

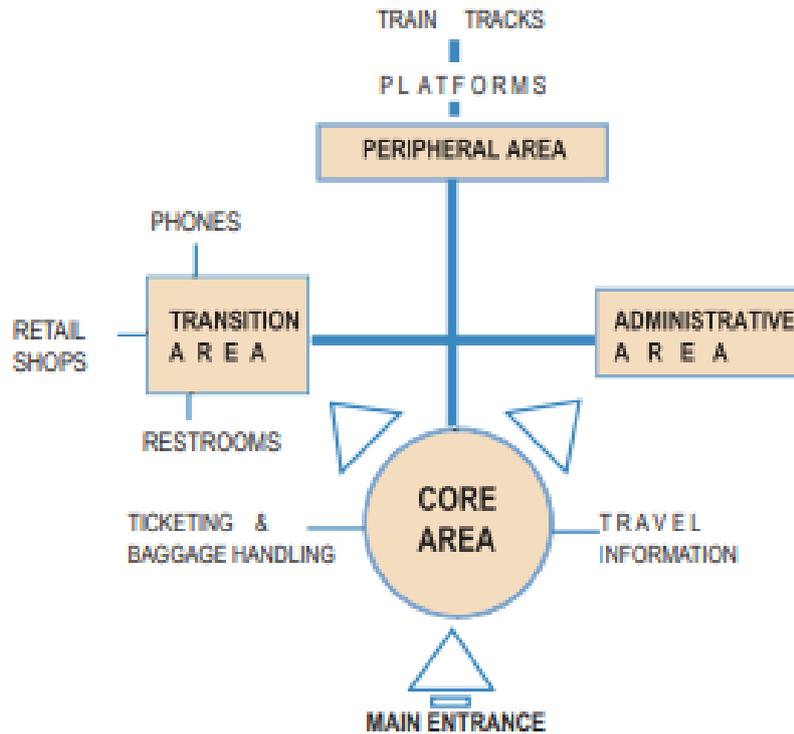
## **BAB II STASIUN SEBAGAI PENYEDIA TRANSPORTASI DAN LANDMARK**

### **2.1. Stasiun Kereta Api dan Pola Ruangnya**

Stasiun adalah fasilitas penyedia transportasi kereta api, berfungsi sebagai area tunggu calon penumpang sebelum naik kereta serta area untuk menampung kedatangan penumpang dari kereta. Stasiun juga berarti sebuah bangunan yang terdiri dari rel, emplasemen, gedung, serta peralatan lain yang menjadi suatu kesatuan dan diperlukan untuk keperluan perjalanan kereta api (Susanti, Seomitro, & Suprayitno, 2018).

Ruangan di dalam stasiun dibagi menjadi empat area fungsional (Kandee, 2001), yaitu:

1. **Area core** yang menjadi ruang utama untuk terhubung ke tiga fungsi lainnya. Area *core* juga berfungsi sebagai tempat memproses penumpang seperti tiket, pusat informasi, menunggu, dan penanganan bagasi.
2. **Area transit** yaitu area yang menghubungkan fasilitas transit di dalam area *core* ke moda transportasi. Fasilitas di dalamnya lebih bersifat sekunder seperti ruang komersial dan toilet
3. **Area perifer** adalah area yang berfungsi untuk mendukung sirkulasi di luar bangunan utama. Ruangan yang termasuk di dalamnya antara lain *platform* atau peron, jalur kereta, dan area servis kereta.
4. **Area administrasi** adalah area kontrol untuk lalu lintas dan manajemen stasiun. Keberadaannya bisa terisolasi dari fasilitas lain atau pun diletakkan diantaranya.

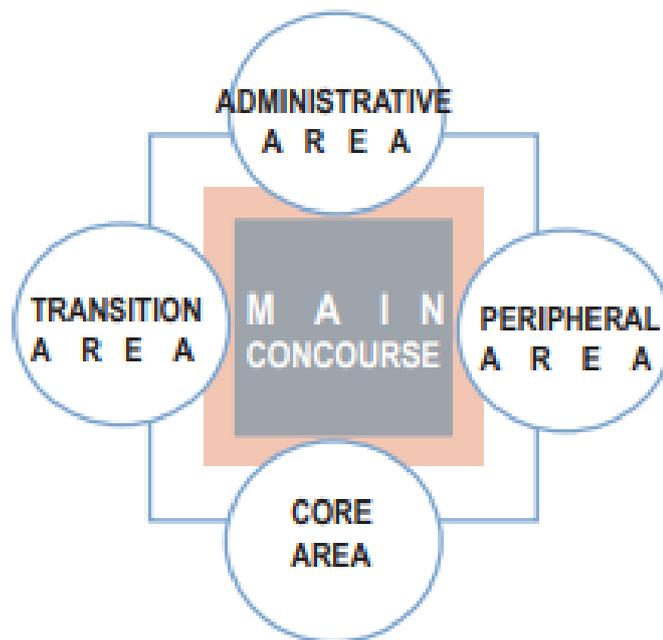


**Gambar 2. 1 Alur Area Fungsional Stasiun**

(Sumber: (Kandee, 2001))

Keempat area tersebut adalah empat fungsi utama yang harus ada di dalam stasiun. Koneksi yang baik dari dalam maupun luar stasiun sangat diperlukan dalam mencapai alur fungsi yang baik dari keempat area tersebut. Keterkaitan antara keempat area tersebut butuh terhubung secara fisik. Selain itu, kapasitas ruang harus dapat menampung pertambahan penumpang secara efisien (Kandee, 2001).

Syarat utama dalam stasiun adalah kemudahan penumpang untuk bergerak tanpa hambatan baik ke gerbang masuk, loket, maupun peron. Jumlah penumpang yang banyak dan bertambah di jam-jam sibuk membutuhkan area sirkulasi yang besar. Secara fisik, sirkulasi penumpang ditampung dalam area sirkulasi yang disebut dengan *concourse*, *hall* utama, atau *hall* kedatangan. Selain menampung sirkulasi penumpang, *concourse* juga harus dapat menampung berbagai kegiatan lain seperti toko, layar informasi, dan stan tiket (Kandee, 2001).



**Gambar 2. 2 Hubungan antara area di stasiun**

(Sumber: (Kandee, 2001))

## 2.1. Persyaratan Teknis Stasiun Kereta Api

Di Indonesia terdapat persyaratan teknis untuk bangunan stasiun kereta api yang tertuang di dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 29 tahun 2011 (Kementerian Perhubungan Indonesia, 2011). Stasiun Kereta Api terdiri dari atas emplasmen dan bangunan stasiun. Emplasmen yang dimaksud adalah rel, fasilitas pengoperasian kereta api, dan drainase. Sedangkan untuk bangunan stasiun terdiri dari gedung, instalasi pendukung, dan peron.

### 2.1.1 Gedung Stasiun Kereta Api

Gedung Stasiun Kereta Api dikelompokkan lagi menjadi tiga kategori (Kementerian Perhubungan Indonesia, 2011), antara lain:

- Gedung untuk kegiatan pokok  
Gedung ini harus diletakkan sesuai dengan pola operasi perjalanan dan berfungsi untuk menunjang operasional sistem kereta api. Peletakan ruang harus sesuai dengan alur kedatangan dan keberangkatan penumpang dan tidak mengganggu perjalanan kereta

api. Luas bangunan yang ditetapkan untuk Gedung kegiatan pokok dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$L = 0,64 \text{ m}^2/\text{orang} \times V \times LF$$

L = Luas bangunan (m<sup>2</sup>)

V = Jumlah rata-rata penumpang per jam sibuk dalam satu tahun (orang)

LF = *Load factor* (80%).

Ruangan-ruangan yang termasuk dalam gedung kegiatan pokok terdiri atas:

- Hall
  - Kantor kegiatan stasiun
  - Loket
  - Ruang tunggu
  - Ruang informasi
  - Ruang fasilitas umum (terdiri dari ruang ibadah, toilet, dan ruang ibu menyusui)
  - Ruang fasilitas keselamatan
  - Ruang fasilitas keamanan
  - Ruang fasilitas kesehatan
  - Ruang fasilitas penyandang cacat dan lansia
- Gedung untuk kegiatan penunjang

Lokasi gedung untuk kegiatan penunjang harus sesuai dengan pola operasi stasiun. Peletakan ruangnya tidak boleh mengganggu alur proses kedatangan dan keberangkatan penumpang. Gedung kegiatan penunjang berfungsi sebagai penunjang kegiatan stasiun dalam hal pelayanan pengguna jasa stasiun. Fungsi ruang yang termasuk dalam gedung untuk kegiatan penunjang adalah:

- Pertokoan
- Restoran
- Perkantoran
- Area parkir
- Hotel
- Ruang lain yang menunjang kegiatan stasiun.

- Gedung untuk kegiatan jasa pelayanan khusus terdiri dari:
  - Ruang tunggu penumpang
  - *Loading dock*
  - Pergudangan
  - Penitipan barang
  - ATM area
  - Ruang lain yang menunjang kegiatan stasiun baik secara langsung maupun tidak langsung.

#### 2.1.2 Persyaratan teknis instalasi pendukung

Instalasi pendukung adalah peralatan yang berfungsi untuk menyediakan sumber daya untuk kebutuhan operasional stasiun.

Instalasi pendukung itu terbagi menjadi:

- Instalasi Listrik

Instalasi listrik yang digunakan harus mencukupi kebutuhan operasional stasiun. Selain itu instalasi juga harus aman dan tidak membahayakan operasional stasiun, kereta, dan penumpang. Komponen-komponen yang termasuk di dalamnya antara lain adalah:

- Catu daya utama
- Catu daya cadangan
- Panel listrik
- Peralatan lain.

- Instalasi Air

Instalasi air dibagi menjadi dua yaitu instalasi air bersih dan instalasi air kotor. Instalasi air bersih dipasang dengan pertimbangan sumber air, sistem distribusi, penampungan, serta kualitas air bersih. Sedangkan instalasi air kotor adalah sistem pembuangan air limbah atau kotor yang dipasang dengan mempertimbangkan tingkat dan jenis bahaya.

Instalasi air terdiri dari beberapa komponen antara lain:

- Pipa air
- Peralatan Instalasi

- Penampungan air
- Fasilitas dan peralatan instalasi air lainnya.
- Pemadam Kebakaran

Pemadam kebakaran adalah fasilitas untuk memadamkan api jika terdapat gejala atau kebakaran di dalam stasiun kereta api. Komponen-komponen yang termasuk di dalam pemadam kebakaran adalah tabung pemadam kebakaran, selang tabung, dan fasilitas dan peralatan pemadam kebakaran lain. Persyaratan dan penempatannya diatur dalam Standar Nasional Indonesia (SNI).

### 2.1.3 Persyaratan teknis peron

Peron dibagi menjadi tiga kategori yaitu peron tinggi, sedang, dan rendah. Penempatan peron berada di tepi jalur atau di antara dua jalur. Setiap peron tidak boleh menggunakan material yang licin dan minimal harus dilengkapi dengan lampu, papan petunjuk jalur, petunjuk arah, dan batas aman peron. Panjang peron menyesuaikan dengan panjang rangkaian terpanjang kereta yang beroperasi.

Lebar peron dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut:

$$b = \frac{0,64 \text{ m}^2/\text{orang} \times V \times LF}{l}$$

**b** = Lebar peron (meter)

**V** = Jumlah rata-rata penumpang per jam sibuk dalam satu tahun (orang)

**LF** = Load factor (80%).

**l** = Panjang peron sesuai dengan rangkaian terpanjang kereta api penumpang yang beroperasi (meter).

Hasil dari perhitungan ini tidak boleh kurang dari ketentuan lebar minimal yang sudah ditetapkan yaitu :

**Tabel 2. 1 Ketentuan Lebar Peron**

No.	Jenis Peron	Di antara dua jalur ( <i>island platform</i> )	Di tepi jalur ( <i>side platform</i> )
1.	Tinggi	2 meter	1,65 meter
2.	Sedang	2,5 meter	1,9 meter
3.	Rendah	2,8 meter	2,05 meter

- Peron tinggi

Peron yang masuk ke kategori peron tinggi adalah peron yang memiliki ketinggian 1000 mm dari kepala rel. Jarak tepi peron tinggi

ke pertengahan jalur rel adalah 1600 mm untuk jalur rel lengkung. Garis tepi aman peron minimal 350 mm dari sisi terluar peron.

- Peron sedang

Peron sedang adalah peron dengan ketinggian 430 mm dari kepala rel dengan jarak 1350mm dari tepi peron menuju as rel kereta. Sedangkan garis batas aman pada peron sedang minimal 600 mm dari sisi terluar peron

- Peron rendah

Peron rendah memiliki ketinggian 180 mm dari kepala rel. Jarak tepi peron menuju as rel kereta adalah 1200 mm. Peron rendah harus memiliki garis batas aman minimal 750 mm dari sisi terluar peron.

## **2.2. Sejarah Kota Tangerang dan Stasiun Tangerang**

Kota Tangerang adalah kota yang sangat strategis bahkan dari zaman Kesultanan Banten. Pada masa Kesultanan Banten dan masa Kolonial, Tangerang sudah menjadi tempat perdagangan. Hal itu disebabkan oleh perubahan rute perdagangan yang semula di Malaka lalu berpindah ke Sunda Kelapa. Perubahan itu membuat Banten dan Sunda Kelapa memegang peran 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).

Pada masa itu, perdagangan hasil kebun dan transportasi dikuasai oleh moda transportasi air di Sungai Cisadane. Pemerintah pun mendukung dengan membuat Kanal Mookervart di tahun 1687 yang digunakan sebagai pengendalian banjir, sumber air, dan akses menuju Batavia. Seiring berjalannya waktu, Kanal Mookervart mengalami masalah karena lumpur yang mengendap. Akhirnya, moda transportasi air berhenti dan mulai beralih ke transportasi darat (Harahap, 2019).

Pada tahun 1896, *Staatssporwegen* (SS) yang merupakan perusahaan kereta api swasta di Indonesia ditugaskan untuk membuat jalur kereta api di sisi Barat Batavia sampai dengan Anyer. Bersamaan dengan dibuatnya jalur Batavia-Anyer, SS membuat cabang baru dari Duri-Tangerang. Pembangunan ini yang menjadi alasan dibangunnya Stasiun Tangerang yang selesai dan diresmikan pada tahun 1899 (PT. Kereta Api Indonesia, 2017).



**Gambar 2. 3 Stasiun Tangerang tahun 1990**  
(Sumber: Kereta Api Indonesia, 2020)

Setelah diresmikan, kereta api dari Stasiun Tangerang menjadi moda transportasi darat yang digemari masyarakat dan pemerintah. Masyarakat menggunakan kereta api untuk pergi ke Batavia, sedangkan pemerintah menggunakannya untuk mengirim hasil perkebunan dan juga topi bambu yang pada saat itu terkenal di pasar Eropa. Setelah kemerdekaan Indonesia Stasiun Tangerang mengalami kerusakan dan berhenti beroperasi. Hal itu disebabkan oleh terjadi peperangan di Tangerang akibat adanya ancaman dari pihak Sekutu yang menyebabkan rusaknya jalur kereta dan Stasiun Tangerang. Lalu pada tahun 1949, Djawatan Kereta Api (DKA) yang sekarang dikenal sebagai PT. Kereta Api Indonesia melakukan perbaikan fasilitas stasiun dan kembali beroperasi. Sekarang Stasiun Tangerang masih

beroperasi sampai sekarang melayani keberangkatan Kereta Rel Listrik dan menjadi magnet masyarakat (PT. Kereta Api Indonesia, 2017).

### 2.3. Bangunan sebagai *Landmark* Kota

*Landmark* adalah suatu objek fisik yang berfungsi sebagai titik referensi. Objek fisik tersebut dapat berupa bangunan, toko, maupun gunung. Selain itu, landmark juga dibagi menjadi dua jenis antara lain adalah (Lynch, 1990):

- *Landmark* yang jauh adalah landmark yang dapat diamati dari semua sisi. Secara fisik objek *landmark* jauh memiliki ketinggian yang lebih besar dari bangunan di sekitarnya dan berfungsi sebagai titik referensi radial. Jenis *landmark* ini lebih sering berfungsi sebagai orientasi arah karena kemudahannya untuk dilihat baik dekat ataupun jauh, saat siang atau malam, dan dominan berdasarkan ukuran dan bentuk.
- *Landmark* lokal adalah *landmark* yang dilihat dari jarak tertentu. *Landmark* lokal juga baru dapat dilihat apabila melalui pendekatan tertentu. Pendekatan tersebut dapat dilihat melalui pola pepohonan, etalase toko, dan furniture perkotaan lainnya. Pada umumnya landmark lokal lebih dikenali apabila pengamatannya merasa familiar dengan sekitarnya.

*Landmark* juga berarti objek lansekap kota yang memiliki aspek-aspek yang unik secara fisik maupun spiritual. Keberadaan landmark juga sangat berpengaruh, mengesankan, dan mudah dibedakan dengan objek-objek lain di sekitarnya (Lamit, 2004). Selain itu *landmark* adalah simbol untuk ruang publik. Masyarakat kadang-kadang tidak mudah mengenali kota bila persepsi ruangnya berubah. Oleh sebab itu, *landmark* memiliki peran besar untuk mengkomunikasikan citra kota ke masyarakat agar menjadikan lingkungan kota lebih familiar (Bala, 2016).

H. A. Balla (Bala, 2016) dalam jurnalnya memberikan poin-poin mengenai landmark, yaitu:

- Landmark bersifat signifikan

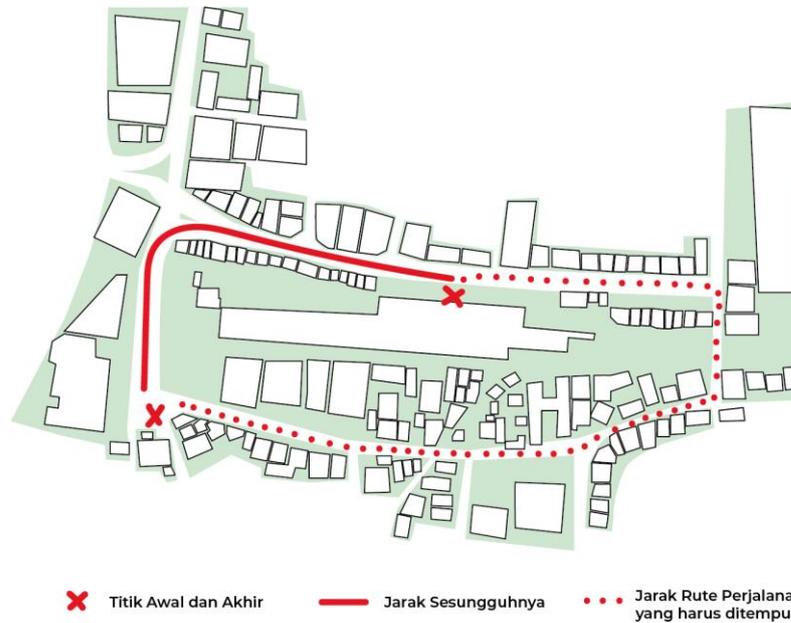
- Landmark adalah objek yang mudah dikenali
- Keadaan fisik landmark pada umumnya unik dan mudah diingat oleh pengamat.
- Landmark dipilih karena perbedaannya yang drastic dengan keadaan sekitar seperti kebaruannya di antara kota tua, kebersihannya di antara kota yang kotor, atau ukurannya yang besar.
- Landmark dapat diamati dari berbagai tempat.
- Landmark juga dapat terbentuk apabila ada aktivitas yang berkaitan dengan suatu objek.
- Suatu kawasan dapat memiliki serangkaian landmark yang bertujuan untuk memicu pergerakan pengamat agar menjelajahi kota.

#### **2.4. Aksesibilitas dan Pengaruhnya pada Ruang**

Akses adalah jalan keluar-masuk atau kemampuan untuk mendekati atau memasuki suatu tempat baik yang memerlukan izin ataupun tidak (Melisa, 2009) . Sedangkan aksesibilitas adalah suatu kemudahan dalam mencapai sesuatu (Aqlil, Mauliani, & Anisa, 2019). Aksesibilitas menuju suatu tempat dipengaruhi oleh beberapa hal antara lain adalah:

##### **a. Jarak**

Jarak adalah aspek yang penting dalam aksesibilitas karena menyangkut jauh atau dekat perjalanan. Selain itu jarak juga memengaruhi waktu yang ditempuh untuk mencapai suatu tujuan. Namun pengukuran aksesibilitas berdasarkan jarak tidak hanya berdasarkan jauh atau dekatnya tetapi mengenai efektivitasnya. Efektivitas jarak yang ditempuh dapat dilihat dari jarak yang harus ditempuh berdasarkan rute dibandingkan dengan jarak terdekat dari titik awal ke titik tujuan. Apabila jarak rute yang ditempuh ternyata lebih besar dibandingkan jarak terdekat, maka jarak rute tersebut tidak efektif.



**Gambar 2. 4 Ilustrasi Perbandingan Jarak yang Perlu Ditempuh dan Jarak Terdekat**

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

b. Jalur Kendaraan

Transportasi adalah salah satu cara untuk membantu orang menuju tempat tujuannya. Oleh sebab itu keadaan jalurnya penting untuk menentukan tingkat aksesibilitasnya. Jalur kendaraan yang buruk membuat kemacetan yang akhirnya dapat menurunkan aksesibilitas. Keadaan-keadaan yang mungkin menghambat aksesibilitas di jalur kendaraan adalah *physical bottleneck*, keadaan fisik jalan (Wijarnoko & Ridio, 2017), dan keberadaan objek penghambat seperti pedagang kaki lima atau kendaraan parkir (Mustikarani & Suherdiyanto, 2016).

c. Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian juga merupakan pilihan orang untuk menuju tempat tujuan khususnya dalam jarak yang dekat atau jarak transit yaitu 500-1000 meter (ITDP, 2019). Hal yang perlu diperhatikan dari jalur pedestrian antara lain adalah lebar (1,5-1,8 meter atau lebih), keadaan fisik jalur, dan fasilitas tambahan untuk kenyamanan pejalan kaki seperti *bench*, tanaman, tempat sampah, dll (Land Transport Authority Singapore, 2018) .

#### d. Fasilitas Difabel

Aksesibilitas tidak hanya membicarakan kemudahan untuk orang biasa, melainkan juga untuk difabel. Aksesibilitas juga berkaitan erat dengan inklusifitas, dimana semua orang dapat dengan mudah mengakses semua tempat. Fasilitas pembantu difabel diletakkan bersamaan dengan jalur pejalan kaki yang lain. Fasilitas-fasilitas itu antara lain adalah *tactile tiles* untuk membantuk tuna netra dan ramp untuk pengguna kursi roda (Land Transport Authority Singapore, 2018).

Aksesibilitas juga sangat memengaruhi suatu ruang khususnya dalam pemaknaan. Aksesibilitas yang tinggi meningkatkan kualitas jalan dan pergerakan pejalan kaki. Hal itu membuat orang lebih mudah berpindah-pindah di suatu kawasan dan mengalami lebih banyak kejadian (Karsono, 2015). Pengalaman-pengalaman itu dapat menciptakan ikatan seseorang terhadap tempat tersebut atau disebut dengan *place attachment* (Ujang & Muslim, 2015). Orang yang sudah memiliki *place attachment* pada suatu tempat lebih familiar dan mudah mengidentifikasi tempat tersebut. Oleh sebab itu, objek yang berada di tempat dengan aksesibilitas tinggi cenderung lebih berhasil menjadi *landmark* karena orang-orang dengan mudah mengenalinya.

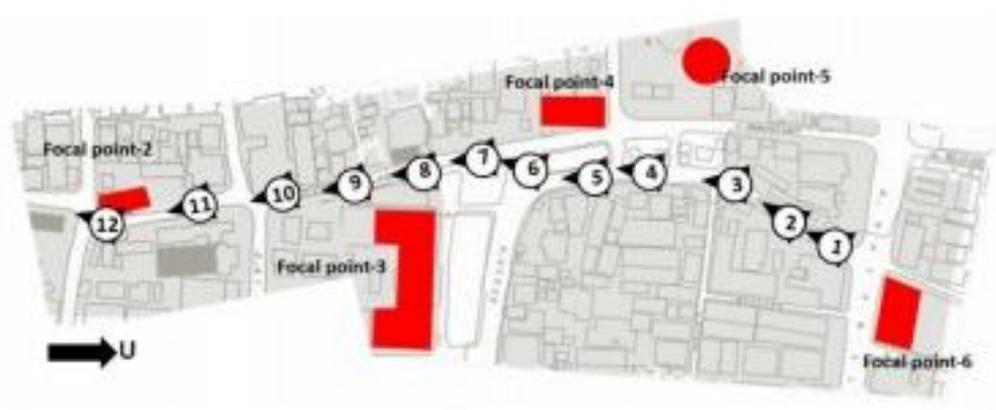
### **2.5. Pengertian dan Tolak Ukur Visibilitas**

Visibilitas sangat erat kaitannya dengan kemudahan landmark diidentifikasi. Visibilitas adalah suatu kemampuan seseorang untuk dapat melihat suatu objek yang dituju tanpa terhalang apapun (Setiyawan, Sari, & Sardjono, 2020). Jadi pada aspek ini yang terpenting adalah membuat suatu objek dapat dilihat tanpa halangan sebanyak mungkin dari banyak sisi.

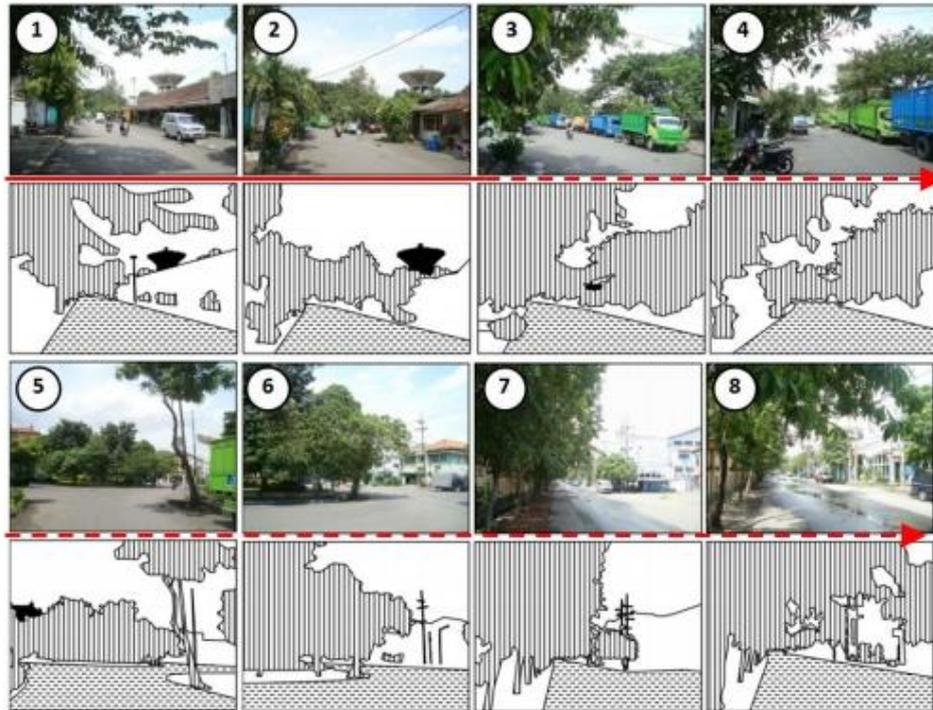
Visibilitas bangunan dapat diukur dengan kajian sekuensial. Kajian ini berbentuk serangkaian penglihatan yang dibuat dari konsep *townscape*. Serangkaian penglihatan ini mengandung susunan sikuen yang di dalamnya mengandung pemandangan yang sudah ada dan pemandangan yang muncul.

Sikuen pada kajian ini mengacu pada perjalanan manusia dari titik awal menuju titik akhir (Nugroho, 2015).

Kajian Sekuensial menggunakan metode segmentasi data dengan menyederhanakan foto menjadi gambar arsir. Arsiran yang dibuar memiliki kode-kode tersendiri. Arsir gelap menunjukkan bangunan yang diamati, arsiran lain menandakan jalan vegetasi, dan objek tanpa arsiran menandakan bangunan lain. Melalui teknik ini, peneliti mengetahui titik mana saja yang memiliki tingkat visibilitas yang baik (Nugroho, 2015).



**Gambar 2. 5 Peta Pengambilan Sekuen**  
(Sumber: (Nugroho, 2015))



**Gambar 2.6 Peta Pengambilan Sekuen**  
 (Sumber: (Nugroho, 2015))

## 2.6. Pemaknaan Ruang dengan Pendekatan Experiential Space

Suatu ruang atau lingkungan dapat diidentifikasi dengan melakukan banyak pendekatan salah satunya adalah pendekatan *experiential space*. *Experiential space* atau pendekatan eksperiensial adalah pendekatan ruang dengan menggunakan sistem indera manusia. Pendekatan ini muncul dari perbedaan persepsi manusia dalam melihat suatu objek dari dalam maupun dari luar objek tersebut (Narita, Pemaknaan Fisik dan Sosial terhadap Landmark dalam Sebuah Lingkungan, 2010).

Pada umumnya manusia lebih menggunakan indera penglihatannya saat mengamati suatu objek dari luar. Selama proses pengamatan objek dengan indera penglihatan, kekontrasan dan keindahan objek tersebut memiliki peran yang penting. Pengamat tidak perlu merasakan secara langsung dengan menyentuh ataupun menciumnya karena pengamat hanya menikmati objek itu dari permukaan luar.

Pengamatan dari dalam ruang sangat berbeda dengan pengamatan dari luar. Selain indera penglihatan, indera lain seperti pendengaran, penciuman, peraba dan perasa turut dalam proses identifikasi. Pengamat secara eksperiensial juga masuk ke dalam ruang tersebut dan merasakan secara langsung sensasi lain yang diberikan. Aspek fisik seperti kontras ruang dengan lingkungan tidak lagi penting karena pengamatan dari dalam memberikan persepsi pada pengamat mengenai cara ruang menyatu dengan lingkungannya.

Berdasarkan Teori Ekologi oleh Gibson, sistem indera manusia tidak hanya diciptakan untuk menerima dan memberikan respon dari stimulan lingkungan sekitarnya tetapi juga secara aktif mengidentifikasi lingkungan. Sistem indera yang aktif mengidentifikasi lingkungan membentuk persepsi manusia pada objek yang diamati. Persepsi ini tidak terbatas pada pemaknaan statis seolah pengamat hanya melihat dari kejauhan tetapi secara berkelanjutan dengan menikmati dan merespon pada apa yang diberikan oleh lingkungan.

## **2.7. Experiential Qualities untuk Ruang Publik**

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Zamanifard, Alizadeh, Bosman, dan Coiacetto ruang publik dapat diukur kualitas eksperiensialnya (EQ) berdasarkan aspek-aspek sebagai berikut (Hadi Zamanifard, 2018):

### **a. Kenyamanan (*comfort*)**

Kenyamanan di dalam ruang public mengacu pada pengguna yang merasa aman dan nyaman untuk bergerak secara bebas tanpa tekanan apapun. Selain itu kenyamanan juga berkaitan dengan aksesibilitas, keamanan, keselamatan, iklim mikro, kebersihan, tempat duduk, keasrian, *walkability*, dan ketersediaan tempat duduk.

### **b. Inklusivitas (*inclusiveness*)**

Dalam ruang public kota inklusivitas berarti publisitas dan universalitas. Publisitas adalah hak semua orang dengan cara yang

aman untuk mengunjungi dan memanfaatkan ruang publik. Sedangkan, universal adalah rancangan ruang dan kebijakan pengelola ruang publik yang menjamin kegunaan ruang dan aksesibilitas bagi semua masyarakat.

Inklusivitas adalah salah satu aspek penting di dalam ruang publik. Ruang public yang inklusif akan memperbanyak jumlah orang yang berkunjung. Hal itu dikarenakan sifat ruang publik yang menerima dan memfasilitasi siapapun pengunjungnya. Selain itu, pengguna ruang publik semakin memiliki rasa dan keterikatan komunitas dengan ruang publik.

c. Keberagaman dan vitalitas (*diversity and vitality*)

Ruang publik adalah ruang berbagai usia, status sosial-ekonomi, and meningkatkan potensi berinteraksi satu sama lain. Dalam mencapai keadaan itu, ruang publik juga harus memiliki berbagai kegiatan menarik. Keberagaman aktivitas di dalam ruang publik menciptakan toleransi antar orang-orang ataupun komunitas. Selain itu, vitalitas (*vitality*) juga dianggap sebagai ciri ruang publik yang baik, dimana suatu ruang memiliki suasana semarak, menyenangkan, dan bersemangat. Vitalitas dinilai dengan jumlah orang yang menggunakan ruang publik, acara budaya formal maupun informal atau pertunjukan public, kehadiran anak-anak dan wanita, kehidupan jalanan yang aktif, dan keberadaan taman bermain.

d. Citra dan disukai

Suatu tempat dapat dinilai berdasarkan pengaruh citra, makna, dan pengalaman yang dihubungkan oleh seseorang dengan lingkungannya. Orang merasa lebih nyaman dan aman di tempat yang memberikan citra dan perasaan positif. Perasaan dan citra positif ini juga memengaruhi keinginan seseorang untuk mengunjungi tempat itu lagi.

Sedangkan, ungkapan 'disukai' atau *likeability* mengacu perasaan seseorang setelah melihat pemandangan kota. Hal ini berkaitan pada penjelasa citra sebelumnya atau *imageability* yang

dibahas oleh Lynch. Citra adalah tahap untuk memperkenalkan dan mengingat suatu ruang pada individu, sedangkan likeability adalah tahap penilaian mengenai suka atau tidak suka.

## **2.8. Studi Preseden Stasiun**

Preseden yang akan di bahas pada studi ini adalah stasiun metro yang secara ukuran lebih kecil daripada stasiun kereta api yang menyediakan perjalanan jarak panjang. Hal ini dilakukan karena Stasiun Tangerang sebagai objek perancangan adalah stasiun akhir KRL, yaitu kereta yang melayani perjalanan pendek dengan rute Tangerang – Duri, Jakarta.

### **2.8.1. Daan Park MRT Station**



**Gambar 2. 7 Stasiun MRT Daan Park**  
(Sumber: Archdaily, 2016)

Stasiun MRT Daan Park adalah stasiun yang terletak di Taipei, Taiwan. Pada umumnya stasiun MRT di Taipei memiliki gerbang masuk yang berbentuk kotak tanpa menunjukkan interaksi dengan lingkungan sekitarnya, namun Stasiun Daan Park menampilkan hal yang berbeda. Stasiun Daan Park memiliki interaksi baik yang dapat dilihat dari keselarasan bangunan dengan lanskap Taman Daan (ArchDaily, 2016).

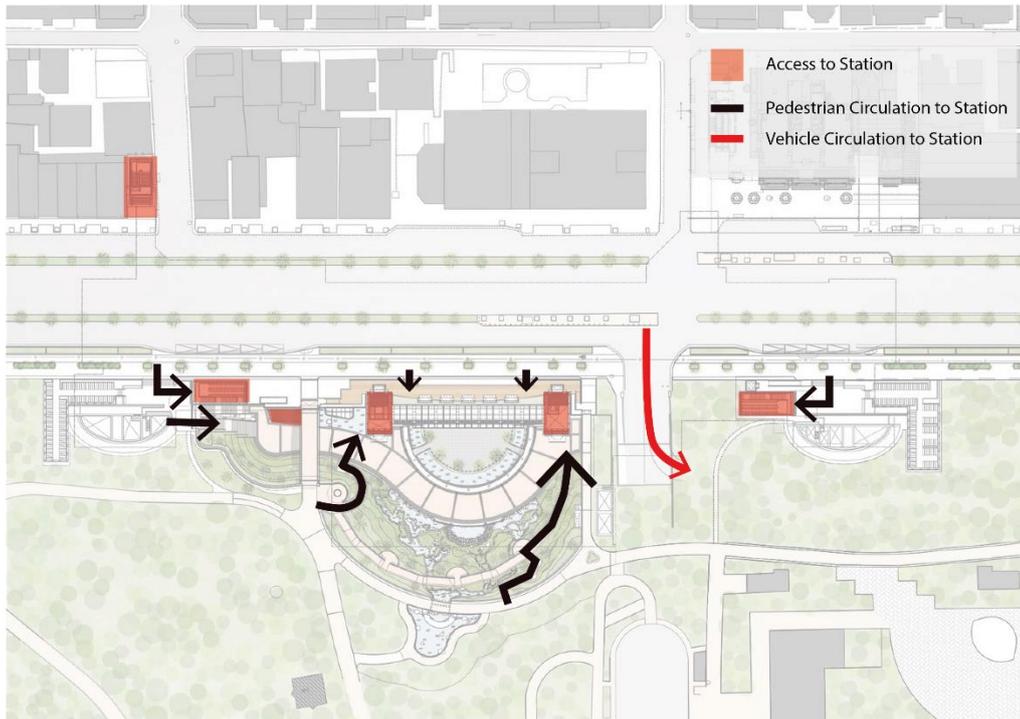


**Gambar 2. 8 Potongan Stasiun MRT Daan Park**  
(Sumber: Archdaily, 2016)

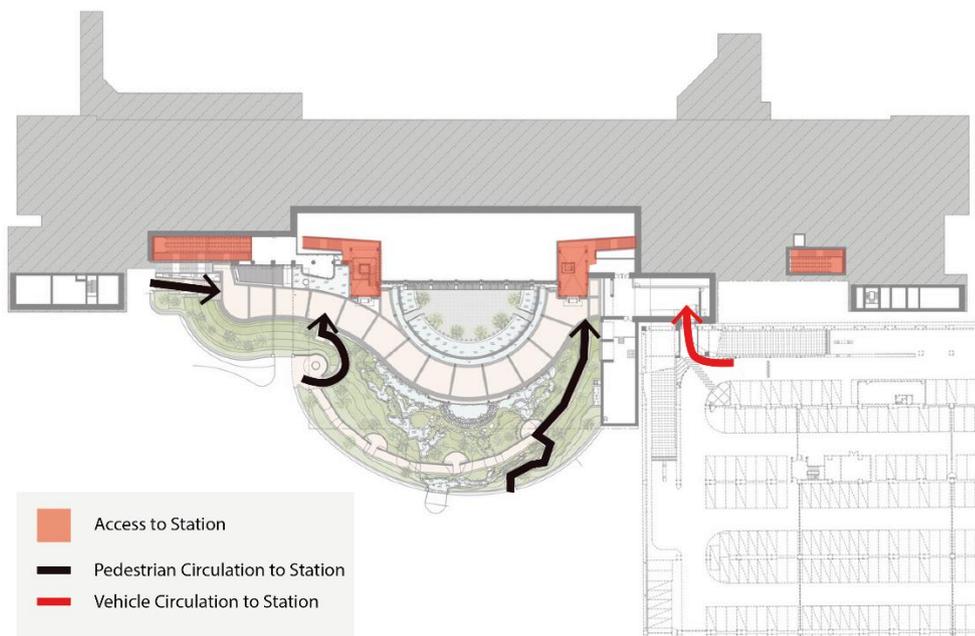
Bentuk bangunan yang berundak memberikan pengalaman ruang yang berbeda bagi pengunjung dibandingkan stasiun MRT pada umumnya. Cekungan setengah lingkaran yang turun mengikuti level peron menambahkan area lanskap dan membawa sinar matahari masuk ke dalam area stasiun. Pengaturan ketinggian setiap level pun membentuk lapisan ruang dan aktivitas bagi pengunjung. Kunci utama dari rancangan bangunan ini terletak pada *concourse* stasiun yang digabungkan dengan taman. Area tersebut tidak hanya berfungsi sebagai sirkulasi, tetapi juga menjadi ruang publik. Di waktu-waktu tertentu area ini juga menjadi sarana atraksi seni (ArchDaily, 2016).

Berdasarkan analisis denah bangunan berdasarkan fungsi ruang dan sirkulasinya, dapat dilihat bahwa terdapat tiga poin penting:

1. Jumlah akses masuk menuju stasiun lebih dari satu dan terletak di berbagai sisi. Pada Stasiun Daan Park terdapat enam akses menuju stasiun termasuk akses kendaraan bermotor. Akses masuk ini diperbanyak untuk memudahkan penumpang dari berbagai sisi untuk menggunakan MRT

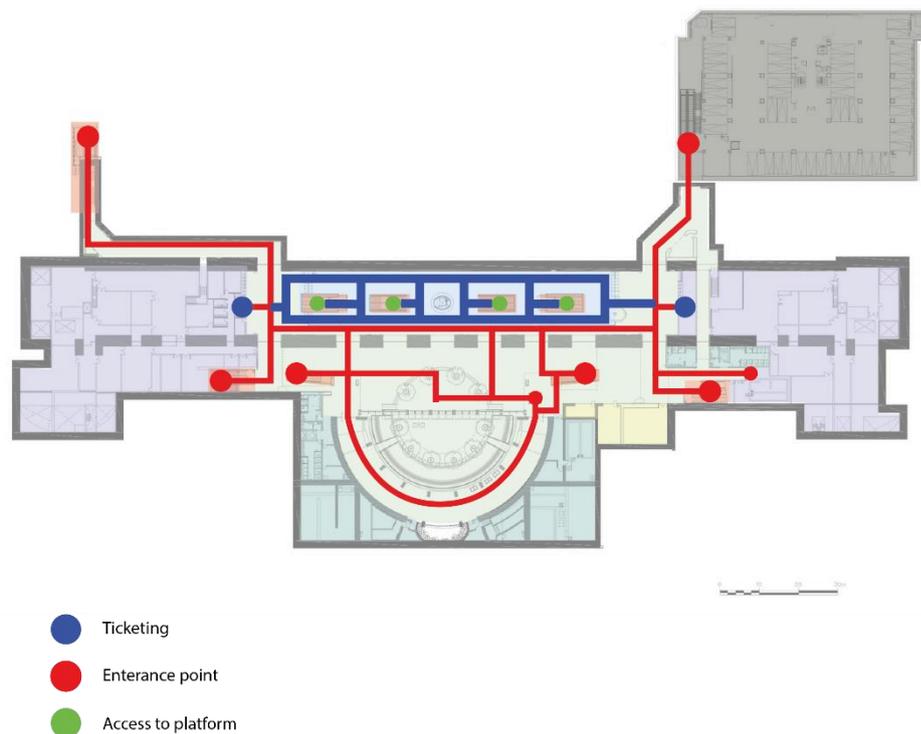


**Gambar 2. 9 Sirkulasi Stasiun MRT Daan Park**  
 (Sumber: Archdaily di olah kembali oleh penulis, 2016)



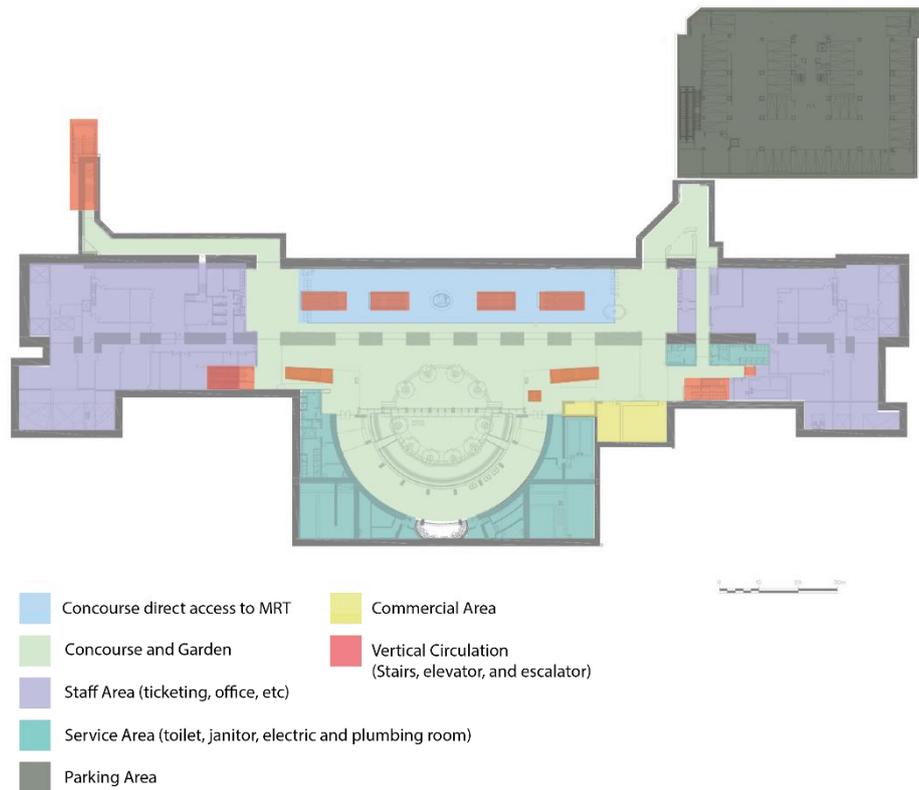
**Gambar 2. 10 Sirkulasi Stasiun MRT Daan Park**  
 (Sumber: Archdaily di olah kembali oleh penulis, 2016)

2. Sirkulasi dalam bangunan di tampung oleh *concourse* yang besar dengan fasilitas pendukung di dalamnya. *Concourse* pada stasiun ini memiliki luasan yang besar dan terbagi menjadi dua kategori, yaitu *concourse* untuk penumpang yang belum memakai tiket, dan penumpang yang sudah membayar tiket dan siap naik MRT. Sirkulasi menuju peron juga didukung dengan jumlah tangga dan eskalator yang cukup banyak agar tidak ada penumpukan penumpang di satu titik.



**Gambar 2. 11 Sirkulasi Stasiun MRT Daan Park**  
(Sumber: Archdaily di olah kembali oleh penulis, 2016)

3. Kebutuhan ruangan di dalam Stasiun MRT Daan Park terbagi menjadi empat kategori besar yaitu, *concourse*, area staff, komersial, dan servis yang terdiri dari toilet, ruang utilitas, dan parkir. Area *concourse* mendominasi bangunan dan fungsi-fungsi lain berada di sekelilingnya. Khusus untuk area staff berada di wilayah yang tidak dapat diakses oleh penumpang secara langsung.



**Gambar 2. 12 Sirkulasi Stasiun MRT Daan Park**  
 (Sumber: Archdaily di olah kembali oleh penulis, 2016)

### 2.8.2. Dingpu Metro Station

Stasiun MRT Dingpu adalah stasiun di distrik Tucheng, Taiwan. Stasiun ini adalah stasiun akhir jalur bawah tanah dan stasiun jalur layang Sanying. Dalam segi desain stasiun ini menuangkan transformasi kota Dingpu yang awalnya adalah kota industri batu bara dan sekarang menjadi pusat teknologi. Elemen geometri yang diaplikasikan adalah bentuk lengkung untuk memberikan kesan dinamis. Untuk mempertahankan identitas sejarah sebagai kota industri, stasiun ini memakai material yang *raw* dan *rough* seperti besi, aluminium, dan kaca (ArchDaily, 2016).

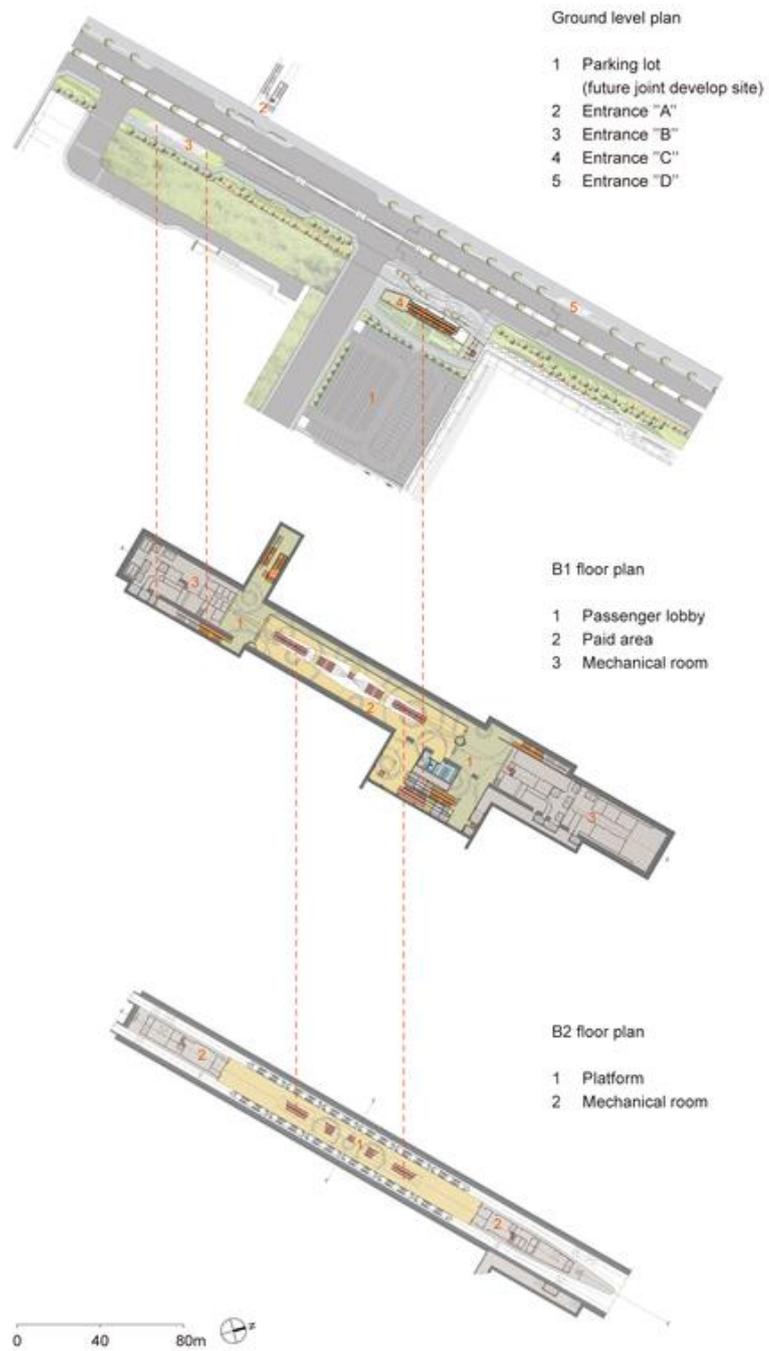


**Gambar 2. 13 Stasiun Dingpu**

(Sumber: Archdaily di olah kembali oleh penulis, 2016)

Keberadaan Stasiun Dingpu di bawah tanah direspon bangunan dengan adanya void-void di sepanjang bangunan. Void-void itu berfungsi sebagai sumber cahaya alami untuk menerangi stasiun sekaligus mempekuat konsep stasiun. Cahaya yang masuk melalui void-void tersebut berpendar secara abstrak dan muncul sebagai pola di langit-langit, lantai, dan dinding bangunan (ArchDaily, 2016).

Dilihat dari sisi denah terdapat dua karakteristik yang sama dengan Stasiun MRT Daan Park. Hal pertama adalah jumlah akses masuk lebih dari satu. Di lantai dasar terdapat empat akses masuk, titik A dan D di sisi Barat dan titik B dan C ada di Tenggara stasiun. Peletakan akses ini memudahkan penumpang dari segala sisi jalan untuk menggunakan stasiun. Selain itu secara aksesibilitas lebih mudah karena tidak ada penumpukan penumpang di dalam satu akses masuk. Kedua adalah jenis kebutuhan ruang yang hampir sama. Ruangan di Stasiun Dingpu terbagi menjadi empat kategori. Kategori kebutuhan ruangnya adalah *concourse* atau *passenger lobby* dan *paid area*, area servis, dan area staff. Berbeda dengan Stasiun Daan Park, Stasiun Dangpu tidak memiliki area komersial. Hal itu bisa terjadi dengan pertimbangan pergerakan penumpang yang cepat dan lokasi stasiun yang dekat dengan kawasan komersial lain.

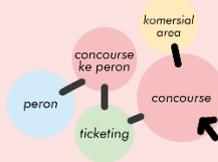
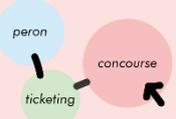


**Gambar 2. 14 Sirkulasi Stasiun Dingpu**  
 (Sumber: Archdaily di olah kembali oleh penulis, 2016)

### 2.8.3. Kesimpulan dari Preseden

Melalui kedua preseden, perancangan stasiun memiliki tiga poin penting. Pertama adalah jumlah akses masuk menuju stasiun. Stasiun memiliki pilihan akses keluar masuk lebih dari satu untuk memudahkan penumpang dari berbagai sisi bangunan. Kedua, ketersediaan *concourse* sebagai penampung sirkulasi penumpang. Fungsi *concourse* sebagai penampung sirkulasi menjadikan ruang ini paling besar di antara ruang-ruang lain. Ketiga adalah pilihan sirkulasi di dalam bangunan. Stasiun bagi penumpang bergerak cepat, untuk menghindari ada penumpukan diperlukan pilihan sirkulasi lebih dari satu. Dengan ketiga poin tersebut, maka pada perancangan Stasiun Tangerang perlu diperhatikan akses keluar-masuk, luasan *concourse*, serta pengaturan sirkulasi penumpang di dalamnya.

**Tabel 2. 2 Tabel Kesimpulan Preseden**  
(Sumber: Penulis, 2021)

Kesimpulan preseden	Daan Park MRT Station	Dingpu Metro Station
Aksesibilitas	Memiliki empat akses keluar masuk	Memiliki empat akses keluar masuk
Sirkulasi	Sirkulasi utama pengunjung diakomodasi oleh <i>concourse</i> yang juga berfungsi sebagai ruang publik. Pergerakan pengunjung juga dipecah menjadi dua alur untuk menghindari penumpukan penumpang	Sirkulasi pengunjung ditampung <i>concourse</i> yang langsung mengarahkan peron kereta. Alur pergerakan pengunjung dipecah menjadi dua untuk menghindari penumpukan penumpang.
Program Ruang		
Visibilitas	Terletak di pinggir jalan utama dan tidak terhalang objek lain	Terletak di pinggir jalan utama dan terintegrasi dengan Daan Park. Memiliki bentuk bangunan yang unik karena mengikuti kontur Daan Park
Aktivitas pengguna	Selain berfungsi sebagai stasiun, Daan Park MRT Station juga bisa menjadi ruang publik karena integrasinya dengan taman Daan dan ketersediaan area komersial.	Stasiun Dingpu hanya berfungsi sebagai penyedia transportasi MRT tanpa ada fasilitas lain.