

**PENGEMBANGAN BANGUNAN STASIUN UNTUK MENINGKATKAN PENDAPATAN NON-
OPERASI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
(STUDI KASUS PADA STASIUN BOGOR)**

**STATION BUILDING DEVELOPMENT TO INCREASE NON OPERATIONAL INCOME
PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
(A CASE STUDY: BOGOR RAILWAY STATION)**

Yok Suprobo dan Ikaputra

Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta-Indonesia

Fakultas Teknik UGM Yogyakarta-Indonesia

yok.suprobo@gmail.com dan ikaputra@ugm.ac.id

Diterima: 3 Agustus 2015, Direvisi: 10 Agustus 2015, Disetujui: 24 Agustus 2015

ABSTRACT

The railway station beside its function as a place of interaction between boarding-alighting of passengers and loading-unloading of goods, also played a strategic role in supporting economic development and urban regions. The passenger's growth and their activities at stations need to be considered as part of the planning of the building station area development. Through property asset management based on business-oriented, it is expected to optimize the utilization of station as well as providing added value from the current management system. The research method used in this study are: implementation of field surveys for mapping the primary and secondary data; in-depth interviews with selected research subjects; and benchmarking building design and railway station area. The analysis result showed that the passenger flow while moving in the area of the station building in line with the class of station. The development of business-oriented railway station area is directed for Transit Oriented Development (TOD) and the management of the station building and the area for each category of station service class. Thus the implication is not only an increasing for non-operating income of railway company, but also for improving the quality of service during stay at the station and travel to destination.

Keywords: *building, station, optimisation, business, TOD*

ABSTRAK

Stasiun kereta api selain berfungsi sebagai tempat interaksi naik-turun penumpang dan bongkar-muat barang, juga berperan strategis dalam mendukung perkembangan wilayah dan ekonomi perkotaan. Pertumbuhan jumlah dan aktivitas penumpang di stasiun perlu dipertimbangkan sebagai bagian dalam perencanaan pengembangan bangunan dan kawasan stasiun yang berorientasi bisnis. Pengembangan kawasan stasiun diharapkan dapat mengoptimalkan serta memberikan nilai tambah dari pengelolaan stasiun yang selama ini sudah berjalan. Dengan metode penelitian mapping data primer dan sekunder; wawancara mendalam dengan subyek penelitian terpilih; dan benchmarking desain bangunan dan kawasan stasiun KA, hasil analisis menunjukkan bahwa aliran penumpang saat bergerak di kawasan stasiun serta bangunan stasiun sejalan dengan kelas stasiun. Pengembangan bangunan dan kawasan stasiun KA yang berorientasi bisnis diarahkan untuk Transit Oriented Development (TOD) dan pengelolaan bangunan dan kawasan stasiun untuk masing-masing kategori kelas layanan stasiun implikasinya adalah peningkatan pendapatan non-operasi KA dan peningkatan kualitas layanan selama di stasiun dan perjalanan.

Kata Kunci: *bangunan, kawasan, stasiun, optimalisasi, bisnis, TOD*

PENDAHULUAN

Stasiun merupakan salah satu titik penting dalam sebuah kota dan daerah. Pada stasiun terjadi aktivitas transportasi yang melibatkan penumpang dalam jumlah besar, sehingga peran stasiun menjadi sangat strategis dan potensial dalam sektor perekonomian. Stasiun mempunyai prospek bagus untuk dikembangkan dan memberikan tambahan kontribusi pendapatan non-operasi kepada perusahaan selain pendapatan utama dari sisi operasional. Melalui pengelolaan aset/properti stasiun yang berorientasi bisnis diharapkan dapat mengoptimalkan pemanfaatan serta memberikan nilai tambah dari stasiun yang selama ini sudah berjalan. Pengelolaan stasiun bisa dilakukan dengan

memanfaatkan stasiun untuk kegiatan bisnis seperti perkantoran, apartemen, pertokoan, restoran, serta pusat perbelanjaan terpadu. Pengelolaan stasiun untuk kegiatan bisnis bisa dilakukan dengan memisahkan manajemen operasi dengan pengelolaan stasiun itu sendiri. Namun pengelolaan stasiun secara terpisah belum tentu tidak menimbulkan masalah. Di negara Inggris yang menerapkan aturan yang memisahkan kereta api dengan pengelolaan stasiun, hasilnya perkeretaapian di Inggris tidak maju, ketinggalan dibanding negara-negara Eropa lainnya. Selain di Inggris, Prancis juga menerapkan pemisahan namun masih masuk dalam anak usaha. Sementara Jepang

tidak menerapkan pemisahan antara kereta api dan perawatan. Pengembangan sektor bisnis di luar operasional transportasi KA telah lebih dahulu dilakukan di Jepang, yang dipelopori oleh *Hanshin Railway* pada tahun 1905. Diversifikasi usaha dari perkeretaapian Jepang telah terbukti mendatangkan keuntungan yang besar, dimana pada tahun 1995 pendapatan sektor properti dan non-operasional dapat mengimbangi pendapatan yang berasal dari operasional transportasi KA. Hal ini menunjukkan bahwa sektor non-operasional turut memiliki potensi yang besar untuk dikembangkan untuk memperoleh pendapatan di luar operasional KA. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk merumuskan konsep optimalisasi pengembangan bisnis di dalam bangunan stasiun yang mendukung konsep-konsep *Transit Oriented Development* (TOD).

TINJAUAN PUSTAKA

Stasiun kereta api (KA) menurut Pick (1930) adalah *'A railway station is a place at which passenger join or leave trains. It is a place of arrival and departure, for trains as well as passengers, two somewhat diverse units, causing a railway station to fall into two distinct parts: the passenger concourse and the train shed, to each of which a different measure must be applied if they are to be apt and fit for their purpose'*. Berdasarkan uraian tersebut stasiun KA memiliki 2 (dua) fungsi utama, yaitu:

1. Tempat dimana penumpang bergabung atau meninggalkan KA.
2. Sebagai tempat dimana penumpang bergabung atau meninggalkan KA, stasiun harus mampu menyuguhkan pelayanan penyambutan bagi penumpang yang akan berangkat dan memberikan kesan bagi penumpang yang telah mengakhiri perjalanannya dengan KA. Tempat keberangkatan dan kedatangan bagi KA beserta penumpangnya. Sebagai tempat keberangkatan dan kedatangan, baik bagi KA maupun penumpangnya, mengharuskan sebuah stasiun KA untuk dapat memberikan pelayanan untuk keduanya, selama berada di stasiun.

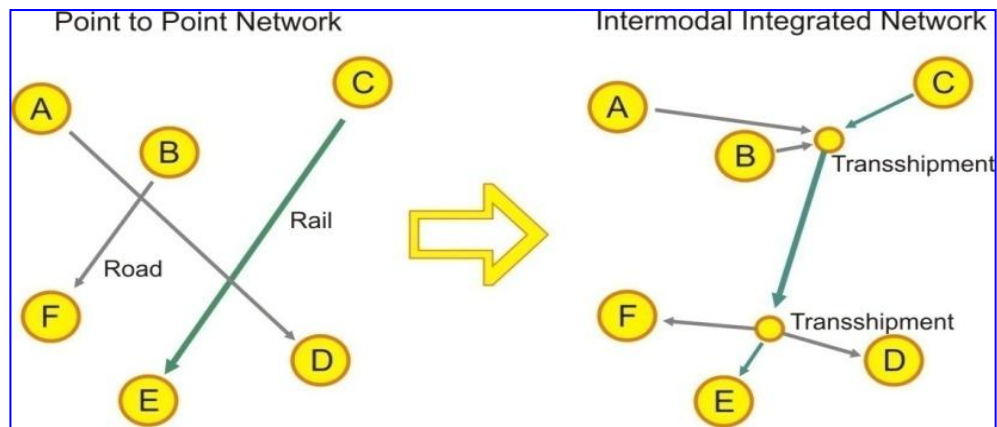
Kebutuhan penyediaan fasilitas pelayanan baik untuk penumpang maupun barang di stasiun kereta

api, perlu disesuaikan dengan ukuran dan skala pelayanan serta tuntutan yang harus dipenuhi agar fungsi utama stasiun kereta api dapat berjalan dengan baik dan lancar. Stasiun kereta api yang melayani pergerakan penumpang (termasuk barang) dalam skala besar tiap harinya sudah tentu memerlukan kelengkapan dan standar layanan fasilitas yang lebih tinggi dibandingkan dengan stasiun KA yang melayani pergerakan penumpang (termasuk barang) dalam skala kecil. Oleh karena itu, sangat dimungkinkan jika bangunan stasiun dapat mengalami perubahan ataupun pengembangan untuk memenuhi kebutuhan layanan sebagai implikasi dari kenaikan jumlah pengguna angkutan KA.

Menurut PM No. 33 Tahun 2011, terdapat 6 (enam) kriteria untuk mengklasifikasikan stasiun menjadi stasiun besar, stasiun sedang, atau stasiun kecil, yaitu fasilitas operasi, jumlah jalur, fasilitas penumpang, frekuensi lalu lintas KA, jumlah penumpang harian, dan jumlah barang harian.

A. Konsep Pengembangan Bangunan dan Kawasan Stasiun KA sebagai *'Point of Transshipment'*

Penyelenggaraan transportasi menuntut keterpaduan yang selalu melibatkan lebih dari satu moda. Keterpaduan transportasi dapat diwujudkan melalui penyelenggaraan transportasi antarmoda yang efektif dan efisien. Jones et al (2000) menerangkan bahwa transportasi antarmoda sebagai proses perpindahan penumpang atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkesinambungan. Zhang dan Hansen (2006) memberikan penjelasan yang lebih luas, dimana penyelenggaraan transportasi antarmoda melibatkan dua atau lebih moda yang berbeda sebagai bagian dari keseluruhan proses transportasi, termasuk pertukaran informasi, keterhubungan, dan koordinasi. Selain itu, perwujudan keterpaduan antara dua moda atau lebih (moda angkutan jalan, kereta api, laut dan udara) harus disesuaikan dengan karakteristik wilayah dan kesesuaian penggunaan teknologi.



Sumber: Zhang dan Hansen (2006)

Gambar 1.
Transformasi Penyelenggaraan Transportasi Antarmoda.

Dempsey (2000) menambahkan bahwa pelayanan transportasi antarmoda dilakukan dengan memanfaatkan keuntungan yang melekat pada masing-masing moda yang terlibat sehingga menciptakan sinergi. Secara khusus, stasiun kereta api memiliki potensi besar untuk dikembangkan sebagai *'point of transshipment'*. Penyelenggaraan transportasi kereta api dapat menekankan pada upaya pemaduan jaringan pelayanan KA dengan jaringan pelayanan moda lainnya sehingga proses pertukaran moda yang terjadi dapat berjalan dengan baik dan lancar sesuai dalam perencanaannya.

Fungsi fasilitas antarmoda dan perpindahan moda di area stasiun KA harus merefleksikan tiga kegiatan utama yang mungkin diharapkan penumpang, yaitu:

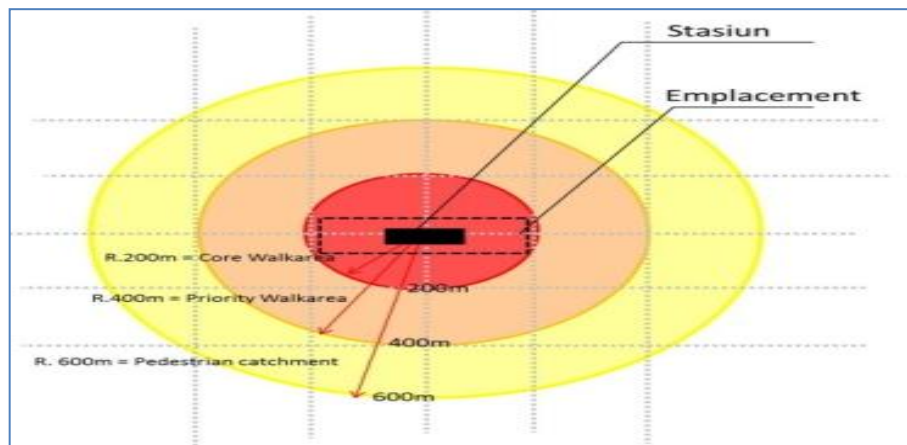
1. untuk berpindah antara satu layanan moda ke layanan KA atau dari layanan KA ke moda yang lainnya,
2. untuk menunggu layanan atau moda selanjutnya,
3. untuk menggunakan waktu yang mereka habiskan ketika menunggu atau berpindah

moda atau layanan dengan melakukan kegiatan sehari-hari lainnya, seperti: makan, minum, berbelanja, membaca koran, atau menggunakan Anjungan Tunai Mandiri (ATM).

Pentingnya kegiatan-kegiatan tersebut bagi penumpang KA biasanya akan merefleksikan tipe perjalanan yang sedang mereka lakukan, misalnya apakah mereka bepergian untuk bekerja atau berlibur, dan periode waktu yang dihabiskan penumpang ketika menunggu di antara layanan transportasi.

B. Optimalisasi Bangunan Stasiun KA

Dalam mengembangkan fungsi stasiun kereta api, tentu tidak hanya berbicara sebatas bangunan, tetapi juga mencakup kawasan di sekitarnya. Pengembangan ruang dan kawasan stasiun secara garis besar dapat terbagi menjadi tiga zona yaitu: zona bangunan stasiun, zona emplasemen dan zona kawasan di sekitar stasiun, yang dapat digambarkan sebagai berikut.



Sumber: Studi Optimalisasi Bangunan Stasiun dengan Pendekatan Bussiness Oriented, 2014

Gambar 2.
Skala Spasial Pengembangan Ruang dan Kawasan Sekitar Stasiun KA.

Zona bangunan stasiun yaitu pengembangan area terbatas pada stasiun sebagai sebuah bangunan. Aspek yang dikembangkan sebatas pada ruang-ruang dalam bangunan stasiun. Zona emplasemen yaitu pengembangan pada lahan kepemilikan operator stasiun, dalam hal ini PT. KAI, sedangkan zona kawasan stasiun adalah kawasan dalam radius tertentu dengan stasiun sebagai pusatnya. Mengoptimalkan bangunan stasiun dapat mendasarkan pada pengertian dasar optimal. "Optimalisasi adalah suatu cara atau perbuatan untuk mencapai sesuatu sehingga **menghasilkan yang terbaik**" (KBBI; 2003).

Pengembangan zona bangunan stasiun dapat mengadopsi konsep stasiun sebagai *house of passengers services* (HPS) yang menyatakan bahwa stasiun sebagai salah satu komponen dari sistem penyelenggaraan transportasi kereta api merupakan bagian dari produk jasa pelayanan yang mengutamakan kualitas layanan penggunaannya. Sebagai bagian terdepan dari produk yang dituntut dapat memuaskan pelanggannya, stasiun kereta api seharusnya berperan sebagai HPS.

Stasiun juga dapat memberikan sejumlah pelayanan untuk tujuan-tujuan praktis sebagai berikut: sebagai titik akses untuk memperoleh pelayanan jasa angkutan kereta api seperti misalnya penjualan tiket; menyediakan fasilitas operasional, seperti misalnya akomodasi untuk staf operasional; menyediakan fasilitas komersil untuk kegiatan pokok, kegiatan usaha penunjang dan kegiatan jasa pelayanan khusus; sebagai tempat perpindahan pemakai jasa dari satu tujuan ke tujuan lain; dan sebagai pintu gerbang masuk ke satu kota/pusat pertokoan/stadion olahraga serta pusat keramaian masyarakat.

Stasiun sebagai bagian terdepan dari pelayanan angkutan penumpang/barang yang pertama dirasakan oleh pemakai jasa merupakan unsur utama setiap 'brand' dari perusahaan KA. Disain kreatif, penataan yang efektif, dan optimalisasi bangunan stasiun memberikan dukungan sangat penting terhadap proses pembangunan citra perusahaan KA. Penataan loket penjualan tiket, pengaturan fasilitas informasi, pengaturan akses keluar/masuk stasiun, pengaturan penyewaan tempat bisnis serta furniture, dan lain-lain haruslah diusahakan menyatu sedemikian rupa sesuai aturan dan pedoman yang ada, sehingga tidak saja memberikan suatu citra positif pengelolaan stasiun, namun juga mendatangkan manfaat finansial sebagai pendapatan non-operasi.

C. Konsep Pengembangan Kawasan Stasiun dengan Kawasan Pemukiman di Sekitarnya Berbasis *Transit Oriented Development* (TOD)

Jika penerapan UU Nomor 23 Tahun 2007 berjalan dengan baik, akan semakin banyak stasiun-stasiun berfungsi sebagai pusat transit sehingga berdampak pada semakin banyak pengguna kereta. Hal ini sejalan dengan kajian yang dilakukan oleh Ikaputra, dkk (2013), dimana faktor penting dalam pengembangan bangunan stasiun saat ini adalah optimalisasi fungsi stasiun yang tidak hanya menjadi simpul transport dari sistem transportasi kereta api namun juga fungsi layanan lainnya yang memberikan kenyamanan bagi pengguna stasiun dan moda transportasi kereta api, diantaranya adalah fungsi bisnis. Dalam Kandee (2001) dan Kandee (2004) dinyatakan bahwa perkembangan kota yang terjadi semakin memunculkan kebutuhan akan pusat-pusat intermoda. Hal ini juga berlaku bagi pengembangan stasiun kereta api, yang pada awalnya hanya melayani satu moda, menjadi koneksi antar moda transportasi. Konsep intermoda ini akan menciptakan kenyamanan bagi pengguna moda transportasi untuk dapat mencapai tujuan masing-masing. Dalam hal ini, untuk dapat memberikan kenyamanan mobilitas bagi pengguna kereta api harus mempertimbangkan interaksi dan integrasi berbagai fungsi dalam stasiun. Dalam pengembangannya desain sebuah stasiun memiliki 4 aspek utama:

1. *Core area*, merupakan area utama penumpang untuk memproses perjalanan, dengan fungsi sistem tiket, pusat informasi, dan fasilitas lainnya dalam gedung untuk kegiatan pokok di stasiun.
2. *Transit area*, adalah area penghubung antara *core area* dengan moda transportasi. Pada area ini ditempatkan berbagai fasilitas termasuk area bisnis dan komersil dan kegiatan penunjang lainnya.
3. *Administrative area*, merupakan area untuk operasional stasiun.
4. *Peripheral area*, berupa sirkulasi di luar gedung stasiun, bisa berupa jalur rel dan emplasemen.

Sementara itu, dalam Lami (2007), dinyatakan bahwa faktor-faktor yang mendorong perubahan konsep stasiun selain dari perkembangan moda transportasi kereta api yang semakin inovatif juga dipengaruhi oleh

perkembangan kawasan di sekitar stasiun. Program '*Station Renaissance*' di Eropa atau secara lebih universal dapat disebut sebagai konsep '*Context Sensitive Design for Railways*' (CSDR) berbicara mengenai penataan stasiun dalam skala aktifitas maupun peraturan tidak saja dalam sebuah jalur dan stasiun baru namun juga renovasi dan membangun citra baru akan perkeretaapian (dalam hal kenyamanan perjalanan, penataan stasiun, dan pelayanan oleh operator kereta api) (Kido, 2005).

Tujuan dari konsep CSDR ini adalah adanya hubungan interaktif antara tata guna lahan kawasan dengan fasilitas infrastruktur transportasi sehingga tercipta kawasan yang menguntungkan bagi pergerakan manusia, kawasan yang nyaman, memaksimalkan pemanfaatan lahan, dan menciptakan kota yang aktif dan atraktif.

Di Jepang sudah semenjak tahun 1920an, dipikirkan konsep pengembangan desain stasiun yang tidak cukup hanya memikirkan *safety, simple, and orderly passage* (keselamatan, kesederhanaan, dan jalur yang tertib). Stasiun modern harus dikembangkan lebih dari sekedar bagian dari koridor perjalanan (*travel corridor*), tetapi harus menjadi tempat berkontak sosial (*a point of contact*) yang mendorong terjadinya hubungan antara komunitas lokal dan orang luar (Ito dan Chiba, 2001).

Dalam praktek yang sebenarnya, salah satu perusahaan di Jepang Kajima Corporation (2003) mengembangkan konsep *Train Station Design: Energizes Communities*-Desain Stasiun Kereta: Vitalitas Komunitas yakni penerapan konsep revitalisasi yang mencoba mewujudkan baik fungsi transportasi berbasis kereta api maupun fungsi pelayanan kepada komunitas pelanggan kereta api sekaligus tinggal dekat stasiun. Perusahaan ini mengembangkan prinsip rancangan yang merubah konsep desain stasiun kereta api konvensional sebagai '*places to pass*' menjadi sebagai gerbang kawasan (*gate and hub*), memiliki *plaza station* yang berfungsi sebagai pusat belanja dan tempat kumpul masyarakat tak terkecuali masyarakat difabel, serta menjadi transit bagi moda transportasi lainnya (bus, taksi, sepeda) (Kajima, 2003).

Dalam kajian yang dilakukan Ikaputra dkk. (2013) pada beberapa kasus stasiun di Osaka, Jepang, ditemukan tata ruang dalam bangunan stasiun yang masih bersifat konvensional, mengakomodasi layanan transportasi.

Meskipun demikian, pada bagian luar bangunan dirancang sedemikian rupa untuk memberikan kenyamanan konektivitas (*seamless mobility*) dengan layanan intermodal melalui penempatan ragam fungsi layanan lainnya (termasuk fungsi bisnis) di sepanjang jalur pedestrian menuju layanan intermodal. Semakin jauh jarak antara stasiun dan layanan intermodal, semakin beragam layanan dan fasilitas yang disediakan, mulai dari tempat duduk, *vending machine*, retail, sampai dengan supermarket dan *shopping mall* pada stasiun dengan skala besar.

Perkembangan usaha perkeretaapian di Jepang, khususnya pada operator swasta tidak saja terpaku pada bidang usaha transportasi saja, namun melalui anak perusahaan juga merambah bidang lain seperti: properti, area rekreasi, pusat perbelanjaan dan hotel di sekitar stasiun. Hal ini pada mulanya dilakukan oleh operator sebagai upaya untuk menarik penumpang, namun pada akhirnya justru menjadi usaha sampingan yang cukup menguntungkan.

Pelopop dari diversifikasi usaha ini adalah Hanshin Railway, dengan rute Osaka-Kobe, pada 1905 untuk menarik penumpang perusahaan ini mengembangkan fasilitas rekreasi (pemandian air panas, kawasan pendakian gunung dan taman bermain) di sepanjang rute yang dilalui. Kemudian oleh operator Hankyu dengan konsep '*Hankyu Plain*'-nya pada 1920 mengembangkan perumahan kelas menengah atas di sekitar rute yang dilalui. Pemekaran usaha di luar usaha utama, transportasi, ini telah membawa Tokyu Railway menjadi operator swasta terbesar di Jepang, memiliki 400 anak perusahaan dengan lebih dari 100.000 karyawan.

Stasiun *Saint Lazare* di Paris telah bertransformasi menjadi ruang terbuka bagi kota dan jaringan transportasinya, aksesibel bagi semua orang, serta memenuhi kebutuhan melalui retail dan pertokoan. Pembangunan kembali dan renovasi stasiun bertujuan untuk mengembalikan keterpaduan dan kejelasan menuju ruang publik. Karena sejak stasiun dibangun, berbagai sistem transportasi secara bertahap ditambahkan ke dalam stasiun, namun tidak semua pengembangannya nyaman dan sesuai.

Konsep utamanya adalah meningkatkan '*space of movement and service*' dari penumpang dan pengunjung stasiun. *Space* baru ini berupa *concourse* di area tengah, menjadi penghubung

antara jalur kereta api, area komersil, jalur metro, dan juga akses jalan menuju kota. *Concourse* berupa struktur sepanjang 200 m, 3

lantai, mewadahi 80 retail, pertokoan, dan rumah makan.



Sumber: Studi Optimalisasi Bangunan Stasiun dengan Pendekatan Bussiness Oriented, 2014

Gambar 3.

Concourse di Dalam Bangunan Stasiun.

Stasiun *Saint Lazare* juga mengembangkan sistem *signage* yang memudahkan bagi penumpang dan pengunjung stasiun. *Signage* yang ada dibedakan menjadi 3 kelompok yang

ditunjukkan dengan warna yang berbeda. *Signage* terkait perkeretaapian berwarna biru, *signage service* berwarna kuning, dan *signage* jaringan transportasi lain berwarna hijau.



Sumber: Studi Optimalisasi Bangunan Stasiun dengan Pendekatan Bussiness Oriented, 2014

Gambar 4.

Signage Pada Area Concourse.

Projek pembangunan kembali dan renovasi stasiun ini dijalankan oleh *Gares and Connexions*, yang merupakan divisi dari SNCF (PT KA Prancis) yang membawahi manajemen stasiun dan jaringan kereta api di Prancis. Dalam prosesnya, *Gares and Connexions* menjalin kontrak kerjasama dengan SOAVAL, perusahaan yang dimiliki oleh perusahaan *property Klepierre*. Investasi keseluruhan bernilai 250 juta euro, 90 juta euro oleh SCNF dan 160 juta euro oleh *Klepierre*.

D. Peran Stasiun Kereta Api dalam Peluang Pengembangan Bisnis

1. Transit

Stasiun kereta api merupakan prasarana kereta api sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api untuk melayani kegiatan naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan keperluan operasi kereta api seperti kesempatan untuk bersilangan dan bersusulan demi

kenyamanan dan keamanan operasi kereta api. Hal ini senada dengan Undang-Undang Perkeretaapian Nomor 23 Tahun 2007.

2. Pergantian Moda

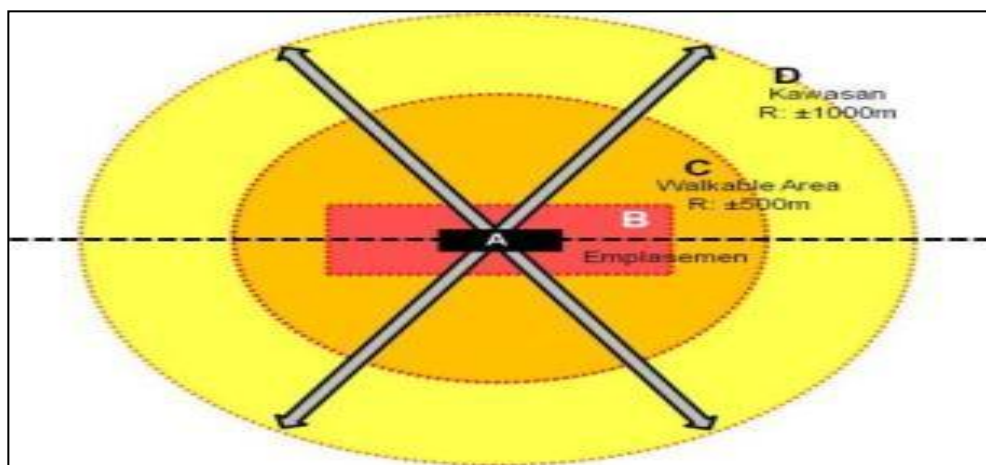
Stasiun kereta api sebagai prasarana untuk tempat pergantian moda transportasi dari kereta api ke moda lainnya dan sebaliknya. Pergantian moda akan membentuk node atau simpul kawasan dan memberi aliran aktivitas yang dinamis bagi kawasan.

3. Generator Kawasan

Secara lebih luas stasiun kereta api sebagai titik awal pergerakan penumpang

dan barang dapat menjadi katalis bagi aktivitas perekonomian, sosial, dan budaya kawasan. Katalis ini berkembang lebih luas dan berkelanjutan menjadi generator pergerakan bagi kawasan sekitarnya.

Pentingnya peran stasiun membuka peluang bisnis bagi kawasan sekitarnya. Secara spasial zona peluang pengembangan bisnis dibagi ke dalam empat zona, yaitu dalam zona stasiun (A), zona emplasemen (B), zona *walkable area* sejauh radius $\pm 500\text{m}$ dari stasiun (C), dan zona kawasan (D).



Sumber: Studi Optimalisasi Bangunan Stasiun dengan Pendekatan Bussiness Oriented, 2014

Gambar 5.

Skema Peluang Pengembangan Bisnis.

Bentuk peluang pengembangan bisnis di stasiun dan sekitarnya adalah bentuk peluang bisnis dengan memanfaatkan potensi-potensi yang ada sehingga mampu menimbulkan aktivitas bisnis komersil berupa:

1. Peluang bisnis memanfaatkan “waktu tunggu” di dalam stasiun.
2. Peluang bisnis memanfaatkan “waktu tunggu” pergantian moda.

3. Peluang bisnis pada koridor kawasan.

4. Peluang bisnis pada tujuan perjalanan.

Kesesuaian zona dan peluang pengembangan bisnis di stasiun dan kawasan dan produk bisnis yang bisa dikembangkan berdasarkan potensi yang ada.

Tabel 1.
Kesesuaian Zona dan Peluang Pengembangan Bisnis di Stasiun dan Kawasan Sekitarnya

Zona	Peluang Bisnis	Potensi	Produk Bisnis
Zona Stasiun (A)	“waktu tunggu” KA	Ruang tunggu penumpang	Retail komersil
		Sepeda	Parkir Sepeda, Rental Bike
Zona Emplasemen (B)	Bisnis non-KA	Ojek, Taksi, Bus	Pelayanan Jasa Ojek
		Mobil Pribadi	<i>Park & Ride</i>
	Waktu tunggu pergantian moda	Ruang Tunggu Penumpang Bus, Taksi, Ojek, Sepeda	Retail Komersil
	Jalur Penghubung Antar Moda	Koridor antar moda	Retail Komersil
		Sepeda	Parkir Sepeda, Rental Bike
Zona Walkable Area (C)	Bisnis non-KA	Ojek, Taksi, Bus	Pelayanan Jasa Ojek
		Mobil Pribadi	<i>Park & Ride</i>
	Jalur Penghubung Antar Moda	Koridor antar moda	Retail Komersil
	Bisnis non-KA	Ojek, Taksi, Bus	Pelayanan Jasa Ojek
Zona Kawasan (D)			Pusat Perbelanjaan
	Tujuan Perjalanan	<i>Real Estate</i>	Perkantoran
			Perumahan

Sumber: Studi Optimalisasi Bangunan Stasiun dengan Pendekatan Bussiness Oriented, 2014

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian optimalisasi bangunan stasiun dilakukan pada tahun 2014 dengan lokasi penelitian/studi kasus di Stasiun Bogor PT. Kereta Api Indonesia (Persero) wilayah DAOP I. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Inventarisasi dan evaluasi standar peraturan perundangan.
2. Survei lapangan untuk mapping data primer dan sekunder tipologi stasiun kereta api terkait dengan skala pelayanannya sebagai Transit Oriented Development (TOD) kawasan pada stasiun-stasiun di Indonesia.
3. Wawancara mendalam dengan subyek penelitian terpilih.
4. *Benchmarking* desain pengembangan bangunan dan kawasan stasiun KA yang telah mengembangkan TOD stasiun kereta api untuk dapat mengoptimalkan fungsi ruang berbasis *business oriented*.

Diharapkan beberapa temuan dari hasil survei lapangan serta pelaksanaan diskusi interaktif dengan *stakeholder* terkait dapat menemukan gap atau kesenjangan antara harapan dan kenyataan yang terdapat di lapangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Stasiun Bogor atau dulu dikenal dengan Stasiun *Buitenzorg* merupakan stasiun kelas C yang berada di bawah Daerah Operasi I (DAOP I), Jakarta. Stasiun ini merupakan stasiun terbesar di Kota Bogor. Saat ini Stasiun Bogor hanya melayani Kereta Rel Listrik (KRL) *Commuter Line* jalur kuning (dengan rute Bogor/Depok-Tanah Abang-Pasar Senen-Jatinegara (PP)) dan merah (dengan rute Bogor/Depok-Manggarai-Jakarta Kota (PP)) sedangkan untuk kereta reguler lokal, KA Pangrango rute Bogor-Sukabumi, berhenti di halte Bogor Paledang yang berjarak 200 meter di selatan Stasiun Bogor.

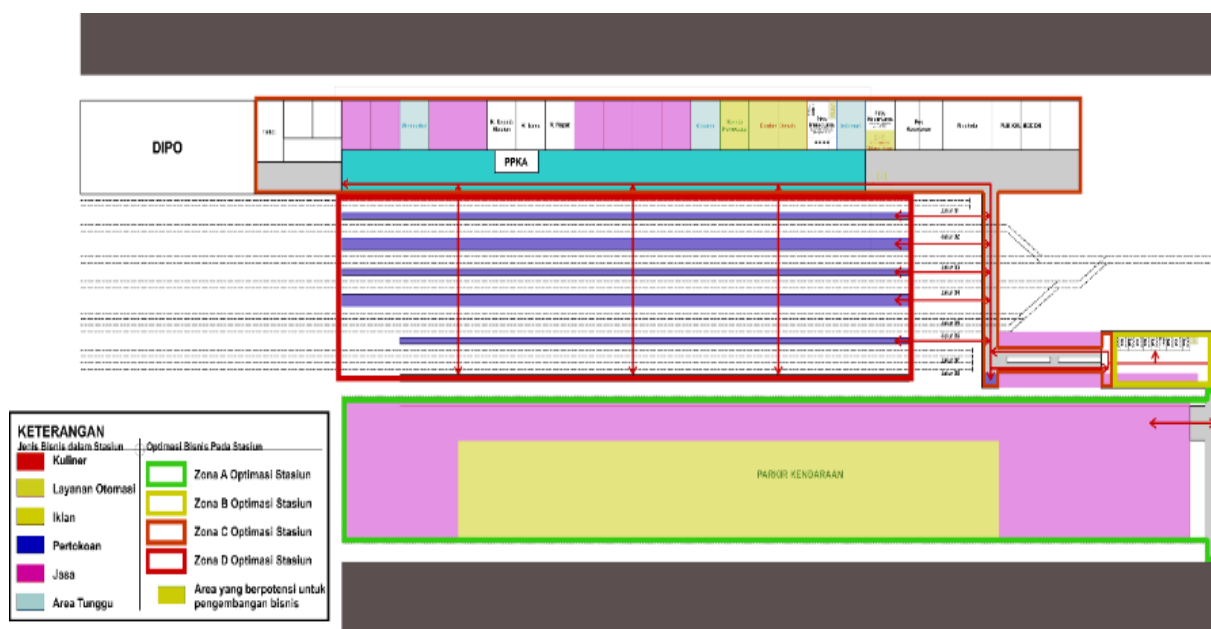
Stasiun Bogor pada bangunan timur merupakan bangunan cagar budaya, dibangun pada 1881, saat ini bangunan stasiun digunakan sebagai kantor operasional dan komersial saja, sedangkan pintu masuk dan atau keluar dipindahkan pada bangunan baru pada sisi barat dari perlintasan atau berdekatan dengan Jalan Mayor Oking. Untuk kegiatan komersial pada Stasiun Bogor terpusat pada zona 2 di sekitar pintu masuk lama Stasiun Bogor terdiri dari kios makanan/minuman, pelayanan jasa dan mesin ATM.

Sebagai informasi tambahan kondisi Stasiun Bogor sebelum Juli 2013 terdapat pintu masuk dari utara berdekatan dengan beberapa kegiatan bisnis yang menangkap peluang konsumen baik dari penumpang stasiun maupun non-penumpang. Variasi jenis dan tipe bisnis pada Stasiun Bogor terhitung cukup merata baik dari kuliner, pertokoan dan jasa, untuk tipe yang paling menguntungkan adalah parkir kendaraan karena sifat dari stasiun ini adalah stasiun bangkitan dengan tipe *park n ride*.

Namun sejak Agustus 2013 baik pintu masuk maupun keluar dipindahkan ke bangunan baru di selatan perlintasan, pemindahan pintu utama ini menyebabkan menurunnya aksesibilitas penumpang terhadap usaha bisnis, penumpang cenderung langsung memilih untuk naik ke kereta, hal ini berpengaruh juga pada pendapatan pelaku bisnis yang mengalami penurunan hingga $\leq 50\%$ dari pendapatan sebelum bulan Agustus 2013.

Sejak pemberlakuan satu pintu masuk pada Stasiun Bogor membawa dampak yang cukup signifikan pada aktivitas bisnis dan komersial yang ada di dalam bangunan. Penumpang yang masuk/keluar stasiun sebagian besar akan langsung menuju kereta atau menuju gerbang tanpa melalui area komersial yang berada pada bangunan stasiun lama. Meskipun tetap memiliki pelanggan, namun jumlahnya dirasa tidak optimal karena tidak berada pada sirkulasi utama penumpang kereta. Berdasarkan penilaian tersebut, maka dilakukan pemetaan area-area yang memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai ruang komersial, yang dapat memberikan dampak secara optimal. Terdapat beberapa area yang berpotensi untuk dikembangkan sebagai ruang komersial, diantaranya:

1. Ruang di sepanjang jalur sirkulasi penumpang menuju pintu gerbang stasiun.
2. Pada area parkir stasiun.



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2014

Gambar 6.
Potensi Pengembangan Komersial Pada Stasiun Bogor.

Stasiun Bogor merupakan stasiun sedang yang melayani penumpang kereta jarak dekat (komuter). Pada kelas stasiun sedang pengembangan area bisnis akan lebih optimal pada zona C, atau area bertiket. Maka dari itu akan lebih memungkinkan untuk mengembangkan area di sepanjang jalur menuju pintu gerbang. Namun tidak menutup kemungkinan suatu saat Stasiun Bogor dinaikkan kelasnya menjadi stasiun besar, maka pengembangan area komersial dapat dioptimalkan pada zona A dan B (non-tiket).

Secara garis besar, peletakan ruang komersial Stasiun Bogor sudah sesuai untuk stasiun sedang, yaitu diprioritaskan pada zona C atau zona bertiket, terlepas dari ketidaksesuaian posisi terhadap

sirkulasi penumpang akibat perubahan pintu masuk. Dari segi variasi bisnis, Stasiun Bogor sudah cukup memiliki jenis komersial yang beragam. Namun untuk dapat lebih optimal, dapat dikembangkan beberapa fungsi di area tertentu, seperti:

1. Bisnis berupa periklanan memiliki potensi pada zona A di luar bangunan, dan pada zona D di area periferi.
2. *Vending machine* dapat diletakkan pada zona B dan C. jenis layanan ini sesuai untuk karakter penumpang komuter yang mengutamakan efektivitas dan efisiensi waktu.
3. Bisnis berupa kios majalah dan koran memiliki potensi untuk dikembangkan di zona C.

Tabel 2.
Review Jenis Bisnis di Stasiun Bogor

Jenis Bisnis		Keberadaan			
Tipe	Jenis	Zona A	Zona B	Zona C	Zona D
Kuliner	Kios Makanan (<i>Food Stall</i>)			•	
	Restoran			•	
Layanan Otomasi	ATM		•	•	
	<i>Vending Machine</i>		•	•	
Iklan	Papan Iklan	•	•	•	•
	Iklan Digital		•	•	
Pertokoan	Minimarkat			•	
	<i>General Store</i> (Toko Kelontong)			•	
	Kios Majalah dan Koran			•	
	Kios Pos dan Telekomunikasi				
	<i>Stationary</i> dan Foto Copy				
	Apotik				
Jasa	Parkir Kendaraan	•			
	Pengiriman Barang				
	Konter Reservasi Taksi/ <i>Shuttle Bus</i>				
	Agen Perjalanan/Wisata			•	
	Bank				
	Penitipan Barang (Loker)				
	Kesehatan				
	Promosi, Event Insidentil				
	Hotel Transit				
	<i>Money Changer</i>				
	Kantor Swasta				

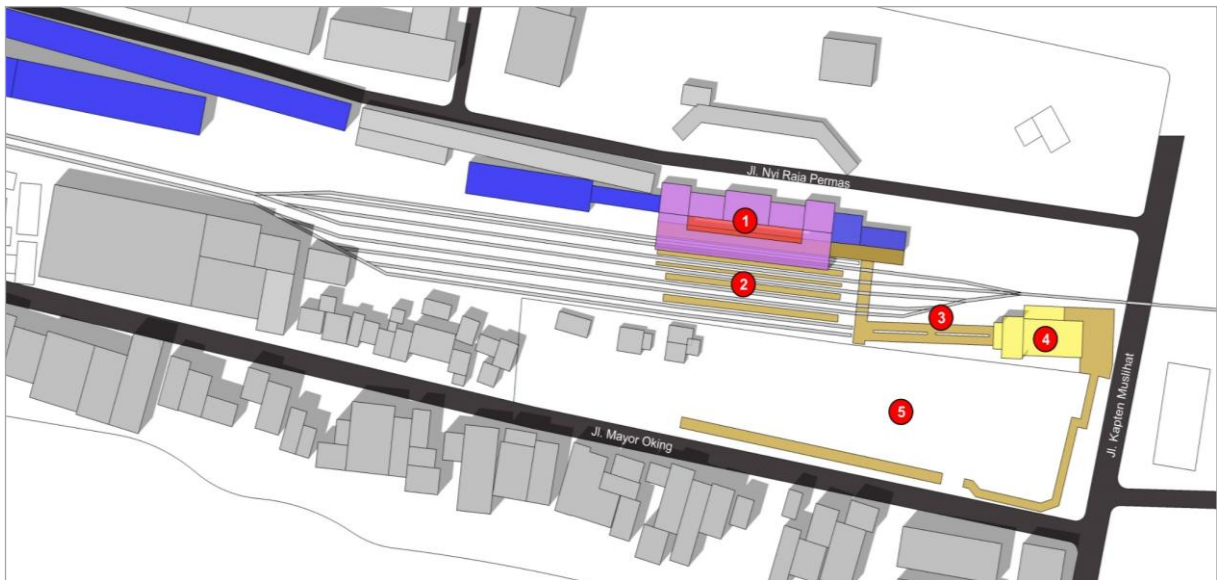
Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2014

Keterangan:

• Eksisting • Potensi Pengembangan

Berdasarkan hasil *review* bahwa area komersial di dalam Stasiun Bogor kurang optimal dikarenakan adanya pemberlakuan satu pintu masuk sehingga akses menuju area komersial sedikit berkurang.

Maka dari itu perlu pengembangan ruang komersial pada area yang memiliki akses kuat, yang berdampingan langsung dengan jalur sirkulasi penumpang di dalam stasiun.

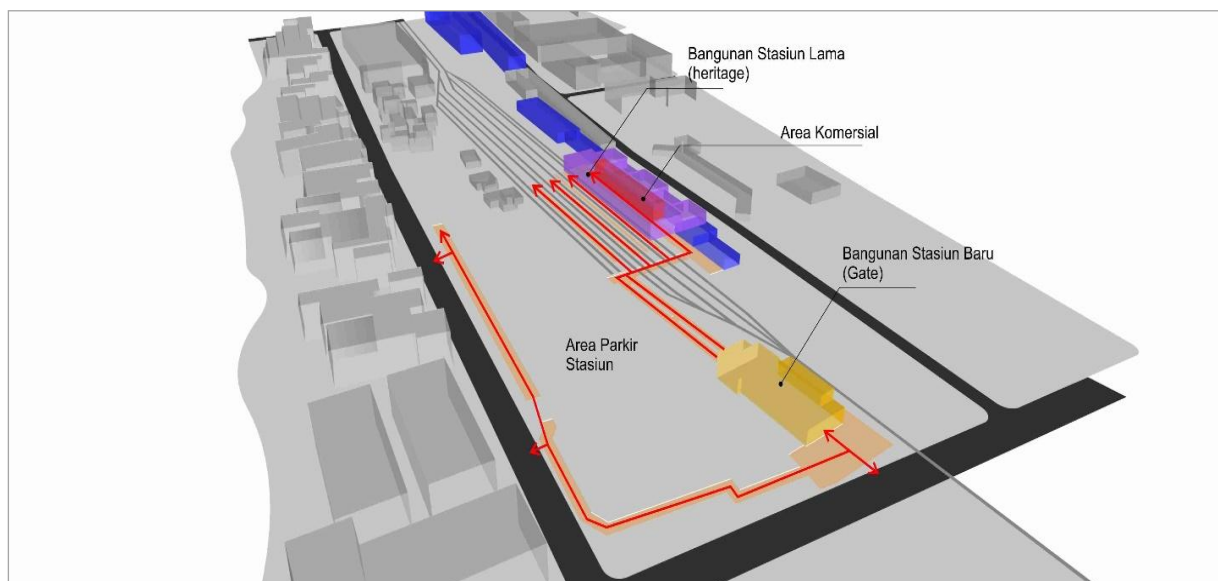


Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2014

Gambar 7.
Kondisi Eksisting Blok Stasiun Bogor.

Keterangan:

1. Bangunan Stasiun Eksisting.
2. Area Platform Stasiun.
3. Sirkulasi Penumpang.
4. Bangunan Stasiun (Gate Selatan).
5. Area Parkir.



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2014

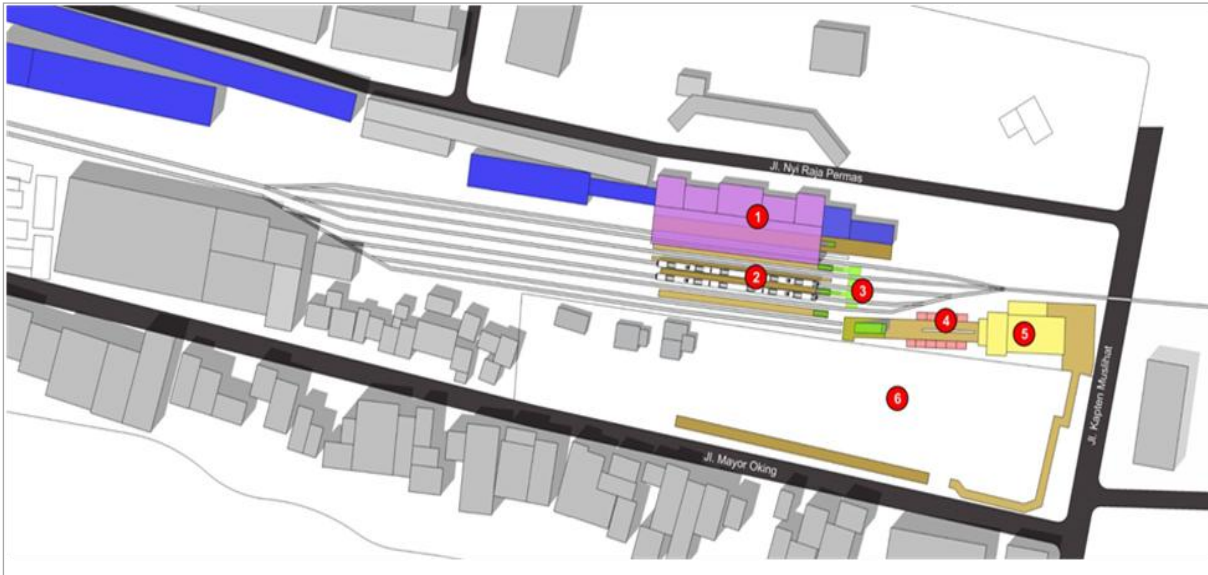
Gambar 8.
Potensi Pengembangan Komersial pada Stasiun Bogor.

Secara garis besar, usulan pengembangan Stasiun Bogor dengan optimalisasi bisnis akan terbagi menjadi beberapa tahapan pembangunan.

1. Tahap I

Tahap I dimulai dari memindahkan jalur sirkulasi penumpang menuju peron ke bawah tanah. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi

crossing antara penumpang dengan jalur kereta. Area komersial dikembangkan di sepanjang jalur selepas masuk melalui *ticket gate*. Pada ujung jalur terdapat akses menuju ke bawah dengan menggunakan ramp/*escalator*. Dari lantai bawah penumpang dapat langsung menuju ke peron sesuai dengan jalur yang dilalui oleh kereta yang akan dinaiki.

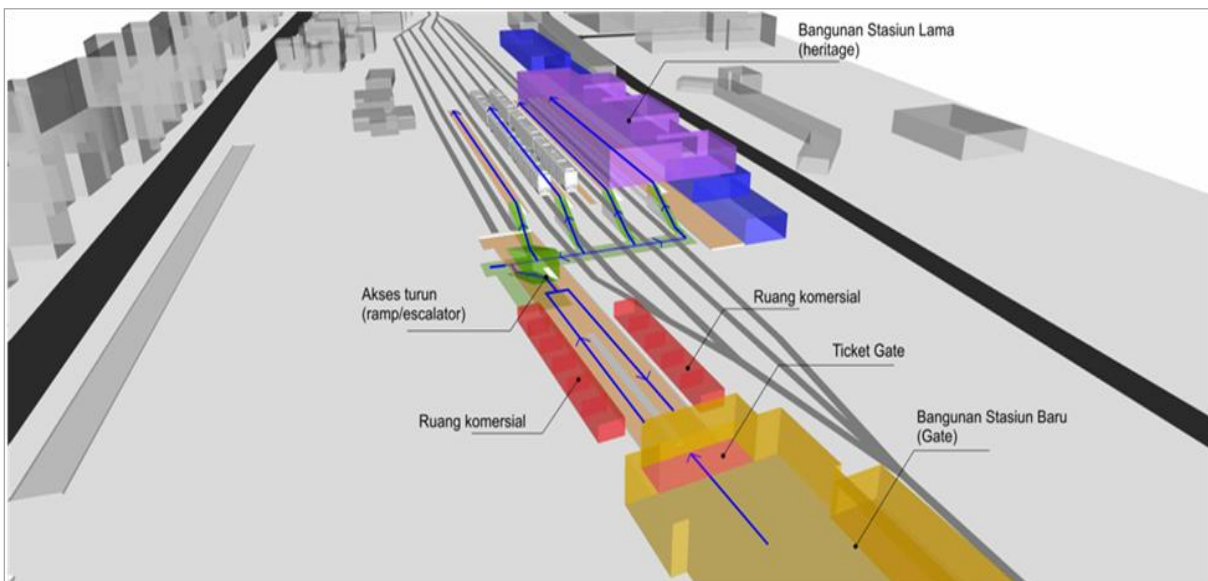


Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2014

Gambar 9.
Pengembangan Stasiun Bogor Tahap I (a)

Keterangan:

1. Bangunan Stasiun Eksisting.
2. Area *Platform* Stasiun.
3. Sirkulasi Penumpang (*underground*).
4. Pengembangan ruang komersial (*on ground*).
5. Bangunan Stasiun.
6. Area Parkir.



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2014

Gambar 10.
Pengembangan Stasiun Bogor Tahap I (b).

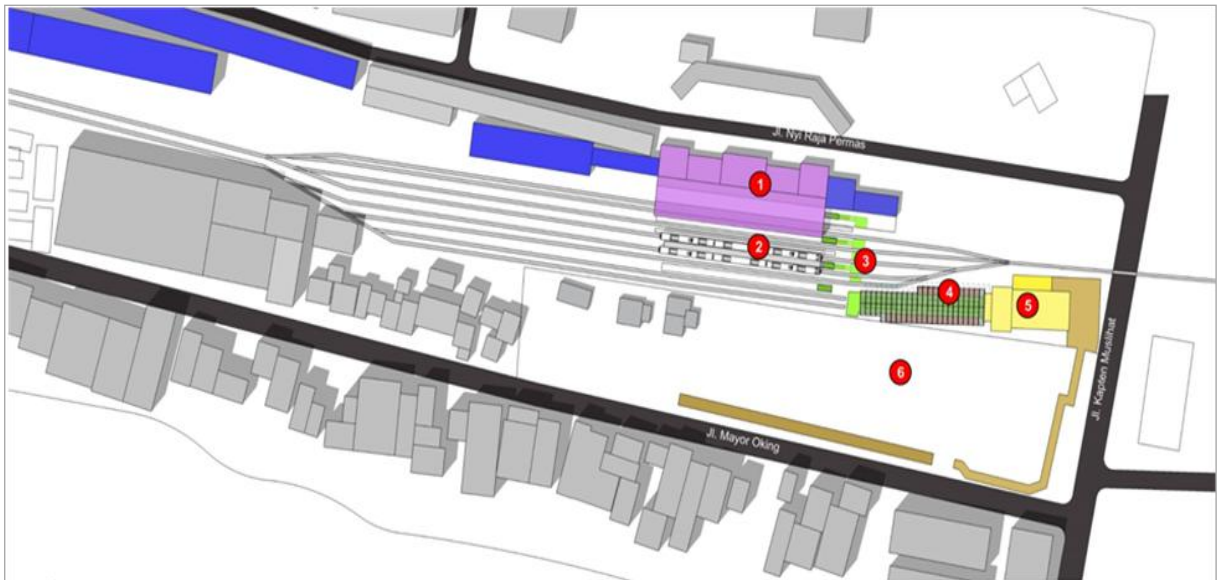
Keterangan:

1. Membangun akses bawah tanah untuk sirkulasi penumpang agar tidak cross dengan jalur rel.
2. Membuka akses langsung ke peron dari area bawah tanah sesuai dengan jalur kereta.
3. Mengembangkan fungsi komersial sepanjang jalur setelah ticket gate.
4. Bangunan stasiun lama difungsikan untuk operasional dan variasi komersial khusus.

2. Tahap II

Tahap kedua melanjutkan dari tahap pertama. Pada tahap ini akses menuju ke bawah sudah dijumpai tepat setelah area *ticketing gate*.

Pada lantai bawah terdapat area yang cukup untuk menempatkan ruang-ruang komersial, yang sekaligus juga sebagai area transit menunggu kereta yang akan dinaiki.

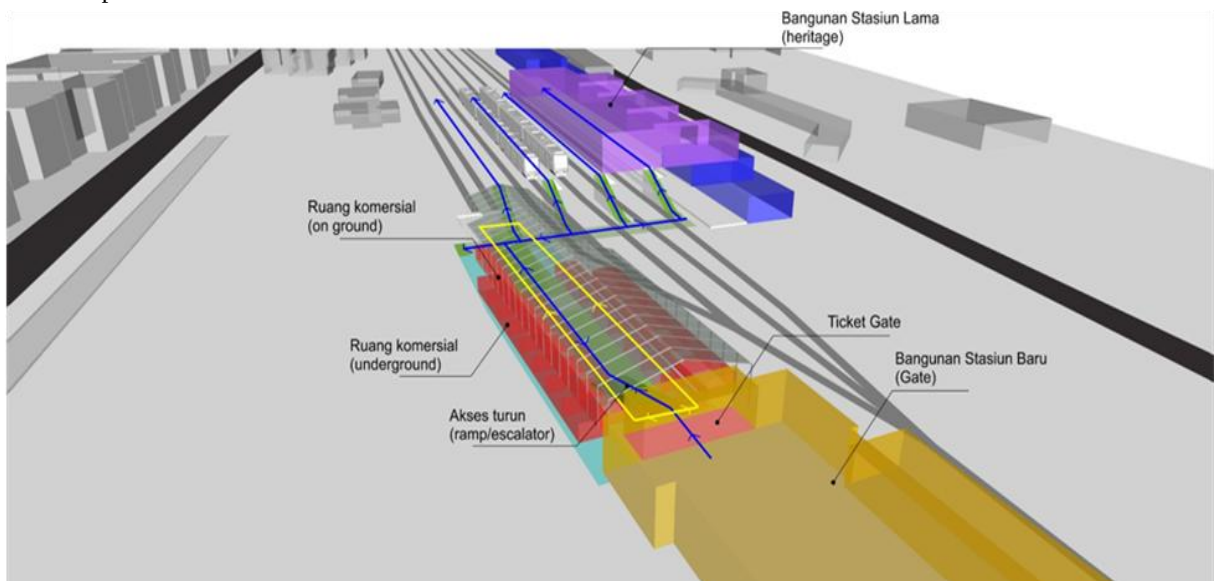


Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2014

Gambar 11.
Pengembangan Stasiun Bogor Tahap II (a).

Keterangan:

1. Bangunan stasiun.
2. Area platform stasiun.
3. Sirkulasi penumpang (*underground*).
4. Pengembangan ruang komersial (*under ground + on ground*).
5. Bangunan stasiun.
6. Area parkir.

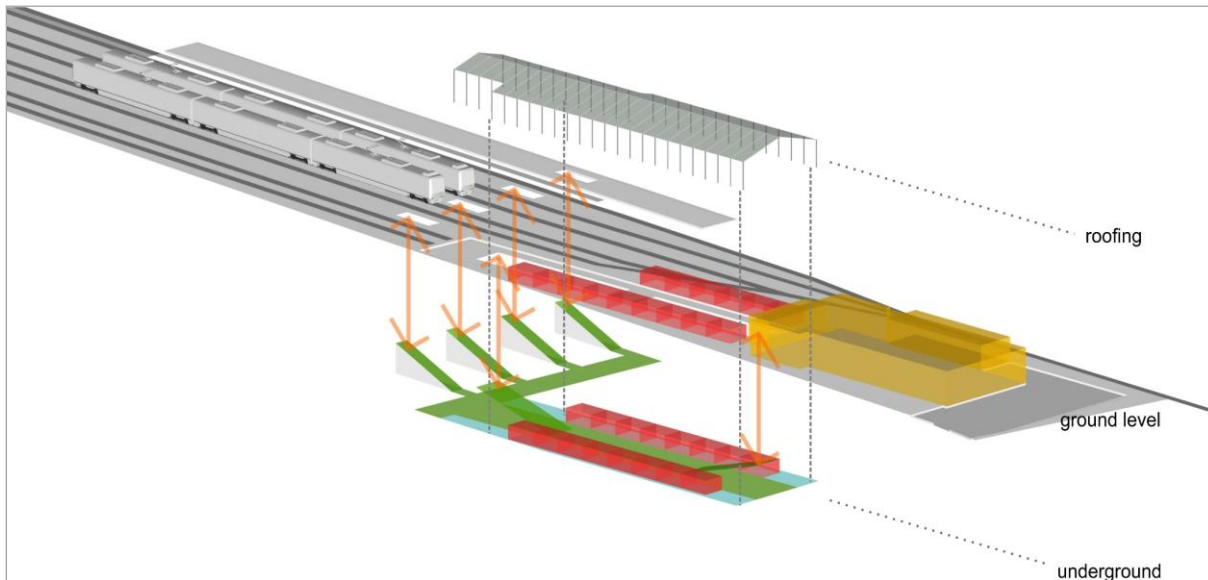


Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2014

Gambar 12.
Pengembangan Stasiun Bogor Tahap II (b).

Keterangan:

1. Akses bawah tanah dimajukan sampai tepat setelah ticket gate.
2. Membangun struktur atap di sepanjang jalur setelah ticket gate.
3. Mengembangkan area komersial di bawah tanah.
4. Ruang komersial dikembangkan di area bawah tanah, juga sebagai ruang tunggu.



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2014

Gambar 13.
Pengembangan Stasiun Bogor Tahap II (c).



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2014

Gambar 14.
Pengembangan Stasiun Bogor Tahap II (d)

3. Tahap III

Tahap III merupakan prediksi apabila suatu saat dengan meningkatnya pengguna moda kereta api maka Stasiun Bogor akan naik kelas menjadi stasiun besar. Pada stasiun besar, komersial di area non-tiket merupakan potensi tertinggi, sehingga pengembangan diarahkan pada Zona A dan B. Area lahan parkir menjadi lahan pengembangan, dimana pada sisi barat

akan dibangun bangunan stasiun baru, sehingga stasiun akan memiliki dua muka. Jika bangunan stasiun lama lebih diperuntukkan untuk operasional dan bisnis tertentu terkait *heritage*, maka pada stasiun baru akan lebih dioptimalkan untuk komersial berupa kuliner, retail, dan lain-lain. Selain itu maka akan ada fasilitas hotel transit, serta bangunan parkir bertingkat untuk menampung lebih banyak kendaraan.



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2014

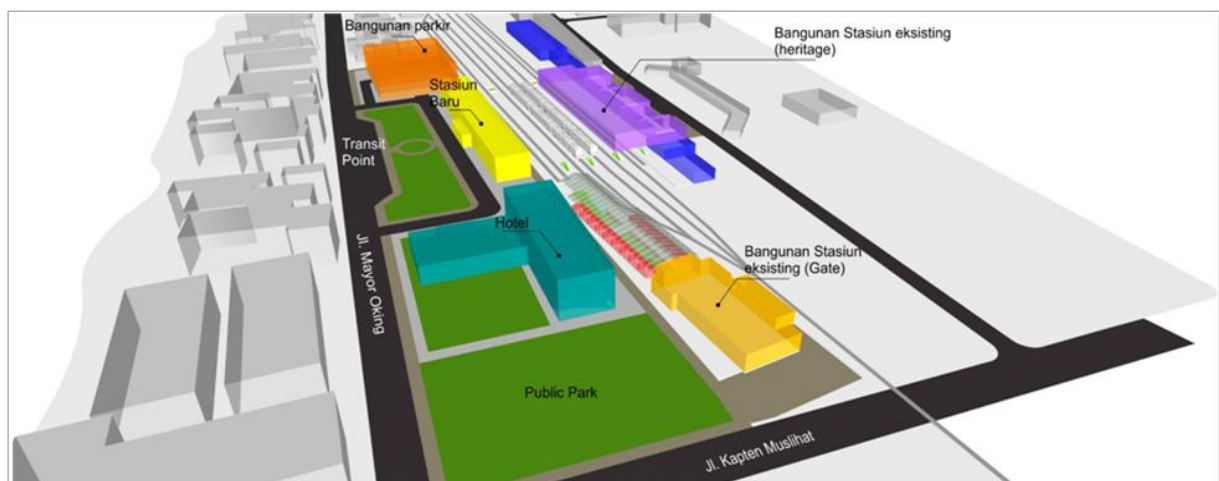
Gambar 15.
Plan Pengembangan Stasiun Bogor Tahap III.

Keterangan :

1. Bangunan stasiun *eksisting* (*heritage*), Gate Timur.
2. Area *platform* Stasiun.
3. Area transit dan ruang komersial (*on ground & underground*).
4. Bangunan stasiun (*Gate Selatan*).
5. Bangunan Parkir.
6. Bangunan Stasiun Baru (*Gate Barat*).
7. Fasilitas hotel.
8. Ruang terbuka publik.
9. *Transit point*.

Akses masuk utama dari stasiun akan berada di sisi barat, yaitu dari Jl. Mayor Oking. Pada sisi ini telah disiapkan area *drop off* untuk angkutan umum, sehingga tidak akan menumpuk dan membuat lalu lintas tersendat. Sementara pada sisi selatan, diperuntukkan

untuk ruang terbuka publik berupa taman, untuk menjaga ekologi lingkungan sekitar. Bangunan *gate eksisting* di sisi selatan akan tetap dipertahankan untuk memfasilitasi penumpang masuk dari Jl. Kapten Muslihat.



Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2014

Gambar 16.
Pengembangan Stasiun Bogor Tahap III (a).

Keterangan:

1. Pengembangan tahap III mempertimbangkan Stasiun Bogor naik kelas menjadi Stasiun Besar.
2. Pada stasiun besar, potensi untuk ruang komersial di zona A dan B (diluar stasiun) menjadi besar.
3. Pengembangan dilakukan pada area sisi barat, dengan membangun stasiun baru, bangunan parkir bertingkat, dan fasilitas hotel.

KESIMPULAN

Peluang pengembangan bisnis di kawasan stasiun menitikberatkan pada peran stasiun, dengan membagi dalam beberapa zona, yaitu ZONA A (bangunan stasiun), ZONA B (emplasemen stasiun), ZONA C (*walkable area*), dan ZONA D (*land property*). Masing-masing zona memiliki potensi dan peluang pengembangan bisnis yang berbeda. Pengembangan pada bangunan stasiun untuk meningkatkan pendapatan non-operasi PT. KAI adalah dengan membuat bangunan stasiun lebih fungsional, efektif, mencapai performa terbaik dengan cara memaksimalkan faktor-faktor pendukung pengembangan bisnis dalam stasiun dan meminimalisir faktor-faktor yang tidak dikehendaki. Konsep pengembangan bangunan stasiun tidak dapat lepas dengan kesinambungan optimalisasi pada kawasan di sekitar stasiun tersebut mengingat peran stasiun tidak hanya terbatas pada fungsi transit KA namun juga sebagai area untuk pergantian moda dan generator kawasan untuk keterhubungan dan keterjangkauan, perkembangan sosial, budaya, serta ekonomi.

Strategi pengembangan dari segi/aspek spasial bangunan adalah memanfaatkan ruang sisa pada *peripheral area* dan *core area* dengan bentuk bisnis yang sesuai dengan arahan optimalisasi; memperjelas area sirkulasi melalui koridor berjalan bebas hambatan; efektivitas luasan unit retail dan bentuk unit retail pada *transition area*; pengelompokan tipe dan jenis peluang bisnis guna mempermudah pengaturan spasial, *way finding*, dan manajemen pengelolaan dan pemeliharaan; memperjelas *visibility retail komersil* dari *core area* dan *access interchange* melalui *signage* dan *way finding* yang jelas; integrasi dengan fasilitas transit; pengembangan area komersil pada bangunan stasiun yang terkendala luasan dapat diarahkan pada pengembangan area komersil terpisah dari bangunan stasiun namun dengan keterhubungan yang mudah dan jelas.

Strategi pengembangan dari segi/aspek fungsi bangunan: kesesuaian dengan karakter zona dan kegiatan penumpang; diversifikasi jenis usaha; lokalitas dan *image*; menciptakan loyalitas pelanggan; *hospitality*, pelayanan prima kepada konsumen.

Strategi optimalisasi aspek ekonomi bangunan: dibedakan untuk stasiun besar (memberi porsi lebih pada zona 3 untuk ruang retail dengan jenis usaha seperti restoran, café, atau jenis retail untuk menghabiskan waktu; mengembangkan retail dengan karakter layanan cepat dan praktis untuk zona 2; komersial pada zona 1 diarahkan pada jenis media iklan dan mesin penjual otomatis); untuk

stasiun sedang (pada zona 3 dapat mengembangkan area parkir untuk mengakomodasi penumpang komuter; memberi porsi lebih untuk retail dengan karakter layanan cepat dan praktis, dan juga jenis *self service* pada zona 2; komersial pada zona 1 diarahkan pada jenis media iklan dan mesin penjual otomatis); untuk stasiun kecil (arahan komersial dengan jenis kios, *stall* yang cenderung tidak membutuhkan ruang besar, mengoptimalkan kesesuaian dengan area sekitar untuk mendukung kegiatan penumpang stasiun).

SARAN

Konsep, *lay out*, dan strategi pengembangan bangunan stasiun diharapkan mampu menjadi langkah awal dalam mengoptimalkan keberadaan dan fungsi stasiun dengan berbagai ukuran skala pelayanannya.

Konsep pengembangan pada bangunan stasiun dengan pendekatan berorientasi bisnis/non-operasi perlu ditindaklanjuti dengan penyusunan pedoman operasionalnya yang nantinya menjadi panduan penilaian dan pengembangan stasiun kereta api untuk mendukung *Transit Oriented Development (TOD)*.

Stasiun Bogor dapat ditindaklanjuti dengan desain pengembangan bangunan stasiun yang mampu mengoptimalkan fungsi bangunan stasiun dengan melihat kesesuaian dan kondisi bangunan di sekitarnya. Diperlukan diskusi mendalam dengan *stakeholder* terkait di Kota Bogor termasuk PT. KAI untuk memberikan kesamaan visi dan tujuan pengembangan stasiun.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Kepala Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian yang telah memberikan kesempatan dan arahan hingga selesainya penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Ayako., T. 2010. *Developing Station Commercial Facilities to Increase Line Section Value*. Japan Railway and Transport Review, No.56.
- Dempsey, P., S. 2000. *The Law of Intermodal Transportation: What It Was, What It Is, What It Should Be*. University of Denver: The National Center of Intermodal Transportation.
- Ito, K. and Chiba, M. 2001. *Railway Stations and Local Communities in Japan*. Japan Railway & Transport Review, No.28. pp. 4-17. Retrieved June 9, 2003, from <http://www.jrt.net/jrt/>.
- Ikaputra, Wihardianto, dan Kurniawan. 2005. *Indisch Architecture Character of the Historic Train Stations at the Oldest Indonesian Railway*. Academic Presentation on Indonesian Symposium

- on Architecture, Development and Urbanization in Nusantara.
- Ikaputra, et al. 2011. *The Railway Architecture in Java: The Identity of Station's Environments of The Oldest Railway Tracks in Java*. Presented in Symposium 'Insular Diversity: Architecture – Culture – Identity in Indonesia', University of Technology Austria, in collaboration with the Museum for Ethnology from May 18-20th 2011.
- Ikaputra dan Widyastuti, D., T. 2013. *Shaping Conceptual Model for Railway-Oriented Development Toward Livability of Railway Station District. Case: Railway Station District of Solo Kota-Sukoharjo-Pasar Nguter-Wonogiri*. Paper Published for International Seminar on Livable Space (IS LivaS), 16-17 February 2012, at Architecture Department, Faculty of Civil Engineering and Planning, Trisakti University, Jakarta.
- Jones., et.al. 2000. *Transportation Law Journal*, Vol 27.
- Kajima. 2003. *Train Station Design Energizes Communities*. Kajima News and Notes, Vol. 25, Summer.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. 2003. *Definisi Optimalisasi*. Jakarta.
- Kandee, S. 2001. *Intermodal Concept in Railway Station Design*.
- Kandee, S. 2004. *Intermodal Concept in Railway Station Design*, retrieved from http://www.bu.ac.th/knowledgecenter/epaper/jan_june2004/somruedee.Pdf.
- Kido, E., M. 2005. *Aesthetic Aspects of Railway Stations in Japan and Europe, as a Part of 'Context Sensitive Design for Railways'*. Academic paper on Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 6, pp. 4381-4396.
- Lami, I., M. 2007. *Transformation Processes of Large Railway Stations in Europe: When Urban Quality is Directly Related to Positional Value*. International Conference on Whole Life Urban Sustainability and its Assessment, Glasgow.
- Pick, Frank. 1930. *The Design of Modern Railway Stations in Europe and America*. Journal of the Royal Institute of British Architects, Vol XXXVII, Third Series, No 10, pages 319 to 332.
- Puslitbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian. 2014. *Studi Optimalisasi Bangunan Stasiun dengan Pendekatan Bussiness Oriented*. Laporan Akhir. Jakarta.
- Saito, T. 1997. *Japanese Private Railway Companies and Their Business Diversification*. Japan Railway and Transport Review, No. 10, pp. 2-9, January 1997.
- Zhang, Y., and Hansen, M. 2006. *Real-Time Intermodal Substitutions as An Airport Congestion Management Strategy*. The National Center of Excellence for Aviation Operations Research, University of California.
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2011 tentang Jenis, Kelas dan Kegiatan di Stasiun Kereta Api.

