



TRANSFORMASI FUNGSI DAN BENTUK BANGUNAN - REAKTIVASI STASIUN KERETA API GARUT DAN PASIRJENGKOL

Transformation of Functions and Forms of Building – Reactivation of Garut and Pasirjengkol Train Stations

Oleh: Tasya Fatimah^{1*}, Ilma Nurfadlilawati², Fakhrisa Nur Paramarta³, Wiwik Dwi Pratiwi⁴

Abstract

The reactivation of several train stations is part of PT. Kereta Api Indonesia's attempts to enhance railway services. In doing so, it initiated the reactivation of the Garut-Cibatu railway, which ceased operations in 1983. The 2018 National Railway Master Plan (RIPNAS) and Garut City Regional Spatial Plan (RTRWK) support the reactivation of this railway line to stimulate economic growth and improve tourism accessibility. This reactivation involves planning for the whole railway zone, including enhancing the overall physical quality of the Garut-Cibatu line and reopening several railway stations. This research focuses on the transformation of Garut Station, located in the Garut Kota District, and Pasirjengkol Station, located in the Sukawening District. As a result, both stations have experienced changes, notably the addition of new buildings. This implies transformations in building functions, station layouts, and architectural styles. This study aims to comprehend the changes and their impact on functions that support the operation of the railway and passenger experiences. It employs a qualitative method with descriptive analysis by combining secondary data from historical literature studies and primary data from documentation and interviews with relevant respondents.

Keywords: railway station; transformation; function and form; operational function; passenger experience

Abstract

Reaktivasi beberapa stasiun kereta api merupakan bagian dari upaya PT. Kereta Api Indonesia untuk meningkatkan pelayanan perkeretaapian. Di dalam pelaksanaannya, diinisiasi untuk mereaktivasi jalur kereta api Garut-Cibatu yang berhenti beroperasi pada tahun 1983. Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) tahun 2018 dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota (RTRWK) Garut mendukung reaktivasi jalur kereta api ini sebagai sarana untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan memudahkan akses pariwisata. Reaktivasi ini melibatkan penataan kawasan yang mencakup peningkatan kualitas fisik serta beroperasinya kembali beberapa stasiun kereta api. Stasiun Garut yang berlokasi di Kecamatan Garut Kota dan Stasiun Pasirjengkol di Kecamatan Sukawening menjadi fokus penelitian ini karena adanya transformasi stasiun kereta api yang terjadi pada kedua stasiun berupa penambahan massa bangunan. Transformasi ini mencakup perubahan bentuk fungsi bangunan, tata letak stasiun, dan gaya arsitektur. Penelitian ini bertujuan untuk memahami perubahan yang terjadi dan dampaknya terhadap fungsi-fungsi pendukung operasional, dan pengalaman pengguna stasiun. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan analisis deskriptif dengan menggabungkan data sekunder dari studi literatur Sejarah, dengan data primer dari dokumentasi serta wawancara dengan pihak yang relevan.

Kata kunci: stasiun kereta api; transformasi; fungsi dan bentuk; fungsi operasional; pengalaman pengguna

¹ Magister Arsitektur, SAPPK, Institut Teknologi Bandung
Email: tasyaf2k@gmail.com

² Magister Arsitektur, SAPPK, Institut Teknologi Bandung

³ Magister Arsitektur, SAPPK, Institut Teknologi Bandung

⁴ Magister Arsitektur, SAPPK, Institut Teknologi Bandung

Pendahuluan

Bangunan stasiun kereta api memiliki peran penting dalam transportasi massal dan infrastruktur perkotaan. PT. Kereta Api Indonesia sedang melakukan pembangunan besar-besaran pada Stasiun Kereta Api, salah satunya proyek reaktivasi jalur Cibatu-Garut. Keputusan untuk mengaktifkan kembali jalur yang membentang sepanjang 27,5 kilometer ini adalah untuk meningkatkan daya tarik kota Garut. Reaktivasi melibatkan perencanaan kawasan secara menyeluruh, yang mencakup peningkatan infrastruktur fisik dan dioperasikannya kembali beberapa stasiun kereta api. Keputusan untuk reaktivasi jalur kereta api Garut-Cibatu bukan hanya sebagai upaya fokus pada transportasi, tetapi juga sejalan dengan tujuan pengembangan dan penataan wilayah yang lebih luas. Penataan tersebut meliputi peningkatan kualitas fisik bangunan-bangunan heritage dan pengembangan dengan menambahkan beberapa fungsi baru yang memiliki nilai ekonomi yang mampu menunjang kegiatan di kawasan stasiun (Abioso, Syauqi, 2021).

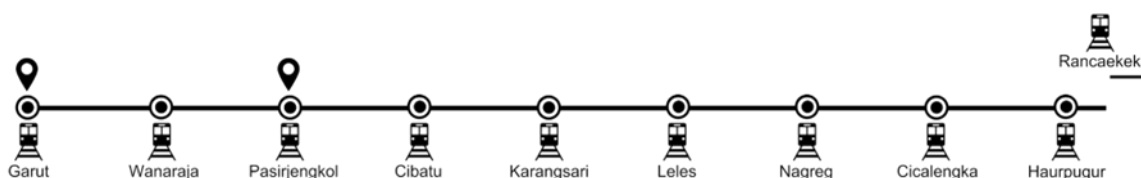
Proyek reaktivasi ini sejalan dengan prinsip-prinsip yang tertera dalam Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) tahun 2018. Rencana induk ini menekankan pentingnya layanan kereta api yang efisien, andal, dan luas untuk mendukung tujuan ekonomi dan sosial negara. Tingkat aksesibilitas di suatu wilayah dapat dievaluasi dengan mempertimbangkan ketersediaan jaringan jalan, ragam alat transportasi yang tersedia, serta kualitas infrastruktur jalan tersebut (Krisanti, 2018). Perwujudan sistem pusat kegiatan salah satunya diimplementasikan melalui reaktivasi dan renovasi stasiun. Syafira, Herlambang, & Rahardjo (2021) mengatakan bahwa proses reaktivasi stasiun dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan memudahkan akses pariwisata.

Selain pertimbangan ekonomi, reaktivasi jalur kereta api Garut-Cibatu juga merupakan langkah strategis untuk meningkatkan akses pariwisata. Masyarakat akan mencari sarana transportasi yang sesuai dengan kebutuhan dan preferensi untuk mendapatkan kepuasan yang sesuai dengan ekspektasi pribadi (Wasiun, Nugraha, & Prabawani, 2015). Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), Kecamatan Sukawening di Garut Kota dan Kecamatan Garut Kota di perkotaan Garut berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) termasuk dalam Kawasan Strategis Pariwisata Kabupaten (Pemerintah Daerah Kabupaten Garut, 2019). Sehingga penyempurnaan konektivitas kereta api diharapkan memudahkan perjalanan bagi wisatawan dan menjadikan Garut sebagai destinasi yang ramah wisatawan. Proses pengembangan fasilitas akomodasi pariwisata akan menyebabkan perubahan fisik dalam lingkungan permukiman sekitarnya (Latif, Pratiwi, & Samsirina, 2019).

Transformasi stasiun kereta api menjadi bagian yang tak terpisahkan dari upaya reaktivasi jalur kereta api Garut-Cibatu. Reaktivasi jalur ini berpotensi menyebabkan perpindahan moda angkutan umum lain berpindah menggunakan moda angkutan kereta api dikarenakan tarif yang lebih murah (Prihatmantlyo et al., 2019). Transformasi bentuk terjadi melalui perubahan dimensi bentuk, pengurangan dan penambahan beberapa bagian bentuk (Najoan & Mandey, 2011). Proses transformasi ini tidak hanya terbatas pada perubahan fungsi bangunan, tetapi juga mencakup aspek-aspek yang lebih luas, seperti tata letak stasiun, desain arsitektur, dan peningkatan kualitas fisik.

Disamping itu stasiun kereta api berpotensi menjadi aset warisan budaya yang signifikan dan dapat digunakan kembali, serta menyediakan elemen baru yang dibutuhkan oleh masyarakat lokal untuk meningkatkan pembangunan wilayah yang berkelanjutan (Llano-Castresana et al., 2013).

Reaktivasi jalur Cibatugarut memiliki dampak terhadap semua stasiun yang terlewati, diantaranya Stasiun Garut dan Stasiun Pasirjengkol. Stasiun Garut Kota yang berlokasi di Jalan Veteran, kecamatan Garut Kota ini dibangun pertama kali pada tahun 1889. Pada saat itu menjadi pusat mobilitas penduduk dan pengangkutan barang di Garut. Namun stasiun kereta api Garut berhenti beroperasi pada tahun 1983, karena terdapat peralihan moda ke transportasi darat lainnya (Syafira, Herlambang, & Rahardjo, 2021). Hal yang sama terjadi pada Stasiun Pasirjengkol yang dibangun bersamaan dengan pembangunan lintas Cibatugarut. Selama stasiun ini aktif sebelum 1983, stasiun ini masih berstatus halte juga ramai dikunjungi para penumpang untuk bepergian dengan kereta api hingga akhirnya ditutup pada 1983 karena usia sarana yang sudah tua dan kalah saing dengan moda transportasi lain. Stasiun Garut merupakan pemberangkatan pertama sedangkan Stasiun Pasirjengkol merupakan pemberhentian kedua setelah Stasiun Wanaraja dan sebelum Stasiun Cibatug (Gambar 1).



Gambar 1. Rute Kereta Api dari Stasiun Garut
Sumber: Analisis Penulis, 2024

Kedua stasiun yang telah non aktif mengalami redevelopment pada bangunan stasiun lama disertai dengan penambahan bangunan baru di samping bangunan lama dengan nuansa yang lebih modern. Jarak antara pembangunan awal bangunan lama dengan bangunan baru terpaut waktu sekitar 40 tahun, sehingga dari segi skala (ukuran, proporsi, dimensi) dan gaya bangunan memiliki karakteristik yang berbeda (Marlina, 2021). Berada di zaman yang berbeda, bangunan lama dan bangunan baru kedua stasiun memiliki elemen bangunan yang berlawanan. Bangunan lama yang termasuk kedalam bangunan budaya dengan dipengaruhi dengan arsitektur kolonial pada Abad-19, sedangkan bangunan baru merupakan bangunan yang dipengaruhi oleh modernitas Abad-21. Stasiun Garut dan Stasiun Pasirjengkol dibangun ketika masa Hindia Belanda dengan kebutuhan yang berbeda dengan saat ini, tentunya proses *redevelopment* akan berpengaruh pada perubahan fungsi ruang sesuai dengan kebutuhan masa kini. Sehingga dapat dikatakan bahwa *redevelopment* stasiun dapat mengakibatkan transformasi, baik itu berupa transformasi fungsi maupun transformasi bentuk (Abioso & Syauqi, 2021)

Secara keseluruhan, reaktivasi jalur kereta api Garut-Cibatug serta transformasi Stasiun Garut dan Pasirjengkol adalah inisiatif multiaspek yang tidak hanya bertujuan untuk meningkatkan layanan kereta api, tetapi juga sejalan dengan tujuan pengembangan ekonomi dan aksesibilitas pariwisata yang lebih luas. Sehingga keberadaan stasiun kereta api menjadi kontributor signifikan dalam membentuk ciri khas dan budaya suatu kota, dianggap sebagai

warisan budaya yang perlu dijaga dan diperbarui. Berdasarkan permasalahan tersebut, penelitian ini mengkaji proses transformasi yang terjadi pada Stasiun Garut dan Stasiun Pasirjengkol, sebagai hasil produk dari multi aspek dalam rangka meningkatkan pariwisata. Transformasi yang dianalisis berdasarkan pada perubahan bentuk dan fungsi pada bangunan lama dan bangunan baru. Perubahan bentuk dilihat dari elemen fasad berupa atap, pintu, dan jendela yang dipengaruhi oleh langgam arsitektur. Sedangkan perubahan fungsi dilihat berdasarkan area fungsional utama stasiun kereta api.

Teori Transformasi

Transformasi dalam konteks arsitektur menjadi kunci dalam membentuk wujud fisik dan estetika bangunan. Ching (2008), menyoroti tiga elemen utama transformasi, yakni bentuk, ruang, dan organisasi, yang secara holistik membentuk karakteristik suatu struktur arsitektural. Bentuk, menurut Ching (2008), mencakup struktur internal dan garis eksternal yang memberikan kesatuan secara menyeluruh pada sebuah bangunan. Transformasi bentuk dapat terjadi melalui tiga dimensi utama: dimensional, subtraktif, dan aditif. Transformasi dimensional melibatkan perubahan satu atau lebih dimensi dari suatu bentuk tanpa menghilangkan identitasnya. Sementara itu, transformasi subtraktif melibatkan pengurangan sebagian volumenya untuk menciptakan transformasi, dan transformasi aditif menambahkan elemen-elemen pada volumenya untuk mencapai hasil yang diinginkan. Selain itu, terdapat juga bentukan pada bentuk geometri, di mana terjadi penciptaan bentukan baru dalam bangunan melalui penggabungan bentuk dasar, baik yang sama maupun berbeda, tanpa melakukan penambahan atau pengurangan pada bentuk dasarnya.

Tapak sebagai wujud fisik batas tertentu lingkungan binaan dapat dikatakan mengalami transformasi jika terdapat penambahan, pengurangan, atau perubahan posisi pada elemen-elemennya (Harisianti, Andrianawati, & Resmadi, 2022). Ruang, sebagai elemen, mencakup bentuk visual ruang, dimensi, dan skala. Transformasi pada ruang melibatkan tingkat kepentingan relatif, fungsi, serta peran simbolis dari ruang-ruang yang membentuk bangunan. Organisasi ruang menjadi kunci dalam memberikan struktur yang artikulatif pada elemen-elemen ruang tersebut.

Elemen transformasi bukan hanya teknis, tetapi juga mengandung nilai artistik dan filosofis yang memperkaya pengalaman ruang dan bentuk. Laseau (2000) menyajikan kategori transformasi yang melibatkan aspek geometri, hiasan, kebalikan, dan merancukan. Transformasi geometri mencakup perubahan bentuk dan ukuran dari elemen-elemen arsitektural melalui penskalaan, pemutaran, translasi, dan refleksi, mempengaruhi proporsi dan posisi dalam desain arsitektur. Transformasi hiasan berfokus pada perubahan elemen-elemen dekoratif dalam desain, melibatkan modifikasi pola, ornamen, warna, dan elemen estetika lainnya. Transformasi kebalikan melibatkan pembalikan elemen arsitektural secara horizontal atau vertikal, menciptakan efek simetri atau variasi visual. Transformasi merancukan, pada gilirannya, mengacu pada perpaduan warna, tekstur, bentuk, dan penggabungan beberapa elemen desain.

Menurut Nadya & Ikaputra (2020), fungsi dan makna dalam arsitektur diwujudkan melalui komposisi bangunan. Transformasi bentuk menjadi unsur kunci dalam membentuk sebuah

komposisi yang menyatukan berbagai elemen dan mengungkapkan identitas serta tujuan dari struktur tersebut. Dalam hal ini, Ching (2008) mengidentifikasi tiga jenis transformasi bentuk, mencakup transformasi dimensional, subtraktif, dan aditif:

1. Transformasi Dimensional

Transformasi dimensional terjadi ketika satu atau lebih dimensi dari suatu bentuk diubah, tetapi bentuk tersebut tetap mempertahankan identitasnya sebagai bagian dari keluarga bentuk. Dalam konteks ini, perubahan dimensi dapat melibatkan perpanjangan, penyusutan, atau perubahan proporsi yang mempengaruhi tampilan bentuk secara keseluruhan.

2. Transformasi Subtraktif

Transformasi subtraktif melibatkan pengurangan sebagian volumenya untuk mentransformasikan suatu bentuk. Ini bisa berarti menghapus, memotong, atau membentuk bagian-bagian dari bentuk tersebut untuk menciptakan bentuk baru. Proses ini seringkali melibatkan pendekatan pengurangan atau penghilangan elemen-elemen tertentu.

3. Transformasi Aditif

Transformasi aditif terjadi ketika elemen-elemen baru ditambahkan pada volumenya untuk mentransformasikan suatu bentuk. Dalam hal ini, unsur-unsur baru dapat dimasukkan atau disatukan dengan bentuk yang sudah ada untuk menciptakan struktur atau estetika baru. Transformasi aditif dapat meningkatkan kompleksitas dan fungsionalitas bentuk.

Setiap lingkungan memiliki keterkaitan yang tidak hanya ditentukan oleh hierarki bentuk dan lokasi saja, tetapi juga dapat diperhatikan melalui pola penggunaan dan struktur dari berbagai elemen yang unik (Sesotyanyngtyas, Pratiwi, & Setyono, 2015). Karakter visual pada bangunan arsitektur dapat diperhatikan pada elemen-elemen, diantaranya:

1. Elemen fasad bangunan yang berupa atap, dinding, *arcade*, pintu dan jendela
2. Elemen ruang dalam pada bangunan yang berupa interior, pintu dan jendela, lantai, kolom, dan plafon.
3. Massa bangunan

Fasad suatu bangunan tidak hanya mencerminkan wujud atau bentuk fisiknya, tetapi juga menggambarkan fungsi dan makna yang terkandung di dalamnya. Dalam pandangan Ching (2008), wujud arsitektur didefinisikan oleh tiga elemen pembentuk utama, yaitu bidang kepala (atap yang melindungi elemen interior), bidang dinding (pembentuk dan penutup bidang arsitektural), dan bidang dasar (lantai dasar). Elemen-elemen ini bekerja bersama untuk menciptakan struktur yang dapat dikenali dan memancarkan makna eksternal.

Fasad, sebagai aspek visual paling terlihat dari sebuah bangunan, memiliki peran penting dalam mengekspresikan identitas dan karakteristik estetis suatu struktur. Menurut Krier (1996), fasade bukan hanya sekadar elemen dekoratif, tetapi juga menjadi medium yang dapat menyampaikan fungsi dan maksud dari suatu bangunan. Lippsmeier (1980) menambahkan bahwa elemen fasad melibatkan atap, dinding, dan lantai sebagai komponen utama yang membentuk tampilan luar bangunan.

Dalam konteks transformasi fasad, Ching (2008) menyoroti komponen visual yang dapat menjadi objek modifikasi. Proses transformasi fasad dapat diamati melalui klasifikasi berdasarkan prinsip-prinsip formatif yang menekankan proporsi, unsur vertikal dan horizontal (simetris-asimetris), pola bangunan, dan keseimbangan. Ini menunjukkan bahwa fasad tidak hanya merupakan lapisan luar bangunan, tetapi juga dapat mengalami transformasi dan modifikasi untuk mencapai efek visual yang diinginkan. Fasad bukan hanya sebagai elemen arsitektur yang memancarkan estetika visual, tetapi juga sebagai bagian integral dari desain yang mencerminkan fungsi, makna, dan adaptasi terhadap perkembangan zaman. Transformasi fasad menjadi cerminan dari evolusi arsitektur dalam merespons tuntutan fungsional, estetika, dan berkelanjutan dalam pembangunan bangunan.

Proses transformasi berkembang secara bertahap dan selalu terkait dengan aktivitas yang terjadi pada suatu tempat, menyesuaikan dengan kebutuhan dan perkembangan yang ada (Haristiany & Pratiwi, 2021). Dalam era modern, perubahan arsitektur menjadi suatu proses yang terus-menerus berkembang sebagai respons terhadap perubahan situasi dan tantangan yang dihadapi. Transformasi arsitektur dalam era modern adalah sebuah proses berkelanjutan yang berdampak besar, dan telah berkembang sebagai respons terhadap perubahan kondisi dan tantangan. Desain bangunan modern menekankan kebutuhan fungsional, kenyamanan penghuni, dan efisiensi ruang.

Teori Desain Stasiun Kereta Api

Perletakan stasiun kereta api menjadi penting dalam tata ruang kota, mirip dengan perkembangan di Eropa setelah revolusi industri (Purwanto, 2008). Jika pengguna merasa puas dengan fasilitas infrastruktur yang tersedia, maka masyarakat dapat beralih dari menggunakan transportasi pribadi (Affif, 2021). Elemen-elemen yang ada dalam suatu ruang memiliki potensi untuk mempengaruhi aktivitas dan interaksi sosial para pengguna yang berada di dalamnya (Pratama, Dwijendra, & Widiastuti, 2020). Stasiun kereta api memiliki fungsi utama sebagai tempat berhenti untuk menurunkan penumpang dan barang, yang menjadikannya titik pertemuan penting dalam perjalanan kereta api.

Stasiun juga berfungsi sebagai tempat awal perjalanan kereta api, di mana kereta api mengambil penumpang serta membawa barang. Ini adalah tempat di mana perjalanan kereta api dimulai, dan penumpang serta barang bisa naik ke dalam kereta dengan lancar. Selain itu, stasiun juga digunakan sebagai tempat di mana kereta api bisa bersilang, menyusul, atau disusul oleh kereta lain, yang memungkinkan pengaturan perjalanan yang efisien dalam jaringan kereta api. Dengan demikian, bangunan stasiun kereta api memiliki peran sentral dalam sistem transportasi kereta api, mendukung perpindahan penumpang dan barang dengan lancar serta efisien.

a. Peran Desain Stasiun Kereta Api

Perletakan stasiun kereta api memegang peran sentral dalam mengatur tata ruang kota dan membentuk jaringan transportasi yang menghubungkan berbagai bagian kota (Luthfillah dan Soemardiono, 2019). Stasiun tidak hanya berfungsi sebagai tempat menghentikan kereta api, melainkan juga menjadi titik fokus penting yang mempengaruhi mobilitas dan konektivitas kota. Keberadaan stasiun kereta api menjadi kontributor signifikan dalam membentuk ciri

khas dan budaya suatu kota, dianggap sebagai warisan budaya yang perlu dijaga dan diperbarui. Dengan demikian, stasiun kereta api bukan hanya elemen penting dalam sistem transportasi, melainkan juga memiliki dampak sosial dan budaya yang signifikan dalam perkembangan kota dan kehidupan masyarakat, membentuk bagian integral dari kehidupan perkotaan.

b. *Redevelopment* Stasiun Kereta Api

Redevelopment stasiun kereta api merupakan inisiatif yang melibatkan beberapa aspek penting untuk meningkatkan kinerja dan pelayanan stasiun. Aspek pertama yang signifikan adalah perubahan pada infrastruktur fisik stasiun, seperti pembangunan ulang bangunan stasiun, peron, jalur kereta, dan fasilitas terkait lainnya (Rizki, Sasmito, & Maria, 2015). Tujuannya adalah untuk meningkatkan kapasitas stasiun, memastikan efisiensi operasional, dan menciptakan pengalaman yang lebih nyaman bagi penumpang.

Selain itu, *redevelopment* juga mencakup pengembangan layanan yang disediakan di dalam stasiun, seperti perluasan area tunggu, peningkatan fasilitas penumpang, dan penyediaan layanan informasi yang lebih baik (Rizki, Sasmito, & Maria, 2015). Hal ini bertujuan untuk memberikan pelayanan yang lebih baik dan menyeluruh bagi penumpang, menjadikan stasiun bukan hanya sebagai tempat transit tetapi juga sebagai lingkungan yang nyaman dan fungsional.

Redevelopment stasiun dapat melibatkan perubahan dalam fungsinya (Purwoko, 2013). Selain sebagai tempat naik dan turun penumpang, stasiun dapat diperluas untuk menyertakan fungsi-fungsi tambahan seperti ruang komersial, kegiatan budaya, atau layanan lainnya. Dengan pendekatan ini, stasiun dapat menjadi pusat kegiatan yang lebih bervariasi dan mampu mengakomodasi berbagai kebutuhan masyarakat secara holistik.

Proyek *redevelopment* stasiun kereta api berusaha menangani masalah kurangnya keterhubungan antar-infrastruktur dan mendorong pertumbuhan ekonomi lokal/regional dengan menciptakan lanskap perkotaan yang baru dan bermanfaat (Bruinsma, Pels, Priemus, Rietveld, & Wee, 2008). Dalam menghadapi tuntutan modernisasi, pengembangan stasiun kereta api juga harus memperhitungkan aspek berkelanjutan dan ramah lingkungan. Integrasi teknologi yang cerdas, penggunaan energi terbarukan, dan perencanaan berbasis komunitas dapat menjadi bagian integral dari *redevelopment* untuk menciptakan stasiun yang tidak hanya efisien secara operasional tetapi juga berdampak positif pada lingkungan sekitarnya. Sulistyani (2022) menjelaskan bahwa secara Historiografi, *redevelopment* arsitektur stasiun kereta api di Jawa dapat dibagi menjadi beberapa tema, antara lain kolonialisme dan modernitas, perkembangan sistem, aspek arsitektur dan aspek warisan budaya. Dengan demikian, *redevelopment* stasiun bukan hanya menciptakan infrastruktur yang lebih baik, tetapi juga merespons kebutuhan masyarakat secara holistik dan berkelanjutan.

c. Fungsi Bangunan Stasiun Kereta Api

Selain sebagai moda transportasi, stasiun kereta api juga menjadi tempat interaksi sosial di berbagai tingkatan. Stasiun kereta api mempunyai potensi besar bagi lingkungan

perkotaannya, karena stasiun kereta api menawarkan beragam fungsi dalam masyarakat di luar aktivitas instrumental memfasilitasi naik kereta api (Alexander & Hamilton, 2015).

Menurut Meeks (1956) morfologi stasiun kereta api merupakan produk arsitektur yang mewakili zamannya. Meeks (1956) dalam bukunya menjelaskan bahwa fase stasiun kereta api dari tahun 1860-1890 memiliki tiga bagian utama, yaitu ruang depan (*vestibule*), ruang tunggu (*waiting-room*), dan peron silang (*cross-platform*). Pevsner (1976) dalam bukunya 'A History of Building Type' menjelaskan tentang perubahan gaya di gedung stasiun kereta api. Abad ke-19 merupakan abad imperialisme dan kolonialisme yang mana stasiun mencerminkan 'aspirasi kekuasaan'.

Bangunan stasiun kereta api terdiri dari beberapa komponen penting yang mendukung fungsi utama stasiun. Handinoto (1999) menyebutkan bahwa fungsi bangunan stasiun sebagai tempat kereta api berhenti, sebagai tempat kereta api berangkat, dan sebagai tempat kereta api bersilang, menyusul atau disusul. Lebih jelas Santoso (1997) menjabarkan bahwa bangunan stasiun kereta api pada umumnya memiliki empat bagian yaitu halaman depan (*front area*), bangunan stasiun, peron dan emplasemen. Halaman depan atau *front area*, yang berperan sebagai zona peralihan antara sistem transportasi jalan raya dan rel. Area ini berupa terminal kendaraan umum, area parkir, serta area bongkar muat barang. Bangunan stasiun terdiri atas ruang depan (*hall* atau *vestibule*), loket, fasilitas administratif (kantor kepala stasiun dan ruang staf), fasilitas operasional (ruang sinyal dan ruang teknik), serta fasilitas seperti kantin dan toilet umum untuk kenyamanan penumpang. Peron berfungsi sebagai tempat penumpang menunggu, naik-turun dari dan menuju kereta api, dan tempat untuk bongkar muat barang. Peron dapat dilengkapi dengan atap atau tanpa atap, tergantung pada desain stasiun. Kemudian terdapat emplasemen stasiun mencakup beragam fasilitas rel, termasuk sepur lurus untuk perjalanan kereta api, peron tempat penumpang naik dan turun, serta sepur belok yang memungkinkan kereta api untuk berhenti dan memberi kesempatan kepada kereta lain untuk melintas.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2011, terdapat tiga jenis peron yakni peron tinggi, peron sedang dan peron rendah berdasarkan ketinggian yang diukur dari ketinggian kepala rel. Sedangkan apabila berdasarkan jenis penempatan, terdapat dua jenis peron yakni berada di tepi jalur (*side platform*) dan/atau di antara dua jalur (*island platform*). Disisi lain, Kandee (2004) memiliki istilah lain untuk area fungsional utama yang biasanya terdapat di sebagian besar stasiun, yakni wilayah inti (*core*), transisi (*transition*), periferal (*peripheral*), dan administratif (*administrative area*). Area *core* fokus pada pemrosesan penumpang sebelum masuk ke dalam sehingga area ini terdiri dari area tiket, informasi, penanganan bagasi, pengambilan kembali, dan menunggu. Area transisi menghubungkan *core area* dengan moda transportasi. Biasanya mencakup fasilitas sekunder namun penting seperti toilet, telepon, dan ruang komersial. Area periferal mendukung sirkulasi di luar bangunan utama. Area tersebut seringkali mencakup platform, lintasan, dan area parkir. Wilayah administratif mengontrol lalu lintas dan manajemen stasiun. Hanya ditemukan di beberapa jenis stasiun yang menyediakan pengaturan rumit untuk menangani penumpang dalam jumlah besar. Area ini dapat diisolasi dari fasilitas lain atau disisipkan di antara fasilitas tersebut. Lebih lanjut Kandee (2004) mengatakan bahwa keempat area perlu

ada di setiap desain stasiun karena mewakili elemen fisik dan fungsional yang memiliki keterkaitan satu sama lain.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang bersifat deskriptif. Penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang mengeksplorasi dan memahami makna di sejumlah fenomena (Creswell, 2016). Dalam penelitian ini fenomena yang dieksplorasi adalah transformasi dari Stasiun Kereta Api Garut dan Pasirjengkol. Penelitian deskriptif adalah jenis penelitian yang bertujuan untuk menyajikan atau menggambarkan subyek dan obyek penelitian pada saat sekarang sesuai dengan yang tampak dan bagaimana adanya. Cara kerja analisis deskriptif melibatkan pengumpulan data melalui observasi, wawancara, studi kasus atau analisis konten dan kemudian menganalisis data tersebut dengan mengidentifikasi pola, tema dan hubungan (Creswell, 2016).

Dalam penelitian ini, data dikumpulkan melalui dua sumber utama, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi langsung dan wawancara dengan kepala stasiun di Stasiun Garut dan Stasiun Pasirjengkol, yang memberikan informasi aktual tentang kondisi fisik, layanan, dan pandangan internal terkait stasiun. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari denah Stasiun Garut dan Pasirjengkol dan kajian literatur terkait desain stasiun kereta api, teori transformasi, dan aspek desain stasiun lainnya.

Analisis data dilakukan dalam tiga tahap. Pertama, tahap identifikasi elemen dan komponen bangunan stasiun menggunakan data dari literatur sebagai landasan awal. Analisis ini mencakup pemahaman mendalam terkait teori berdasarkan konsep D.K Ching dan Laseu mengenai transformasi bentuk, dan juga teori transformasi fungsi dari Santoso dan Kande. Kedua, dilakukan analisis lapangan dengan mengamati stasiun secara langsung menggunakan pendekatan kualitatif. Pendekatan ini mempertimbangkan aspek-aspek tertentu, dalam mencermati transformasi bentuk dan fungsi yang sesuai dengan teori transformasi bentuk oleh D.K Ching dan Laseu dan juga teori transformasi fungsi dari Santoso dan Kande. Ketiga, hasil analisis tersebut diklasifikasikan dalam tabel perbandingan kondisi bangunan sebelum dan setelah reaktivasi. Data yang terkumpul disajikan secara sistematis dalam bentuk tabel dan didukung dengan gambar serta narasi untuk mempermudah pemahaman mengenai transformasi stasiun yang terjadi. Dengan pendekatan ini, diharapkan analisis dapat memberikan pemahaman yang komprehensif tentang perubahan bentuk dan fungsi stasiun sepanjang proses reaktivasi.

Hasil dan Diskusi

a. Transformasi Bentuk pada Stasiun Garut dan Stasiun Pasirjengkol

Transformasi bentuk pada Stasiun Garut dan Stasiun Pasirjengkol mencerminkan perjalanan panjang sejarah dan evolusi arsitektur stasiun kereta api di Indonesia. Dari awal pembangunannya pada tahun 1886 hingga peresmian kembali setelah reaktivasi pada tahun 2022, kedua stasiun ini telah mengalami serangkaian transformasi dari gaya arsitektur kolonial hingga arsitektur modern abad ke-21.

Sejarah pembangunan Stasiun Garut beserta rutenya dimulai pada tahun 1886. Penggagas pembangunan Stasiun Garut pada saat itu adalah Staatsspoorwegen (SS) Westerlijnen sebuah perusahaan kereta api milik Pemerintah Hindia Belanda. Stasiun Garut dibangun bersamaan dengan pembangunan lintas Cibatug–Garut dan dibuka pada tanggal 14 Agustus 1889. Dari mulai awal pembangunan sampai sekarang Stasiun Garut telah mengalami setidaknya empat kali perubahan bentuk (Gambar 2).

Transformasi Pertama, pada awal peresmian tanggal 14 Agustus 1889, Stasiun Garut dipengaruhi oleh gaya Stasiun Belanda yang dibawa oleh Perusahaan SS. Sulistyani (2023) menjelaskan bahwa pada tahun 1875-1890 arsitektur kolonial di Pulau Jawa menunjukkan gaya arsitektur neoklasik. Namun dalam Handinoto (1996) mengutip Helen Jessup Tahun 1800-an (awal abad ke-19) sampai tahun 1902, gaya neoklasik yang melanda Eropa diadopsi ke Hindia Belanda dengan nama *indische architectuur*. Jadi dapat dikatakan bahwa pada saat pembangunan awal Stasiun Garut, gaya arsitektur yang diadopsi Perusahaan SS merupakan gaya *indische empire* atau *indies architecture* dengan penyesuaian terhadap iklim tropis Indonesia. Pada Gambar 2, atap bangunan berbentuk pelana dengan bukaan jendela yang banyak. Namun, kemiringan atap masih cukup landai dengan hanya sedikit tritisan. Selain itu, bangunan stasiun mengadopsi gaya arsitektur *chalet*. Terlihat dari dinding stasiun memiliki ornamen *wooden chalet* dan juga ornamen kayu pada ujung nok atap pelana yang menjorok. Gaya *chalet* merupakan gaya arsitektur Swiss yang mengacu pada bangunan arsitektur tradisional di Pegunungan Alpen, seperti lumbung, kandang, maupun rumah tinggal.

Transformasi Kedua, pada tahun 1947 ketika bangunan stasiun ini dihancurkan oleh pasukan pejuang kemerdekaan Indonesia agar tidak dimanfaatkan oleh Belanda selama agresi militer dan dibangun kembali. Akibatnya bangunan stasiun ini rusak total dan perlu direnovasi secara besar-besaran. *Redevelopment* terjadi pada perubahan bentuk dan material pada bangunan Stasiun Garut tahun 1949 setelah kembali dibangun (Gambar 3). Penggunaan dinding bata dan bentuk simetri dengan pintu keberangkatan utama berada di tengah. Jendela tampak klasik dengan jalur besi berbentuk geometris, dimana stasiun SS dengan gaya *indies architecture* cenderung akan membentuk setengah lingkaran, dengan jendela jalusi di bawahnya terbuat dari kayu. Atap sudah menyesuaikan bentuknya dengan iklim tropis dengan tritisan dan jurai. Tidak ada teras dan pagar serambi menjadikan stasiun lebih bersifat publik. Mengacu pada penelitian Sulistyani (2023), pada rentang tahun 1920-1942 gaya arsitektur yang berkembang di Jawa dipengaruhi oleh *art deco* dan *nieuwe bouwen*. Gaya arsitektur *art deco* ini kental dengan ciri khasnya seperti alis atau tepi jendela dengan bentuk geometris tegas, struktur bertingkat seperti tangga yang disebut *ziggurat*, sisi melengkung pada elemen arsitektur, atap datar yang modern, dan motif angka tiga yang sering muncul (Pradipta, 2015).

Transformasi Ketiga, masa ketika Stasiun Garut dinonaktifkan pada tahun 1983 karena usia sarana yang sudah tua dan kalah saing dengan moda transportasi lainnya. Selama stasiun ini nonaktif, kawasan ini menjadi tempat tinggal warga dan pasar. Tahun 2006 bangunan utama stasiun disewakan pada organisasi masyarakat dan dijadikan kantor Majelis Pimpinan Cabang (MPC) Pemuda Pancasila. Kemudian terjadi perubahan warna bangunan menjadi warna khas ormas Pemuda Pancasila, yakni warna jingga dan putih. Perubahan pun terjadi

pada area masuk, yakni penambahan atap setengah pelana/gewel di atas pintu masuk dan penambahan *sliding door* dengan panel dan kusen kayu (Gambar 4). Sehingga dapat dikatakan tidak terjadi transformasi yang signifikan pada bentuk bangunan, hanya terjadi transformasi aditif dimana terdapat penambahan elemen pada bangunan stasiun. Hal tersebut sesuai dengan teori transformasi bentuk Ching (2008).



Gambar 2. Bangunan asli Stasiun Garut Tahun 1889
Sumber: railfansid.fandom.com, 2023



Gambar 3. Stasiun Garut Tahun 1949
Sumber: nativeindonesia.com, 2022



Gambar 4. Disewakan menjadi Kantor Pemuda Pancasila
Sumber: railfansid.fandom.com, 2023

Adapun rel yang ada di sekitar stasiun sudah terpendam aspal, dan emplasemen dijadikan pasar tradisional, yakni Pasar Mawar (Gambar 7.). Pada Gambar 5. dapat dilihat bahwa pada tahun 2013, bukan hanya lantai emplasemen yang tertutup Pasar Mawar menggunakan atap semi permanen yang menutup seluruh area emplasemen.



Gambar 5. Satellite View Stasiun Kereta Api Garut 2013
Sumber: Google Earth <https://bit.ly/StasiunGarut>, 2013



Gambar 6. Stasiun Kereta Api Garut 2013
Sumber: youtube.com/Yusril, 2019

Transformasi Keempat, terjadi ketika proyek reaktivasi jalur kereta api Cibatu - Garut. Stasiun Garut mengalami *redevelopment* yang mengakibatkan perubahan fisik bangunan, pengembangan layanan dan perubahan fungsi dalam kawasan. Seluruh bangunan yang ada di sekitar stasiun (rumah warga dan pasar) dibongkar (Gambar 8), tanpa terkecuali bangunan gudang stasiun. Namun beberapa bangunan masih dipertahankan yakni bangunan stasiun lama dan beberapa kantor dinas (Gambar 6). Juga terjadi pembukaan lahan pada rel kereta api yang sudah dijadikan pasar. Hal ini karena jalur kereta api merupakan kawasan pendukung operasional kereta api (Fraga-Lamas et al., 2017). Disamping itu, untuk menunjang kenaikan pengunjung, dibangun gedung stasiun baru dan sarana prasarana umum lainnya, seperti masjid.

Setelah Reaktivasi, terdapat transformasi berupa penambahan massa bangunan dengan tetap mempertahankan fasad bangunan lama dengan gaya arsitektur kolonial modern pada awal abad-19 (Gambar 10). Bangunan lama stasiun yang disewakan pada masyarakat dikembalikan pada keadaan awal stasiun dengan pengecatan ulang seluruh bangunan. Rekonfigurasi tata ruang atau penataan ulang ruang di dalam bangunan dan peningkatan

fasad merupakan langkah penting dalam proses konversi bangunan yang bertujuan untuk meningkatkan fungsi, estetika, dan nilai bangunan secara keseluruhan (Pratiwi et al., 2022). Bentuk jendela panil masif kayu dengan kaca dan jalusi masih tetap dipertahankan. Warna dinding yang digunakan cenderung berwarna putih dan abu-abu khas Perusahaan SS. Kemudian bentuk bangunan simetris dan atap pelana serta banyak bukaan untuk penghawaan. Lis menerus mbingkai bidang bukaan khas bangunan kolonial masih dipertahankan. Hal tersebut merupakan salah satu ciri arsitektur kolonial yang merupakan perpaduan antara langgam desain yang populer di Eropa dengan penyesuaian terhadap iklim lokal tropis. Daun pintu yang sebelumnya terpasang ketika disewakan pada ormas kembali ditiadakan. Penggunaan fasad menggunakan batu alam masih dipertahankan untuk melestarikan eksisting era Hindia Belanda.



Gambar 7. Pasar Mawar yang menutupi emplasemen stasiun Garut
Sumber: youtube.com/Yusril Rizky Pratama, 2019



Gambar 8. Proses Pembongkaran Pasar Mawar
Sumber: youtube.com/Yusril Rizky Pratama, 2019



Gambar 9. Bangunan Baru Stasiun Kereta Api Garut di sebelah barat Kawasan
Sumber: jadwalkeretaapi.com, 2022



Gambar 10. Bangunan lama Stasiun Kereta Api Garut disebelah timur Kawasan
Sumber: Ghani, H., 2021

Disisi lain, bangunan baru stasiun pada Gambar 11. dirancang lebih besar dari bangunan stasiun lama dengan tujuan untuk mengakomodasi lebih banyak kebutuhan dan kegiatan penumpang. Bangunan baru mengadopsi arsitektur modern bergaya Art Deco pada Abad 20-an. Gaya arsitektur tersebut telah dipengaruhi oleh masa postmodern yang ditandai dengan bentuk bangunan yang cenderung kubus pada hall depan. Dinding interior bangunan baru secara keseluruhan menggunakan finishing aci dengan cat putih. Rata-rata ruangan memiliki ketinggian 4m dengan dinding tertinggi berada di ruang tunggu penumpang yaitu 6m. Ketinggian ruangan mengakibatkan stasiun ini memiliki lebih banyak cahaya masuk melalui manipulasi atap transparan, lebar jendela, dan kejelasan orientasi. Hal ini sesuai dengan penelitian Kande (2004) bahwa aspek struktural bangunan stasiun modern membantu mencapai sirkulasi internal. Disamping itu, bangunan baru stasiun terdiri atas 2

massa bangunan yang sirkulasinya terhubung melalui peron. Bangunan baru sebelah barat hanya bisa diakses oleh kru Kereta Api dan orang berkepentingan, sedangkan sebelah timur bangunan baru difungsikan untuk keberangkatan dan kedatangan penumpang.

Bentuk peron dan emplasemen mengalami transformasi yang signifikan setelah masa reaktivasi. Pada Gambar 11, peron yang dibangun oleh Perusahaan SS ketika Pemerintahan Hindia Belanda tidak memiliki atap karena Stasiun Garut saat itu dikategorikan sebagai stasiun tipe kecil. Hal ini sesuai dengan penggolongan tipologi stasiun kolonial jenis *stationsgebouw*. Peron yang ada juga tergolong peron rendah. Sedangkan setelah reaktivasi, pada Gambar 12, dapat dilihat pada emplasemen terjadi penambahan atap *overcapping*, penambahan peron dengan ketinggian sekitar satu meter, dan perpanjangan peron ke arah barat dan timur sepanjang bangunan lama dan baru. Penambahan *overcapping* pada emplasemen membentang dari bangunan baru sampai bangunan lama. *Overcapping* ini menaungi tiga jalur kereta, dua peron dan JPO untuk pindah peron dalam stasiun. Dimana atap *overcapping* ini menggunakan material fiber, seng, dan *corrugated polycarbonate*, khas dari arsitektur modern abad-21. Sebelum reaktivasi, Stasiun Garut hanya memiliki satu peron dengan jenis *side platform*. Setelah reaktivasi terdapat dua jenis peron yakni peron *side platform* dan *island platform*.



Gambar 11. Peron pada Bangunan Lama Sebelum Nonaktif
Sumber: Darryl Railfans, 2023


















Gambar 12. Peron Stasiun Garut Setelah Reaktivasi
Sumber: Kusumo, B. E., 2020

Selama empat masa perubahan di Stasiun Garut dapat dikatakan bahwa perubahan transformasi bentuk yang terjadi adalah transformasi aditif dan transformasi dimensi. Perubahan-perubahan tersebut dipengaruhi oleh era kekuasaan pemegang kebijakan pada masa tersebut. Paling signifikan dapat dilihat melalui perubahan langgam arsitektur, dimana langgam bangunan eksisting mengadopsi langgam *art deco* akhir abad ke-19 sedangkan rancangan bangunan baru mengadopsi langgam arsitektur modern abad ke-21 yang telah banyak mendapat pengaruh dari pergerakan pascamodern. Perbedaan transformasi tersebut dapat terlihat dalam Tabel 1

Stasiun Pasirjengkol dibangun seiring dengan pembangunan lintas Cibatug–Garut dan merupakan hasil dari kebutuhan akan akses transportasi kereta api yang lebih dekat dengan pusat pemerintahan Kabupaten Garut. Terletak di jalur kereta api yang dibuka pada tanggal 14 Agustus 1889. Stasiun Pasirjengkol dulunya menjadi perhentian yang ramai dikunjungi hingga tahun 1983, ketika ditutup karena prasarana yang sudah tua (Gambar 13) dan kalah bersaing dengan moda transportasi lainnya. Meskipun memiliki daya tarik indah, stasiun ini mengalami masa non aktif dan diubah menjadi pangkalan truk (Gambar 14).

Tabel 1. Transformasi Bentuk Stasiun Garut

Komponen	Sebelum Reaktivasi	Setelah Reaktivasi	
		Bangunan Lama	Bangunan Baru
Jendela	 <p>Fasad pada tahun 1949</p>	<p>Transformasi Hiasan</p> 	<p>Transformasi Hiasan dan Dimensional</p>   
	 <p>Fasad pada tahun 1949</p>	 <p>Penggunaan kusen Kayu dengan bukaan</p>	<p>Penggunaan kusen aluminium dan full kaca</p>
Jendela	 <p>Pintu <i>sliding door</i> dengan panel kayu (Sumber: Destra, R., 2012)</p>	<p>Transformasi Hiasan</p>  <p>Tidak ada daun pintu, hanya menggunakan teralis besi</p>	<p>Transformasi Hiasan dan Dimensional</p>  <p>Pintu menggunakan kusen besi dengan dengan full kaca</p>
	<p>Area Loket</p>  <p>Loket dengan material kusen kayu (Sumber: Raby, John., 2023)</p>	<p>Transformasi Dimensional</p>  <p>Ditambahkan aksesoris kayu di sekitar loket eksisting. Ukuran loket tidak berubah</p>	<p>Transformasi Dimensional</p>  <p>Memperbesar dimensi. Kusen aluminium dan kaca besar dgn aksesoris kayu di sekitar loket</p>
Peron	 <p>Peron rendah (Sumber: infogarut.id, 2023)</p>	<p>Transformasi Aditif</p>  <p>Peron tinggi (Sumber: headline.co.id, 2020)</p>	<p>Transformasi Aditif</p>  <p>Penambahan perubahan ketinggian peron</p>

Emplasmen	Transformasi Aditif	Transformasi Aditif
		
<p>Tidak memiliki atap dan tidak ada ketinggian peron (Sumber: Raby, John., 2023)</p>	<p>Terjadi penambahan ketinggian peron (Sumber: Kusumo,B.E., 2020)</p>	<p>Penambahan atap yang tinggi pada emplasemen (Sumber: Darryl Railfans, 2023)</p>

Sumber: Analisis Penulis, 2023



Gambar 13. Bangunan Lama Stasiun Pasirjengkol Sebelum Reaktivasi
Sumber: Pratama, 2022



Gambar 14. Bangunan Lama Stasiun Pasirjengkol
Sumber: Pratama, 2022



Gambar 15. Bangunan Lama Stasiun Pasirjengkol Pasca Reaktivasi
Sumber: Pratama, 2022

Stasiun Pasirjengkol secara resmi dibuka kembali bersamaan dengan peresmian reaktivasi pada 24 Maret 2022. Sebagai bagian dari reaktivasi jalur kereta api Cibatu–Garut, bangunan baru Stasiun Pasirjengkol dibangun dan bangunan lama Staatspoorwegen direnovasi. Sebelum reaktivasi, Stasiun Pasirjengkol berstatus sebagai halte, pasca-reaktivasi Stasiun Pasirjengkol menjadi stasiun kelas III. Stasiun Pasirjengkol, yang naik kelas menjadi stasiun kelas III telah dilengkapi dengan sistem persinyalan, termasuk penggunaan sinyal mekanik. Sinyal mekanik adalah sistem persinyalan yang menggunakan perangkat fisik yang dapat dioperasikan secara manual untuk memberikan indikasi kepada para petugas kereta api tentang kondisi jalur di depan mereka. Meskipun teknologi persinyalan telah berkembang pesat dengan penggunaan sinyal elektronik dan otomatisasi, sinyal mekanik tetap digunakan pada beberapa jalur kereta api, terutama pada stasiun-stasiun kelas III atau jalur yang kurang padat. Perubahan yang terjadi pada Stasiun Pasirjengkol terlihat pada Gambar 16 dan Gambar 17.






Gambar 16. Stasiun Pasirjengkol Tahun 2018
Sumber: Google Earth
<https://bit.ly/StasiunPasirjengkol>, 2018



Gambar 17. Stasiun Pasirjengkol Tahun 2022
Sumber: Google Earth
<https://bit.ly/StasiunPasirjengkol>, 2022

Peningkatan emplasemen stasiun Stasiun Pasirjengkol mencakup berbagai perubahan signifikan untuk meningkatkan fungsionalitas dan estetika. *Overcapping*, atau penutupan struktur yang melintang di atas jalur kereta api, dipasang untuk menghubungkan jalur 1 dan 2, memberikan perlindungan dari cuaca dan menciptakan ruang tambahan yang terlindungi untuk pergerakan penumpang. Dengan adanya dua jalur kereta api, jalur 1 dirancang sebagai sepur lurus dengan peron sisi yang tinggi dan dilengkapi kanopi, memberikan kenyamanan ekstra kepada penumpang saat naik dan turun dari kereta api. Stasiun Pasirjengkol menggabungkan akses langsung ke rel melalui side platform dan kemudahan transfer antar kereta melalui *island platform*. *Side platform*, yang terletak di kedua sisi rel dalam jalur ganda memungkinkan penumpang untuk naik atau turun langsung kereta dari peron. Sementara itu, *island platform* di antara dua jalur memberikan kemudahan transfer antar kereta dari satu lokasi sentral.

Tabel 2. Transformasi Bentuk Stasiun Pasirjengkol

Komponen	Bangunan Lama	Bangunan Baru
<p>Jendela</p>	 <p>Jendela dengan kusen kayu dan kaca serta daun jendela</p>	 <p>Jendela dengan kusen aluminium dan full kaca</p>
<p>Pintu</p>	 <p>Pintu dengan 2 daun pintu yang terbuat dari material kayu dengan jendela kaca di bagian atas</p>	 <p>Pintu menggunakan kusen besi dengan full kaca</p>
<p>Area Tiket</p>	 <p>Area tiket pada bangunan lama beralih fungsi menjadi Ruang Kepala Stasiun pasca-reaktivasi Stasiun Pasirjengkol</p>	 <p>Loket modern dengan aksen kayu</p>

Peron

Peron dibangun lama terhubung dengan peron di bangunan baru

Emplasmen

Penambahan atap yg tinggi pada emplasemen sepanjang bangunan lama dan bangunan baru.
(Sumber: Yusril Rizki Pratama youtube.com, 2020)

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Adanya transformasi bentuk pada bangunan lama dan bangunan baru kedua stasiun terjadi untuk mengikuti perkembangan zaman dan kenyamanan pengunjung. Dengan adanya bangunan baru yang memiliki bentuk modern dan bangunan lama yang mempertahankan suasana sejarah membuat Stasiun Pasir Jengkol dan Stasiun Garut memiliki daya tarik karena masyarakat dapat merasakan sejarah pembangunan stasiun tersebut. Seperti dalam penelitian Sholihah, R., Tantra, I. G. A. B. P., Sukmana, C. H., & Pratiwi, W. D. (2022), dijelaskan bahwa perubahan secara fisik dan fasad akan mempengaruhi ketertarikan masyarakat juga penambahan teknologi akan meningkatkan kenyamanan pengunjung.

b. Transformasi Fungsi Stasiun Garut dan Stasiun Pasirjengkol

Transformasi fungsi mengacu pada perubahan tujuan atau penggunaan dari suatu bangunan atau ruang yang sudah ada. Perubahan kebutuhan akan ruang yang lebih fungsional atau berbeda dari penggunaan sebelumnya sesuai perkembangan zaman dapat memicu transformasi fungsi dalam bangunan (Ceria et al., 2015).

Dalam kasus Stasiun Garut, terjadi beberapa transformasi fungsi. Stasiun lama pada Gambar 18. Dan Gambar 19, setidaknya telah mengalami empat kali perubahan fungsi, yakni 1) Sampai tahun 1983, berfungsi sebagai area utama stasiun kereta; 2) Pada Gambar 20, selama masa non aktivasi, berfungsi sebagai bangunan komersial dengan disewakan menjadi kantor ormas; 3) Selama masa reaktivasi, bangunan berfungsi sebagai area keluar atau area kedatangan penumpang; dan 4) Pada Gambar 21, setelah masa reaktivasi sampai sekarang, berfungsi sebagai tempat area museum lokomotif yang tidak bersifat publik. Saat ini, semua aktivitas utama stasiun dilakukan di dalam bangunan baru. Bukan hanya fungsi utama stasiun sebagai tempat pemberhentian dan keberangkatan kereta, bangunan baru menambahkan beberapa ruang yang menunjang aktivitas lainnya. Ruang tersebut diantaranya ruang pelayanan pelanggan, ruang VIP, ruang laktasi, pos kesehatan, ruang keamanan, masjid, toilet difabel, area UMKM, area komersial, ATM, area bermain anak, dan fasilitas lainnya.



Gambar 18. Bangunan Lama ketika menjadi Area Utama Stasiun
Sumber: Hariyussani, 2018



Gambar 19. Bangunan Lama ketika menjadi Area Utama Stasiun
Sumber: azfiamandiri.wordpress.com, 2014

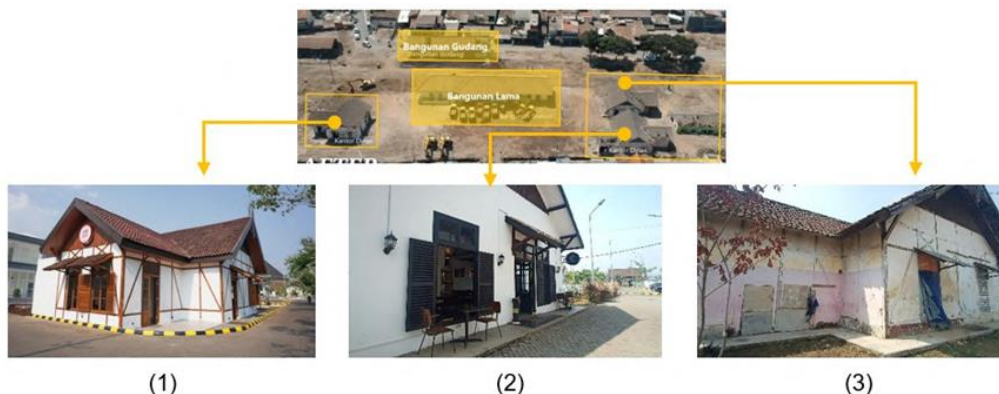


Gambar 20. Bangunan Lama ketika Disewakan pada Ormas
Sumber: <https://news.detik.com/>, 2018



Gambar 21. Bangunan Lama ketika menjadi Area Kedatangan Penumpang
Sumber: commons.wikimedia.org, 2022

Adapun perubahan fungsi terjadi pada tiga bangunan eksisting bangunan kantor dinas seperti yang dapat dilihat pada Gambar 22. Dua dari tiga kantor dinas mengalami transformasi sebagai upaya untuk mengkonservasi bangunan bersejarah. Transformasi tersebut termasuk dalam transformasi *adaptive reuse*, dimana kantor dinas diubah menjadi sebuah *cafe*, dengan nama ‘Loco Café’ yang merupakan bagian dari KAI service. Kantor lainnya berubah menjadi rumah makan ‘Restorasa’. Keduanya masih mempertahankan nuansa kolonial, dimana desain Loco Cafe menggunakan ornamen *chalet* dan Restorasa menggunakan jenis pintu dan jendela krepyak. Sedangkan terdapat kantor yang belum direnovasi. Kantor tersebut dulunya merupakan tempat petugas beristirahat.



Gambar 22. (1) Loco Cafe milik PT. KAI; (2) Rumah Makan “Restorasa” namun bukan milik PT. KAI; (3) Kantor dinas sebagai tempat petugas istirahat belum direnovasi
Sumber: (1) detik.com/Hakim Ghani, 2023; (2) & (3) Dokumentasi Peneliti, 2023

Transformasi fungsi pada setiap ruang juga terjadi di Stasiun Garut dan Stasiun Pasirjengkol. Hal tersebut sesuai dengan penelitian Santoso (1997) yang menyebutkan bahwa bangunan stasiun kereta api pada umumnya memiliki empat bagian yaitu halaman depan (*front area*), bangunan stasiun, peron dan emplasemen. Lebih lanjut Kandee (2004) menjelaskan bahwa bangunan memiliki area fungsional utama, yakni wilayah inti (*core*), transisi (*transition*), periferal (*peripheral*), dan administratif (*administrative area*). Berikut analisis transformasi yang terjadi.

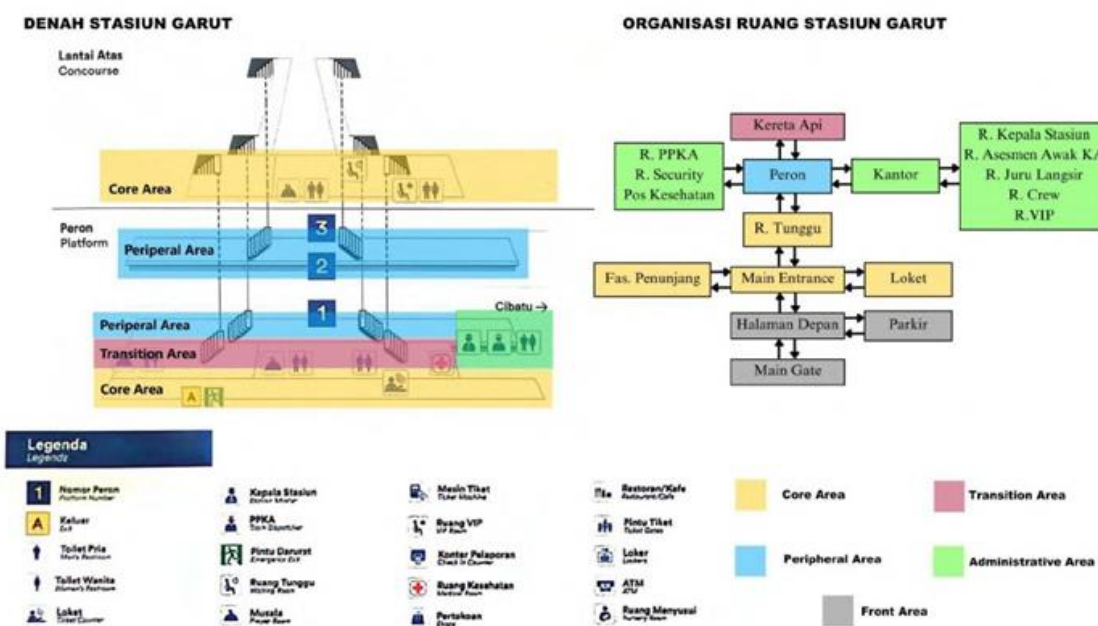
Dalam kasus Stasiun Garut pasca reaktivasi pada Gambar 23 dan Gambar 24, *front area* yang terdiri dari area parkir motor dan mobil berada di sepanjang bangunan lama dan bangunan baru. *Core area* yang terdiri dari area tiket informasi dan area tunggu berada di dalam bangunan lama. *Transition area* berada di bangunan lama dan bangunan baru. *Periferal area* berada di sepanjang bangunan lama dan bangunan baru.



Gambar 23. Zoning Stasiun Kereta Api Garut
 Sumber: Google Earth
<https://bit.ly/StasiunPasirjengkol>, 2021 & Analisis Peneliti, 2023



Gambar 24. Diagram Lintasan Stasiun Garut
 Sumber: profilpelajar.com, 2022



Gambar 25. Zoning dan Organisasi Ruang Stasiun Kereta Api Garut
 Sumber: Dokumen Stasiun Garut, 2022 & Analisis Peneliti, 2023

Perubahan fungsi dari bangunan lama dan bangunan baru Stasiun Garut setelah masa reaktivasi dapat dilihat pada Tabel 3 berikut.

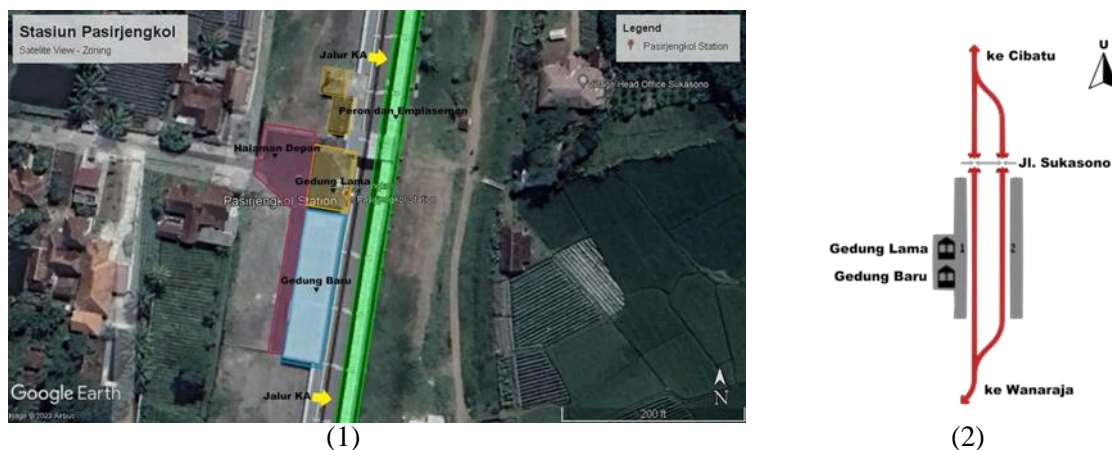
Tabel 3. Transformasi Fungsi Stasiun Garut setelah Reaktivasi

Area	Bangunan Lama	Bangunan Baru
Front Area: Halaman Depan	 Befungsi sebagai area parkir	 Befungsi sebagai area parkir dan plaza untuk sirkulasi penumpang
Front Area: Main Entrance	 Tidak difungsikan lagi karena bangunan lama sudah tidak dibuka untuk publik	 Main entrance bangunan baru menjadi pintu masuk utama Stasiun Garut
Core Area:	 Difungsikan sebagai area kedatangan	 Terdapat ruang kosong yang diperuntukkan sebagai <i>shop area</i> di lantai 2
	 Dialihfungsikan menjadi ruang Monumen Lokomotif dan tidak dibuka untuk publik	
Transition Area	Tidak ada area transisi	 Area sirkulasi penumpang dari bangunan ke peron
Peripheral Area	 Peron digunakan sebagai area untuk menunggu kedatangan kereta	 Peron pada bangunan baru berfungsi untuk keberangkatan penumpang
Administrative Area	 Ruang administratif berubah menjadi ruang istirahat crew PT.KAI	 Semua ruang kantor berada di dalam bangunan baru sebelah timur

Sumber: Analisis Penulis, 2023

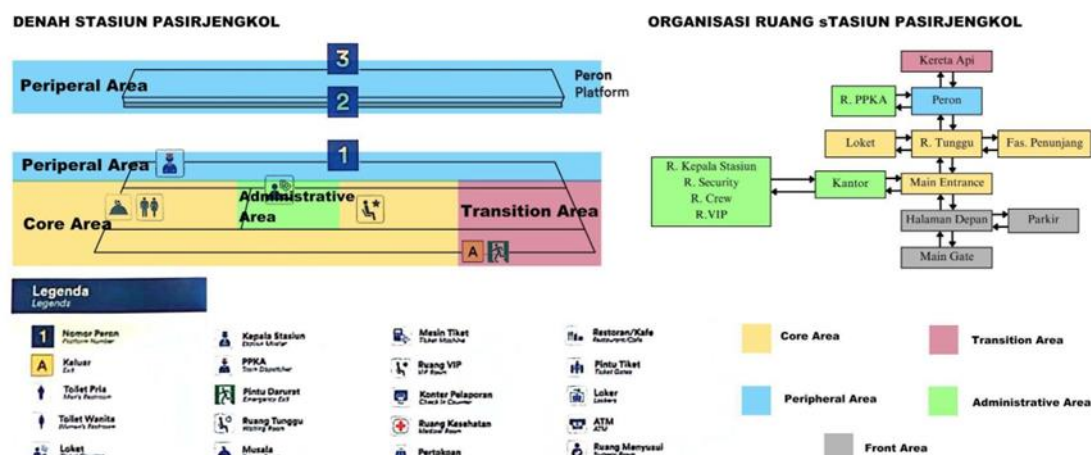
Transformasi Stasiun Garut dari area utama menjadi museum lokomotif bisa memberikan pengalaman berbeda bagi pengunjung dibandingkan fungsi awalnya sebagai area tunggu dan pelayanan. Integrasi antara bangunan lama dan baru menciptakan identitas tersendiri bagi stasiun.

Pada Gambar 26. Stasiun Pasirjengkol pasca reaktivasi, transformasi fungsi ditunjukkan dengan bangunan lama yang dijadikan ruang kepala stasiun dan administrasi. Dengan merenovasi dan mengadaptasi bangunan lama, stasiun mempertahankan elemen warisan sekaligus memodernisasi fungsinya untuk mendukung kebutuhan masa kini. Transformasi ini mencerminkan upaya untuk membangun stasiun yang tidak hanya efisien secara operasional tetapi juga menyediakan lingkungan yang nyaman dan estetis bagi para penumpang dan pengguna stasiun.



Gambar 26. Stasiun Pasirjengkol Pasca Reaktivasi: (1) Zoning, (2) Diagram Lintasan Kereta Api
 Sumber: (1) Google Earth <https://bit.ly/StasiunPasirjengkol>, 2022 & Analisis Peneliti 2023, (2) <https://p2k.stekom.ac.id>, 2022














Front area Stasiun Pasirjengkol terdiri atas halaman depan pada bangunan lama difungsikan sebagai area parkir, sementara pada bangunan baru, terdapat jalur *drop off* penumpang di depan. *Main entrance* dari bangunan lama berperan sebagai kantor kepala stasiun, ruang tamu/VIP, dan tempat istirahat kru, sedangkan pada bangunan baru, menjadi pintu masuk utama untuk keberangkatan dan kedatangan. *Core area* pada bangunan lama, yang dulunya tempat tunggu, kini bertransformasi menjadi ruang tamu/VIP, sementara pada bangunan baru, menjadi area tunggu penumpang sebelum memasuki peron. Sirkulasi penumpang dari bangunan ke peron dicapai melalui area transisi pada bangunan baru, yang tidak ada pada bangunan lama. *Peripheral area* menunjukkan perubahan fungsi peron, yang pada bangunan lama berfungsi untuk menunggu kedatangan kereta, sedangkan pada bangunan baru berfungsi untuk keberangkatan penumpang. Terakhir, *administrative area* pada bangunan lama, yang awalnya menjadi area pembelian tiket, kini menjadi kantor kepala Stasiun Pasirjengkol. Sementara itu, pada bangunan baru, terdapat ticketing area dan loket pembelian tiket, serta fasilitas administratif lainnya, untuk melayani keberangkatan penumpang. Transformasi ini mencerminkan adaptasi stasiun terhadap perkembangan kebutuhan operasional dan pelayanan penumpang seiring berjalannya waktu. Lebih jelas lagi dapat dilihat pada Gambar 27.



Gambar 27. Zoning dan Organisasi Ruang Stasiun Kereta Api Pasirjengkol
 Sumber: Dokumen Stasiun Garut, 2022 & Analisis Penulis, 2023

Transformasi fungsi yang terjadi pada Stasiun Pasirjengkol setelah reaktivasi jalur Garut-Cibatu diuraikan pada Tabel 4. Perubahan fungsi bangunan, seperti transformasi area tunggu menjadi ruang kantor atau area VIP berdampak pada kenyamanan dan fungsionalitas stasiun. Sebelum reaktivasi, bangunan lama berfungsi sebagai area publik, operasional keberangkatan pengguna/penumpang dari pemesanan tiket hingga keberangkatan dilakukan di bangunan utara. Saat ini bangunan lama yang terdapat di bagian utara stasiun berfungsi sebagai area *private*. Bangunan lama Stasiun Pasirjengkol terdiri atas ruang *security*, kantor kepala stasiun, ruang VIP untuk menerima tamu, dan gudang. Bangunan baru yang terdapat di bagian selatan stasiun berfungsi sebagai area publik. Tempat pengguna/penumpang kereta api menunggu dan memesan tiket untuk keberangkatan. Terdapat ruang tunggu dan lobby, loket (*ticket counter*), tempat pemeriksaan tiket, mushola, dan toilet.

Tabel 4. Transformasi Fungsi Stasiun Pasirjengkol setelah Reaktivasi

Area	Bangunan Lama	Bangunan Baru
Front Area: Halaman Depan	 Halaman depan berfungsi sebagai area parkir Stasiun Pasirjengkol	 Terdapat jalan untuk drop off penumpang di depan
Front Area: Main Entrance	 Bangunan lama berfungsi sbg kantor kepala stasiun dan rg tamu/VIP serta tempat istirahat kru	 Main entrance menjadi pintu masuk utama untuk keberangkatan dan kedatangan
Core Area:	 Area yang tadinya berfungsi sebagai tempat tunggu menjadi ruang tamu/VIP	 Area tunggu penumpang sebelum memasuki peron
	 Bangunan lama saat ini hanya dpt diakses oleh orang yg berkepentingan di Stasiun Pasirjengkol	 Terdapat tempat pembelian ticket serta fasilitas penunjang lain seperti toilet dan mushola
Transition Area	Tidak ada area transisi	 Area sirkulasi penumpang dari bangunan ke peron
Peripheral Area	 Peron digunakan sebagai area untuk menunggu kedatangan kereta	 Peron pada bangunan baru berfungsi untuk keberangkatan penumpang
Administrative Area	 Area pembelian tiket pada bangunan lama kini menjadi kantor kepala stasiun	 Ticketing area untuk keberangkatan dan loket pembelian tiket ada di gedung baru

Sumber: Analisis Penulis, 2023

Kebutuhan pengguna dapat terpenuhi dengan adanya segala bentuk fasilitas yang menunjang kenyamanan dan pengalaman yang dicari (Wulandari, 2020). Salah satu faktor yang berkontribusi pada kepuasan pelanggan adalah ketersediaan fasilitas yang komprehensif dan memadai (Susanti, 2017). Fasilitas yang memadai di stasiun kereta api adalah kunci untuk memenuhi kebutuhan pengguna dan meningkatkan kepuasan mereka. Penambahan massa bangunan pada Stasiun Garut dan Stasiun Pasirjengkol telah meningkatkan kapasitas area tunggu yang nyaman, menyediakan informasi perjalanan yang lebih jelas, serta meningkatkan ketersediaan fasilitas toilet yang lebih memadai. Dengan demikian, stasiun-stasiun ini mampu meningkatkan kenyamanan bagi pengguna.

Kesimpulan

Penelitian ini memiliki tujuan untuk memahami perubahan yang terjadi pada stasiun dan dampaknya terhadap fungsi operasional serta pengalaman pengguna. Transformasi fungsi dan bentuk stasiun memiliki pengaruh terhadap pengalaman pengguna dalam kemudahan aksesibilitas, kenyamanan, fungsionalitas, identitas dan citra stasiun, kepuasan layanan, dan ketersediaan informasi dalam stasiun. Perubahan fungsi bangunan stasiun mempengaruhi kenyamanan dan fungsionalitasnya bagi pengguna. Seperti transformasi area tunggu menjadi ruang kantor atau area VIP yang dapat mengurangi ketersediaan tempat duduk dan fasilitas umum bagi pengguna yang menunggu, sehingga diperlukan adanya penambahan massa bangunan untuk meningkatkan aksesibilitas pengguna dalam berinteraksi dengan fasilitas stasiun. Baik di Stasiun Garut maupun Stasiun Pasirjengkol, perubahan tata letak pasca-reaktivasi membutuhkan adaptasi dari pengguna terhadap struktur baru stasiun. Perubahan tata letak, seperti letak pintu masuk atau parkir, juga bisa membuat pengguna perlu menyesuaikan rute perjalanan mereka di dalam stasiun.

Transformasi fungsi dan bentuk yang terjadi pada bangunan lama Stasiun Garut didominasi oleh transformasi aditif berdasarkan D. K Ching (2008) dan transformasi hiasan berdasarkan Laseau (2000). Artinya secara bentuk, bangunan lama masih mempertahankan bangunan asli pada masa pemerintahan Hindia Belanda tanpa ada penambahan dimensi dan pengurangan elemen. Stasiun Garut berhasil mempertahankan nuansa *heritage* karena berkategori bangunan cagar budaya. Sedangkan pada bangunan baru sebelah barat memiliki transformasi berupa penambahan massa bangunan. Kedua bangunan tersebut memiliki tampilan fisik dan fungsi yang berbeda mengingat dibangun pada era yang berbeda yang menyebabkan terjadinya transformasi fisik yang mencakup perubahan fungsi bangunan dan perubahan tata letak stasiun sehingga mempengaruhi pengalaman pengguna serta fungsi operasionalnya. Secara fungsi area utama, Stasiun Garut mengalami perubahan fungsi pada *core area*, dan *administrative area*. Saat ini bangunan baru difungsikan sebagai bangunan utama sedangkan bangunan lama tidak dibuka untuk umum dan dijadikan museum lokomotif.

Transformasi fungsi dan bentuk juga terjadi pada Stasiun Pasirjengkol. Stasiun Pasirjengkol mengalami penambahan massa bangunan di bagian selatan. Stasiun Pasirjengkol yang awalnya hanya berstatus halte mengalami transformasi fungsi sehingga menjadi stasiun kelas III setelah reaktivasi, hal ini menandai adanya peningkatan dalam pelayanan dan fasilitas. Peresmian ini juga melibatkan pembangunan bangunan baru dan renovasi

bangunan lama Staatsspoorwegen, yang menciptakan identitas baru untuk stasiun ini. Dalam perubahan fungsional, Stasiun Pasirjengkol dilengkapi dengan sistem persinyalan modern, termasuk penggunaan sinyal mekanik, yang menunjukkan adaptasi terhadap perkembangan teknologi dalam sistem transportasi kereta api.

Terdapat persamaan transformasi bentuk yang terjadi pada Stasiun Garut dan Stasiun Pasirjengkol, yaitu:

1. Dari segi skala bangunan keduanya memiliki bentuk massa bangunan linier yang memanjang mengikuti rel kereta api
2. Setelah masa reaktivasi, baik Stasiun Garut maupun Stasiun Pasirjengkol melakukan transformasi penambahan massa bangunan yang berpengaruh pada batasan fungsi ruang.
3. Dengan dipertahankannya bangunan lama pada masing-masing stasiun bersebelahan dengan bangunan baru menjadi identitas tersendiri, Pemerintah Kota Garut berusaha untuk menjaga komitmen terhadap pelestarian sejarah dan identitas khas bagi kedua stasiun.

Perbedaan utama yang menonjol terletak pada fungsi bangunan lama di Stasiun Pasirjengkol dan Stasiun Garut terletak pada perubahan fungsi pada bangunan lama. Di Stasiun Pasirjengkol, bangunan lama telah diubah menjadi area kantor dan ruang VIP/tamu. Fungsi ini mencerminkan adaptasi bangunan lama untuk keperluan administratif dan pelayanan kepada penumpang yang lebih eksklusif. Sedangkan di Stasiun Garut, bangunan lama dijadikan sebagai tempat monumen lokomotif dan dianggap sebagai aset bersejarah. Pilihan ini menyoroti peran stasiun sebagai elemen bersejarah dan monumen transportasi kereta api di Kota Garut. Hasil integrasi antara bangunan lama dengan yang baru dapat dikatakan berhasil. Keberhasilan integrasi ini sesuai dengan kaidah-kaidah arsitektur karena memperhatikan karakteristik dan fungsi asli bangunan lama, serta mengintegrasikannya dengan elemen baru tanpa merusak atau menghilangkan nilai sejarahnya. Dengan mempertahankan fungsi bangunan lama sesuai dengan karakteristik masing-masing stasiun, Pemerintah Kota Garut memberikan nilai tambah pada keunikan dan warisan budaya setiap stasiun, sekaligus menjaga keberlanjutan fungsionalitasnya dalam konteks yang relevan bagi masyarakat dan pengunjung.

Hasil temuan pada analisis stasiun lama dapat memberikan pelajaran dan menambah literasi mengenai karakteristik arsitektur stasiun pada masa Hindia Belanda di daerah Garut. Sedangkan analisis stasiun baru dapat menambah literasi mengenai arsitektur pada masa sekarang. Baik bangunan lama maupun bangunan baru saling berpengaruh menghasilkan transformasi bentuk dan fungsi. Tata letak kedua bangunan yang berbeda secara bersebelahan dapat menciptakan identitas dan warisan kebudayaan sebagai wujud bahwa setiap bangunan pada setiap zaman memiliki keunikan masing-masing.

Daftar Pustaka

- Abioso, W. S., & Syauqi, I. D. N. (2021). *Redevelopment Stasiun Garut Kota Berkonsep Contextual Juxtaposition Berbasis Paradigma Berkelanjutan dalam Era Budaya Digital*. July, 70–88.

- Affif, A. M. (2021). Pengaruh Desain Fasilitas Halte Terhadap Kepuasan Pengguna Bus Trans Metro Deli. *RUANG: Jurnal Lingkungan Binaan (SPACE: Journal of the Built Environment)*, 8(2), 137-150.
<https://doi.org/10.24843/JRS.2021.v08.i02.p05>
- Alexander, M., & Hamilton, K. (2015). A “Placeful” Station? The Community Role in Place Making and Improving Hedonic Value at Local Railway Stations. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 82, 65–77.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.09.006>
- Bruinsma, F., Pels, E., Priemus, H., Rietveld, P., & Van Wee, B. (2008). Railway development: Impacts on urban dynamics. In *Railway Development: Impacts on Urban Dynamics*.
<https://doi.org/10.1007/978-3-7908-1972-4>
- Ceria, A. P., Antariksa, & Suryasari, N. (2015). Karakter Spasial Bangunan Stasiun Kereta Api Solo Jebres. *Arsitektur E-Journal*, 8(2), 53–61.
- Ching, F. D. K. (2008). *Arsitektur: Bentuk, Ruang, dan Tatahan* (Edisi Ketiga). Erlangga.
- Creswell, J.W. (2011). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. California: Sage Publications, Inc.
- Darryl Railfans. (2023). Stasiun Garut. Retrieved from https://railfansid.fandom.com/id/wiki/Stasiun_Garut. 28 Oktober 2023
- Destra, R. (2012). MPC Pemuda Pancasila Kabupaten Garut. Retrieved from <https://id.foursquare.com/v/mpc-pemuda-pancasila-kabupatengarut/503d8435e4b0c2b80f6073cc/photos>. 28 Oktober 2023
- Fraga-Lamas, P., Fernández-Caramés, T. M., & Castedo, L. (2017). Towards the Internet of Smart Trains: A Review on Industrial IoT-Connected Railways. *Sensors (Switzerland)*, 17(6).
<https://doi.org/10.3390/s17061457>
- Ghani, H. (2021) Kisah Legenda Si Gombar dan Si Kuik, Lokomotif Hitam Andalan Warga Garut. Retrieved from <https://travel.detik.com/travel-news/d-5701502/kisah-legenda-si-gambar-dan-si-kuik-lokomotif-hitam-andalan-warga-garut>. 28 Oktober 2023
- Google Earth. (2023). Stasiun Garut pada Google Earth. Retrieved from <https://bit.ly/StasiunGarut>. 28 Oktober 2023
- Handinoto. (1999). Perletakan Stasiun Kereta Api dalam Tata Ruang Kota-Kota di Jawa (Khususnya Jawa Timur) pada Masa Kolonial. *DIMENSI (Jurnal Teknik Arsitektur)*, 27(2), 48–56. <http://puslit2.petra.ac.id/ejournal/index.php/ars/article/view/15717>
- Haristianti, V., Andrianawati, A., & Resmadi, I. (2022). Transformasi Spasial Fisik dan Teritorial pada Bangunan Cagar Budaya. Studi Kasus: Museum Gedung Sate, Bandung. *RUAS*, 20(2), 25-36.
- Haristianti, V., & Pratiwi, W. D. (2021). Temporary Spatial Transformations in Residential Area Corridors due to the Impact of Tourism. Case Study: Jalan Jaksa, Jakarta. in *Dynamics of Industrial Revolution 4.0: Digital Technology Transformation and Cultural Evolution* (pp. 81-86). Routledge.
- Hariyussani, R. (2018). "Si Gombar", Kereta Api dari Garut Nan Legendaris: Saat Kereta Api Bersahabat dengan Garut. Retrieved from <https://www.jelajahgarut.com/si-gambar-kereta-api-dari-garut/>
- Headline.co.id. (2020). Bupati Garut: Stasiun Garut jadi Stasiun Termegah di Indonesia. Retrieved from https://www.headline.co.id/2813/bupati-garut-stasiun-garut-jadi-stasiun-termegah-di-indonesia/#google_vignette. 28 Oktober 2023

- Infogarut. id. (2023). Sejarah Stasiun Garut pada Masa Kolonial. Retrieved from <https://infogarut.id/sejarah-stasiun-garut-pada-masa-kolonialisme>. 28 Oktober 2023
- Jadwalkeretaapi.com. (2022). Stasiun Garut. Retrieved from <https://jadwalkeretaapi.com/stasiun-garutrailfriends-kai-telah-mempersiapkan-stasiun-7yang-nantinya-akan/>. 28 Oktober 2023
- Kandee, S. (2004). Intermodal Concept in Railway Station Design. *Transportation Facilities and the Design Railway Station*.
- Krier, R. (1996). *Komposisi Arsitektur* (E. Setiadarman (ed.). Erlangga.
- Krisanti, N. S. D. (2018). Pengaruh Penyebaran Fasilitas Sosial terhadap Sirkulasi dalam Kota di Desa Dauh Puri Klod, Denpasar Barat. *RUANG: Jurnal Lingkungan Binaan (SPACE: Journal of the Built Environment)*, 5(2), 151-166
<https://doi.org/10.24843/JRS.2018.v05.i02.p04>
- Kusumo, B. E. (2020). Stasiun Kereta Api Garut. Retrieved from <http://kekunaan.blogspot.com/2020/03/stasiun-kereta-api-garut.html>. 28 Oktober 2023
- Laseau, P. (2000). *Graphic Thinking for Architects and Designers*. John Wiley & Sons.
- Latif, A. N., Pratiwi, W. D., & Samsirina. (2019). Analisis Perubahan Permukiman Akibat Pariwisata Kawasan Wisata Situ Cileunca Kabupaten Bandung. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 8(3), 96-104.
- Lippsmeier, G. (1980). *Arsitektur Tropis* (edisi kedua). Erlangga.
- Llano-Castresana, U., Azkarate, A., & Sánchez-Beitia, S. (2013). The Value of Railway Heritage for Community Development. *WIT Transactions of The Built Environment*, 131, 61–72
- Luthfillah, M. H., & Soemardiono, B. (2020). Konsep Desain Stasiun Besar Kota Bogor dengan Pendekatan Kontekstual. *Jurnal Sains dan Seni ITS*, 8(2), G92-G97
- Ma'arif, S. (2022) Stasiun Garut, Bangkit dari Tidur Panjangnya. Retrieved from <https://www.nativeindonesia.com/kabupaten-garut/stasiun-kereta-api/>. 28 Oktober 2023
- Meeks, C. L. (1956). *The Railroad Station: An Architectural History*. Dover Publications, Inc.
- Marlina, E. (2021). Cilandak Barat Park and Ride dengan Pendekatan Biophilic Architecture. *Jurnal Arsitektur GRID*, 3(1), 13-22.
- Nadya, J., & Ikaputra, I. (2020). Karakter Wujud Bangunan Arsitektur Stasiun Kereta Api Lama (Heritage) di Jalur Cibatuan-Cikajang. *Modul*, 20(2), 134–144.
<https://doi.org/10.14710/mdl.20.2.2020.134-144>
- Najoan, S. J., & Mandey, J. (2011). Transformasi Sebagai Strategi Desain. *Media Matrasain*, 8(2).
- Pemerintah Daerah Kabupaten Garut. (2019). Peraturan Daerah Kabupaten Garut Nomor 6 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kabupaten Garut Nomor 29 Tahun 2011. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Garut.
- Pevsner, N. (1976). *A History of Building Types*. In Princeton Academic Press. Princeton University Press.
<https://doi.org/10.2307/jj.5425943>
- Pradipta, P. P., & Faqih, M. (2015). Gaya Art Deco pada Revitalisasi Stasiun Selatan Bandung. *Jurnal Sains dan Seni ITS*, 4(2), 2337-3520.
- Pratama, E. (2019). Perkeretaapian Indonesia: Sejarahnya Sepanjang Relnya. Retrieved from Kompas: <https://muda.kompas.id/baca/2019/07/18/perkeretaapian-indonesia-sejarahnya-sepanjang-relnya/>

- Pratama, I. P., Dwijendra, N. K., & Widiastuti. (2020). Kualitas Ruang Terbuka Publik di Kawasan Taman Kota Tabanan. *RUANG: Jurnal Lingkungan Binaan (SPACE: Journal of the Built Environment)*, 7(2), 145-156.
<https://doi.org/10.24843/JRS.2020.v07.i02.p03>
- Pratama, Y. R. (2022). Stasiun Pasirjengkol Dahulu Sarang Burung Sekarang Dilintasi Kereta Dipenuhi Penumpang ke Garut! Retrieved from YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=sjw1QrHYPC0>
- Pratiwi, W. D., Zuraida, S., Margono, R. B., Kurniawati, I., Dorothy, E., & Tang, A. (2022, October). *Office Conversion to Residential: Innovation in Housing and Urban Vulnerability*. In International Conference on Indonesian Architecture and Planning (pp. 439-454). Singapore: Springer Nature Singapore.
- Prihatmanto, R. R., Widyanto, U., Fauzi, F., & Sadili, R. (2019). Kajian Potensi Pengguna Kereta Api pada Jalur Reaktivasi Cibatug-Garut. *J. Penelit. Sekol. Tinggi Transp. Darat*.
- Purwanto, E. (2008). Kajian Arsitektural Stasiun NIS. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, 7(2), 98-105
- Purwoko, P. (2013). Kriteria Revitalisasi Pengaktifan Jalur Kereta Api. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 15(2), 91-98
- Purwoko, A., & Haradongan, F. *Reaktivasi Jalur Kereta Api Lintas Rangkasbitung-Pandeglang-Labuan*.
- Raby, John. (2023). Stasiun Garut. Retrieved from https://railfansid.fandom.com/id/wiki/Stasiun_Garut. 28 Oktober 2023
- Rispandi, I. (2014). Kereta Api Garut Tempo Doeloe. Retrieved from Wordpress: <https://azfiamandiri.wordpress.com/2014/01/27/ka-garut-tempoe-doeloe/>
- Rizki, T., Sasmito, A., & Maria, M. (2015). Perancangan Stasiun Kereta Api Terpadu dengan Terminal Bus di Semarang. *Journal of Architecture*, 1, 1-20.
- Santoso, J. T. (1997). Morfologi Arsitektural Stasiun Kereta Api Tawang, Semarang. *Jurnal Teknik Universitas Brawijaya Malang*, 3(9).
- Sesotyaningtyas, M., Pratiwi, W. D., & Setyono, J. S. (2015). Transformasi Hunian dengan Perspektif Spasial dan Tatanan Budaya: Komparasi Permukiman Kumuh Bang Bua, Thailand dan Kampung Naga, Indonesia. *Geoplanning: Journal of Geomatics and Planning*, 2(2), 116-123.
- Sholihah, R., Tantra, I. G. A. B. P., Sukmana, C. H., & Pratiwi, W. D. (2022). Tinjauan Transformasi Bangunan dengan Teori Habraken: Adaptasi Historical Background di Bangunan Konservasi Gedung Siola, Surabaya. *Jurnal Arsitektur ZONASI*, 5, 543–556.
<https://doi.org/doi.org/10.17509/jaz.v5i3.45721>
- Stasiun Garut. (2022). Retrieved from Wikipedia: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d3/Garut_Railway_Station's_Old_Building_on_April_2022.jpg
- Sulistiyani, H. (2022). *The Railway Station in Java: Creation of The New Power Structure 1862-1942* (PhD-Thesis - Research and graduation internal, Vrije Universiteit Amsterdam).
- Sulistiyani, H. (2023). The Evolution of Railway Station Architecture in Java. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 22(5), 2613–2621.
<https://doi.org/10.1080/13467581.2022.2160214>
- Susanti, D. (2017). Pengaruh Faktor Kepercayaan, Kualitas Layanan, dan Fasilitas Terhadap Kepuasan Pelanggan Kereta Api. *Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen*, 6(5).

- Syafira, B., Herlambang, S., & Rahardjo, P. (2021). Studi Integrasi Moda Angkutan Umum (Studi Kasus: Stasiun Garut Baru, Kecamatan Garut Kota, Kabupaten Garut). *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 3(2), 3245-3260.
- Wasiun, R., Nugraha, H. S., & Prabawani, B. (2015). Pengaruh Pelayanan Sistem Online, Tarif, dan Publikasi terhadap Keputusan Pembelian secara Online Tiket Kereta Api Relasi Semarang–Jakarta (Studi Kasus pada PT. Kereta Api Indonesia DAOP IV Semarang Tawang). *Jurnal Ilmu Administrasi Bisnis*, 4(2), 86-96.
- Wulandari, A. (2020). Kajian Taman Indonesia Kaya sebagai Ruang Terbuka Publik di Semarang Berdasarkan Kebutuhan Pengguna. *RUANG: Jurnal Lingkungan Binaan (SPACE: Journal of the Built Environment)*, 3(2), 171-186.
<https://doi.org/10.24843/JRS.2020.v07.i02.p05>
- Yusril, R. P. (2019). Stasiun Garut Direnovasi Sekaligus Dijadikan Kantor PT KAI 1 Reaktivasi Jalur Cibatug-Garut. Retrieved from <https://www.youtube.com/watch?v=0xaggSUErZY>. 28 Oktober 2023

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih yang tulus kami ungkapkan kepada semua yang telah berkontribusi dalam penelitian ini. Khususnya kepada dosen pembimbing kami, Bu Wiwik Dwi Pratiwi, atas bimbingan, dorongan, dan umpan balik yang telah beliau berikan selama proses penelitian ini. Kontribusi beliau telah sangat berarti dalam membentuk arah dan kualitas penelitian kami. Terima kasih kepada semua pihak yang turut serta dalam mendukung dan memfasilitasi jalannya penelitian ini. Semua kontribusi dan dukungan yang diberikan telah sangat berarti bagi kesuksesan penelitian ini.