

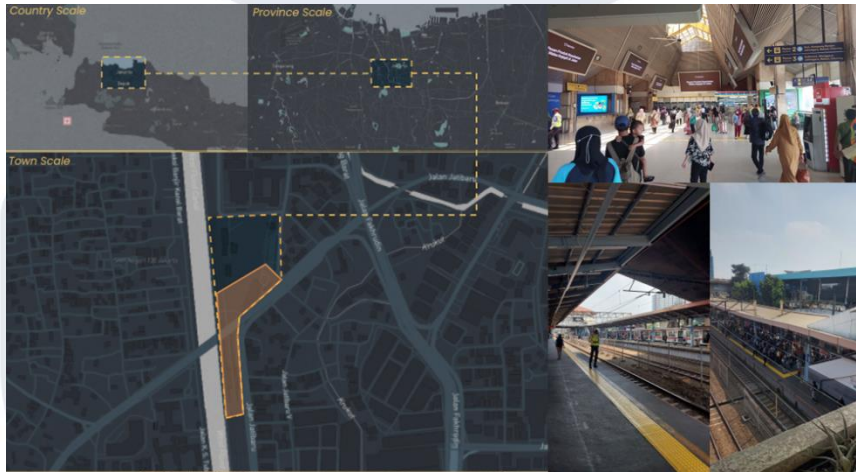
BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.1.1 Stasiun Tanah Abang

Stasiun Tanah Abang merupakan Stasiun Kereta Api Transit yang menjadi pusat transit rute *commuter line* Rangkasbitung-Tanah Abang (Tangerang Selatan) dan Jatingera-Manggarai-Cikarang (Jakarta). Stasiun Tanah Abang merupakan Stasiun Transit yang dioperasikan oleh PT. Kereta Api Indonesia. Kereta yang beroperasi pada Stasiun Transit Tanah Abang terdiri dari kereta KRL AC, kereta bandara, dan kereta api barang yang terdiri dari 6 jalur kereta, 2 peron komuter, dan 2 massa bangunan bendang *entrance* yang berbeda. Stasiun Tanah Abang terletak pada Kelurahan Kampung Bali, Tanah Abang, Jakarta Pusat, yang berada tepat di perbatasan Jakarta Barat dan Jakarta Pusat. Stasiun Tanah Abang berlokasi tepat di sebelah Sungai Ciliwung, dan terkoneksi langsung dengan Kawasan Pasar tanah Abang.



Gambar 1.1 Map Stasiun Tanah Abang, Tampilan Stasiun Tanah Abang
Sumber : GoogleMap / Dokumentasi Perancang

Kawasan di sekitar Stasiun Tanah Abang dipenuhi oleh fungsi komersial dan residensial yang meliputi pusat grosir tekstil, gudang, perkantoran, perhotelan dan perumahan warga lokal. Stasiun Transit Tanah Abang dapat menampung 100.000 komuter setiap harinya (Suhaiela Bahfein, 2023). Stasiun Transit Tanah Abang memiliki fungsi sebagai stasiun awal-akhir dari rute Rangkasbitung, serta

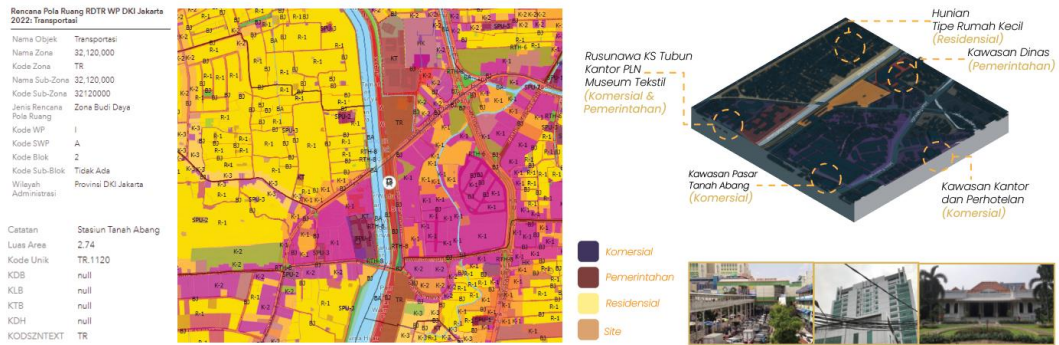
menjadi salah satu rute lingkaran Cikarang yang juga merupakan jalur yang sama dengan Stasiun Manggarai dan Stasiun Duri. Bangunan Stasiun Transit Tanah Abang memiliki koneksi langsung dengan moda transportasi umum lain, seperti halte bus, pangkalan ojek, pangkalan angkot, dan *skybridge* yang menghubungkan stasiun langsung dengan Blok Bangunan Pasar Tanah Abang.

Stasiun Tanah Abang sebagai sebuah stasiun transit memiliki fasilitas pendukung antarmoda. Fungsi pendukung seperti halte bus, pangkalan ojek dan ojek daring, jalur khusus angkot dan bajaj menjadi sarana pendukung di dalam site. Keberadaan fungsi pendukung ini menjadi destinasi tujuan bagi pengunjung yang ingin menuju atau berpindah moda dari stasiun.

1.1.2 Kondisi Fisik Eksisting Tapak

Stasiun Tanah Abang memiliki ketinggian ± 9 meter di atas permukaan laut dengan ketinggian bangunan di sekitar ± 8 meter (berdasarkan observasi lapangan). Bangunan Stasiun Tanah Abang memiliki total luas lantai bangunan $\pm 4000\text{m}^2$ dan total luas tapak keseluruhan sebesar $\pm 11095\text{m}^2$. Stasiun terdiri dari dua bangunan yang berseberangan disambungkan oleh dua peron yang menjadi sarana menunggu penumpang yang akan bertransportasi pada rute Rangkasbitung dan rute Duri/Manggarai. Peron memiliki lebar 4.9 M, dan panjang sesuai dengan 10 rangkaian kereta yakni 200M. Pada setiap bangunan terdapat 4 sarana sirkulasi *vertical* berupa tangga dan eskalator pada Bangunan A, dan hanya tangga pada Bangunan B. Stasiun Tanah Abang memiliki akses langsung pada Jl. Jatinegara Raya, beserta beberapa sarana moda transportasi seperti halte, pangkalan ojek, tempat pemberhentian Jaklingko, angkot, dan juga bajaj.

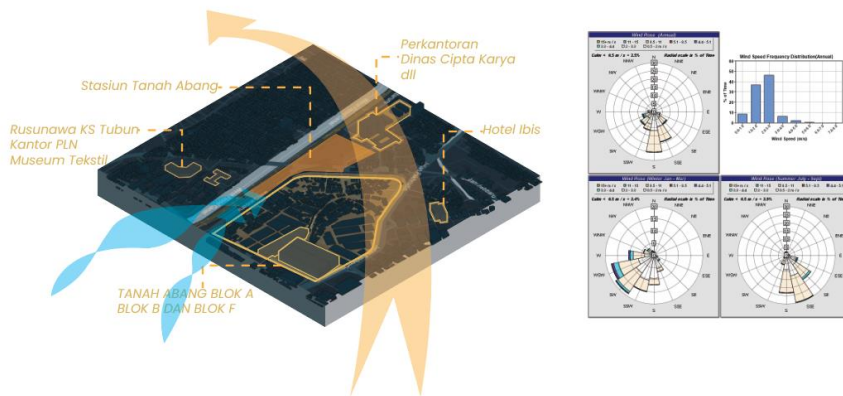
U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A



Gambar 1.2 Tata Guna Lahan
Sumber : Hasil olahan pribadi, 2024

Tapak memiliki peraturan sebagai sebuah objek transportasi dengan zona budi daya. Stasiun Tanah Abang memiliki area total 2.74 Hektar dengan peraturan seperti KDB dan DLB yang bebas (sesuai dari website Jakarta satu) Tapak diperbolehkan semua bangunan kecuali Rumah Susun Khusus, Rumah Susun Komersial, Rumah Susun Umum, Rumah Susun Negara. Akan tetapi pembangunan dikhususkan untuk sarana transportasi umum. Dari Analisis Tata Guna Lahan, perancangan tapak sebagai fungsi kawasan stasiun merupakan hal yang layak.

1.1.3 Kondisi Iklim Tapak



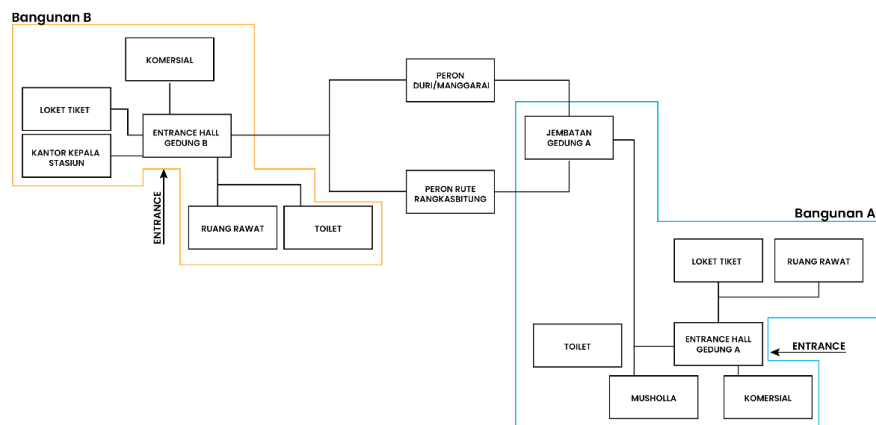
Gambar 1.3 Climate
Sumber : Hasil olahan pribadi, 2024

Secara iklim, tapak mengalami perputaran cahaya matahari dari arah depan tapak menuju belakang tapak. Sementara itu angin berhembus pada sisi kiri tapak (selatan). Tapak tidak dikelilingi oleh bangunan tinggi pada sekitar sepenuhnya

terpengaruh oleh iklim. Data akan digunakan dalam perancangan dalam mendesain bukaan dan juga penempatan fungsi.

1.1.4 Program Ruang dalam Tapak

Stasiun Tanah Abang terbagi menjadi beberapa fungsi utama. Pada gambar terlihat bahwa Stasiun Tanah Abang terbagi menjadi dua bangunan yang memiliki *entrance*. Kedua Bangunan berfungsi sebagai ruang terjadinya *tap in* dan *tap out* (masuk dan keluar stasiun). Kedua bangunan dihubungkan oleh peron yang berfungsi sebagai tempat menunggu saat pengguna akan naik ataupun keluar dari kereta. Terdapat lima Fungsi Utama pada ruang-ruang didalam banguna Stasiun Transit Tanah Abang, yaitu fungsi sirkulasi, fungsi komersial, ruang fasilitas umum, kantor, dan utilitas bangunan. Keberadaan bangunan B dan jembatan gedung B berada pada lantai dua, sementara peron dan fungsi lainnya berada pada lantai satu.



Gambar 1.4 Gambar diagram zonasi pada denah (simplified)

Sumber : Hasil olahan pribadi

1.1.6 Aktivitas Transportasi umum

Area Tapak Perancangan memiliki fungsi sebagai stasiun transit secara kondisi eksisting, Sebagai sebuah Stasiun Transit, Stasiun Tanah Abang memiliki konektivitas langsung dengan moda transportasi pendukung. Bangunan stasiun juga memiliki konektivitas secara langsung dengan Pasar Tanah Abang. Keberadaan jalan pedestrian di sekitar akses masuk Stasiun Tanah Abang memiliki konektivitas langsung dengan beberapa sarana transportasi umum seperti KRL, Jaklingko, Angkot, Transjakarta, bus kota, Ojek, Bajaj, beserta Taxi dan ojek online.

1.1.6.1 Aktivitas Kereta Stasiun Tanah Abang

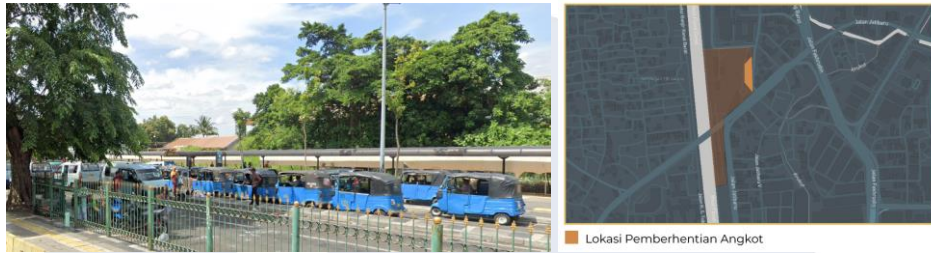


Gambar 1.7 Gambar diagram Site Analysis Makro

Sumber : Hasil olahan pribadi

Stasiun Tanah Abang sebagai stasiun transit dan juga stasiun awal/akhir dari rute Tangerang Selatan, membuat stasiun menjadi stasiun yang terkoneksi dengan banyak stasiun lainnya. Rute yang berhubungan dengan stasiun Duri dan juga Manggarai, membuat stasiun Tanah Abang menjadi salah stasiun paling sibuk dan padat khususnya pada jam pergi dan pulang kerja. Stasiun Tanah Abang tidak hanya sebagai penampung kereta dalam kota, tetapi juga melayani perjalanan kereta bandara dan juga kereta barang (seperti batu bara)

1.1.6.2 Jaklingko, Angkot dan Bajaj

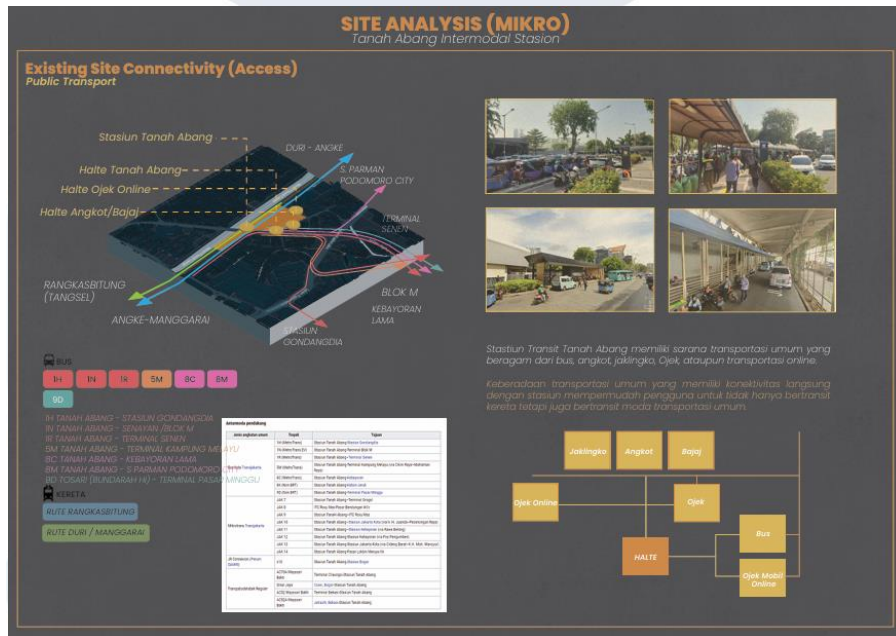


Gambar 1.8 Gambar Halte Bajaj dan Angkot (kiri), Posisi tapak (kanan)

Sumber : Hasil olahan pribadi dan Google Earth Pro

Salah satu sarana Transportasi pendukung pada stasiun merupakan Jaklingko, Angkot, dan Bajaj. Keberadaan moda transportasi pada keadaan eksisting berada pada Timur kawasan stasiun. Setiap moda transportasi mendapatkan jalan masing-masing untuk memarkirkan kendaraan seperti halnya sebuah terminal transportasi.

1.1.6.3 Transjakarta dan Bus Lainnya



Gambar 1.9 Gambar Site Analysis Mikro
Sumber : Hasil olahan pribadi dan Google Earth Pro

Halte Transjakarta dan Bus Kota merupakan salah satu fungsi pendukung sarana moda transportasi umum yang disediakan oleh Stasiun. Keberadaan Halte berfungsi sebagai titik awal ataupun akhir pengguna stasiun. Halte mengkoneksikan stasiun dengan titik halte lainnya yang tersebar diseluruh Jakarta.

1.1.6.4 Ojek dan Ojek Daring



Gambar 1.10 Penampakan *basecamp* ojek daring (kiri), Posisi pada tapak (kanan)
Sumber : Hasil olahan pribadi dan Google Earth Pro

Ojek dan ojek daring merupakan salah satu fungsi pendukung sarana moda transportasi umum yang disediakan oleh stasiun. Keberadaan *shelter* ojek dibagi dua antara ojek lokal dan ojek daring.

1.1.7 Fenomena pada Stasiun Tanah Abang

Sebagai stasiun transit, Stasiun Tanah Abang didatangkan oleh ribuan massa setiap harinya, khususnya pada waktu *rush hour*. Massa yang keluar dan masuk Stasiun memberikan dampak berupa kepadatan pada beberapa titik kawasan stasiun. Kereta yang datang membawa massa menyebabkan kepadatan pada peron dan tangga. Pergerakan massa yang keluar dari kereta dengan yang akan masuk kereta, dan tidak terpecahnya massa secara merata menjadi titik permasalahan pada stasiun. Sirkulasi pengunjung dan kendaraan yang masih belum diarahkan dengan baik di sekitar tapak pada akhirnya mengakibatkan kepadatan. Kepadatan kegiatan bersirkulasi pada fasilitas umum berdampak pada kenyamanan dan keamanan bergerak dari pengguna. Kepadatan juga terjadi dan diakibatkan oleh elemen vertikal seperti eskalator dan tangga yang masih belum memenuhi standar kebutuhan. Kepadatan yang terjadi pada stasiun berpotensi untuk dimanfaatkan

untuk melaksanakan aksi seperti pencurian. Kepadatan juga berdampak pada arus sirkulasi kendaraan di dalam kawasan tapak dan pada jalan yang terkoneksi langsung dengan tapak.

Kepadatan tidak hanya terjadi pada manusia tetapi juga pada kendaraan umum. Konektivitas langsung pada kawasan stasiun menghubungkan massa yang datang ataupun keluar dari stasiun langsung pada sarana transportasi umum seperti halte dan lainnya. Keberadaan massa sebagai calon penumpang dan kedekatan dengan sarana transportasi umum memberikan keuntungan bagi kedua pihak. Kurangnya ruang parkir yang teratur, kurangnya peraturan, tidak adanya tempat beristirahat pengemudi membuat keadaan eksisting menjadi tidak teratur dan kurang memiliki daya tarik.

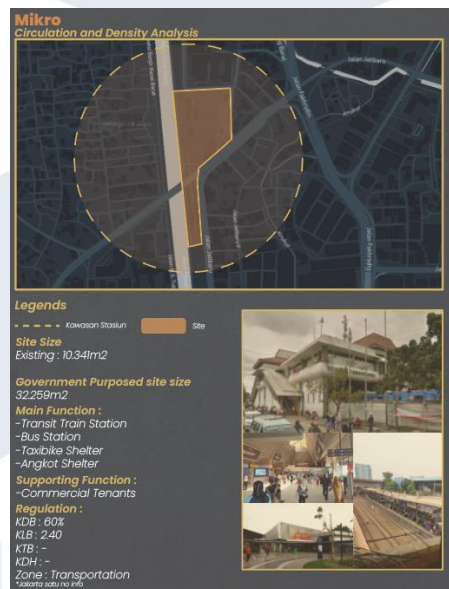
Sebagai reaksi dari permasalahan di atas, pemerintah sedang melakukan pengembangan pada Stasiun Tanah Abang yang dianggap sudah padat dan sulit untuk menampung penumpang. Stasiun Tanah Abang direncanakan akan dipindahkan pada lahan baru dengan tujuan memperlancar mobilisasi penumpang. Stasiun Tanah Abang direncanakan untuk meningkatkan kapasitas penumpang dari 100 ribu penumpang menjadi 300 ribu penumpang per hari (Sandi, 2023). Perancangan berupaya untuk merevitalisasi Stasiun Tanah Abang sesuai dengan standar, kebutuhan keadaan eksisting juga masa depan, sehingga kawasan stasiun bisa dapat digunakan secara efektif dan nyaman oleh seluruh pengguna ruang (manusia dan kendaraan) dalam kawasan stasiun. Perancangan berfokus untuk menyesuaikan desain sesuai dengan standarisasi desain guna memberikan kenyamanan bersirkulasi yang maksimal serta memperhitungkan keadaan masa depan pengguna. Oleh karena itu, perancang akan mengangkat pertanyaan perancangan, ‘Bagaimana Perancangan Kawasan Stasiun Tanah Abang dapat Menyelesaikan Permasalahan Sirkulasi?’ yang akan dijawab melalui perancangan Kawasan Stasiun Transit KRL berbasis Intermoda Tanah Abang.

1.2 Rumusan Masalah

Dari pemaparan latar belakang, perancang menemukan beberapa masalah perancangan utama yang perlu berhubungan dengan pola kegiatan bersirkulasi pada Stasiun Transit Tanah Abang, Jakarta Pusat. Permasalahan meliputi :

- Sirkulasi manusia yang masih belum diarahkan secara baik sehingga mengakibatkan kepadatan pada beberapa titik bangunan.
- Sirkulasi kendaraan umum dan pribadi yang belum memiliki tempat yang teratur.
- Sirkulasi vertikal berupa tangga dan eskalator yang belum mampu dalam memberikan mobilitas yang efisien oleh banyaknya massa yang melakukan kegiatan transit.
- Ruang bersirkulasi yang mewadahi kegiatan sirkulasi pada stasiun belum mampu memberikan kenyamanan dan keamanan bersirkulasi.

Berdasarkan beberapa permasalahan di atas, perancang memutuskan batasan wilayah perancangan :



Gambar 1.11 Gambar Batasan Wilayah Perancangan

Sumber : Hasil olahan pribadi

- Batasan wilayah perancangan adalah kawasan Stasiun Transit Tanah Abang yang meliputi bangunan stasiun beserta Peron stasiun beserta

Fasilitas pendukung seperti halte bus, pangkalan ojek, pangkalan angkot, dan *skybridge*.

- Studi pergerakan manusia dari dalam bangunan menuju fasilitas pendukung ataupun sebaliknya dan pergerakan kendaraan dari awal masuk sampai dengan keluar kawasan.
- Ruang-ruang yang akan diteliti hanya akan berfokus pada ruang di mana terjadi sirkulasi primer dari pengguna di dalam stasiun, seperti peron stasiun, tangga, dan bangunan stasiun.

1.3 Tujuan Perancangan

Tujuan perancangan adalah untuk membentuk sebuah kawasan stasiun yang memiliki integrasi langsung dengan fungsi intermoda, dan memperbaiki ukuran elemen arsitektural sesuai dengan standarisasi yang ada. Tujuan dari perubahan dalam desain merupakan untuk memperbaiki sirkulasi manusia dan kendaraan di dalam bangunan juga di luar bangunan.

