

MUSEUM KERETA API DAN HOTEL DI SURABAYA

Nita Setiawati Wibisono dan Timoticin Kwanda, B. Sc, MRP., Ph.D.
Program Studi Teknik Arsitektur, Universitas Kristen Petra
Jl. Siwalankerto 121-131, Surabaya
E-mail: m22409054@gmail.com; cornelia@peter.ac.id



Gambar 1.2 Perspektif Bangunan

Abstrak— Museum Kereta Api dan Hotel di Surabaya ini merupakan fasilitas edukasi dan rekreasi dimana bertujuan untuk menginformasikan masyarakat tentang sejarah dan perkembangan kereta api di Surabaya dan sekitarnya. Tidak banyak yang mengetahui bahwa zaman dulu kereta memegang peranan penting dalam pembuka jalur ekonomi bangsa Indonesia terutama di Surabaya. Hal ini ditunjukkan dengan adanya Stasiun Semut yang ditetapkan sebagai salah satu cagar budaya dan sedang dalam tahap renovasi. Fasilitas hotel dipilih sebagai penunjang sehingga bisa menambah nilai komersil bagi museum karena letaknya yang berada di kawasan pusat ekonomi dan kota lama Surabaya. Bangunan ini dirancang dengan menggunakan pendekatan simbolik dimana dapat memberikan informasi kepada masyarakat dan mengikuti arsitektur colonial agar selaras dengan lingkungan dan memperkuat kesan kota lama, serta mengingatkan masyarakat pada Stasiun Semut yang letaknya tidak jauh dari bangunan ini.

Kata Kunci—Hotel, Kereta Api, Museum, Sejarah, Surabaya.

I. PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Kereta api merupakan salah satu bentuk transportasi darat yang masih digunakan masyarakat sampai saat ini terutama di Pulau Jawa. Tetapi sayangnya masih banyak masyarakat yang enggan menggunakan kereta api karena faktor kenyamanan dan keamanan. Banyak beredar berita tentang kecelakaan dan maraknya pencopetan di dalam kereta api. Sebagian besar masyarakat tidak mengetahui sejarah dan perkembangan kereta api di Indonesia. Sejauh ini di Indonesia hanya memiliki 4 museum kereta api, yaitu Museum Kereta Api Bandung, Museum Kereta Api Ambarawa di Semarang, Museum Kereta Api Sawahlunto di Sumatera Barat, dan Museum Kereta Api di Jakarta (TMII). Keberadaan sebuah Museum Kereta Api di Surabaya masih belum direalisasikan padahal Surabaya merupakan salah satu kota di Indonesia dimana kereta api berkembang cukup pesat.

Museum ini juga dilengkapi hotel karena site dikelilingi dengan pusat perdagangan yang banyak dikunjungi masyarakat dari luar Surabaya dan dekat dengan Stasiun Semut, baik itu untuk bisnis maupun wisata dan

masih belum banyak hotel yang layak untuk memfasilitasi mereka.



Gambar 1.3 Data Kereta Api di Jawa Timur

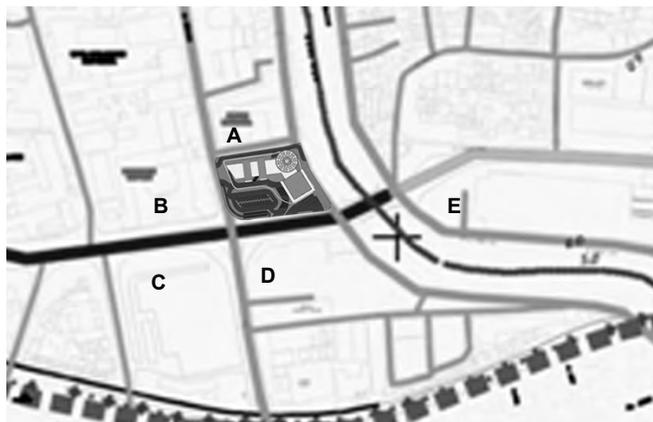
B. Rumusan Masalah Perancangan

Rumusan permasalahan dalam Museum Kereta Api dan Hotel di Surabaya ini adalah bagaimana mengadakan interaksi antara pengunjung dan koleksi yang berada di museum dan ekspresi bangunan seperti apa yang ingin ditampilkan.

C. Tujuan Perancangan

Menarik minat dan memberikan informasi kepada masyarakat tentang sejarah dan perkembangan kereta api di Surabaya dan dapat ikut berpartisipasi dalam dunia pendidikan nasional dimana tidak diajarkan secara formal pada bangku sekolah.

D. Data dan Lokasi Tapak



Gambar 1.4 Lokasi Bangunan

Keterangan :

- A = Kantor Pertamina
- B = Kantor Pos Besar
- C = Bank Indonesia
- D = Bank Mandiri
- E = Indo Plaza

- Luas lahan : 7500 m²
- Land used : Perdagangan & Jasa
- KDB : 60%
- KLB : 1,2 – 3,6 (120% - 360%)
- KTB : 2 – 6 lt

• GSB :

No.	Batasan	Jarak (meter)
1	Utara → Kantor Pertamina	4
2	Timur → Gang (Jalan Sulung)	4
3	Selatan → Jalan Kebonrojo	7
4	Barat → Jalan Veteran	7

Tabel 1.1 Garis Sempadan Bangunan (GSB)

II. URAIAN PENELITIAN

A. Konsep Dasar Perancangan

Sesuai dengan latar belakang dan tujuan perancangan, maka pendekatan yang dipilih adalah PENDEKATAN SIMBOLIK dengan meminjam chanel METAPHOR INTANGIBLE. Setiap massa bangunan mempunyai arti sendiri dan saling menyambung serta berurutan antara massa satu dengan yang lain.



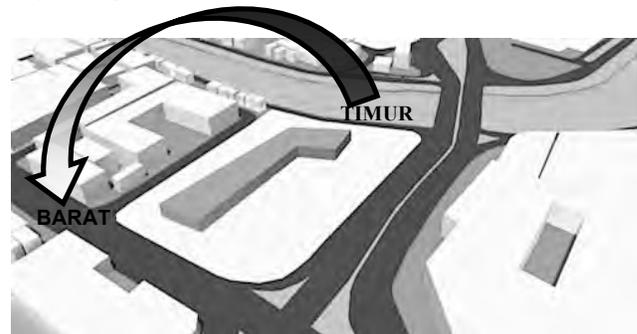
Gambar 2.1 Konsep bangunan

Signified bangunan ini adalah lokomotif uap karena merupakan lokomotif pertama di Surabaya. Bangunan ini mengadopsi bentuk kereta api yang memanjang dan cara kerja lokomotif uap yaitu adanya pembakaran pada pusat kendali kereta untuk memanaskan air dan uapnya digunakan untuk menggerakkan roda.

B. Konsep Pengelolaan Lansekap

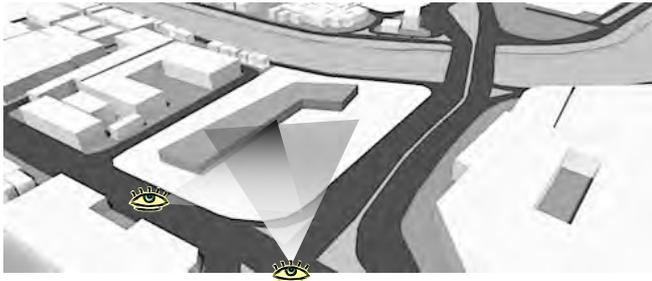
Tapak terletak pada salah satu pusat kota Surabaya yang terdapat banyak bangunan peninggalan zaman kolonial. Arus lalu lintas pada kawasan ini juga cukup tinggi dan padat. Problem pada site ini adalah kurangnya view yang bisa dimaksimalkan.

Pengelolaan tapak berdasarkan orientasi matahari, daya tangkap visual manusia, dan sirkulasi kendaraan.



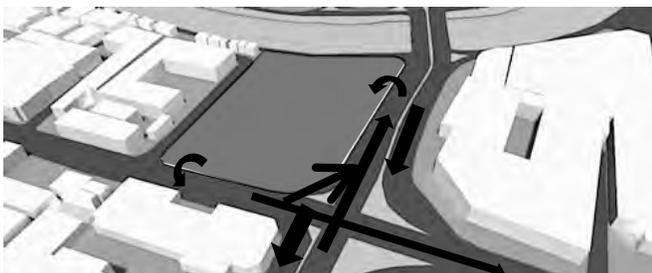
Gambar 2.3 Pengaruh Matahari terhadap Peletakan Massa

Seperti yang terlihat pada gambar 2.4, apabila massa bangunan diletakkan menghadap arah selatan, tentu beban panas yang diterima bangunan bisa diminimalkan.



Gambar 2.4 Daya Tangkap Visual terhadap Peletakan Massa

Selain untuk mengurangi beban panas, massa bangunan dihadapkan Jalan Kebonrojo supaya bisa menjadi daya tangkap bagi pengendara motor yang berada di perempatan jalan. Sedangkan pengendara motor dari Jalan Veteran ditangkap oleh lahan yang cukup besar di dalam site, yaitu berupa penghijauan dan lahan parkir. Massa bangunan juga diletakkan pada bagian belakang site agar pengendara yang melewati kawasan ini, bisa melihat keseluruhan bangunan.



Gambar 2.5 Sirkulasi Kendaraan

Entrance site diletakkan pada Jalan Kebonrojo karena aksesnya lebih mudah. Jika entrance diletakkan pada Jalan Veteran, kendaraan dari Jalan Kebonrojo harus melalui jalur lain yang cukup jauh jarak tempuhnya.

Exit site diletakkan di Jalan Veteran karena dari jalan tersebut pengunjung bisa ke arah Jalan Stasiun Kota, Jalan Kebonrojo, dan Jalan Pahlawan.

C. Konsep Pengolahan Bangunan



Gambar 2.6 Transformasi Bentuk Bangunan

Transformasi bentuk bangunan melalui 5 tahap dan disesuaikan dengan pendekatan yang digunakan, yaitu mulai dari pembakaran kayu sebagai bahan bakar hingga adanya percepatan pada sebuah kereta api.



Gambar 2.7 Stasiun Semut Surabaya

Sumber : <http://i38.tinypic.com/33nua06.jpg>



Gambar 2.8 Tampak Selatan Bangunan



Gambar 2.9 Perspektif Bangunan



Gambar 2.10 Perspektif Menuju Main Lobby

Fasad bangunan diadopsi dari Stasiun Semut Surabaya karena museum & hotel ini saling berhubungan sehingga diharapkan mampu mengingatkan pengunjung tentang Stasiun Semut yang

mulai dilupakan keberadaannya. Seperti yang ditunjukkan pada gambar 2.10, entrance main lobby diberi pilar - pilar dan pintu lengkung yang memberi kesan kolonial.

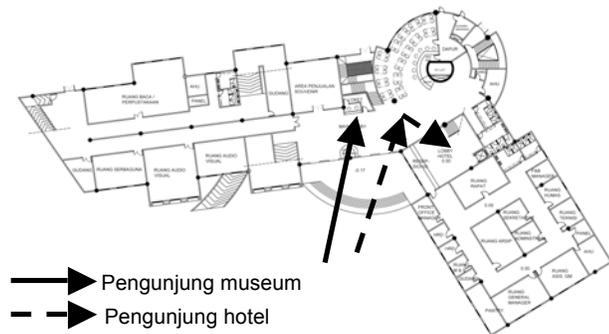
D. Zona pada Bangunan

Zona bangunan ini dikelompokkan berdasarkan aktifitas pengunjunnya, dimana museum bersifat public dan hotel bersifat private.



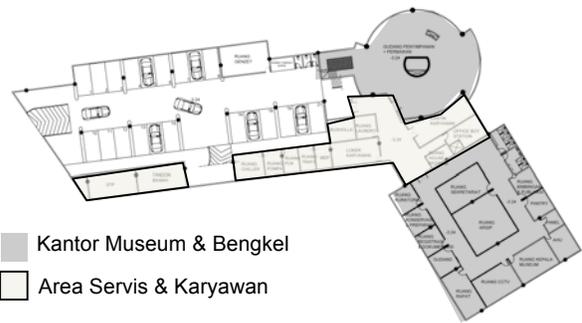
Gambar 2.10 Zoning Bangunan

Lobby hotel dan entrance museum sengaja dipisahkan agar pengunjung hotel & museum tidak bercampur aduk. Kamar – kamar hotel mulai diletakkan pada lantai 2 agar pengunjung hotel tidak terganggu dengan pengunjung museum. Main lobby sengaja dibuat hanya 1 agar pengunjung tidak bingung. Pada bangunan ini ada beberapa ruangan yang bisa digunakan oleh pengunjung hotel dan museum, yaitu tempat penjualan souvenir dan restaurant. Sekeliling site dikelilingi oleh rel kereta agar tidak menjadi museum pasif dan bisa mendukung ekspresi bangunan juga.



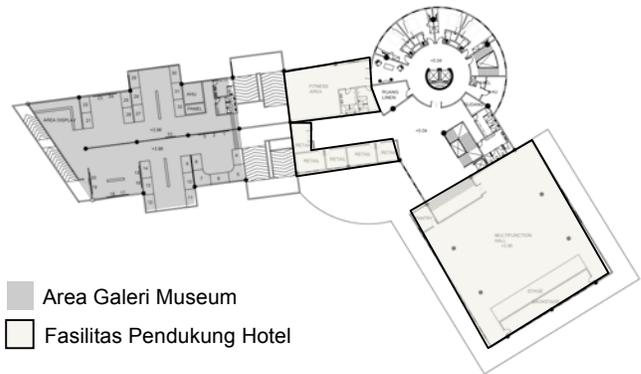
Gambar 2.11 Lantai 1

Bangunan ini memiliki fungsi utama yaitu museum sehingga loket penjualan diletakkan di tempat yang sangat strategis. Sedangkan hotel sebagai fungsi penunjang saja lobby hotel diletakkan di samping sehingga pengunjung yang hendak check in, harus belok kanan dari main lobby.



Gambar 2.12 Lantai Semibasement

Area servis pada bangunan ini diletakkan pada lantai semibasement. Selain itu juga berguna sebagai kantor museum dan bengkel serta penyimpanan barang. Kantor hotel diletakkan pada lantai 1 dan diletakkan dekat dengan resepsionis area.



Gambar 2.13 Lantai 2

Galeri museum yang berisikan diorama dan dokumentasi diletakkan di lantai 2 menggunakan ram agar bisa menarik pengunjung dan pada lantai 1 tersedia ruangan – ruangan sebagai fasilitas pendukung museum seperti perpustakaan, ruang mini audio visual, ruang seminar, dan ruang serbaguna. Sistem sirkulasi pengunjung dibuat linear supaya pengunjung bisa melihat diorama satu per satu berdasarkan urutan tahunnya dan meminimalkan ruang mati.

Selain gallery museum, pada lantai 2 juga terdapat fasilitas pendukung hotel seperti multifunction hall, fitness area, dan retail. Tapi tentu saja galeri museum dan fasilitas pendukung hotel ini dipisahkan. Akses bagi pengunjung hotel, dari lantai 1 ke lantai 2 disediakan sebuah tangga dan 1 buah lift untuk handicap dimana peletakkannya agak disembunyikan supaya tidak digunakan secara umum.

E. Pendalaman

Museum

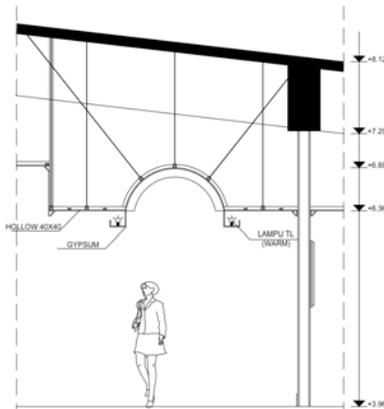
Sebagian masyarakat beranggapan bahwa sebuah museum itu suatu tempat yang membosankan dan terkesan tertutup, maka dari itu pada galeri museum dihadirkan suasana outdoor. Apalagi saat orang naik kereta api orientasi keluar lebih kuat daripada ke dalam.



Gambar 2.14 Interior Galeri Museum (a)



Gambar 2.15 Interior Galeri Museum (b)



Gambar 2.16 Detail Plafon

Plafon pada lorong sirkulasi galeri sengaja dibuat melengkung dan ketinggiannya lebih rendah daripada area koleksi supaya bisa memberi kesan bahwa pengunjung seperti dalam gerbong kereta dan bila melihat kanan atau kiri seolah – olah sedang melihat ke luar. Sedangkan dinding berwarna kuning karena bisa merangsang kreatifitas dan imajinasi seseorang serta memudahkan orang untuk berkonsentrasi.

Hotel

Hotel pada museum ini terdiri dari 2 tipe kamar, yaitu kamar standard dan kamar VIP. Interior hotel pada kereta umumnya bersifat classic, maka dari itu seluruh kamar hotel pada bangunan ini mengusung konsep

classic juga dimana didominasi oleh unsur kayu dan warna coklat yang bisa memberikan kesan hangat dan nyaman. Dinding tiap kamar hotel terdiri dari beberapa jendela yang berukuran sedang sehingga diharapkan pengunjung yang menginap disini bisa merasakan perbedaan hotel ini dengan hotel pada umumnya.

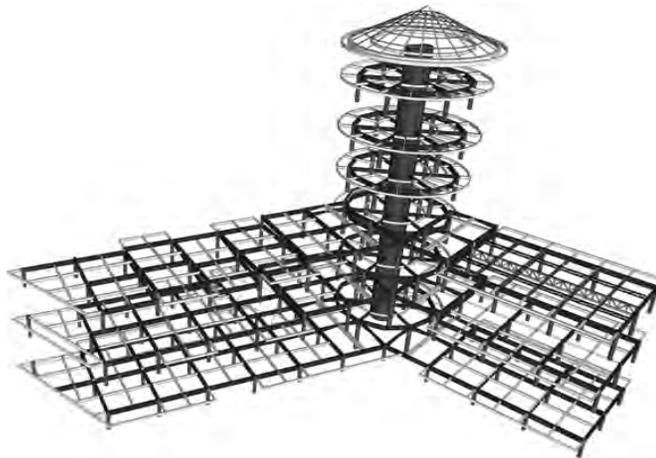


Gambar 2.16 Interior Kamar Standard



Gambar 2.17 Interior Kamar VIP

F. Sistem Struktur



Gambar 2.18 Aksonometri Struktur



Gambar 2.19 Dilatasi Konsol

Museum Kereta Api dan Hotel ini menggunakan beton sebagai struktur utama dengan beberapa pembagiannya, yaitu:

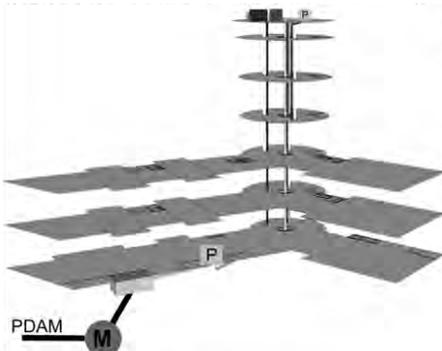
- Semibasement dan podium → bentang 8 meter ;diameter kolom 60 cm.
- Hotel → bentang 9 meter ;diameter kolom 80 cm.
- Multifunction hall → bentang 16 meter ; diameter kolom 90 cm dan balok menggunakan space truss.

Bangunan ini juga menggunakan dilatasi karena adanya perbedaan beban bangunan.

G. Sistem utilitas

Sistem Air Bersih

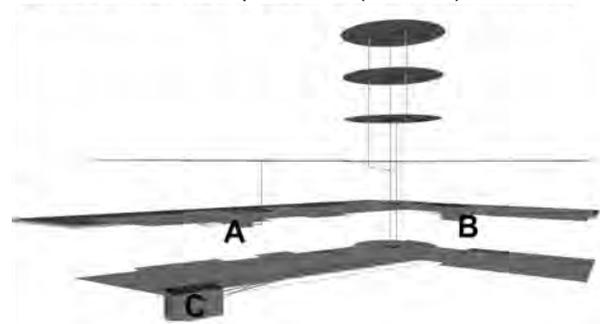
PDAM → Meteran → T. Bawah → Pompa → T. Atas → (Boiler) → Booster → Shaft



Gambar 2.20 Sistem Air Bersih

Sistem Air Kotor dan Kotoran

Toilet → Shaft → Sumur resapan (air kotor)
→ Septic Tank (kotoran)



Gambar 2.21 Sistem Air Kotor & Kotoran

- A = Septic tank untuk toilet museum
- B = Septic tank untuk toilet podium & kantor hotel
- C = Septic tank untuk hotel & kantor museum

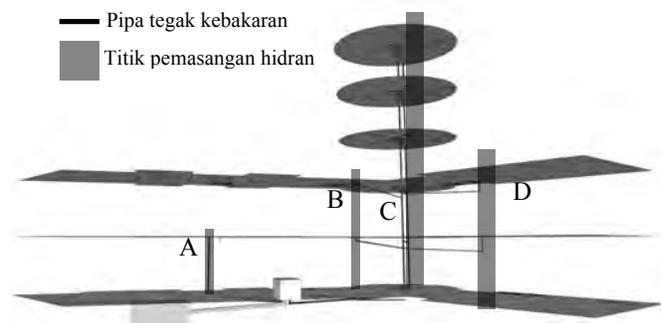
Sistem Penghawaan Aktif (AC)

Bangunan ini terdiri dari beberapa fungsi, maka dari itu dibagi terdiri dari 3 sistem AC berdasarkan fungsi ruangan, yaitu:

- Museum, kantor hotel dan museum, fitness area, dan multifunction hall → sistem CAV dengan jam pemakaian tertentu.
- Main lobby dan lobby hotel → sistem CAV nyala 24 jam.
- Kamar hotel → sistem VAV dimana bisa dikendalikan secara manual.

Sistem Kebakaran

PDAM → Meteran → T. Bawah → Pompa → Pipa Tegak Kebakaran → Hidran & Sprinkle



Gambar 2.22 Pembagian Zona Sistem Kebakaran

Keterangan:

- Zona A = Menangani basement
- Zona B = Menangani main lobby & fasilitas hotel di lantai2
- Zona C = Menangani bengkel, restaurant, dan hotel
- Zona D = Menangani kantor dan multifunction

Area museum menggunakan apar karena bila dipasangkan hidran & sprinkle bisa merusak koleksi museum.

Sistem Air Hujan



Gambar 2.23 Pembuangan Air Hujan

Tiap pipa air hujan diterima terlebih dahulu oleh bak kontrol. Pembuangan saluran air hujan dibagi menjadi 4 (A, B, C, D) dan dibuang ke saluran kota.

III. KESIMPULAN

Museum Kereta Api dan Hotel ini merupakan sebuah fasilitas yang menggunakan pendekatan simbolik sehingga menghasilkan sebuah desain yang sesuai dengan tujuan dengan melibatkan seluruh lapisan masyarakat, sehingga masyarakat bisa menghargai sejarah kereta api dan melestarikannya. Selain itu, bisa memperkuat kawasan kota lama Surabaya ini. Interior museum dan hotel didesain sedemikian rupa agar bisa memberikan kesan yang berbeda kepada pengunjung. Selain itu diharapkan juga Museum Kereta Api ini bisa menjadi penanda bahwa kota Surabaya sebagai salah satu kota berkembangnya kereta api yang cukup pesat pada zaman penjajahan Belanda dulu.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis N.S.W mengucapkan terima kasih kepada Tuhan dan juga orang tua yang selalu mendukung dan mendoakan. Tidak lupa juga penulis mengucapkan terima kasih kepada :

- Timoticin Kwanda, B. Sc, MRP., Ph.D.; Ir. Wanda Widigdo Canadarma, M. Si dan Ir. Loekito Kartono, MA sebagai mentor pembimbing yang senantiasa memberikan masukan dalam proses tugas akhir ini.
- Agus Dwi Hariyanto, ST., M. Sc sebagai ketua Jurusan Teknik Arsitektur Universitas Kristen Petra.
- Anik Juniwati, ST., M. T selaku koordinator TA dan Ibu Jeany selaku pengawas studio TA 69.
- Semua pihak yang namanya belum disebutkan.

Akhir kata penulis memohon maaf atas kesalahan dan kekurangan dalam penulisan tugas akhir ini. Penulis juga dengan senang hati menerima kritik dan saran yang bertujuan untuk membangun. Semoga tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi orang lain.

DAFTAR PUSTAKA

[1] De Chiara, Joseph & Hancock. *Time Saver Standards for Building types 3rd*. 1990. New York: McGraw-Hill Book Company.

[2] Direktorat Museum. *Pengelolaan Koleksi Museum*. 2007. Jakarta: Departemen Kebudayaan dan Pariwisata.

[3] *Menghela Roda – roda Inovasi 25 Tahun Perjalanan Industri Kereta Api*. 2006. Jakarta: Gibon Group Publication.

[4] *Sejarah Perkereta – apian Jilid I dan II*. 1997. Bandung: Angkasa.

[5] Widodo, Dikut Imam. *Soerabaia in the Oldey Day 1st Edition*. 2010. Surabaya: Dikut Pub.