

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sejak zaman Kesultanan Banten, kota Tangerang adalah kawasan strategis. Hal itu dikarenakan perubahan rute perdagangan dari Malaka ke Sunda Kelapa. Perubahan itu membuat Banten dan Sunda Kelapa menjadi penting (Kamarga, 2014). Selain menjadi tempat perdagangan, Tangerang pun menjadi kawasan pertanian. Hal itu dapat dilihat dari pekerjaan penduduk Tangerang yang saat itu lebih banyak bertani yang banyak diolah oleh masyarakat keturunan Tionghoa (Thresnawaty, 2015). Hasil pertanian ini yang dikirimkan ke berbagai tempat khususnya Jakarta dengan menggunakan kereta api melalui Stasiun Tangerang.

Stasiun Tangerang adalah stasiun yang dibangun pada tahun 1896 oleh *Staatssporwegen* (SS) selaku perusahaan perkertaapian pada saat itu dan selesai pada tahun 1899. Pembangunan Stasiun Tangerang ini diawali karena *Staatssporwegen* (SS) bertugas untuk membangun jalur kereta api di sisi Barat Batavia sampai dengan Anyer. Pada jalur itu *Staatssporwegen* (SS) pun membuat cabang baru yaitu dari Duri-Tangerang. Bersamaan dengan dibukanya lintas Duri-Tangerang, Stasiun Tangerang diresmikan. Stasiun Tangerang pun menjadi fasilitas utama untuk mengangkut penumpang ataupun hasil tani ke Batavia. Lalu pada kemerdekaan Indonesia di tahun 1945, terjadi peperangan di Tangerang akibat adanya ancaman dari pihak Sekutu yang menyebabkan rusaknya jalur kereta dan Stasiun Tangerang. Pada tahun 1949, fasilitas stasiun dan jalur Stasiun diperbaiki oleh Djawatan Kereta Api (DKA) yang sekarang dikenal sebagai PT. Kereta Api Indonesia dan masih beroperasi sampai sekarang (PT. Kereta Api Indonesia, 2017).



Gambar 1. 1 Bagan Sejarah Stasiun Tangerang

(Sumber: artikel dari (PT. Kereta Api Indonesia, 2017) dan diolah kembali oleh penulis)

Stasiun Tangerang tidak hanya memiliki nilai historis tetapi juga fungsi yang tinggi. Fungsi yang tinggi ini dapat dilihat dari kegunaan Stasiun Tangerang bagi masyarakat Tangerang. Pada awal dibangun, Stasiun Tangerang berfungsi sebagai fasilitas untuk mengangkut penumpang ke Batavia. Per Maret 2020, Stasiun Tangerang menyediakan 48 jadwal keberangkatan KRL (Kereta Rel Listrik) dari Tangerang menuju Duri (PT Kereta Commuter Indonesia, 2020). Keberadaan Stasiun Tangerang sebagai stasiun akhir menyebabkan banyak orang berkumpul di stasiun itu hingga berefek pada perekonomian di sekitarnya. Dalam radius satu kilometer terdapat banyak area perbelanjaan, seperti Pasar Anyar yang tepat berada di Utara stasiun, area pertokoan di Jalan Kisamaun, dan pasar tradisional yang ada di dalam area Pecinan Pasar Lama.

Kedudukan Stasiun Tangerang yang tinggi baik secara sejarah dan fungsi hingga hari ini menjadikan Stasiun Tangerang sebagai *landmark* kota. Menurut Kevin Lynch, landmark adalah objek di dalam kota yang memiliki makna bagi masyarakat dan bisa dijadikan titik acuan oleh pengunjung kota (Lynch, 1990).

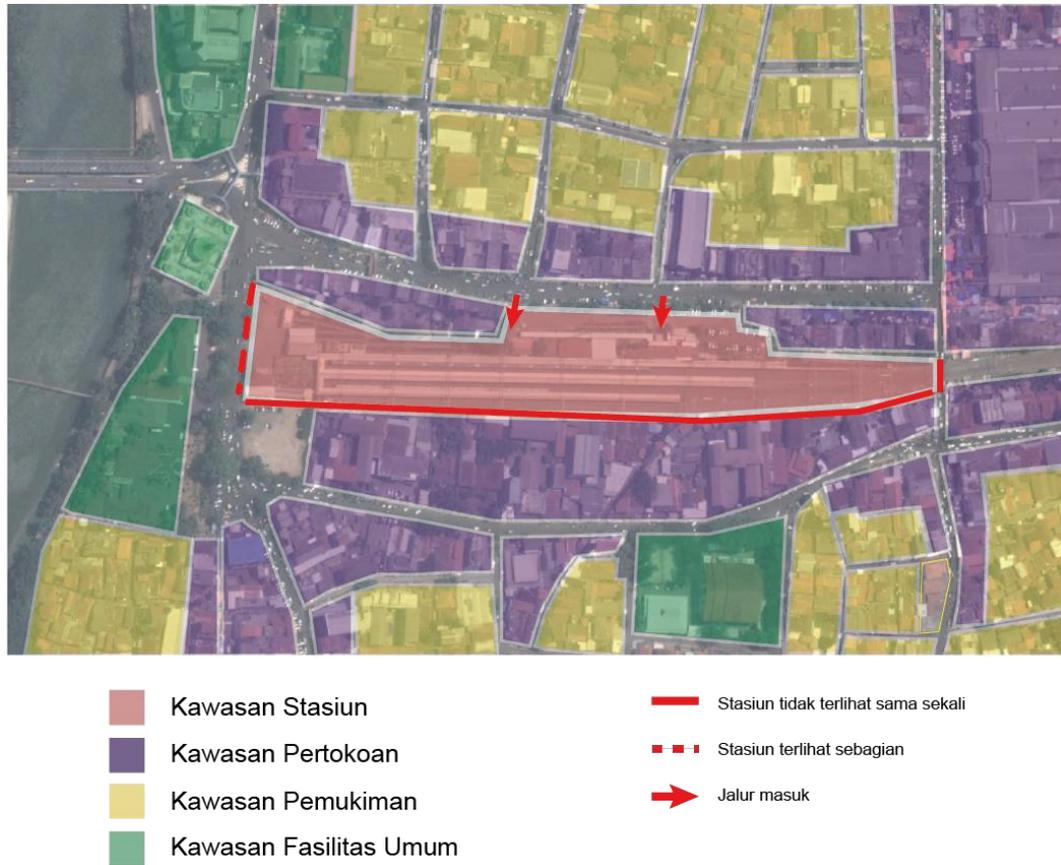
Munculnya objek-objek lain setelah masa kolonial di sekitar Stasiun Tangerang seperti area perdagangan dan perumahan menyebabkan perubahan ruang. Perubahan ruang itu antara lain menyangkut aksesibilitas dan visibilitas menuju Stasiun Tangerang.

Pertama, akses masuk menuju Stasiun Tangerang terbatas. Calon penumpang KRL hanya bisa memasuki area stasiun dari dua pintu. Pintu pertama untuk *drop-off* dan parkir. Sedangkan pintu satu lagi digunakan untuk jalur masuk kendaraan bermotor. Kedua pintu itu berada di sisi Utara area stasiun yang menghadap kawasan pertokoan Pasar Anyar. Keadaan pertokoan yang ramai menyebabkan akses masuk stasiun semakin sulit, ditambah dengan kendaraan umum yang sering mangkal di depannya. Selain itu orang-orang juga tidak memiliki akses alternatif untuk menuju stasiun. Hal ini menyebabkan aksesibilitas ke dalam stasiun menjadi sulit.

Akses yang terbatas itu juga memengaruhi akses visual / visibilitas pengunjung kawasan sekitar menuju Stasiun Tangerang. Sisi Utara yang merupakan akses masuk satu-satunya stasiun saja masih tertutup oleh beberapa pedagang kaki lima di jam-jam tertentu, sehingga bangunan stasiun tidak terlalu terlihat. Bangunan stasiun masih terlihat di sisi Barat walaupun hanya berupa tembok bukan fasad. Sedangkan di sisi Selatan dan Timur, pandangan pengunjung benar-benar tertutup oleh bangunan-bangunan lain. Pada sisi Selatan, Stasiun Tangerang tertutup oleh sekolah, hotel, dan pertokoan. Sedangkan di sisi Timur terdapat pasar tumpah ruah dari Pasar Anyar. Di sisi Barat, bangunan stasiun masih terlihat walaupun hanya berupa tembok bukan fasad.

Kedua permasalahan tersebut baik aksesibilitas dan visibilitas menjadikan kedudukan Stasiun Tangerang sebagai *landmark* perlu dikaji ulang. Stasiun Tangerang menjadi tidak mudah diidentifikasi karena banyaknya distraksi dari aspek aksesibilitas dan visibilitas. Hal tersebut menjadi tidak selaras dengan definisi *landmark* yang seharusnya mudah diidentifikasi dengan mudah oleh pengamat. Oleh sebab itu penelitian ini membahas mengenai aksesibilitas dan visibilitas menuju stasiun dan pengaruhnya terhadap

kedudukan stasiun sebagai landmark. Objek yang diobservasi antara lain adalah Stasiun Tangerang secara keseluruhan dan kawasan sekitar stasiun dengan radius 500 meter.



Gambar 1. 2 Zoning Wilayah Sekitar Stasiun

(Sumber: peta dari Google Earth dan diolah kembali oleh penulis, 2020)

Setelah memahami pengaruh aksesibilitas dan visibilitas terhadap kedudukan Stasiun Tangerang sebagai *landmark* Kota Tangerang, penulis dapat menjadikannya sebagai dasar perancangan Stasiun Tangerang. Kedudukan Stasiun Tangerang sebagai landmark bergantung pada kemudahannya untuk diidentifikasi oleh pengamat. Namun, aksesibilitas dan visibilitas yang rendah menghambat proses identifikasi Stasiun Tangerang oleh pengamat. Oleh sebab itu, perancangan ulang Stasiun Tangerang ini memerlukan pendekatan tertentu untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

Pendekatan yang digunakan di perancangan ini adalah pendekatan *experiential space*. Pendekatan *experiential space* adalah pendekatan manusia dalam memaknai suatu ruang. Pemaknaan *landmark* seperti yang didefinisikan oleh Kevin Lynch, adalah pemaknaan ruang secara visual. Identifikasi suatu objek dengan pendekatan visual hanya sebatas melihat permukaan suatu objek dan membandingkan seberapa kontras dengan sekitarnya. Padahal indera lain di tubuh manusia juga dapat membantu pengamat mengidentifikasi ruang. Hal ini yang disebut dengan pendekatan eksperiensial atau *experiential space*, dimana pengamat mengidentifikasi ruang dengan seluruh indera tubuhnya. Melalui pendekatan eksperiensial, pengamat tidak hanya mengidentifikasi ruang dari luar bangunan tetapi masuk ke dalamnya dan menikmati sensasi yang diberikan (Narita, 2010).

Pendekatan eksperiensial ini juga selaras dengan potensi Stasiun Tangerang. Stasiun Tangerang sebagai stasiun akhir punya banyak kesempatan untuk memberikan pengalaman ruang pada penumpang yang baru turun atau naik KRL dari dalam stasiun. Sedangkan nilai sejarah yang tinggi ini menjadi faktor unik untuk membedakan pengalaman ruang di Stasiun Tangerang dengan tempat lain.

Berdasarkan permasalahan serta potensi yang dimiliki Stasiun Tangerang maka penulis ingin mengetahui **“Bagaimana merancangan Stasiun Tangerang dengan pendekatan *experiential space*?”** Tapak yang digunakan masih sama seperti tapak awal karena mempertimbangkan lokasinya yang sudah strategis di pusat Kota Tangerang, status Stasiun Tangerang sebagai cagar budaya, serta pengaruhnya yang sudah sangat besar bagi kawasan sekitarnya.

1.2 Rumusan Masalah

Melalui pemaparan latar belakang di atas, maka rumusan masalah penelitian yang dijawab pada penelitian antara lain adalah keterbatasan akses menuju Stasiun Tangerang yang menyebabkan penurunan visual dari luar stasiun. Hal tersebut memengaruhi kedudukan Stasiun Tangerang sebagai *landmark* kota. Sehingga penulis akan menjawab pertanyaan penelitiannya:

- Apa pengaruh aksesibilitas menuju Stasiun Tangerang terhadap kedudukan Stasiun Tangerang sebagai *landmark* kota?
- Apa pengaruh visibilitas menuju Stasiun Tangerang terhadap kedudukan Stasiun Tangerang sebagai *landmark* kota?:

Sedangkan permasalahan yang diangkat pada perancangan ini antara lain adalah:

- Stasiun Tangerang masih sulit diidentifikasi dari luar menyebabkan kedudukannya sebagai *landmark* menurun.
- Potensi Stasiun Tangerang yang memiliki nilai sejarah yang tinggi serta sebagai stasiun akhir rute Duri-Tangerang belum dimanfaatkan dengan maksimal untuk menunjang fungsi stasiun dan kedudukannya sebagai *landmark*.
- Sirkulasi di dalam tapak Stasiun Tangerang masih kurang baik, sehingga terjadi penumpukan penumpang di satu akses yaitu sisi Utara bangunan.
- Program ruang Stasiun Tangerang belum memenuhi kebutuhan pengguna ruang.

Permasalahan tersebut dipecahkan dalam perancangan dengan pendekatan *experiential space*. Sehingga pertanyaan perancangan yang ingin dijawab adalah:

- Bagaimana konsep perancangan Stasiun Tangerang?

- Bagaimana penerapan pendekatan *experiential space* pada Stasiun Tangerang?

1.2 Batasan Masalah

Pada penelitian ini, ada dua batasan masalah:

- Batasan wilayah penelitian ini adalah Stasiun Tangerang dan empat area ramai di sekitar Stasiun Tangerang yang masih dalam radius 1 kilometer. Area-area yang dipilih adalah area yang paling sering diakses oleh masyarakat Tangerang maupun luar Tangerang. Selain itu dengan jarak yang dekat membuat area-area menjadi titik yang baik untuk mengamati Stasiun Tangerang sebagai *landmark*. Area-area tersebut antara lain adalah Jalan Kisamaun (A), Jalan Daan Mogot (B), Pasar Anyar (C), dan Perempatan Dimiyati-K.H. Soleh Ali (D).



Gambar 1. 3 Batasan Wilayah Penelitian

(Sumber: peta dari Google Earth dan diolah kembali oleh penulis, 2020)

- Batasan observasi penelitian ini adalah aksesibilitas dan visibilitas pengunjung dari luar stasiun ke Stasiun Tangerang. Aksesibilitas dan visibilitas adalah aspek yang menyangkut suatu *sequences* atau rangkaian

kejadian dalam suatu perjalanan, oleh sebab itu penulis hanya mengobservasi hal-hal yang akan dialami sepanjang perjalanan dari beberapa area menuju Stasiun Tangerang. Hal-hal tersebut dapat berupa pengalaman ruang maupun visual yang selanjutnya menjadi bahan analisis penulis untuk melihat kaitannya dengan kedudukan Stasiun Tangerang sebagai *landmark*.

Sedangkan, batasan wilayah perancangan meliputi tapak eksisting Stasiun Tangerang dimulai dari muka lahan parkir yang berada di tepi Jalan Kisamaun hingga area parkir stasiun di sisi paling Timur dengan luas area 33.500 m². Pemilihan luas tapak ini melebihi luas tapak yang ditetapkan pada panduan tugas akhir dikarenakan fungsi Stasiun Tangerang yang merupakan stasiun akhir. Stasiun Tangerang sebagai stasiun akhir juga berfungsi sebagai tempat parkir enam *commuter line* rute Duri-Tangerang saat jam operasional berakhir.



Gambar 1. 4 Batas Wilayah Tapak Perancangan

(Sumber: Google Maps diolah kembali oleh penulis, 2021)

Hal-hal yang ingin dirancang pada tapak Stasiun Tangerang dengan luas 3.3 ha dengan antara lain adalah:

- Merancang stasiun yang dapat menampung kebutuhan ruang penumpang dan staff di Stasiun Tangerang.
- Mengelola façade dan bentuk bangunan agar kontras dan mudah diidentifikasi dari luar bangunan.
- Mengelola bangunan cagar budaya dan menambahkan atraksi baru untuk menciptakan *experiential space* bagi pengunjung berdasarkan potensi yang dimiliki Stasiun Tangerang.
- Merancang sirkulasi baik dari luar maupun di dalam Stasiun Tangerang agar tidak ada penumpukan pengunjung di titik tertentu.

1.4 Tujuan Penelitian dan Perancangan

Sebelum melakukan perancangan, penelitian dilakukan oleh penulis untuk lebih memahami keadaan eksisting Stasiun Tangerang. Pemahaman keadaan Stasiun Tangerang membantu penulis untuk dapat membuat rancangan yang sesuai dan tepat dengan permasalahan yang terjadi.

Sedangkan tujuan perancangan yang ingin dicapai antara lain:

- Merancang stasiun yang memiliki program ruang yang baik, agar setiap fungsi ruangan dapat berjalan maksimal dan sirkulasi aktivitas pengunjung dan staff tidak terhambat.
- Merancang stasiun dengan eksterior dan interior yang khas sehingga pengamat dapat lebih mudah mengidentifikasi Stasiun Tangerang
- Merancang stasiun yang mampu memberikan pengalaman ruang melalui potensi yang dimiliki Stasiun Tangerang yaitu sejarahnya.