

HARMONY BY CONTRAST PADA PENGEMBANGAN SITUS STASIUN SOLO KOTA DALAM KONTEKS PELESTARIAN CAGAR BUDAYA

Tasya Kusumahayati, Pratiwi Anjar Sari, Titis Srimuda Pitana
Prodi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta
tasyakusuma@student.uns.ac.id

Abstrak

Cagar budaya sebagai salah satu jejak arsitektur berdiri menjadi saksi bisu dari sejarah masa lampau suatu daerah yang menyimpan berbagai nilai kebudayaan dan kesejarahan. Banyaknya objek cagar budaya dapat membangun citra positif Indonesia di mata dunia sebagai negara yang kaya akan warisan budaya. Namun, kekayaan tersebut juga dinilai dapat menyebabkan kurang optimalnya upaya pelestarian pada cagar budaya. Dewasa ini, masih banyak objek yang setelah dikaji dan ditetapkan sebagai cagar budaya, justru kurang diperhatikan potensinya sehingga tidak ada tindak lanjut atau pengembangan objek cagar budaya dalam koridor pelestarian, seperti yang tengah terjadi pada situs Stasiun Solo Kota. Stasiun ini mengalami penurunan volume penumpang dan sempat terbengkalai selama beberapa tahun. Padahal, mempertahankan dan melestarikan cagar budaya merupakan hal penting yang harus dilakukan guna memastikan warisan ini tetap abadi dan dapat dinikmati oleh generasi mendatang. Konservasi adalah upaya pelestarian yang dapat dilakukan untuk menjaga dan menghormati keaslian bangunan bersejarah. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan observasi dan analisis data. Harmony by contrast dalam konteks konservasi cagar budaya merujuk pada pendekatan yang menjaga keselarasan antara bangunan baru dengan bangunan yang sudah ada, dengan menciptakan kontras yang harmonis antara keduanya. Teori ini dijadikan sebagai landasan keputusan desain karena mampu mendiferensiasikan tampilan bangunan dengan mempertimbangkan aspek masa lalu, masa kini, dan masa depan, sehingga upaya pengembangannya tidak menimbulkan kesan menipu.

Kata kunci: cagar budaya, konservasi, harmony by contrast, stasiun.

1. PENDAHULUAN

Arsitektur merupakan cerminan dari perkembangan sosial, budaya, dan teknologi pada masyarakat. Sebagai salah satu bagian penting dari proses perkembangan umat manusia, arsitektur terus mengalami perubahan. Perlahan tapi pasti, perubahan ini memunculkan perkembangan langgam baru dari langgam yang telah ada sebelumnya, yang turut berperan sebagai jejak keilmuan di bidang arsitektur. Langgam baru ini menggambarkan perubahan zaman dan inovasi dalam bidang arsitektur, sementara langgam yang telah ada merupakan jejak arsitektur yang mencerminkan sejarah dan warisan budaya. Salah satu warisan budaya (*heritage*) yang bersifat kebendaan (*tangible*) adalah cagar budaya. Sebagai bagian dari jejak arsitektur, menjadi bukti nyata dari nilai budaya yang ada di masa lampau. Mempertahankan dan menghormati cagar budaya merupakan hal penting yang harus dilakukan untuk melestarikan warisan budaya bagi generasi mendatang. Seperti yang diatur dalam Undang-Undang No. 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya, bahwa pelestarian cagar budaya merupakan upaya yang dinamis untuk mempertahankan keberadaan sekaligus nilai yang terkandung di dalam cagar budaya melalui perlindungan, pengembangan, dan pemanfaatan.

Solo sebagai letak berdirinya Keraton Surakarta dan perwakilan pemerintahan kolonial yang berpusat di Benteng Vastenburg, menjadikannya sebagai salah satu kota tua di Indonesia yang menyimpan begitu banyak *heritage* sebagai elemen-elemen ikonik dengan situs dan bangunan tua bersejarah. Berdasarkan Keputusan Walikota Surakarta No 646/1-R/1/2013 tentang Cagar Budaya,

Kota Surakarta telah menetapkan 4 Kompleks Kawasan Cagar budaya dan 65 Bangunan Cagar Budaya. Keberadaan aset pusaka ini menjadi identitas dan karakter Kota Surakarta sebagai Kota Budaya. Pada perkembangannya, sesuai Undang-Undang No 11 tahun 2010, keberadaan cagar budaya perlu dikelola dan menjadi tanggung jawab pemerintah. Hal tersebut, dibuktikan melalui peranan Kota Surakarta sebagai salah satu deklarator dan anggota JKPI (Jaringan Kota Pusaka Indonesia) pada tahun 2008.

Solo Kota Tua cenderung kota tepian sungai yang memiliki 37 pelabuhan, yang merupakan jalur transportasi utama pada masa itu. Kemudian, beberapa tahun setelah Belanda berhasil berkuasa sepenuhnya dari Tionghoa, dibangunlah akses transportasi darat berupa jalur kereta api lengkap dengan stasiun-stasiun pemberhentiannya. Stasiun Solo Kota merupakan salah satu yang dibangun oleh *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* pada tahun 1922. Stasiun ini sempat terbengkalai pada tahun 2000-2009 akibat dinonaktifkannya jalur kereta dari Solo menuju Wonogiri. Hal tersebut cukup disayangkan mengingat Stasiun Solo Kota memiliki nilai penting, sejarah, dan pengetahuan, sehingga telah ditetapkan sebagai situs cagar budaya pada Desember 2015 lalu. Oleh karena itu, diperlukan upaya pelestarian yang didalamnya perlu dirumuskan secara benar konsep perlindungan, pemanfaatan, dan pengembangan untuk menjaga kelestarian, dengan harapan situs tersebut mampu menghidupi dirinya sendiri di masa mendatang.

Pelaksanaan konservasi terhadap objek cagar budaya, memerlukan tindakan-tindakan khusus dalam setiap penanganannya (Burra Charter, 1999), antara lain:

1. Konservasi yaitu semua kegiatan pemeliharaan suatu tempat sedemikian rupa sehingga mempertahankan nilai kulturalnya.
2. Preservasi adalah mempertahankan bahan dan tempat dalam kondisi eksisting dan memperlambat pelapukan.
3. Restorasi / Rehabilitasi, adalah upaya mengembalikan kondisi fisik bangunan seperti sedia kala dengan membuang elemen-elemen tambahan serta memasang kembali elemen-elemen orisinal yang telah hilang tanpa menambah bagian baru.
4. Rekonstruksi yaitu mengembalikan sebuah tempat pada keadaan semula sebagaimana yang diketahui dengan menggunakan bahan lama maupun bahan baru dan dibedakan dari restorasi.
5. Adaptasi / Revitalisasi, adalah segala upaya untuk mengubah tempat agar dapat digunakan untuk fungsi yang sesuai.
6. Demolisi, adalah penghancuran atau perombakan suatu bangunan yang sudah rusak atau membahayakan.

Konservasi sebagai salah satu strategi pelestarian merupakan suatu proses memahami, menjaga, yang juga mementingkan pemeliharaan, perbaikan, pengembalian, dan adaptasi terhadap aset sejarah untuk memelihara kepentingan kebudayaan. Konservasi merupakan salah satu proses pengelolaan yang berkelanjutan terhadap perubahan, yang dalam prosesnya memperhatikan beberapa pendekatan nilai yaitu nilai umur dan kelangkaan, nilai arsitektur, nilai artistik, nilai kebudayaan, nilai asosiatif, nilai ekonomi, nilai pendidikan, nilai emosi, nilai sejarah, nilai landscape, kekhasan daerah, nilai politik, nilai masyarakat, nilai agama, nilai sosial, nilai simbolik, nilai teknik, nilai sains, penelitian dan pengetahuan, dan tampilan suatu kota. (Aylin Orbasli dalam Syaiffudin, 2018).

Selain prinsip umum, terdapat peran lain yang mendasar dalam tahap konservasi. Syaifuddin (2018) menyatakan bahwa pendekatan terhadap nilai yang mendukung suatu kegiatan konservasi juga harus didasari oleh unsur keutuhan dan keaslian.

1. Keutuhan (*Integrity*)

Konservasi harus dilakukan dengan keutuhan untuk mengembalikan bangunan, dengan menggunakan material yang sesuai untuk tujuan dan "cara yang tepat". Mengembalikan

bangunan dapat melalui restorasi atau rekonstruksi yang dapat mencirikan keadaan dimasa lalu, untuk tujuan penyajian keaslian dari bangunan.

Keutuhan disini mencakup:

- a) Keutuhan Fisik bangunan (material bangunan dan hubungan antar unsur lainnya)
- b) Keutuhan struktur yang digunakan
- c) Keutuhan desain
- d) Keutuhan estetika yang digunakan
- e) Keutuhan bangunan (layout dan fungsi)
- f) Integritas dari tim professional konservasi.

2. Keaslian

Dalam berkembangnya kebutuhan, sering terdapat penyesuaian fungsi pada bangunan lama agar bisa dimanfaatkan kembali pada masa kini maupun pada masa yang akan datang. Oleh karena itu, bangunan cagar budaya harus mempertahankan bentuk aslinya, tidak boleh diubah baik bentuk maupun materialnya.

Situs stasiun Solo Kota sebagai cagar budaya dikonservasikan dengan unsur keutuhan dan keaslian. Oleh karena itu, pengembangan Stasiun Solo Kota dengan *harmony by contrast* direncanakan dengan menghadirkan bangunan baru yang kontras, namun tetap menjaga keselarasan dan keharmonian pada tapak. *Harmony by contrast* dalam warisan cagar budaya berperan untuk mempertahankan identitas sejarah bangunan tersebut, memungkinkan integrasi elemen-elemen baru yang kontras dengan elemen bersejarah, dengan mempertahankan keselarasan harmonis antara keduanya. Oleh karena itu, hal ini memungkinkan cagar budaya untuk tetap relevan dan berfungsi tanpa mengorbankan keaslian dan nilai-nilai sejarahnya. Purwantiastining (dalam Musthapha, 2023) mengemukakan bahwa terdapat komponen penting dalam prinsip harmoni dan kontras, yakni :

1. Harmoni dan kontras dalam segi bentuk, yang dapat dilihat dari adanya kesamaan bentuk atau keselarasan bentuk pada suatu kumpulan bentuk. Sedangkan kontras dalam segi bentuk dilihat dari adanya perbedaan bentuk yang mencolok pada suatu kumpulan bentuk yang selaras.
2. Harmoni dan kontras dalam segi ukuran, dilihat dari keserasian ukuran suatu bentuk. Sedangkan kontras dalam ukuran dapat dilihat dari adanya perbedaan ukuran yang dominan atau mencolok pada suatu kumpulan bentuk.
3. Harmoni dan kontras dalam segi warna, dilihat dari tidak adanya warna yang mencolok di antara warna yang serasi. Sedangkan kontras dalam segi warna dikarenakan adanya warna yang mencolok di antara warna yang selaras.

Harmony by contrast dalam arsitektur merupakan upaya mengintegrasikan bangunan baru dengan tampilan yang berbeda dalam lokasi yang berdekatan untuk mencapai kontinuitas visual. Kontras dapat menciptakan tampilan yang unik dan menarik, namun pengaplikasiannya memerlukan kehati-hatian agar tidak menimbulkan kekacauan. Sesuai dengan pendapat Brolin (1980), bahwasannya kekontrasan antara bangunan modern dan kuno dapat merupakan sebuah harmonisasi, namun bila terlalu banyak akan mengakibatkan *shock effect* yang timbul sebagai akibat kontras. Maka efektifitas yang dikehendaki akan menurun sehingga yang muncul adalah *chaos*. Sedangkan harmoni merupakan upaya mencapai keserasian antar bangunan maupun lingkungan di sekitarnya. Goesniadhie (2010) mengartikan harmoni sebagai keselarasan, kecocokan, keserasian, dan keseimbangan. Berdasarkan prinsip tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa konsep desain *harmony by contrast* dapat diimplementasikan melalui pengolahan ; (a) Langgam arsitektur; (b) Komposisi berupa bentuk, skala, proporsi, susunan, warna; (c) Tekstur dan material; (d) Struktur dan konstruksi; (e) Pengolahan lanskap atau lingkungan sekitar tapak.

2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Menurut Abercrombie, Hill, Turner dalam Moleong (2005:54) penelitian kualitatif dicirikan oleh tujuan penelitian yang ingin memahami gejala-gejala yang tidak memerlukan kuantifikasi atau gejala-gejala yang tidak memungkinkan untuk diukur secara tepat atau kuantitatif. Sedangkan penelitian deskriptif menurut Arikunto (2006:234) adalah penelitian yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi mengenai status gejala yang ada, yaitu keadaan gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan meliputi data, metode dan cara analisa yang digunakan untuk menyelesaikan masalah.

Penelitian deskriptif kualitatif yang dilakukan terdiri dari beberapa tahapan, diantaranya :

a. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah didasarkan pada pengalaman peneliti dalam mengidentifikasi kemungkinan dan permasalahan. Penelitian yang dimulai dengan suatu masalah substantif (masalah yang benar-benar ada dalam suatu organisasi atau lingkungan tertentu) memerlukan identifikasi masalah tersebut. Identifikasi harus diuraikan permasalahannya sehingga dapat diidentifikasi dengan jelas dan disertai dengan data pendukung, Juliansyah (dalam Fauzan, n.d.) tahun?

b. Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan yakni data primer dan data sekunder. Data primer diambil dengan teknik penelitian lapangan kualitatif. Survei lapangan dilakukan pada lokasi penelitian, yakni Situs Stasiun Solo Kota dengan metode observasi dan pengukuran untuk mengetahui kondisi eksisting tapak. Data sekunder didapatkan melalui studi literatur, studi preseden, dan permintaan data pada pihak ketiga, yakni PT KAI melalui E-PPID. Permohonan data yang diajukan berupa data deliniasi tapak Stasiun Solo Kota dan jumlah volume penumpang dalam kurun waktu 5 tahun terakhir.

c. Analisis Data

Analisis data menggunakan model interaktif menurut Milles, Hubberman dan Saldana (2014:33), yang terdiri dari empat alur kegiatan, yakni pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Instrumen penelitian ini diantaranya adalah peneliti dan perangkat penunjang seperti laser meter dan alat tulis. Proses analisis digunakan sebagai acuan untuk mendapatkan keputusan desain yang berhubungan dengan teori *harmony by contrast*.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Stasiun Solo Kota yang terletak di Kelurahan Sangkrah, Kecamatan Pasar Kliwon ini dikategorikan sebagai stasiun kelas III yang hanya melayani rute tertentu, yakni Solo-Wonogiri. Sebagai stasiun kereta api kelas kecil, Solo Kota hanya memiliki 3 jalur kereta api tanpa depo penyimpanan lokomotif maupun gerbong kereta api sehingga tidak difungsikan untuk keperluan langsir, melainkan hanya sebagai transit penumpang jarak dekat. Nonaktifnya stasiun ini sebab penghapusan jalur KA Solo-Wonogiri membuat stasiun ini terbengkalai dan terabaikan. Setelah diresmikannya Sepur Kluthuk Jaladara, barulah stasiun tersebut aktif kembali sebagai terminus untuk keberangkatan kereta api uap wisata ini. Selain Sepur Kluthuk Jaladara, dioperasikan juga sebuah railbus Bathara Kresna sebagai pengganti kereta feeder, yang sempat mangkrak di dipo lokomotif sebab terkendala perizinan. Per bulan maret tahun 2015, Bathara Kresna mulai beroperasi secara aktif hingga saat ini. Hal tersebut merupakan bagian dari upaya PT KAI untuk mengkonservasi dan merevitalisasi Stasiun Solo Kota.

TABEL 1

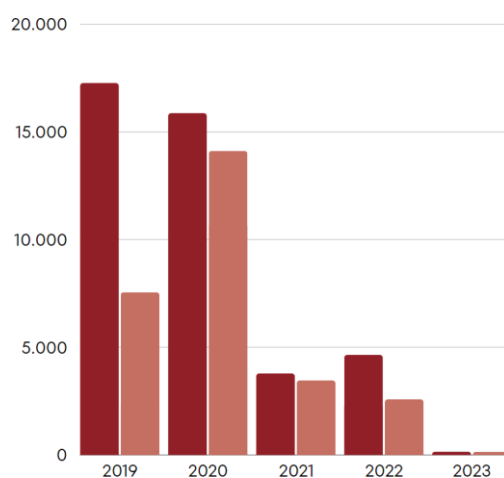
DATA VOLUME PENUMPANG STASIUN SOLO KOTA DALAM KURUN WAKTU 5 TAHUN TERAKHIR

REKAP JUMLAH PENUMPANG NAIK BERDASARKAN SELISIH NAIK TURUN				#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!	#REF!
Daop/Divre	Nama Stasiun	Singkatan	Singkatan	Jan-18	Feb-18	Mar-18	Apr-18	Mei-18	Jun-18	Jul-18	Agus-18	Sep-18	Okt-18	Nov-18	Des-18
PENUMPANG NAIK	Solokota	STA	STA	971	1.057	1.017	1.716	939	1.590	1.390	742	1.765	1.848	1.895	2.339
PENUMPANG TURUN	Solokota	STA	STA	349	596	589	770	306	309	223	152	1.010	1.253	1.042	955
GRAND TOTAL				349	596	589	770	306	309	223	152	1.010	1.253	1.042	955
Daop/Divre	Nama Stasiun	Singkatan	Singkatan	Jan-19	Feb-19	Mar-19	Apr-19	Mei-19	Jun-19	Jul-19	Agus-19	Sep-19	Okt-19	Nov-19	Des-19
PENUMPANG NAIK	Solokota	STA	STA	2.370	1.597	2.109	1.783	627	633	1.384	619	872	1.094	1.188	1.595
PENUMPANG TURUN	Solokota	STA	STA	1.818	1.472	2.017	1.586	733	528	992	613	688	879	1.208	1.585
GRAND TOTAL				1.818	1.472	2.017	1.586	733	528	992	613	688	879	1.208	1.585
Daop/Divre	Nama Stasiun	Singkatan	Singkatan	Jan-20	Feb-20	Mar-20	Apr-20	Mei-20	Jun-20	Jul-20	Agus-20	Sep-20	Okt-20	Nov-20	Des-20
PENUMPANG NAIK	Solokota	STA	STA	1.386	1.171	702	45	154	327	-	-	-	-	-	-
PENUMPANG TURUN	Solokota	STA	STA	1.268	1.051	660	47	148	287	-	-	-	-	-	-
GRAND TOTAL				1.268	1.051	660	47	148	287	-	-	-	-	-	-
Daop/Divre	Nama Stasiun	Singkatan	Singkatan	Jan-21	Feb-21	Mar-21	Apr-21	Mei-21	Jun-21	Jul-21	Agus-21	Sep-21	Okt-21	Nov-21	Des-21
PENUMPANG NAIK	Solokota	STA	STA	103	344	685	396	644	556	73	23	85	297	579	863
PENUMPANG TURUN	Solokota	STA	STA	62	77	344	236	330	357	33	19	73	250	346	457
GRAND TOTAL				62	77	344	236	330	357	33	19	73	250	346	457
Daop/Divre	Nama Stasiun	Singkatan	Singkatan	Jan-22	Feb-22	Mar-22	Apr-22	Mei-22	Jun-22	Jul-22	Agus-22	Sep-22	Okt-22	Nov-22	Des-22
PENUMPANG NAIK	Solokota	STA	STA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PENUMPANG TURUN	Solokota	STA	STA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GRAND TOTAL				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Daop/Divre	Nama Stasiun	Singkatan	Singkatan	Jan-23	Feb-23	Mar-23	Apr-23	Mei-23	Jun-23	Jul-23	Agus-23	Sep-23	Okt-23		
PENUMPANG NAIK	Solokota	STA	STA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
PENUMPANG TURUN	Solokota	STA	STA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
GRAND TOTAL				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Sumber: Database PPID PT KAI, 2023 (diolah penulis, 2023)

GRAFIK 1

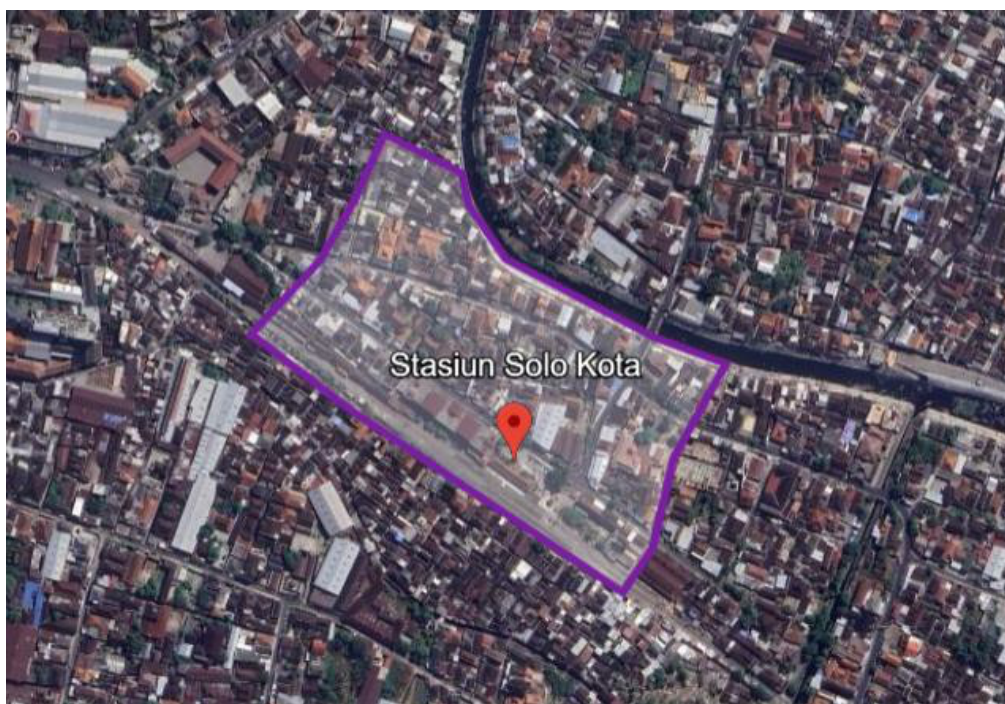
GRAFIK VOLUME PENUMPANG STASIUN SOLO KOTA DALAM KURUN WAKTU 5 TAHUN TERAKHIR



Sumber: Database PPID PT KAI, 2023 (diolah penulis, 2023)

Setelah diaktifkan kembali, sempat terjadi penurunan volume penumpang secara drastis pada tahun 2020 akibat wabah Covid-19 dan pemberlakuan PPKM di Indonesia. Meski sepanjang terjadinya wabah stasiun ini tetap beroperasi, namun volume penumpang menyentuh presentase 0% pada bulan Juli hingga Desember 2020 (lihat Gambar 1). Pada bulan Januari 2022-Mei 2023, kereta api Bathara Kresna juga sempat berhenti beroperasi sementara karena sedang menjalani proses P48, yakni proses perawatan besar (*overhaul*) yang dilakukan per 48 bulan. Saat itu, Batara Kresna mendapatkan perbaikan dan penggantian komponen, serta pengecatan ulang bagian luarnya. Namun sejak dioperasikan kembali dari bulan Juni-Oktober 2023, volume penumpang pada Stasiun Solo Kota masih berada di presentase angka 0%, yang artinya tidak ada kunjungan sama sekali pada Stasiun Solo Kota. Selama kurun waktu 5 tahun terakhir, volume penumpang yang naik selalu lebih besar daripada penumpang yang turun, artinya Stasiun Solo Kota bukan merupakan stasiun tujuan. Berdasarkan data tersebut, dapat disimpulkan bahwa konservasi cagar budaya belum tentu dapat berjalan secara optimal jika hanya terbatas pada pemanfaatan aspek fungsional utama seperti pembaruan jadwal dan penambahan railbus saja, tetapi juga harus meninjau potensi situs tersebut sebagai cagar budaya.

Luasnya tanah kepemilikan PT KAI pada Stasiun Solo Kota menjadi salah satu potensi yang perlu diperhatikan karena totalnya yang mencapai 47.896 m² didukung dengan letaknya yang cukup strategis. Berdasarkan Perda Surakarta Nomor 1 Tahun 2012, kecamatan ini berada pada kawasan I dengan rencana tata guna lahan sebagai pusat kegiatan pemerintahan, perdagangan, budaya, wisata, dan industri kreatif. Selain itu, keberadaan Stasiun Solo Kota sangat berpengaruh bagi sejarah perkembangan kota tua Solo yang sudah memiliki rencana tata ruang modern dengan moda transportasinya. Keberadaan Stasiun Solo Kota di antara stasiun-stasiun lain di sekitarnya juga memberikan pembelajaran bagi generasi sekarang dan yang akan datang pentingnya manajemen transportasi kota.



Gambar 1
Deliniasi Lahan Kepemilikan KAI pada Stasiun Solo Kota



Gambar 2
Tampak Eksisting Stasiun Solo Kota



Gambar 3
Eksisting Jalur Kereta Api pada Stasiun Solo Kota

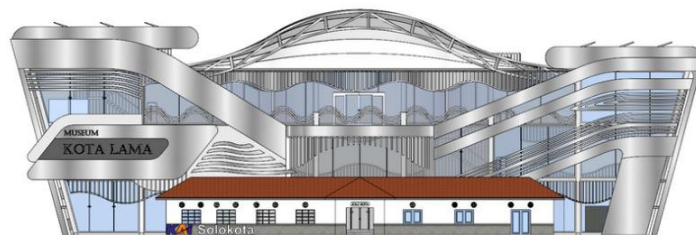
Fokus dalam penelitian ini adalah upaya konservasi yang dapat dilakukan terhadap Stasiun Solo Kota agar dapat menghidupi dirinya sendiri dan dapat lebih dikenal oleh masyarakat sebagai warisan cagar budaya. Upaya tersebut dilakukan dengan mengharmonikan Stasiun Solo Kota dengan bangunan baru yang berperan sebagai atraktor secara adaptif dengan *harmony by contrast*. Prinsip harmoni dalam segi bentuk dapat dilihat dari adanya kesamaan atau keselarasan bentuk yang berada dalam suatu kumpulan bentuk. Prinsip kontras dalam segi bentuk dapat dilihat dari penerapannya yang berbeda dan mencolok dari bentuk-bentuk lain di sekitarnya.



Gambar 4
Prinsip Kontras dalam Bentuk
Sumber: Zainal Musthapha, 2023



Gambar 5
Prinsip Harmoni dalam Bentuk
Sumber: Zainal Musthapha, 2023



Gambar 6
Contoh Implementasi Prinsip Harmoni pada Komposisi Bentuk

Harmoni pada bentuk dapat dicapai melalui komposisi desain yang menerapkan perbedaan dimensi fisik berupa panjang, lebar dan tebal bangunan. Desain 3 lantai sebagai upaya menentukan proporsi bentuk, sedangkan skalanya ditentukan oleh ukuran relatifnya terhadap bentuk eksisting. Harmoni tidak hanya dapat dicapai melalui permainan bentuk bangunan utama saja, tetapi juga melalui komposisi lanskap dengan penyesuaian zonasi sehingga muncul bentuk-bentuk baru terhadap eksisting kawasan. Bahkan tidak hanya dalam bentuk fisik, keharmonian pun dapat tercipta melalui komposisi fungsi seperti pada Stasiun Solo Kota, yakni situs cagar budaya yang hampir ditinggalkan, direncanakan atraksi-atraksi pendukung yang saling terintegrasi seperti museum bertema kereta api yang relevan dengan bangunan eksisting, sehingga diharapkan mampu memperkuat eksistensinya dalam koridor pelestarian cagar budaya.

TABEL 2
CONTOH IMPLEMENTASI PRINSIP KONTRAS PADA STASIUN SOLO KOTA

No.	Prinsip	Implementasi pada Bangunan	
		Stasiun Solo Kota	Museum
1.	Kontras pada Langgam	Merupakan jejak Arsitektur Kolonial Indische yang ditandai dengan denah simetri dan atap perisai.	Direncanakan dengan arsitektur modern yang strukturnya mendukung tampilan fasad, elemen horizontal dan vertikal yang dipadukan dengan garis lengkung.
2.	Kontras pada Warna, Tekstur, dan Material	Didominasi warna putih dengan tekstur kasar plamir dan cat. Material yang digunakan antara lain dinding bata, atap genteng tanah liat dengan konstruksi kayu	Direncanakan dengan dominasi material kaca dan secondary skin berbahan besi metal yang mirip dengan bahan kereta api, menciptakan tekstur shiny.
3.	Kontras pada Struktur dan Konstruksi	Pondasi yang digunakan adalah pondasi batu kali, dengan struktur atap kuda-kuda kayu.	Direncanakan dengan struktur kolom miring pada ujung bangunan, dengan konstruksi curtain wall non-struktural sebagai tempat instalasi kaca. Pondasi yang digunakan adalah <i>footplat</i> untuk bangunan 3 lantai. Atapnya merupakan kombinasi plat beton dengan <i>space truss</i> .

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Teori *harmony by contrast* dapat diterapkan sebagai landasan keputusan desain pada upaya konservasi bangunan dalam koridor pelestarian cagar budaya yang didalamnya termasuk perlindungan, pemanfaatan, dan pengembangan. Penambahan bangunan baru yang kontras dengan perbedaan gaya arsitektur yang mencolok merupakan upaya pengembangan yang dapat dilakukan guna menonjolkan bangunan cagar budaya. Perencanaan dan perancangannya harus mempertimbangkan harmonisasi antar bangunan maupun lingkungan di sekitarnya. Penerapan *harmony by contrast* ini juga dapat dilakukan melalui pengolahan seluruh aspek pada objek selagi tidak mengubah, merusak, maupun melunturkan nilai sejarah pada objek cagar budaya.

REFERENSI

- Brolin, Brent C. (1980). *Architecture in Context: Fitting New Buildings with Olds*. Van Nostrand Reinhold Company: Inggris
- Hartati, Umi. 2020. *Cagar Budaya Sebagai Sumber Belajar Sejarah Lokal*. Jurnal Diakronika, Volume 20, Nomor 2, September 2020.
- Indonesia. *Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya*. Lembaran Negara RI Tahun 2010 Nomor 130. Sekretariat Negara. Jakarta
- Kota Surakarta. 2012. *Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surakarta Tahun 2011-2031*. Pemerintah Kota Surakarta: Surakarta.
- Kota Surakarta. 2016. *Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2016 tentang Bangunan Gedung*. Pemerintah Kota Surakarta: Surakarta.
- Kota Surakarta. 2021. *Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surakarta Tahun 2021-2041*. Pemerintah Kota Surakarta: Surakarta.
- Mustapha, Zainal., Ari Widyati Purwantiasning. 2023. *Kajian Arsitektur Kontekstual Bentuk pada Bangunan Kampung Susun Produktif Tumbuh Cakung di Jakarta Timur*. Jurnal Arsitektur PURWARUPA, Vol.7, No.2, September 2023.
- Purwantiasning. 2015. *Adaptive Reuse Pada Bangunan Tua Bersejarah Sebuah Kajian Konservasi Pada Kawasan Kota Lama Jakarta*. Arsitektur UMJ Press. Jakarta.
- Rahardjo, Supratikno. 2013. *Beberapa Permasalahan Pelestarian Kawasan Cagar Budaya dan Strategi Solusinya*. Jurnal Konservasi Cagar Budaya Borobudur, Volume 7, Nomor 2, Desember 2013, Hal 4-17.
- Republik Indonesia. 2010. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya*. Jakarta
- Tim PT KAI. (2023). *Volume Penumpang Stasiun Solo Kota (STA)*. Bandung : PT Kereta Api Indonesia
- Wibowo, Agus Budi. 2014. *Strategi Pelestarian Benda atau Situs Cagar Budaya Berbasis Masyarakat*. Jurnal Konservasi Cagar Budaya Borobudur, Volume 8, Nomor 1, Juni 2014, Hal 58-71.