

ADAPTATIVE REUSE DAN PENDEKATAN CONTEXTUAL JUXTAPOSITION PADA STASIUN JATINEGARA, JAKARTA

Aditya Faturrahmann¹, Afifa Fauzia Ramadhani Fachly², Tiara Seshanty Dharma Bhakti³, Eka Novia Putri⁴, Cynthia Puspitasari^{5*}, Margaret Arni⁶

^{1,2,3,4,5,6} Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Pancasila

*Corresponding Author: cynthia.puspitasari@gmail.com

Informasi artikel	ABSTRAK
Sejarah artikel: Diterima 28 September 2022 Revisi - Dipublikasikan 30 September 2022	Cagar budaya Indonesia adalah sebuah bukti atau dokumen sejarah yang mengandung sejumlah pesan yang kemudian akan diingat oleh generasi ke generasi. Dalam pelestarian cagar budaya sebaiknya melibatkan banyak orang dan lembaga yang memiliki satu tujuan dengan berorientasi jangka panjang. Contoh dari bangunan cagar budaya adalah Stasiun Jatinegara. Stasiun Jatinegara merupakan salah satu stasiun besar yang berada di Jakarta Timur dan telah berusia 135 tahun. Sebagai bagian dari warisan budaya bangsa, setiap cagar budaya wajib untuk dilestarikan. Penelitian kualitatif melalui metode observasi dilakukan agar dapat memahami kondisi awal dari Stasiun Jatinegara ini tetap dipertahankan dengan penyesuaian terhadap fungsi. Perubahan fisik dilakukan tanpa mengubah kondisi aslinya dengan membangun bangunan baru walaupun ada beberapa perubahan. Pada akhir penelitian diketahui bahwa perubahan yang dialami menggunakan strategi <i>adaptative reuse</i> dan pendekatan <i>contextual juxtaposition</i> yang diimplementasikan dengan mengubah kegunaan bangunan agar sesuai dengan kebutuhan masyarakat saat ini tanpa melakukan perubahan menyeluruh.
Kata kunci: adaptive reuse bangunan cagar budaya cagar budaya contextual juxtaposition konservasi	ABSTRACT <i>Indonesian cultural heritage is a piece of evidence or historical document containing several messages that generations will then remember. The preservation of cultural heritage should involve many people and institutions that have one goal with a long-term orientation. An example of a cultural heritage building is Jatinegara Station, one of the major stations in East Jakarta. Jatinegara Station is 135 years old. Every cultural heritage must be preserved as part of the nation's cultural heritage. Qualitative research through observation was carried out to understand the initial conditions of the Jatinegara Station and still be maintained with adjustments to the function. Physical changes are carried out without changing the original condition by building new buildings, although there are some changes. At the end of the study, it was found that the changes experienced were using an adaptive reuse strategy and a contextual juxtaposition approach which was implemented by changing the use of the building to suit the needs of today's society without making significant changes.</i>
Key word: adaptive reuse conservation contextual juxtaposition cultural heritage heritage buildings	

PENDAHULUAN

Kebudayaan di suatu wilayah adalah cerminan dari perjalanan sejarah yang ditempuh pada zaman tersebut. Secara umum, budaya merupakan cara hidup yang mengatur agar setiap manusia mengerti dan memahami bagaimana caranya untuk bertindak serta dapat menentukan sikap saat berhubungan dengan orang lain. Salah satu wujud kebudayaan berupa benda-benda hasil karya manusia yang memiliki nilai dan makna penting bagi kehidupan manusia disebut sebagai Cagar Budaya. Indonesia merupakan salah satu negeri yang sangat kaya akan Cagar Budaya yang beraneka ragam, baik bentuk maupun fungsinya.

Pemerintah Indonesia dalam Undang-undang Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya, mendefinisikan bahwa Cagar Budaya sebagai warisan budaya bersifat kebendaan berupa Benda Cagar Budaya, Bangunan Cagar Budaya, Struktur Cagar Budaya, Situs Cagar Budaya, dan Kawasan Cagar

Budaya di darat dan di air yang perlu dilestarikan keberadaannya karena memiliki nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan agama dan kebudayaan melalui proses penetapan (Kemendikbud, 2010). Cagar Budaya Indonesia adalah sebuah bukti atau dokumen sejarah yang mengandung sejumlah pesan yang kemudian akan diingat oleh generasi ke generasi.

Salah satu kasus bangunan yang termasuk Cagar Budaya adalah Stasiun Jatinegara yang telah terdaftar di Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata. Berdasarkan Peraturan Menteri Kebudayaan dan Pariwisata Nomor: PM.13/PW.007/MKP/05 dan Keputusan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan No.011/M/1999, pada 25 April 2005 bangunan ini memiliki nomor registrasi RNCB.19990112.02.000503 (Kemendikbud, 2022). Latar belakang dari Stasiun Jatinegara awalnya dimiliki oleh seorang pemuka agama Kristen yang bernama Cornelis van Senen. Stasiun Jatinegara merupakan stasiun besar tipe A yang berada di perbatasan Jatinegara dan Matraman, tepatnya di Kelurahan Pisang Baru, Matraman, Jakarta Timur. Saat ini Stasiun Jatinegara berfungsi sebagai jalur kereta dengan bertemunya tiga jalur yaitu Pasar Senen, Manggarai, dan Bekasi. Stasiun Jatinegara memiliki rancangan dengan gaya arsitektur Eropa. Bangunan ini telah beroperasi sejak dibukanya kereta api Batavia-Bekasi pada tahun 1887 sehingga usia bangunan ini telah mencapai 1,35 abad atau 135 tahun.

Sebagai bagian dari warisan budaya bangsa, setiap Cagar Budaya wajib untuk dilestarikan. Pelestarian Cagar Budaya adalah upaya dinamis untuk mempertahankan keberadaan Cagar Budaya. Bentuk dari mempertahankan Cagar Budaya tersebut adalah upaya perlindungan, pengembangan, dan pemanfaatan (Mas'ad, 2022).

Untuk memberikan kewenangan kepada pemerintah dan partisipasi masyarakat, maka dalam mengelola Cagar Budaya diupayakan dapat tercapai sistem perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi yang baik berkaitan dengan perlindungan, pengembangan, dan pemanfaatan Cagar Budaya sebagai sumber daya bagi kepentingan yang luas. Pemerintah menerbitkan peraturan sebagai pelaksanaan Undang – Undang Cagar Budaya melalui Peraturan Pemerintah No.1 Tahun 2022 (KAI, 2017). Dari permasalahan dan penjelasan yang telah dijabarkan, diharapkan dapat memberikan solusi untuk pembelajaran masyarakat dalam memberikan sudut pandang baru, sehingga bukan hanya pemerintah, individu, serta masyarakat juga dapat ikutserta dalam menjaga dan melestarikan Bangunan Cagar Budaya.

Pelestarian kekayaan budaya yang dimiliki suatu bangsa sangat diperlukan pengelolaan yang baik dan terorganisir. Dalam pelestarian Cagar budaya sebaiknya melibatkan banyak orang dan Lembaga yang memiliki satu tujuan dengan berorientasi jangka panjang. Berdasarkan penyelidikan langsung ke lokasi, kondisi Cagar Budaya Stasiun Jatinegara sudah sangat baik karena telah melakukan *Adaptive Reuse*. *Adaptive Reuse* dapat diartikan proses mengerjakan bangunan yang sudah ada, di perbaiki atau di pulihkan untuk penggunaan secara terus menerus dan memiliki fungsi yang terkait dengan kebutuhan saat ini (Andanwerti et al., 2020; Saputra & Purwanti, 2020; Widyati et al., 2016). Stasiun Jatinegara juga mengalami perubahan menggunakan pendekatan *contextual juxtaposition*. Pendekatan *contextual juxtaposition* merupakan membangun atau meletakkan bangunan baru di sekitar bangunan lama (Doratli, 2005; Tiesdell et al., 1996)

Dengan menerapkan konsep *adaptive reuse* atau penggunaan kembali sebuah tempat atau bangunan dengan menghadirkan fungsi baru bisa menjadi jalan keluar dari masalah yang ada, dan menggunakan pendekatan *contextual juxtaposition* di mana tempat atau bangunan tua tersebut dapat dijadikan sesuatu yang mempunyai fungsi dan manfaat dari segi ekonomi. Sehingga hasil yang diperoleh dari pemanfaatan bangunan tersebut dapat digunakan untuk biaya perawatan dan pemeliharaan tempat atau bangunan tua tersebut. Namun hingga saat ini masih banyak sebagian dari masyarakat yang belum paham bagaimana cara melestarikan Cagar Budaya. Untuk itu dengan adanya

tulisan ini, diharapkan pembaca dapat menjadikan pembelajaran serta bahan pertimbangan dalam upaya pelestarian Bangunan Cagar Budaya Indonesia.

MATERIAL

Pengertian Cagar Budaya

Berdasarkan pengertian Cagar Budaya dalam Pasal 1 Undang-undang Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya, Cagar Budaya dibagi menjadi lima kategori, yaitu (Kemendikbud, 2010):

Benda Cagar Budaya

Benda Cagar Budaya merupakan benda alam atau benda buatan manusia, baik bergerak maupun tidak bergerak, berupa kesatuan atau kelompok, atau bagian-bagiannya, yang memiliki hubungan erat dengan kebudayaan dan sejarah perkembangan manusia. Benda cagar budaya dapat berupa benda alam atau benda buatan manusia yang dimanfaatkan oleh manusia, serta sisa-sisa biota yang dapat dihubungkan dengan kegiatan manusia dan dapat dihubungkan dengan sejarah manusia.

Bangunan Cagar Budaya

Bangunan Cagar Budaya merupakan susunan binaan yang terbuat dari benda alam atau benda buatan manusia untuk memenuhi kebutuhan ruang ber dinding atau tidak ber dinding, dan beratap. Bangunan Cagar Budaya dapat berunsur tunggal maupun banyak. Selain itu, bangunan Cagar Budaya dapat berdiri bebas ataupun menyatu dengan formasi alam.

Struktur Cagar Budaya

Struktur Cagar Budaya merupakan susunan binaan yang terbuat dari benda alam atau benda buatan manusia untuk memenuhi kebutuhan ruang kegiatan yang menyatu dengan alam, sarana, dan prasarana untuk menampung kebutuhan manusia. Struktur Cagar Budaya dapat berunsur tunggal maupun banyak. Selain itu, struktur Cagar Budaya dapat sebagian atau seluruhnya menyatu dengan formasi alam.

Situs Cagar Budaya

Situs Cagar Budaya adalah lokasi yang berada di darat atau di air yang mengandung benda cagar budaya, bangunan cagar budaya atau struktur cagar budaya sebagai hasil kegiatan manusia atau bukti kejadian pada masa lalu.

Kawasan Cagar Budaya

Kawasan Cagar Budaya adalah satuan ruang geografis yang memiliki dua Situs Cagar Budaya atau lebih yang letaknya berdekatan dan memperlihatkan ciri tata ruang yang khas.

Upaya Pelestarian Bangunan Cagar Budaya

Pelestarian Bangunan Gedung Cagar Budaya (BGCB) adalah kegiatan perlindungan, pengembangan, dan pemanfaatan BGCB dengan mempertahankan keberadaan dan nilai pentingnya serta menjaga keandalan bangunan gedung. Upaya untuk menjaga, melindungi dan mempertahankan keberadaan BGCB, dinilai penting serta memiliki arti khusus sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2021 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Bangunan Cagar Budaya Yang Dilestarikan dalam Pasal 5 dilakukan melalui jenis penanganan Pelestarian BGCB berupa perlindungan, pengembangan dan pemugaran. Perlindungan sebagaimana Pasal 10 ayat (2) terdiri atas: (a) penyelamatan; (b) pengamanan; (c) Pemeliharaan; dan (d) Pemugaran. Sedangkan pengembangan sebagaimana Pasal 10 ayat (3) terdiri atas: (a) Penelitian; (b) Revitalisasi; dan (c) Adaptasi. Dan untuk pemugaran sebagaimana Pasal 10 ayat (4) terdiri atas: (a) Rekonstruksi; (b) Konsolidasi; (c) Rehabilitasi; dan (d) Restorasi (Kemenkomarves, 2021).

Pada suatu kawasan Cagar Budaya dapat dibangun bangunan baru dengan menghasilkan keselarasan konstektual melalui pendekatan *contextual harmony* (Tiesdell et al., 1996). *Contextual harmony* merupakan salah satu pendekatan yang di pakai dalam penanganan pelestarian kawasan

dengan menjaga keselarasan antara bangunan baru dengan bangunan lama, menjaga keselarasan ruang-ruang kota, dan elemen kota lainnya.

Pendekatan *contextual harmony* terdiri dari tiga pendekatan yaitu :

- a) *Contextual Uniformity* (perancangan bangunan baru yang didesain sama persis dengan bangunan lamanya;
- b) *Contextual Continuity* (pendekatan lain yang memasukan unsur baru di dalam bangunan suatu kawasan bersejarah dimana tetap mempertahankan karakteristik yang ada tetapi dapat menggunakan material yang berbeda); dan
- c) *Contextual Juxtaposition* (perancangan bangunan baru dalam kawasan bersejarah, dengan meletakkan bangunan baru yang berkualitas di samping bangunan historis yang sudah sempurna untuk menyeimbangkan konteks ruang eksisting (Tiesdell et al., 1996).

Upaya lainnya dalam melestarikan bangunan cagar budaya adalah melalui menyuntikan fungsi baru. Hal ini bertujuan agar kegiatan manusia di dalamnya mampu menghidupkan bangunan dan kawasan. Upaya ini seringkali disebut dengan istilah *adaptive reuse*. Sebagai bagian dari jenis kegiatan konservasi, *adaptive reuse* merupakan upaya pengelolaan suatu tempat untuk menjaga keasliannya dan mempertahankan nilai-nilai budayanya (Saputra & Purwantiasning, 2020). *Adaptive reuse* pada bangunan yang memiliki signifikansi sejarah dan budaya merupakan kegiatan konservasi yang tujuan utamanya adalah menggunakan kembali suatu gubahan arsitektur tanpa melakukan perubahan pada struktur aslinya. Namun upaya ini dilakukan dengan memberikan fungsi-fungsi baru agar bangunan tersebut dapat hidup kembali (Shiple et al., 2006).

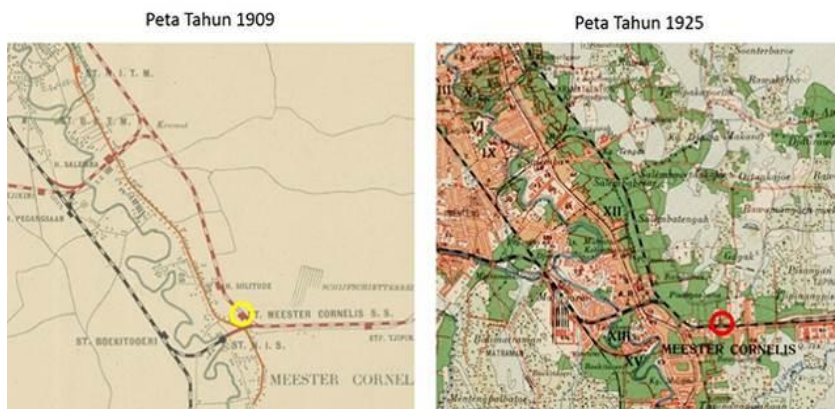
METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan menggunakan suatu metode observasi, yakni suatu metode yang menggambarkan fenomena aktual tentang apa yang terjadi di lapangan dan kemudian menganalisisnya (Mulyana, 2008). Objek dari penelitian ini sendiri yaitu Stasiun Jatinegara, Stasiun ini bangunan yang teridentifikasi sebagai cagar budaya di Kota Jakarta.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif historis dan observasi karena mengambil beberapa data secara historis dan data informasi yang dianalisis maupun hasil analisisnya berbentuk gambaran tentang suatu fenomena yang terjadi (Creswell, 2010). Metode penelitian observasi dilakukan dengan cara melakukan pengamatan atau peninjauan secara langsung kondisi yang ada di lapangan, sehingga dapat diperoleh gambaran fisik maupun nonfisik secara langsung mengenai kondisi bangunan cagar budaya di Kota Jakarta Timur ini. Metode ini juga terdiri dari empat tahap yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Baskoro, 2009).

Sejarah dan Lokasi Penelitian

Sejarah Bangunan Cagar Budaya Stasiun Jatinegara diawali pada tahun 1909. Pada masa tersebut, perusahaan kereta api negara yang bernama Staatsporwegen (SS) yang telah membeli Stasiun Jatinegara. Perusahaan tersebut kemudian membangun sebuah stasiun baru yang letaknya 600 meter arah ke timur Stasiun Jatinegara. Lokasi awal Stasiun Jatinegara ditandai dengan lingkaran pada gambar di bawah ini, sedangkan pada peta tahun 1925 lokasi Stasiun Jatinegara bergeser ke arah timur dengan ditandai lingkaran berwarna merah (KAI, 2017).



Gambar 1. Peta Lokasi Awal Stasiun Jatinegara

Sumber Gambar: Heritage KAI



Gambar 2. Peta Udara Lokasi Stasiun Jatinegara Pada Tahun 1900-1940 dan Tahun 2022

Sumber Gambar: Heritage KAI dan Google Earth.2022

Saat ini Stasiun Jatinegara berada di RT 13, RW 16, Pisangan Baru, Kecamatan Matraman, Kota Jakarta Timur, Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Stasiun yang berada di ketinggian +16 meter ini termasuk dalam Daerah Operasi I Jakarta. Dapat dilihat perbedaan dari Gambar 2 di atas, pada tahun 1900-1940 masih banyak sekali pepohonan yang mendominasi daerah kawasan sekitar Stasiun Jatinegara. Namun pada tahun 2022, Stasiun Jatinegara sudah berada di kawasan zona perumahan dan juga perdagangan seperti yang terlihat pada Gambar 2 sudah mengalami perubahan seiring dengan perkembangan zaman.

Renovasi Stasiun Jatinegara dimulai pada tahun 2019 dan selesai pada akhir tahun 2020. Bangunan baru stasiun ini beroperasi penuh pada 17 Desember 2020. Stasiun Jatinegara saat ini memiliki 8 jalur dan 4 peron. Adapun jalur 1 dan 2 untuk KRL arah Manggarai, jalur 3 dan 4 untuk KAJJ arah Manggarai, jalur 5 dan 6 untuk KAJJ arah Pasar Senen, dan jalur 7 dan 8 untuk KRL arah Pasar Senen.

Keberadaan Stasiun Jatinegara dahulu bernama Stasiun *Meester Cornelis*, tidak dapat dilepaskan dengan nama daerah atau wilayah yang dimiliki seorang pemuda agama Kristen bernama Cornelis van Senen. Wilayah ini dikemudian hari berkembang pesat menjadi permukiman dan pusat perdagangan yang ramai. Pada tahun 1887 perusahaan kereta api Swasta *Bataviassche Ooster Spoorweg Maatschappij* (BOSM) meresmikan Stasiun *Meester Cornelis* bersamaan dengan pembukaan jaringan kereta api Batavia Zuid (Jakarta-Kota), *Meester Cornelis* (Jatinegara), Baccassie (Bekasi) yang diperpanjang hingga Karavam (Karawang). Karena menghadapi masalah keuangan, maka pada tahun 1898 jalur tersebut dibeli oleh perusahaan kereta api negara *Staatssporwegwn* (SS) (KAI, 2017).

Stasiun Jatinegara pada awalnya dibangun sebagai sebuah stasiun baru yang letaknya berada di arah timur dari Stasiun *Meester Cornelis* eks BOSM. Stasiun baru ini difungsikan sebagai jalur kereta yang dikhususkan untuk mengangkut penumpang, koper, dan pengiriman barang pada tahun 1909. Sementara itu, untuk Stasiun *Meester Cornelis* BOSM akan difungsikan sebagai kantor dinas maupun lalu lintas barang selama beberapa waktu. Semenjak itu, Stasiun Jatinegara terus beroperasi selagi mengalami pembangunan terhadap konstruksinya sampai pada tahun 2020. Stasiun Jatinegara dapat

beroperasi secara penuh sebagai lintasan kereta tempat bertemunya tiga jalur yang setiap harinya dilewati ratusan kereta api, yaitu jalur ke Pasar Senen, Manggarai, dan Bekasi (KAI, 2017).

Bangunan Stasiun Jatinegara menggunakan rancangan arsitektur yang merupakan gaya peralihan antara *Indische Empire* dengan gaya Kolonial Modern yaitu gaya arsitektur Eropa yang menyesuaikan dengan kondisi lingkungan di Indonesia. Seiring berjalannya waktu bangunan Stasiun Jatinegara mengalami perubahan *adaptive reuse* pada fasad bangunan menjadi gaya futuristik *modern minimalis* namun tidak menghilangkan gaya arsitektur Eropa pada fasad bangunan lama peninggalan Belanda.





Gambar 3. Fasad Stasiun Jatinegara Saat Ini
Sumber: Dok. Pribadi, 2022

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari penjabaran di atas mengenai Cagar Budaya menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya, dapat diketahui bahwa Stasiun Jatinegara termasuk kedalam kategori Bangunan Cagar Budaya. Setiap bangunan biasanya diibaratkan seperti anggota tubuh manusia yang terdiri atas bagian kepala, bagian badan, dan bagian kaki, sama halnya dengan bangunan Stasiun Jatinegara yang akan dianalisis. Bangunan Stasiun Jatinegara ini melakukan *adaptive reuse* dengan pendekatan *contextual juxtaposition*, sebagai upaya pengembangan Bangunan Cagar Budaya untuk kegiatan yang lebih sesuai dengan kebutuhan masa kini, karena hal tersebut kami menganalisis bagian fasad bangunan, interior, dan aksesibilitas sebagaimana yang ada pada bangunan Stasiun Jatinegara.

Analisis Bagian Kepala Bangunan


Tabel 1. Analisis Bagian Kaki Bangunan








No.	Gambar	Analisis
1	 <p>Gambar 4. Atap Stasiun Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>	<p>Terdapat dua jenis atap yang digunakan pada bangunan Stasiun Jatinegara. Yang pertama, adalah bangunan Stasiun Jatinegara yang menggunakan atap pelana seperti gambar lingkaran yang diberi warna merah. Itu merupakan bangunan lama Stasiun Jati negara. Untuk yang kedua, bangunan Stasiun Jatinegara menggunakan struktur rangka atap membran. Ini merupakan bangunan baru yang menggunakan material ACP.</p>
2	 <p>Gambar 5. Atap Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>	<p>Gambar di samping merupakan gambar struktur rangka atap bagian dalam bangunan stasiun baru.</p>








3		<p>Sepanjang peron terdapat kanopi yang menggunakan material alumunium.</p>
<p>Gambar 6. Kanopi Pada Peron Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		
4		<p>Ini merupakan area pintu masuk stasiun yang menggunakan jenis atap pelana.</p>
<p>Gambar 7. Atap Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		
5		<p>Bubungan atap bangunan lama stasiun ini menggunakan material kaca, dan alumium yang berfungsi sebagai ventilasi udara.</p>
<p>Gambar 8. Bubungan Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		
6		<p>Lisplang pada gambar di samping bermaterial GRC Serta berwarna abu-abu yang ditopang oleh struktur kayu.</p>
<p>Gambar 9. Lisplang Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		
9		<p>Gambar di samping merupakan bentuk lisplang yang ada di stasiun baru dengan menggunakan material ACP yang ditopang oleh stuktur baja.</p>
<p>Gambar 10. Lisplang Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		


Analisis Bagian Badan Bangunan

Tabel 2. Analisis Bagian Badan Bangunan

No.	Gambar	Analisis
1		<p>Jenis pintu pertama menggunakan material kayu dengan kusen alumunium.</p>
<p>Gambar 11. Pintu Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		


2		Untuk jenis pintu yang kedua menggunakan material aluminium.
<p>Gambar 12. Pintu Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		
3		Jenis pintu ketiga merupakan pintu geser yang digunakan untuk toilet difabel. Cara penggunaan pintu tersebut menggunakan tombol yang nantinya akan terbuka secara otomatis.
<p>Gambar 13. Pintu Geser Toilet Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		
4		Jenis pintu keempat merupakan pintu yang ada pada bangunan lama dengan material kayu dan diberi jendela serta menggunakan finishing cat berwarna abu-abu. Bentuk pintu ini masih mempertahankan keasliannya.
<p>Gambar 14. Pintu Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		
5		Jenis pintu kelima yang ada pada bangunan baru merupakan jenis pintu geser yang menggunakan material aluminium dan kaca. Pintu tersebut difungsikan sebagai ruang pelayanan disabilitas. Berbeda dengan pintu toilet geser difabel yang sebelumnya, pintu ini tidak menggunakan tombol otomatis.
<p>Gambar 15. Pintu Geser Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		
6		Jenis pintu keenam merupakan pintu yang dahulunya digunakan sebagai akses untuk masuk dan keluar stasiun. Namun saat ini sudah tidak difungsikan kembali. Pintu ini menggunakan material besi dengan ornamen garis dan lingkaran.
<p>Gambar 16. Pintu Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		
9		Pintu dan jendela di samping terdapat pada gedung baru stasiun yang digunakan untuk ruang pelayanan barang hilang. Pintu tersebut menggunakan material kayu dengan kusen aluminium dengan finishing cat berwarna putih.
<p>Gambar 17. Pintu dan Jendela Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		
10		Gambar di samping merupakan jendela yang difungsikan sebagai loket. Pada bagian bawah jendela terdapat lubang yang difungsikan untuk pengambilan tiket kereta api. Jendela ini menggunakan material kaca dan aluminium yang difinishing dengan cat berwarna putih.
<p>Gambar 18. Jendela Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>		

<p>11</p>	 <p>Gambar 19. Jendela Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>	<p>Jendela di samping menggunakan material kaca dan aluminium yang <i>difinishing</i> dengan cat berwarna putih. Dua kaca bagian atas merupakan jendela yang dapat dibuka sedangkan jendela bagian bawah merupakan jendela mati.</p>
<p>12</p>	 <p>Gambar 20. Domer dan Jalusi Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>	<p>Pada gambar di samping terlihat bahwa jalusi (gambar yang diberi lingkaran berwarna merah) menggunakan rooster berbahan dasar tanah liat berwarna coklat dengan kusen bermaterial kayu dengan <i>finishing</i> cat berwarna putih. Sedangkan untuk <i>domer</i> (yang diberi lingkaran berwarna kuning) memiliki ornamen lingkaran di bagian tengah yang berwarna keemasan.</p>
<p>13</p>	 <p>Gambar 21. Kolom Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>	<p>Kolom ini merupakan kolom baja yang terdapat di stasiun baru untuk menopang struktur atap membran.</p>
<p>14</p>	 <p>Gambar 22. Kolom Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>	<p>Kolom ini menggunakan material baja yang berfungsi sebagai penopang kanopi pada peron kereta api.</p>
<p>15</p>	 <p>Gambar 23. Kolom Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>	<p>Kolom pada gambar di samping merupakan kolom pada bagian bawah di lantai dasar, yang menggunakan material <i>h-beam</i>.</p>
<p>16</p>	 <p>Gambar 24. Kolom Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>	<p>Kolom tersebut merupakan kolom yang terletak di area pintu masuk. Kolom ini menggunakan material baja dengan ornamen yang memberikan kesan unik pada kolom tersebut dan <i>difinishing</i> dengan cat berwarna coklat.</p>
<p>17</p>	 <p>Gambar 25. Pola Lantai Sumber: Dok. Pribadi, 2022</p>	<p>Lantai stasiun menggunakan lantai keramik bermotif dengan ukuran 30x30.</p>

18		Dinding interior pada gambar di samping menggunakan material ACP. Dengan tebal kira-kira 2 hingga 4 mm.
Gambar 26. Dinding Interior Sumber: Dok. Pribadi, 2022		
19		Dinding eksterior pada bangunan stasiun menggunakan material kaca dengan ketebalan 5 hingga 8 mm. Di antara kaca tersebut terdapat satu baris ventilasi untuk pertukaran udara.
Gambar 27. Dinding Eksterior Sumber: Dok. Pribadi, 2022		

Analisis Bagian Kaki Bangunan

Tabel 3. Analisis Bagian Kaki Bangunan

No.	Gambar	Analisis
1		Tiga anak tangga dengan satu ramp merupakan bagian dari kaki bangunan. Untuk tangga itu sendiri menggunakan material keramik berwarna putih dengan ukuran 30x60, sedangkan untuk ramp menggunakan paving block dengan ukuran 20x20.
Gambar 28. Tangga dan Ramp Sumber: Dok. Pribadi, 2022		
2		Kaki bangunan selanjutnya merupakan kaki bangunan peron kereta api yang memiliki ketinggian kemungkinan mencapai 160 cm.
Gambar 29. Peron Kereta Api Sumber: Dok. Pribadi, 2022		

Analisis Fasad Bangunan

Bangunan stasiun yang lama dirancang arsitek menggunakan gaya arsitektur Eropa yang menyesuaikan diri dengan kondisi iklim di Indonesia, dengan bercirikan penggunaan atap dengan kemiringan yang landai (yang biasanya digunakan pada atap rumah Eropa) diterapkan pada bangunan di iklim tropis untuk mengalirkan air hujan. Selanjutnya, bidang bukaan seperti pintu, jendela dan jalusi memiliki lebar yang ditujukan untuk pencahayaan alami dan penghawaan di siang hari. Fasad bangunan lama tidak simetris, namun terlihat adanya penekanan pada bagian tengah sebagai focal point atau pusat perhatian melalui ukuran ruang dan ketinggian bangunan yang lebih menonjol (dapat dilihat pada gambar yang diberi lingkaran berwarna kuning). Pada gambar-gambar di bawah ini dapat dilihat perbedaan fasad bangunan Stasiun Jatinegara dari tahun ke tahun.



Gambar 30. Sketsa Bangunan Stasiun Jatinegara Sebelum Ditambahkan Bangunan Sayap di sisi kanan dan kiri
Sumber: heritage.kai.id/page.2022



Gambar 31. Fasad Stasiun Jatinegara Pada Tahun 1925 dan Tahun 1988
Sumber: heritage.kai.id/page.2022



Gambar 32. Fasad Stasiun Jatinegara Pada Tahun 2019 dan Pada Tahun 2022
Sumber: heritage.kai.id/page.2022

Perbedaan yang paling terlihat dalam perubahan fasad bangunan adalah terjadi pada tahun 2019 dan 2022 di mana bangunan baru Stasiun Jatinegara mengalami perubahan *contextual juxtaposition* pada fasad bangunan (terjadi penambahan bangunan dibelakang bangunan yang sudah ada) yang sebelumnya merupakan gaya arsitektur eropa menjadi gaya futuristik modern minimalis namun tidak merubah fasad bangunan lama peninggalan Belanda. Fasad bangunan ini tetap dipertahankan untuk melindungi keberadaan bangunan tetapi dengan mengganti fungsi lama menjadi fungsi baru yang bermanfaat sesuai konteks zamannya, Bangunan stasiun lama ini tetap dipertahankan menjadi cagar budaya sehingga fasad futuristic modern hanya diterapkan pada bangunan stasiun baru.

Melalui penjabaran di atas dapat diketahui bahwa Stasiun Jatinegara mengalami perubahan yang termasuk ke dalam pendekatan *contextual juxtaposition*, karena telah membangun atau meletakkan bangunan baru di belakang bangunan lama seperti penjabatan pendekatan *contextual harmony* di atas. Pembangunan bangunan baru Stasiun Jatinegara ini mulai tahap pembangunan bangunan baru pada tahun 2019 dan selesai pengerjaan pada tahun 2020. Perubahan yang dilakukan stasiun ini adalah menghilangkan *level crossing* yang diubah menjadi *overpass*. Selain mengalami perubahan pada bangunan, Stasiun Jatinegara ini mengalami penambahan luas pelayanan stasiun, dengan melengkapi fasilitas pelayanan yang lebih baik dan ramah untuk pada difabel.

Analisis Interior dan Fungsi Bangunan

Bangunan lama Stasiun Jatinegara memiliki gaya arsitektur Eropa yang bercirikan mempunyai pilar, bukaan yang lebar dengan bentuk dan ornamen yang khas, sehingga membuat ruangan ini terkesan megah, seperti pada gambar di bawah. Interior pada bangunan baru stasiun memiliki gaya arsitektur modern yang umumnya didominasi dengan material baja dan kaca.



Gambar 33. Interior Bangunan Lama dan Baru Stasiun Jatinegara
Sumber Gambar: Dok. Pribadi.2022

Stasiun Jatinegara merupakan stasiun dengan aksesibilitas yang memadai dan ramah terhadap para difabel. Terdapat fasilitas baru bari pengembangan akses atau transportasi yang terdapat di dalam Stasiun Jatinegara, antara lain tangga, lift dan eskalator. Fasilitas ini umumnya ditemukan di bangunan baru. Berikut adalah gambar fasilitas terkait transportasi di dalam bangunan yang ada pada stasiun Jatinegara.



Gambar 34. Aksesibilitas Yang Ada di Stasiun Jatinegara
Sumber: Dok. Pribadi, 2022

Penambahan fungsi maupun penambahan unsur-unsur fisik pada Stasiun Jatinegara bertujuan untuk meningkatkan pemanfaatan dan penggunaan stasiun secara lebih optimal. *Prinsip adaptive reuse* digunakan agar penambahan fungsi-fungsi tersebut dapat mengembangkan kualitas ruang yang ada pada bangunan dan menghidupkan aktivitas di dalamnya. Hal ini tentu tanpa merusak nilai-nilai dan signifikansi budaya dan sejarah yang melekat pada Banguna Cagar Budaya.

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian ini maka dapat disimpulkan bahwa kondisi awal dari Stasiun Jatinegara ini tetap dipertahankan dengan penyesuaian terhadap fungsi. Perubahan fisik dilakukan tanpa mengubah kondisi aslinya dengan membangun bangunan baru walaupun ada beberapa perubahan. Bangunan Stasiun Jatinegara ini melakukan pembangunan baru dengan strategi *adaptive reuse* dan pendekatan *contextual juxtaposition* yang diimplementasikan dengan mengubah kegunaan bangunan agar sesuai dengan kebutuhan masyarakat saat ini tanpa melakukan perubahan menyeluruh. Elemen pada bangunan stasiun lama seperti lantai, dinding, plafon secara umum dipertahankan dan dijadikan pendukung kesan dan suasana pada stasiun. Perpaduan elemen-elemen interior lama dan baru tersebut memberikan karakter dan menjadi daya tarik bagi pengunjung Stasiun Jatinegara.

DAFTAR PUSTAKA

- Andanwert, N., Ismanto, A., & Fivanda, F. (2020). Penerapan Konsep Adaptive Reuse pada Desain Interior Café di Kawasan Kota Lama Semarang (Studi Kasus: Tekodeko Koffiehuis). *Visual*, 15(1), 1–10. <https://doi.org/10.24912/jurnal.v15i1.7393>
- Baskoro. (2009). Jenis-Jenis Observasi. In *Modul Kuliah Metodologi Penelitian Kuantitatif*. UIN Jakarta.
- Creswell, J. W. (2010). *Research Design Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif dan Campuran*. : Pustaka Pelajar.
- Doratli, N. (2005). Revitalizing historic urban quarters: A model for determining the most relevant strategic approach. *European Planning Studies*, 13(5), 749–772. <https://doi.org/10.1080/09654310500139558>
- KAI. (2017). *Stasiun Jatinegara*. [https://heritage.kai.id/page/Stasiun Jatinegara](https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Jatinegara)
- Kemendikbud. (2010). *UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 11 TAHUN 2010 TENTANG CAGAR BUDAYA*. http://cagarbudaya.kemdikbud.go.id/file/doc/file_dokumen/440621125-20140904-121701.pdf
- Kemendikbud. (2022). *Sistem Registrasi Nasional Cagar Budaya*. <http://cagarbudaya.kemdikbud.go.id/cagarbudaya/detail/PO2015090300072/stasiun-kereta-api-jatinegara>
- Kemenkomarves. (2021). *Bangunan Gedung Cagar Budaya (BGCB) yang Dilestarikan*. <https://jdih.maritim.go.id/id-bangunan-gedung-cagar-budaya-bgcb-yang-dilestarikan>
- Mas'ad. (2022). *Potret Cagar Budaya Indonesia*. Tangerang Selatan: Pusat Data dan Teknologi Informasi Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan. http://publikasi.data.kemdikbud.go.id/uploadDir/isi_7AD97FE7-2AED-4C6A-82A5-108D8F71F4FD_.pdf
- Mulyana, D. (2008). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT Remaja Rosda Karya.
- Saputra, M. R., & Purwantiasning, A. W. (2020). Kajian Adaptive Reuse Pada Bangunan Di Kota Tua Jakarta. *PURWARUPA Jurnal Arsitektur*, 47–52. <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/purwarupa/article/view/3887>
- Shipley, R., Utz, S., & Parsons, M. (2006). Does Adaptive Reuse Pay? A Study of the Business of Building Renovation in Ontario, Canada. *International Journal of Heritage Studies*, 12(6), 505–520. <https://doi.org/10.1080/13527250600940181>
- Tiesdell, S., Oc, T., & Heath, T. (1996). *Revitalizing Historic Urban Quarters*. Butterworth-Architecture.
- Widyati, A., Universitas, P., Jakarta, M., View, F. P., View, S. B., & Purwantiasning, A. W. (2016). *Adaptive Reuse Pada Bangunan Tua Bersejarah* (Issue February). arsitekturUMJpress.