

Konsep Desain Stasiun Besar Kota Bogor dengan Pendekatan Kontekstual

Muhamad Himawan Luthfillah dan Bambang Soemardiono
Departemen Arsitektur, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)
e-mail: bbsoem@arch.its.ac.id

Abstrak—Arsitektur kontekstual digunakan sebagai salah satu cara menciptakan dan menjaga keselarasan dengan lingkungan sekitarnya. Pembahasan arsitektur kontekstual erat kaitannya dengan kondisi fisik lingkungan sehingga selalu dihubungkan dengan kegiatan konservasi dan preservasi karena berusaha mempertahankan bangunan lama khususnya yang bernilai historis. Kemudian membuat koneksi dengan bangunan baru untuk menciptakan hubungan simpatik yang akan menghasilkan kontinuitas visual. Pembahasan konteks berfokus pada stasiun lama Kota Bogor yang memiliki nilai historis yang besar sebagai salah satu bangunan cagar budaya. Pada Pembahasan ini digunakan kriteria dan konsep untuk mencapai keselarasan antara stasiun baru dengan karakteristik lingkungan sekitarnya berdasarkan teori yang ada. Sehingga dihasilkan bahwa stasiun yang baru memiliki kepaduan yang selaras dengan dengan menginterpretasi unsur detail ornamen, bentuk simetris, proporsi bangunan, skala, dan pola desain bangunan stasiun lama. Maka meskipun kedua massa memiliki bentuk yang berbeda, tapi keselarasan bahasa ini dapat menimbulkan kompatibilitas dan keterhubungan antara stasiun lama dan baru.

Kata Kunci —Cagar Budaya, Kontekstual, Stasiun Besar Kota Bogor.

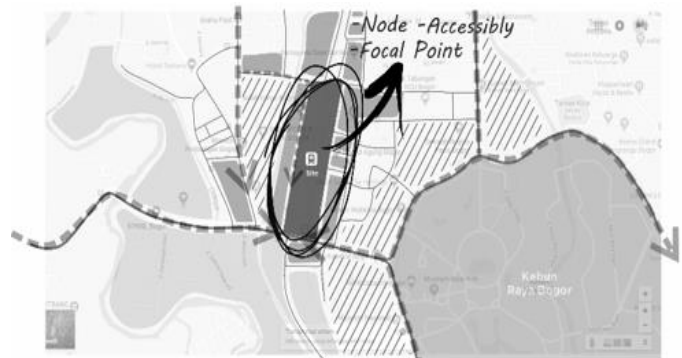
I. PENDAHULUAN

TRANSPORTASI merupakan unsur terpenting dalam sebuah perkembangan suatu negara dalam menunjang pertumbuhan ekonomi dan perkembangan masyarakat. Kereta api adalah salah satu moda transportasi penting bagi suatu kota yang dampaknya dapat memberikan kontribusi kepada pembangunan sosial, identitas kota, dan fungsinya sebagai bangunan untuk keberlanjutan sosial. Hal tersebut menjadi peluang bagi stasiun-stasiun kereta api agar dikembangkan eksistensinya untuk menjadi tujuan dan titik temu baru (Gambar 1).

Pada perkembangannya perletakkan stasiun menjadi sangat penting dalam tata ruang kota sehingga menyebabkan terbentuknya jaringan transportasi dari penjurua kota menuju stasiun atau sebaliknya (Gambar 2). Persebaran distrik pada suatu kota berpengaruh pada persebaran masyarakatnya. Sehingga dapat terjadi pemisahan antara mata pencaharian dan kehidupan pribadi yang berakibat pada perbedaan penyebaran dalam kota, karena harus tiap orang harus menyesuaikan diri dengan apa yang mereka butuhkan (Gambar 3).

Melalui penjelasan diatas, bahwa kota terdiri dari entitas yang berbeda-beda yang selalu akan berubah, begitu pula kehadiran stasiun pada suatu kota yang sangat menarik untuk dipelajari. Menilik dari sejarahnya stasiun kereta api umumnya digunakan sebagai tempat menurunkan barang, penumpang, dan mengisi bahan bakar. Namun seiring berjalannya waktu,

stasiun kereta api mulai berkembang lebih dari tempat naik dan turun penumpang tapi juga digunakan untuk tujuan lainya. Stasiun kereta api pada dasarnya bertindak sebagai koneksi untuk pengguna menuju jaringan transportasi, karena tanpa adanya stasiun pengguna tidak dapat naik kereta.



Gambar 1. Stasiun Besar Kota Bogor menjadi titik kumpul dari pergerakan jaringan transportasi.



Gambar 2. Letak Stasiun Besar Kota Bogor pada tata ruang kota di kelilingi kawasan perdagangan.



Gambar 3. Mobilisasi pengguna jasa transportasi dalam memenuhi tujuan kebutuhan masing-masing individu.

Dengan demikian, stasiun kereta api bertindak sebagai penghubung pusat dengan membawa semua pengguna ke tempat pusat lain dengan menggunakan transportasi umum berupa kereta. Fasilitas pendukung yang harus disediakan pada stasiun yaitu terminal angkutan umum untuk melayani orang-orang yang ingin berpindah moda transportasi dari kereta ke angkutan umum maupun sebaliknya. Hal tersebut menunjukkan bahwa di *area* stasiun dapat menghasilkan titik pertemuan yang cukup tinggi sehingga dalam perancangan stasiun perlu memperhatikan sirkulasi pengguna, ruang luar, dan fasilitas pendukung lain.

Stasiun merupakan *platform* untuk kegiatan sosial, acara publik, komersil, dan sebagainya. Sehingga kehadiran stasiun di tengah kota memiliki pengaruh besar sebagai identitas sekitarnya. Ini berarti stasiun juga dapat menjadi warisan budaya karena berkontribusi dalam membentuk identitas kota. Ketika stasiun kereta api pertama dibangun di Kota Bogor pada tahun 1881 (Gambar 4), tujuan utamanya adalah menuju modernitas. Namun stasiun juga digunakan oleh para pemilik kekuasaan pada waktu itu sebagai tanda kekuasaan yang dimiliki atas rakyatnya.

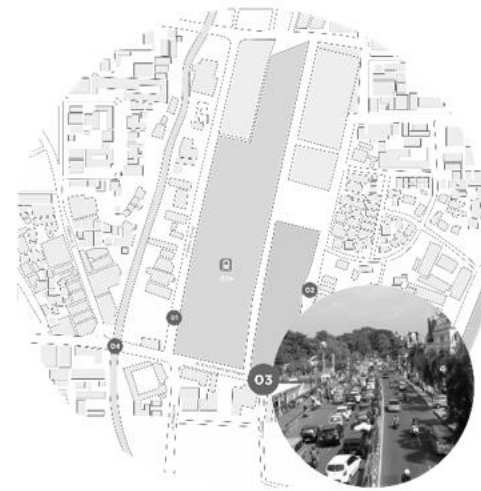
Stasiun memiliki peran yang berbeda-beda dalam menunjukkan kontribusi kepada lingkungan sekitarnya seperti pada Stasiun Besar Kota Bogor yang berada dipusat kota tepatnya di Jalan Nyi Raja Permas No. 1 Kecamatan Bogor Tengah, Kota Bogor. Stasiun pemberhentian terakhir ini melayani rute *commuter line* untuk area Jabodetabek. Rata-rata penumpang setiap tahunnya yaitu 45.000 orang, jumlah tersebut cukup tinggi mengingat Kota Bogor cukup dekat dengan Ibu Kota Jakarta dan daerah sekitarnya. Pada bagian selatan stasiun ini berbatasan langsung dengan Jalan Dramaga-Bogor yang merupakan jalan utama penghubung wilayah Kabupaten dengan Kota Bogor dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang cukup tinggi (Gambar 5). Bila diidentifikasi berdasarkan letaknya jalan ini menjadi garis penghubung (*path*) dan kawasan Kebun Raya Bogor sebagai titik kota (*nodes*) sehingga stasiun ini memiliki letak yang sangat strategis.

Desain bangunan Stasiun Bogor memiliki gaya arsitektur *Indische Empire* (Gambar 6) dengan bentuk bangunan yang simetris penggunaan tiang, pintu, dan jendela berukuran besar, detail ornamen sulur pada lubang angin, bentuk formal, dan proporsi bangunan yang tidak skalatis terhadap manusia memberikan kesan megah, klasik, tenang, dan ramah pada lingkungan sekitarnya. Mengingat stasiun ini dipergunakan banyak orang dan dapat menampung penumpang maupun pengantar yang akan pergi, maka sirkulasi udara dan aliran udara panas harus mengalir dengan baik dan lancar.

Stasiun kereta api juga menjadi tempat interaksi sosial di berbagai tingkatan, di mana orang-orang bisa bertemu selama perjalanan atau bahkan stasiun kereta memiliki pengaruh pada siapa orang yang akan ditemui. Oleh karena muncul ide perancangan dari sebuah pemikiran untuk mengubah *image* stasiun di Indonesia selama ini, khususnya Stasiun Besar Kota Bogor sebagai bagian dari infrastruktur sosial yang memiliki fungsi sebagai aset produktif dalam menopang kebutuhan ekonomi dan sosial masyarakat. Namun tetap mempertahankan eksistensi dari bangunan lama (Gambar 7).



Gambar 4. Suasana sekitar Stasiun Bogor pada zaman kolonial (Foto Koleksi Museum Proppen Belanda).



Gambar 5. Peta makro kawasan Stasiun Bogor Jalan Dramaga-Bogor.



Gambar 6. Gaya arsitektur *Indische Empire* pada Stasiun Bogor.

II. METODA PERANCANGAN

Pendekatan yang dipilih untuk permasalahan perancangan adalah kontekstual. Kontekstual dalam arsitektur mempunyai arti merancang sesuai dengan konteks dengan menyediakan visualisasi yang cukup antara bangunan lama dengan bangunan baru untuk menciptakan suatu efek kohesif (menyatu).

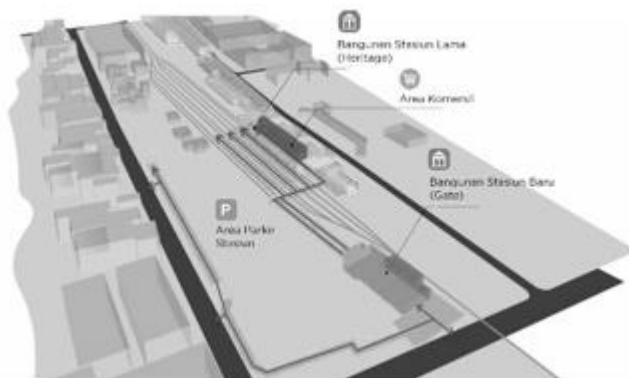
Kontekstual pertama kali muncul dari perlawanan terhadap arsitektur modern yang monoton, antihistoris, bersifat industrialis, dan kurang memperhatikan kondisi bangunan lama yang ada disekitarnya[1].

Arsitektur mengartikan kontekstual sebagai kontinuitas dan hubungan antara bangunan dengan lingkungan sekitarnya. Kata “konteks” sendiri berasal dari bahasa latin yaitu *textus*, yang berarti “kain (bahan)”, *textere*, yang berarti “menjahit (menyatukan)”, dan *con* yang berarti “dengan”, kata latin *contextus* yang artinya sebuah kain yang dijahit. Terdapat enam faktor parameter pendekatan kontekstual antara lain: Fitur fisik bangunan; Konteks terhadap tapak; Konteks terhadap bangunan-bangunan temporel, atau bangunan yang sudah terbangun atau sedang dibangun; Batasan atau peletakkan; Bagaimana bangunan berkaitan dengan bangunan sekitarnya dan dengan bangunan yang berdekatan; Kecocokan bangunan dalam kaitan hubungannya dengan bangunan sekitarnya.

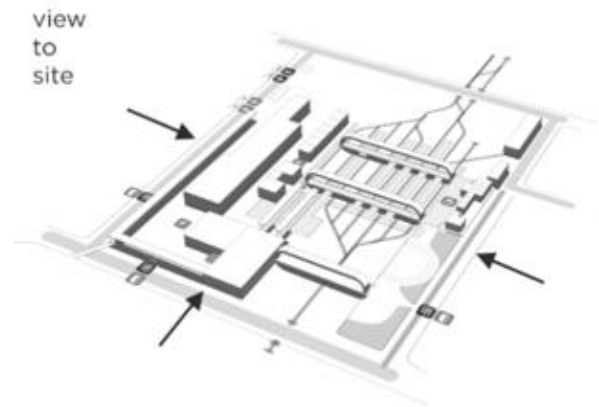
Konteks pada desain ini terdapat pada bangunan lama Stasiun Bogor yang memiliki nilai historis yang besar sebagai salah satu bangunan cagar budaya yang berpengaruh terhadap perkembangan Kota Bogor. Saat ini bangunan lama difungsikan sebagai retail dan kantor stasiun karena tidak dapat mengakomodasi lonjakan pengguna jasa kereta api, oleh karena itu dibutuhkan bangunan baru untuk mendukung kegiatan perkeretaapian di stasiun tanpa mengintervensi bangunan lama. Konteks lain yaitu tatanan massa dan *view* kawasan stasiun (Gambar 8, 9, dan 10).



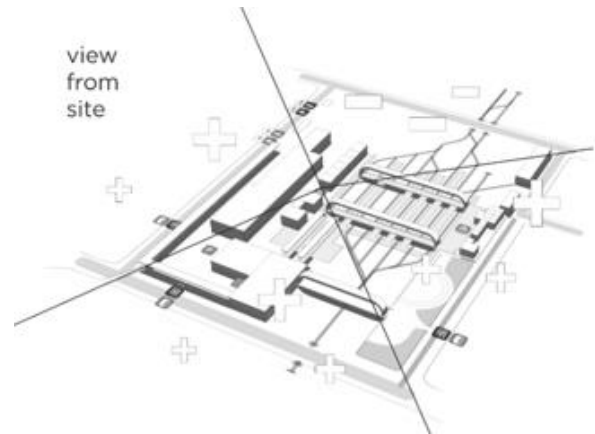
Gambar 7. Bangunan lama Stasiun Bogor.



Gambar 8. Konteks site Stasiun Bogor.



Gambar 9. View ke arah kawasan stasiun.



Gambar 10. View dari kawasan stasiun.

Terdapat beberapa kriteria umum dan konsep untuk mengaitkan dan menyelaraskan bangunan baru dengan karakteristik lingkungan sekitarnya yaitu antara lain[2]: *Recessing the addition back from the historic structure; Compatibility of materials, including color and texture; Compatibility of scale, size and form/shape; Proportional relationship between openings and compatible proportion of solid to void; Continuity of horizontal such as cornices, string courses and plinths; The new addition will not disadvantage the heritage building by its aesthetic unsuitability.*

Metode desain yang digunakan dalam rancangan adalah metode *Architectural Programming* milik (Donna P. Duerk, 1993) [3] sebuah metode yang berisikan manajemen informasi untuk desain. Adapun dipilihnya metode tersebut karena dapat mendukung tema yang diangkat yaitu konstekstualitas, dengan memperhatikan konteks sekitar *site* yang didukung dengan fakta-fakta yang ada sebagai awal dari mendesain. Kemudian mendefinisikan isu permasalahan dan tujuan rancangan hingga mengacu pada konsep. *Architectural Programming is gathering information and making recommendations for the performance of building.* Metode desain ini memiliki fokus utama pada dua bagian, yaitu *Existing State*, yang berisikan data-data fakta, dan *Future State*, yang berisikan penyusunan isu, *goal/tujuan, performance requirement*, dan konsep ide desain (Gambar 11).

III. HASIL PERANCANGAN

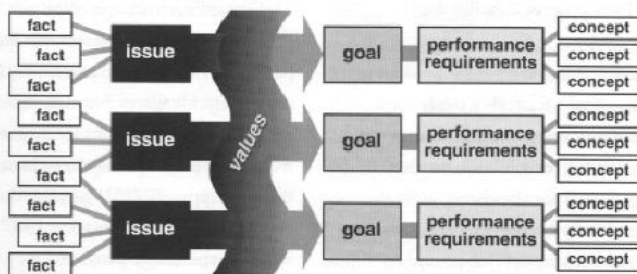
A. Konsep Penghubung

Sirkulasi dalam bangunan memiliki pola memusat pada bagian *core* stasiun (Gambar 12). *Core* merupakan program utama pada stasiun ini, berupa ruang hasil elevasi zona emplasemen yang berfungsi sebagai ruang yang mengintegrasikan zona pintu barat, zona pintu timur, dan zona pintu selatan karena mengingat ruangan eksisting yang ada tidak terpusat pada satu titik saja melainkan tersebar. Ruang yang terbentuk dari hasil elevasi memunculkan naungan pada peron yang berfungsi menaungi para pengguna yang sedang menunggu kereta agar terlindung dari hujan dan panas.

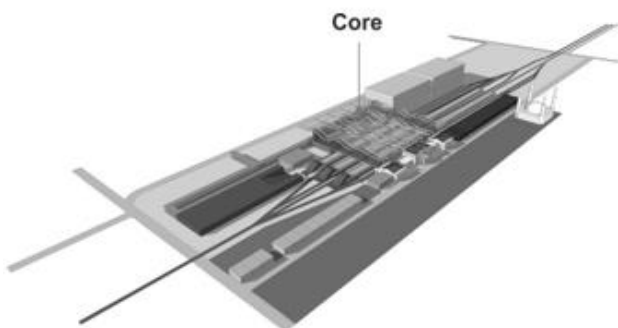
Core memudahkan perpindahan penumpang dari peron satu ke peron lainnya, hal tersebut bertujuan untuk menjaga keterbiban dan keselamatan pengguna bersama. Penumpang yang ingin naik kereta dapat mengakses melalui zona pintu barat maupun zona pintu selatan. Akses pintu barat lebih dekat dengan parkir dan tempat *drop off* mobil sementara akses zona pintu selatan lebih dekat dengan zona terminal angkutan umum untuk pergantian moda transportasi dari kereta ke angkutan kota atau sebaliknya. Untuk gedung sbrat dapat langsung mengakses *core* dengan cara masuk ke pintu keberangkatan.

B. Tatahan Massa

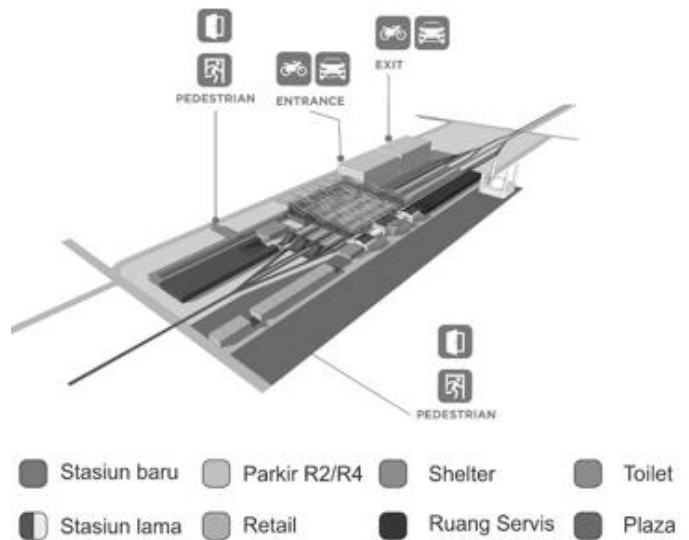
Penataan *layout* massa bangunan sebagian besar mirip dengan bangunan-bangunan eksistingnya. Konfigurasi antar masa saling menyebar dan berjauhan (Gambar 13), hal tersebut bertujuan untuk memudahkan secara visual pengguna sirkulasi untuk menuju ruangan tertentu. Jumlah kepadatan penumpang pada satu pintu masuk dan keluar dapat diurai dengan menambah satu zona pintu masuk pada bagian barat, yang orientasinya bersebrangan langsung dengan stasiun lama. Zona pintu baru pada bagian barat ini berfungsi agar tidak terjadi penumpukan massa di area satu pintu masuk.



Gambar 11. Skematik program desain. (Architectural Programming, 1993)



Gambar 12. Skematik program desain. (Architectural Programming, 1993)



Gambar 13. Konfigurasi massa bangunan yang saling menyebar.

C. Konsep Zonasi

Zona barat (Gambar 14) merupakan pintu kedatangan dan keberangkatan penumpang yang dapat diakses dari Jl. Mayor Oking. Pintu Barat merupakan yang baru di stasiun ini. Posisinya bersebelahan dengan gedung parkir sehingga memudahkan penumpang untuk mengakses, karena lebih dekat daripada pintu selatan. Pintu barat difasilitasi dengan *ticket vending machine*, *gate card reader*, 2 eskalator, dan 2 elevator.

Zona selatan (Gambar 15) merupakan pintu kedatangan pada massa eksisting. Kemudian dicoba dikembangkan dengan mengubah akses perpindahan peron yang tadinya menyeberang rel secara langsung api menjadi lewat *underpass*. Hal tersebut demi keamanan dan ketertiban penumpang.

Zona timur (Gambar 16) sebagai pintu kedatangan penumpang, untuk memecah penumpukan massa yang keluar dari stasiun. Sebagai bagian dari infrastruktur sosial kota, stasiun menjadi destinasi yang menarik di tengah pusat kota bogor dan tempat yang ramah untuk dikunjungi oleh beragam usia. Hal tersebut ditunjang dengan ruang publik berupa taman yang cukup luas untuk menunjang berbagai macam pengguna dalam memenuhi kebutuhan sosialnya.

D. Konsep Fasad Bangunan

Bentuk penerapan fasad pada bangunan baru terinterpretasi dari bangunan lama. Kondisi bangunan lama dapat dilihat dari bentuk, material, skala bangunan, dan jiwa tempat bangunan tersebut berada yang bisa dilihat dari motif, warna, atau pola desain bangunan. Dari beberapa hal tersebut kemudian dijabarkan melalui pendekatan kontekstual agar terciptanya keserasian antara bangunan lama dan baru.

Eksplorasi desain yang mengacu kepada konteks dengan mengambil motif desain, bentuk simetris, dan repetisi, seperti bentuk lengkung berirama pada fasad yang bangunan lama (Gambar 17 dan 18). Kemudian interpretasi ke dalam bentuk atap kurva yang hadir pada bangunan baru. Bentuk kurva pada atap melambangkan bentuk dinamis pola-pola pergerakan pengguna stasiun kereta. Akhiran pada kurva tersebut diakhiri dengan bidang lurus yang melambangkan bentuk statis, normal,

dan formal sebagai bentuk etika untuk menghargai bangunan lama dan sekitarnya.

Pada desain stasiun baru (Gambar 19), material yang digunakan sebagian besar menggunakan material kaca transparan dan kolom-kolom baja berwarna putih. Material kaca dipilih karena memiliki tekstur datar dan dapat menjadi latar belakang bangunan lama sehingga dapat menonjolkan kehadiran bangunan lama.

Penerjemahan bentuk ke stasiun baru berasal dari unsur-unsur yang terdapat pada stasiun lama yang banyak menggunakan repetisi pada bukaan, ornamen bangunan, tekstur, penonjolan pada bagian struktur dan ciri lainnya. Hal tersebut bertujuan untuk menjaga karakter stasiun lama. Meskipun kedua massa memiliki bentuk yang berbeda, tapi persamaan bahasa ini dapat menimbulkan kompatibility dan hubungan dengan lingkungan sekitar (Gambar 20).



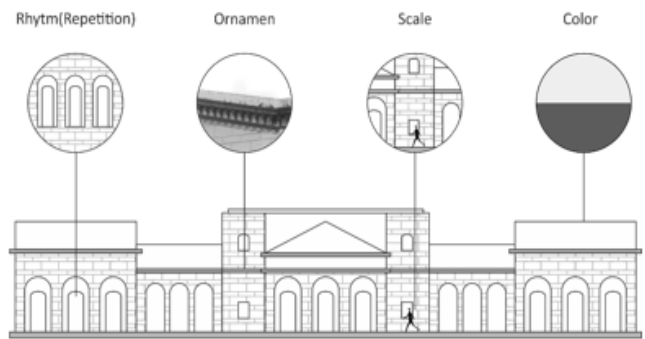
Gambar 14. Zona barat Stasiun Bogor.



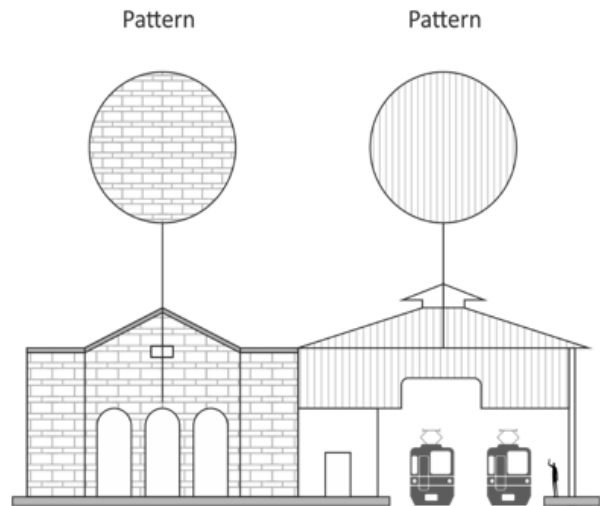
Gambar 15. Zona selatan Stasiun Bogor.



Gambar 16. Zona timur Stasiun Bogor.



Gambar 17. Bangunan Eksisting.



Gambar 18. Bangunan Eksisting.



Gambar 19. Fasad stasiun baru.



Gambar 20. Fasad stasiun lama.

IV. KESIMPULAN

Konsep desain Stasiun Besar Kota Bogor dilakukan melalui pendekatan kontekstual yang terdapat pada stasiun lama dan sekitarnya. Terdapat banyak langkah-langkah dan kriteria yang harus dipenuhi dalam proses perancangannya. Karena sejatinya stasiun merupakan bangunan publik yang sangat kompleks. Sehingga diperlukan pemahaman dan prinsip untuk memenuhi syarat teknis, alur sirkulasi pengguna, pengembangan tata ruang, zonasi, unsur teknis kemandirian dan keselamatan, dan yang terpenting adalah fasad bangunan yang harus menyesuaikan dengan konteks sekitar.

Bentuk Inteprestasi dari stasiun lama ke stasiun baru diambil unsur-unsur yang melekat pada stasiun lama seperti repetisi pada bukaan, ornamen bangunan, tekstur, penonjolan pada

bagian struktur dan ciri lainnya. Hal tersebut bertujuan untuk menjaga karakter *heritage* yang dimiliki stasiun lama. Meskipun kedua massa memiliki bentuk yang berbeda, tapi persamaan bahasa ini dapat menimbulkan kompatibilitas dan keterhubungan dengan mempertimbangkan lingkungan sekitar.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] T. Widati, "Pendekatan Kontekstual dalam Arsitektur Frank Lloyd Wright." p. 39, 2015.
- [2] B. Soemardiono, "The role of infill building in the sustainable conservation Casestudy: Surabaya downtown," in *Internasional Conference on Architecture Research and Design (AR+DC)*, 2018, p. 307.
- [3] D. P. Duerk, *Architectural Programming- information management for design*. 1993.