaian masalahnya.

#### 5. Evaluasi

Konsep yang dikembangkan dari data yang didapat, menghasilkan evaluasi berupa desain akhir yaitu presentasi, maket, gambar kerja, dan portofolio.

## **1.7.2 Metode Pengumpulan Data**

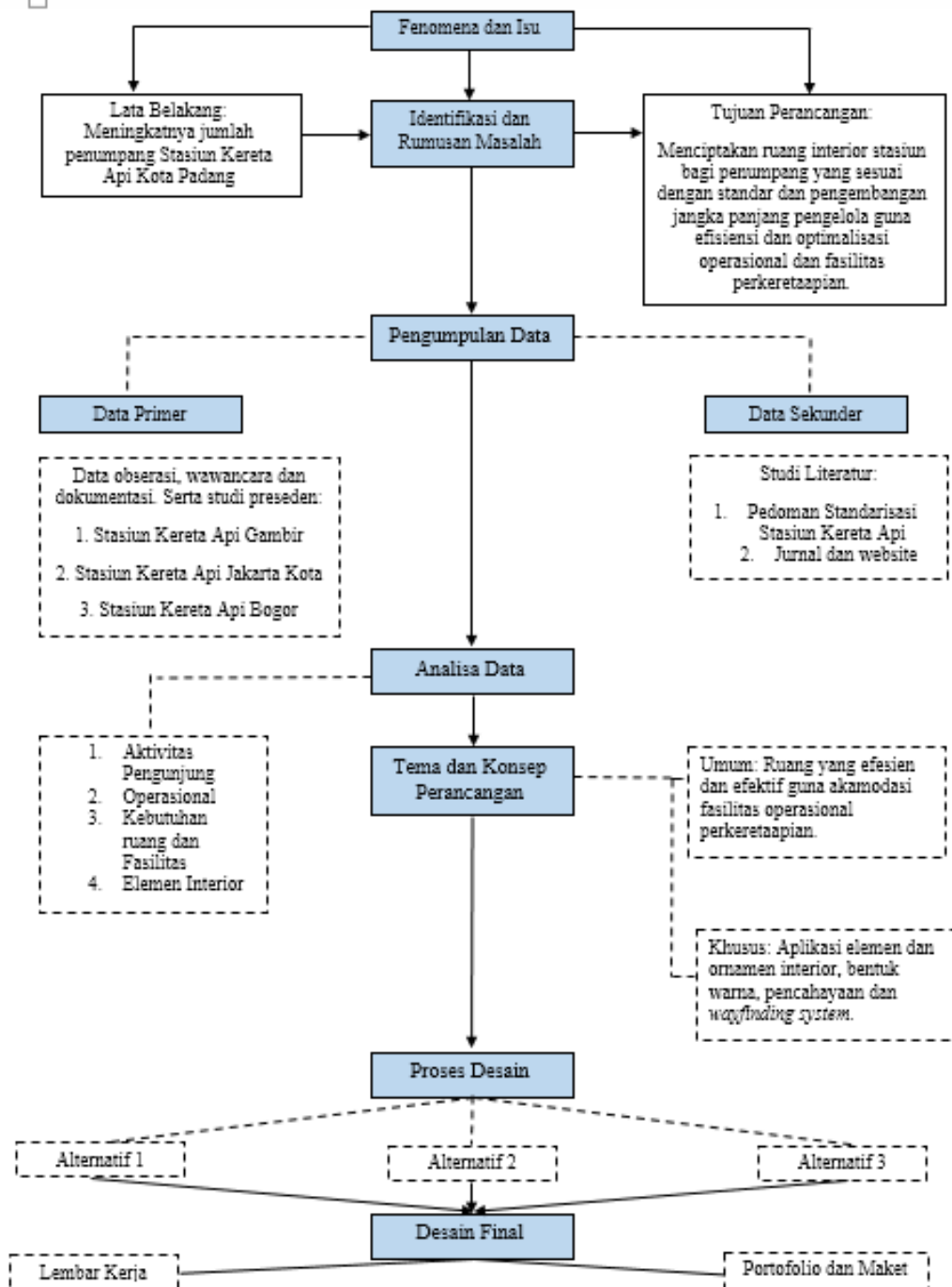
### **1. Observasi**

Survei lapangan, dilakukan pada sarana dan fasilitas penunjang penumpang didalam Stasiun Kereta Api Padang. Observasi bertujuan untuk merasakan suasana interior stasiun, mengamati kondisi pada kasus proyek yang dirancang serta mengetahui sistem dan kebutuhan ruang.

### **2. Wawancara**

Wawancara ditujukan kepada seluruh staff, karyawan Stasiun Kereta Api Padang dan penumpang yang telah menggunakan moda transportasi kereta api. Berdasarkan wawancara, diperoleh informasi mengenai Stasiun Kereta Api Padang seperti kegiatan yang biasa dilakukan oleh para staff, karyawan dan penumpang.

## 1.8 Kerangka Berfikir



Gambar 1.2 Kerangka Berfikir

Sumber: Analisa Pribadi



## **1.9 Sistematika Pembahasan**

### **BAB I**

#### **Pendahuluan**

Berisi tentang deskripsi proyek, latar belakang dari perencanaan Stasiun Kereta Api, batasan masalah, rumusan masalah, identifikasi masalah, tujuan perancangan, metode pengumpulan data, dan kerangka berpikir.

### **BAB II**

#### **Tinjauan Pustaka**

Berisi tentang mendeskripsikan proyek yang didesain seperti data literatur yang berkaitan dengan perancangan, tinjauan mengenai analisa lokasi, analisa ruang, analisa aktifitas dan fasilitas yang diperlukan pada bangunan Stasiun Kereta Api.

### **BAB III**

#### **Konsep Perancangan Desain**

Menjelaskan konsep dan tema perancangan dan kriteria desain yang berkaitan dengan perancangan Stasiun Kereta Api Kota Padang.

### **BAB IV**

#### **Konsep Perancangan Visual Denah Khusus.**

Menjelaskan hasil analisa data yang di peroleh dari pengolahan tema dan konsep berupa denah khusus.

### **BAB V**

#### **Kesimpulan**

Berisi tentang kesimpulan dan saran dari penulis tentang bagaimana Stasiun Kereta Api Kota Padang ini.

