

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Tangerang yang berada di provinsi Banten memiliki beberapa Stasiun Kereta Rel Listrik (KRL) diantaranya yaitu, Stasiun Tangerang, Stasiun Tanah Tinggi, Stasiun Batu Ceper, dan Stasiun Poris. Stasiun Kereta Rel Listrik (KRL) yang ada di Kota Tangerang ini diharapkan menjadi salah satu moda transportasi yang efektif untuk pertumbuhan ekonomi kawasan serta memudahkan aktivitas masyarakat yang kompleks. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang mengatakan bahwa perkeretaapian bertujuan untuk menjamin pengangkutan penumpang dan barang serta muatan curah dengan aman, nyaman, cepat, lancar, akurat dan tertib dengan ditetapkan bahwa itu diselenggarakan sebagai alternatif yang efektif untuk mempercepat dan mendukung kesetaraan, pertumbuhan, stabilitas, dorongan dan gerakan pembangunan nasional. Namun pada kenyataannya, di Stasiun Poris terdapat hambatan lalu lintas kendaraan yang diakibatkan oleh penutupan jalan palang pintu kereta api dan juga terdapat pertemuan antara jalan akses utama Stasiun Poris dengan Jalan Benteng Betawi. Hal ini sesuai dengan kabar berita (Kompas.com, 22/01/20) yang mengatakan bahwa kemacetan parah yang terjadi setiap hari di depan Stasiun Poris, membuat aktivitas masyarakat terhambat. Kemacetan arus lalu lintas yang terjadi sampai lebih dari 2 km ini menurut Kepala Dinas Perhubungan Kota Tangerang, disebabkan oleh perlintasan kereta api per 5 menit sekali.



Gambar 1. 1 Kemacetan di Depan Stasiun Poris

(Sumber: Olahan Pribadi, 2024)

Dari kabar berita yang sudah dilaporkan, terjadi kemacetan di Jalan Maulana Hasanudin, Kota Tangerang yang disebabkan oleh tingginya aktivitas pada kawasan tersebut. Hal ini sesuai dengan data penumpang stasiun kereta api yang berada di Kota Tangerang menunjukkan:

Tabel 1. 1 Data Volume Stasiun Tahun 2019.

Data Volume Penumpang Per Stasiun 2019, Kota Tangerang				
BULAN	Stasiun			
	TANGERANG	TANAHTINGGI	BATUCEPER	PORIS
JAN	489,798	157,282	77,307	229,636
FEB	452,729	149,777	72,244	212,508
MAR	517,916	171,031	81,211	238,680
APR	525,704	169,826	84,237	237,575
MEI	525,175	170,286	85,970	238,191
JUN	482,562	150,264	74,135	207,033
JUL	520,295	180,258	90,722	246,414
AGU	484,000	166,026	87,009	234,809
SEP	494,218	168,342	90,899	240,856
OKT	20,852	1,025,833	90,899	240,856
NOV	498,731	169,196	90,899	240,856
DES	512,816	170,506	90,899	240,856
TOTAL	5,524,796	2,848,627	1,016,431	2,808,270

(Sumber: Kantor KCI Juanda, (dalam Dika Ilham, 2021))

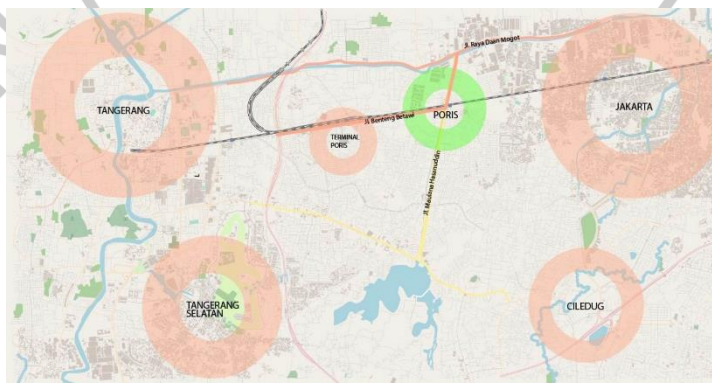
Tabel 1. 2 Data Volume Stasiun Tahun 2020.

Data Volume Penumpang Per Stasiun 2020, Kota Tangerang				
BULAN	Stasiun			
	TANGERANG	TANAHTINGGI	BATUCEPER	PORIS
JAN	420,162	134,046	82,181	203,231
FEB	433,992	152,534	86,371	217,430
MAR	318,608	114,390	64,319	156,164
APR	77,878	33,295	16,329	39,647
MEI	78,774	31,276	16,392	68,559
JUN	131,059	55,866	26,161	90,138
JUL	184,964	74,509	35,839	90,223
AGU	187,686	75,094	26,389	121,283
SEP	141,166	57,521	18,310	121,283
OKT	15,841	412,076	18,310	121,283
NOV	120,235	10,712	18,310	121,283
DES	109,198	4,045	18,310	121,283
TOTAL	2,219,563	1,155,364	427,221	1,388,619

(Sumber: Kantor KCI Juanda, (dalam Dika Ilham, 2021))

Dari tabel di atas dari jumlah penumpang stasiun kereta api Kota Tangerang, diketahui penumpang terbanyak berada di Stasiun Tangerang dan disusul oleh Stasiun Poris. Maka, kepadatan lalu lintas yang terjadi di Stasiun Poris terutama pada jam-jam sibuk sangat memungkinkan terjadi.

Permasalahan yang selalu terjadi di kawasan Stasiun Poris ini tidak hanya disebabkan oleh penutupan perlintasan kereta api dan padatnya aktivitas saja. Adapun pertemuan perlintasan sebidang ruas jalan antara Jalan Benteng Betawi dengan Jalan Maulana Hasanudin yang merupakan jalan alternatif provinsi Banten menuju ke Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta ataupun sebaliknya dan Jalan Benteng Betawi yang merupakan jalur menuju pusat Kota Tangerang. Pada jalur ini juga sering kali dilalui oleh Bus Antarkota Antarprovinsi (AKAP) yang ingin menuju ke Terminal Poris Plawad melalui Jalan Benteng Betawi yang semakin menambah permasalahan kemacetan terus terjadi.



*Gambar 1. 2 Peta Jalur Jalan Poris
(Sumber: Olahan Pribadi, 2024)*

Selain permasalahan kemacetan yang sering terjadi di kawasan Stasiun Poris yang dapat membuat terhambatnya mobilitas masyarakat untuk beraktivitas. Adapun minimnya fasilitas penunjang berupa parkir, drop off angkutan umum, jalur pedestrian, dan shelter ojek online. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang dapat melengkapi penyelenggaraan perkeretaapian yang memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna jasa atau penumpang kereta api. Stasiun Poris sudah terdapat fasilitas penunjang berupa tempat atau lahan parkir, namun penumpang kereta api lebih cenderung memilih memarkirkan kendaraannya di rumah warga yang dijadikan tempat parkir. Hal ini diduga tempat parkir pada Stasiun Poris tidak mencukupi kapasitas penumpang dan faktor kenyamanan bagi yang menggunakan fasilitas parkir tidak cukup baik. Permasalahan kapasitas tempat parkir yang membuat penumpang lebih memilih memarkir di rumah warga mengakibatkan sirkulasi kendaraan menjadi tidak teratur

sehingga diperlukan peningkatan fasilitas penunjang untuk mengakomodasi aktivitas kereta api guna untuk memberikan kenyamanan, keselamatan, dan kemudahan bagi penumpang kereta api.

Dari permasalahan tersebut, maka dibutuhkan Redesain Stasiun Poris untuk meningkatkan kualitas kawasan sekitar dan menyelesaikan permasalahan kemacetan. Redesain yang dilakukan meliputi, perubahan bangunan utama dan penambahan fasilitas penunjang sehingga terjadi interkoneksi yang baik pada sekitar kawasan. Dalam Redesain ini, konsep yang akan digunakan adalah pengaturan sirkulasi sehingga menciptakan efisien mobilitas Stasiun Poris dan kawasan di sekitarnya. Tidak hanya itu, dalam bangunan juga akan menerapkan konsep fungsional dalam ruang berdasarkan kebutuhan aktivitas yang tinggi di sekitar Stasiun Poris.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka terdapat rumusan masalah yang akan dibahas dalam meredesain Stasiun Poris yakni:

1. Bagaimana solusi untuk mengurangi kemacetan pada sekitar stasiun Poris.
2. Bagaimana mengintegrasikan sirkulasi antar ruang dan bangunan di sekitar Stasiun Poris.
3. Bagaimana bangunan Stasiun Poris dapat menunjang segala aktivitas yang ada di sekitarnya.

1.3. Tujuan Perancangan

Stasiun Poris sebagai salah satu pusat mobilitas masyarakat Kota Tangerang. Maka, dengan adanya perancangan ini dimaksudkan untuk tujuan:

- a) Untuk menyelesaikan permasalahan kemacetan di depan Stasiun Poris.
- b) Menunjang aktivitas masyarakat dengan nyaman dan aman.

- c) Menciptakan stasiun kereta api dengan sirkulasi yang tertata sehingga dapat memudahkan mobilitas masyarakat.
- d) Menciptakan bangunan stasiun dari segi fungsional ruang yang berdasarkan kebutuhan aktivitas yang tinggi.

1.4. Manfaat Perancangan

Jika dilihat dari aspek kenyamanan dan keamanan untuk mobilitas masyarakat, Stasiun Poris belum cukup baik dalam menangani hal tersebut. Maka dari itu, dengan adanya perancangan redesain stasiun ini memiliki manfaat yaitu:

1. Memberikan saran atau usulan terhadap penyelesaian masalah kemacetan pada Stasiun Poris melalui desain arsitektur
2. Dengan adanya perancangan redesain Stasiun Poris ini diharapkan mampu memberikan manfaat dan dampak terhadap mobilitas masyarakat

1.5. Sistematika Penulisan

Proposal yang ditulis memiliki sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bagian bab ini meninjau seputar isu-isu desain yang dipilih, menjelaskan bagaimana isu-isu tersebut dirumuskan, dan menjelaskan mengapa Stasiun Poris dirancang, apa manfaat desain ini bagi semua orang, dan bagaimana penulisannya disusun.

BAB II TUJUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan penelitian teoritis terkait desain yang dipilih, beberapa preseden yang dipilih, dan bahan desain sebagai sumber acuan konsep-konsep yang akan dikembangkan nantinya dan digunakan sebagai dasar studi perbandingan dalam mencari acuan dan standar bangunan..

BAB III METODELOGI DESAIN

Mencakup semua data tentang tapak yang dipilih, termasuk informasi tapak dan geografis. Karena setiap daerah akan memiliki peraturan daerah yang unik, fakta tentang tempat dan lokasi yang dipilih akan berdampak pada desainnya. Selain konsep dasar desain, juga mencakup topik konsep desain yang dipilih.

BAB IV ANALISIS PERANCANGAN

Memeriksa fungsi setiap elemen desain, hubungan antara setiap area yang dihasilkan dan aktivitas pengguna, serta konsep desain yang akan dimasukkan ke dalam desain.

BAB V HASIL RANCANGAN

Bab ini merangkum desain yang telah dibuat, menghubungkan bab 1 sampai dengan bab 4, dan memberikan penjelasan detail dari setiap hasil desain.

BAB VI PENUTUP

Mencakup rekomendasi untuk masa depan bersama dengan temuan yang diambil dari analisis desain dari awal hingga akhir.