

## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Wilayah Bodetabek telah ditetapkan sebagai wilayah penyangga kota Jakarta sejak tahun 1977, oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta semenjak. Hal ini disebabkan karena tidak memungkinkannya kota Jakarta untuk menampung semua aktivitas pemerintahan, perdagangan, dan industri. Terlalu padatnya kota Jakarta untuk menampung semua aktivitas tersebut, maka pemerintah mulai mengatur pembangunan dan peruntukan wilayah di Jabotabek. Jakarta pusat tetap diperuntukan untuk pemerintahan. Untuk industri, pengembangan dikonsentrasikan di kawasan Cibitung dan Cikarang (Kab. Bekasi) serta Cikupa (Kab. Tangerang). Untuk pemukiman, pengembang-pengembang besar banyak membangun kota-kota satelit yang dilengkapi dengan sarana pendukung kota seperti sekolah, pusat perbelanjaan, rumah sakit, dan tempat hiburan. Kota-kota satelit ini banyak berkembang di Kota Bekasi, Kota Tangerang, Tangerang Selatan dan Depok.

Terus meningkatnya pertumbuhan penduduk di Jakarta beserta wilayah penyangganya menimbulkan beberapa masalah, terutama transportasi dan kemacetan. Tersedianya transportasi umum yang nyaman misalnya APTB (Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway), diharapkan mampu memunculkan keinginan masyarakat untuk menggunakan kendaraan umum. Mengingat pengguna kendaraan umum setiap tahunnya terus menurun, pada tahun 1991 bisa mencapai 74% pengguna transportasi umum, sedangkan sekarang pengguna transportasi umum hanya 13% saja. Selain APTB, *commuter line* menjadi moda transportasi yang dipilih warga untuk bepergian di Jabodetabek saat ini. Dengan tarif yang cukup murah, kereta rel listrik milik PT KAI Commuter Jabodetabek ini bisa menarik perhatian masyarakat hingga 600.000 penumpang perharinya. Dengan kapasitas 575 perjalanan di Jabodetabek.

KA Commuter Jabodetabek (atau disebut juga KRL Commuter Line, dulu dikenal sebagai KRL Jabotabek) adalah jalur kereta rel listrik yang dioperasikan oleh PT KAI Commuter Jabodetabek, anak perusahaan dari PT Kereta Api Indonesia (PTKA). KRL telah beroperasi di wilayah Jakarta sejak tahun 1976, hingga kini melayani rute komuter di wilayah DKI Jakarta, Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kota Bekasi, Kota Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan.

Stasiun Sudimara (SDM) adalah stasiun kereta api kelas III yang terletak di Jombang, Ciputat, Tangerang Selatan. Stasiun ini berada di Daerah Operasi I Jakarta, dan terletak antara Stasiun Jurang mangu dan Stasiun Rawa Buntu. Stasiun ini memiliki tiga jalur. Jalur 1 digunakan untuk kereta api yang berjalan ke arah barat/ Stasiun Serpong, Jalur 2 digunakan untuk kereta api yang berjalan ke arah timur/ Stasiun Tanah abang dan Jalur 3 digunakan untuk kereta api yang akan bersilang atau disusul kereta api lain. Stasiun yang sudah mempunyai

peron tinggi ini, merupakan stasiun dengan pengguna terpadat ke 2 setelah stasiun Tanah Abang, pada jalur hijau Commuter Line. Dengan volume  $\pm 15.000$  penumpang perharinya.

Stasiun Sudimara dibangun pada tahun 1899, pada awal mulanya stasiun ini bergerak sebagai stasiun lintasan kereta batu bara namun seiring berjalannya waktu dan pesatnya perkembangan zaman, fungsi ruang stasiun ini tidak lagi dapat memadai fungsi dan pengguna barunya. Belasan ribu penumpang pengguna Commuter Line, harus berdesakan pada stasiun ini. Banyaknya sistem baru pada perkeretaapian Indonesia, berbanding lurus dengan kebutuhan ruang untuk menunjang segala sistem terbaru. Akhirnya banyak ruang-ruang yang terkesan “asal” karena tidak sesuainya fungsi dan besaran ruang untuk menunjang berbagai sistem-sistem terbaru dari perkereta apian Indonesia, misalnya proses membeli tiket, dan ruang tunggu kereta. Parahnya lagi, ruangan yang terkesan “asal” ini tidak hanya berdampak pada estetika bangunan tidak jelasnya jalur sirkulasi, tetapi juga membuat keselamatan penggunanya itu sendiri terabaikan, misalnya saja yang terjadi pada jalur penyebrangan antar peron.

Dengan re-desain Stasiun Sudimara ini dalam perencanaannya akan mengedepankan efisiensi dan efektifitas sirkulasi serta keamanan pengunjung. Hal ini dapat terwujud melalui perancangan sirkulasi horisontal maupun vertikal yang efektif. Bangunan stasiun ini akan dirancang dengan penekanan desain Arsitektur modern didukung dengan, menggunakan beberapa utilitas bangunan yang mendukung efektifitas sirkulasi. Seperti penggunaan escalator untuk transportasi vertikal dan lift untuk penyandang keterbatasan fisik, dll. Melalui desain bangunan dengan sirkulasi yang efektif menggunakan beberapa teknologi di atas, diharapkan segala aktivitas utama maupun penunjang di dalam stasiun ini dapat berjalan dengan optimal dan lebih cepat.

## **1.2 Tujuan dan Sasaran**

### **1.2.1 Tujuan**

Tujuan dari penyusunan sinopsis ini adalah untuk menjawab problem yang ada pada Stasiun Sudimara, akibat pesatnya pertumbuhan penumpang yang mencapai  $\pm 15.000$  penumpang/hari, dan sistem baru yang membutuhkan ruang-ruangan dengan fungsi yang berbeda baik dari segi pemenuhan kebutuhan ruang maupun segi keamanan dan kenyamanan pengguna, serta menyediakan jalur yang memungkinkan penyandang disabilitas agar dapat menggunakan transportasi CommuterLine.

### **1.2.2 Sasaran**

Dapat memadai lonjakan penumpang yang terus berlangsung sejak tahun 2012, dengan memenuhi kebutuhan masyarakat khususnya untuk melakukan mobilisasi dengan

angkutan moda kereta api, baik penumpang kereta api maupun calon penumpang kereta api yang hendak membeli tiket di Stasiun Sudimara.

### 1.3. Manfaat

#### 1.3.1 Manfaat Subjektif

Bermanfaat untuk memperoleh wawasan dan pemahaman tentang *permasalahan dan kondisi Stasiun Sudimara* sebagai proses mengumpulkan data untuk bahan laporan Tugas Akhir, sebagai langkah dalam proses penyelesaian studi S1 di Universitas Diponegoro.

#### 1.3.2 Manfaat Objektif

Diharapkan dapat memberikan manfaat bagi PT. KAI dan pengguna Kereta api dengan memberikan solusi dari permasalahan yang ada dan diterapkan kedalam desain.

### 1.4 Ruang Lingkup

Lingkup pembahasan menitik beratkan pada hal-hal yang berkaitan dengan perencanaan dan perancangan bangunan stasiun, yang ditinjau dari disiplin ilmu arsitektur. Hal-hal di luar ilmu arsitektur akan dibahas seperlunya, jika masih berkaitan dan mendukung masalah utama.

### 1.5 Metode Pembahasan

Pembahasan dilakukan dengan metode deskriptif, yaitu dengan mengumpulkan, memaparkan, kompilasi dan menganalisa data sehingga diperoleh suatu pendekatan program perencanaan dan perancangan untuk selanjutnya digunakan dalam penyusunan program dan konsep dasar perencanaan dan perancangan. Adapun metode yang dipakai dalam penyusunan penulisan ini antara lain:

**Metode deskriptif**, yaitu dengan melakukan pengumpulan data. pengumpulan data dilakukan dengan cara: studi pustaka/ studi literatur, data dari instansi terkait, wawancara dengan narasumber, observasi lapangan serta *browsing* internet.

1. **Metode dokumentatif**, yaitu mendokumentasikan data yang menjadi bahan penyusunan penulisan ini. Cara pendokumentasian data adalah dengan memperoleh gambar visual dari foto-foto yang dihasilkan.

**Metode komparatif**, yaitu dengan melaksanakan studi banding dengan stasiun lain yang lebih baik.

Dari data – data yang telah terkumpul, dilakukan identifikasi dan analisa untuk memperoleh gambaran yang cukup lengkap mengenai karakteristik dan kondisi yang ada, sehingga dapat tersusun suatu Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur Pengembangan Stasiun Sudimara

## 1.6 Sistematika Pembahasan

Kerangka penyusunan sinopsis Tugas Akhir dengan judul *Pengembangan Stasiun Sudimara* dengan pendekatan studi Perilaku adalah sebagai berikut:

### **BAB I Pendahuluan**

Berisikan latar belakang, tujuan dan sasaran, manfaat, metode penulisan dan sistematika bahasan yang mengungkapkan permasalahan secara garis besar serta alur pikir dalam menyisipkan landasan program Perencanaan dan Perancangan (LP3A).

### **BAB II Tinjauan Pustaka**

Membahas mengenai literatur yang berhubungan dengan stasiun melalui studi literatur, serta memaparkan studi banding dengan stasiun sekelasnya.

### **BAB III Tinjauan Stasiun Sudimara**

Menguraikan mengenai kondisi fisik dan non fisik Kota Tangerang Selatan, peraturan bangunan setempat, dan kondisi eksisting stasiun.

### **BAB IV Batasan dan Anggapan**

Berisi batasan dan anggapan sebagai asumsi yang digunakan dalam proses perencanaan dan perancangan.

### **BAB V Pendekatan Perencanaan dan Perancangan Arsitektur**

Berisi pendekatan aspek fungsional, kontekstual, kinerja, teknis, dan visual bangunan stasiun.

### **BAB VI Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur**

Berisi rangkuman program perencanaan dan perancangan yang menjadi landasan dalam proses perancangan ke depan.

**1.7. Alur Pikir**

**JUDUL TUGAS AKHIR**  
**PENGEMBANGAN STASIUN SUDIMARA DI KOTA TANGERANG SELATAN**  
Dengan Penekanan Desain Arsitektur Modern

**LATAR BELAKANG**

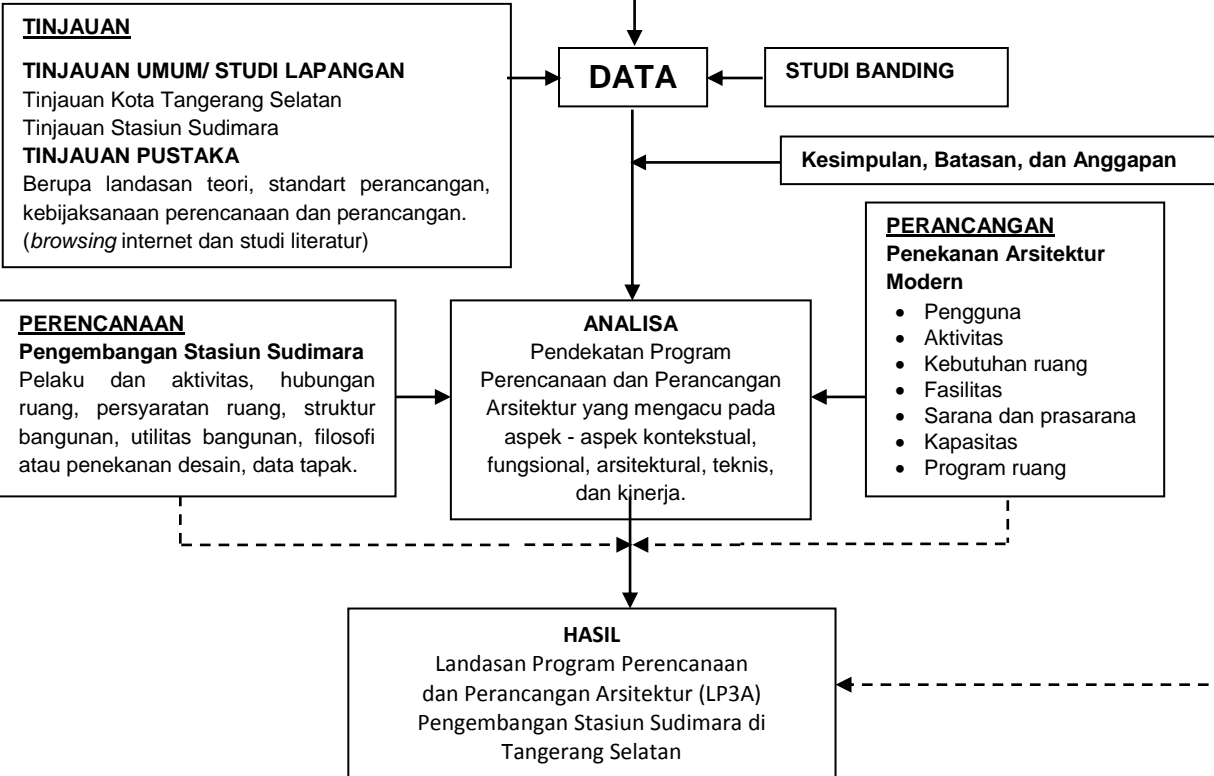
**AKTUALITAS**  
Seiring berjalannya waktu kondisi bangunan Stasiun Sudimara saat ini secara eksisting tidak lagi memenuhi kriteria bangunan yang representatif dan memadai, baik kondisi lahan maupun kebutuhan ruang yang ada, sirkulasi dan tata ruang parkir kendaraan belum terpenuhi secara optimal.

**URGENSI**  
Perlu adanya perencanaan perancangan pengembangan bangunan stasiun Sudimara yang representatif sebagai transportasi publik.

**ORIGINALITAS**  
Perlu direncanakan sebuah stasiun yang memiliki kapasitas yang dapat menampung seluruh aktivitas di dalam stasiun tersebut dan memiliki tampilan bangunan yang lebih baik, yang dapat diwujudkan melalui perancangan pengembangan Stasiun Sudimara.

**TUJUAN**  
Memperoleh satu usulan judul Tugas Akhir yang Jelas dan layak, dengan suatu penekanan desain yang spesifik sesuai dengan originalitas/ karakter judul dan citra yang dikehendaki atas judul yang diajukan.

**SASARAN**  
Tersusunnya usulan langkah-langkah pokok proses (dasar) perencanaan dan perancangan Pengembangan Stasiun Sudimara di Tangerang Selatan berdasarkan atas aspek-aspek panduan perancangan (*design guide lines aspect*).



F  
E  
E  
D  
B  
A  
C  
K