

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Jadwal KA Lokal Rangkasbitung-Merak	10
Gambar 2.2	Jadwal KRL Rangkasbitung – Tanah Abang	11
Gambar 2.3	Standar Pelayanan di Stasiun Kereta Api	14
Gambar 2.4	Aktivitas Di Stasiun KA Berdasarkan Pergerakan Penumpang	15
Gambar 2.5	Tabel Penerapan Jenis Media Informasi Pada Kelas Stasiun	17
Gambar 2.6	Tabel Pelayanan Tiketing	18
Gambar 2.7	Tabel Kebutuhan Pelayanan Keamanan	19
Gambar 2.8	Jumlah Toilet dan Petugas Kebersihan	20
Gambar 2.9	Fasilitas Ruang Tunggu	21
Gambar 2.10	Kapasitas Minimal Parkir Kendaraan.....	22
Gambar 2.11	Alur Sirkulasi dan Pembagian Zona.....	25
Gambar 2.12	Kombinasi Warna pada Media Informasi.....	27
Gambar 2.13	Spesifikasi Warna pada Media Informasi.....	27
Gambar 2.14	Level Illuminasi Ruang	30
Gambar 2.15	Nilai LLF	30
Gambar 2.16	Standar Luas Ruang.....	36
Gambar 2.17	Standar Lebar Lintasan Publik Utama.....	38
Gambar 2.18	Standar Tempat Duduk Bangket	39
Gambar 2.19	Standar Koridor Ruang Publik	41
Gambar 2.20	Standar Sirkulasi Koridor Ruang Publik	42
Gambar 2.21	Standar Bilik Toilet Disabilitas	44
Gambar 2.22	Standar Urinal Toilet Disabilitas	45
Gambar 2.23	Standar Fasilitas Disabilitas	46
Gambar 2.24	Kanazawa Station	61
Gambar 2.25	Bloking Stasiun Kanazawa.....	62
Gambar 2.26	Gerbang Stasiun Kanazawa	62
Gambar 3.1	Site Stasiun Bandung	72
Gambar 3.2	Site Stasiun Gambir	83
Gambar 3.3	Site Stasiun Rangkasbitung.....	108
Gambar 3.4	Denah Bangunan Baru Stasiun Rangkasbitung	109
Gambar 3.5	Denah Bangunan Lama Stasiun Rangkasbitung.....	110

Gambar 3.6 Sirkulasi Linear.....	123
Gambar 3.7 Alur Sirkulasi Keberangkatan KA Lokal.....	124
Gambar 3.8 Alur Sirkulasi Keberangkatan KA Commuter Line.....	124
Gambar 3.9 Alur Sirkulasi Kedatangan Penumpang.....	125
Gambar 3.10 Zoning.....	125
Gambar 3.11 Blocking	125
Gambar 3.12 Buble Diagram.....	126
Gambar 4.1 Suasana Ruang Lobby dan Ruang Tunggu Keberangkatan.....	127
Gambar 4.2 Layout Furnitur	128
Gambar 4.3 Alur Keberangkatan Penumpang.....	129
Gambar 4.4 Layout Alur Sirkulasi Pengguna Area Keberangkatan.....	130
Gambar 4.5 Alur Kedatangan Penumpang	130
Gambar 4.6 Layout Alur Sirkulasi Pengguna Area Kedatangan	130
Gambar 4.7 Alur Sirkulasi Staff.....	131
Gambar 4.8 Layout Alur Sirkulasi Pengguna.....	131
Gambar 4.9 Alur Transportasi Penghubung	132
Gambar 4.10 Motif Batik Rangkasbitung	133
Gambar 4.11 Transformasi Bentuk Batik Rangkasbitung.....	134
Gambar 4.12 Pengaplikasian Bentuk Pola Ceiling dan Lantai	135
Gambar 4.13 Motif Batik Caruluk Saruntuy.....	135
Gambar 4.14 Transformasi Bentuk Batik Caruluk Saruntuy	136
Gambar 4.15 Aplikasi Motif pada Aksen Dinding.....	136
Gambar 4.16 Motif Batik Leuit Sijimat	137
Gambar 4.17 Aplikasi Bentuk pada Furnitur	138
Gambar 4.18 Warna Earth Tone.....	139
Gambar 4.19 Aplikasi Warna Pada Perancangan.....	139
Gambar 4.20 Warna Aksen	140
Gambar 4.21 Aplikasi Warna Aksen Pada Perancangan	140
Gambar 4.22 Titik Pencahayaan Alami dan Buatan	140
Gambar 4.23 Penerapan Pencahayaan Alami.....	141
Gambar 4. 24 Konsep Penghawaan Stasiun Rangkasbitung.....	144
Gambar 4.25 Penghawaan Alami Pada Ruang Tunggu	144

Gambar 4.26 Alat Penghawaan dan Ruang Pengaplikasiannya.....	144
Gambar 4.27 Konsep Akustik Stasiun Rangkasbitung	145
Gambar 4.28 Aplikasi Material pada Ruang Tunggu.....	149
Gambar 4.29 Aplikasi Material pada Coridor Stasiun	150
Gambar 4.30 Aplikasi Material pada Ruang Tunggu Kedatangan	150
Gambar 4.31 Jalur Evakuasi Stasiun Rangkasbitung.....	150
Gambar 4.32 Konsep Keamanan Penumpang Prioritas	151
Gambar 4.33 Denah Khusus Pilihan	152
Gambar 4.34 Lobby / Hall Stasiun Rangkasbitung.....	152
Gambar 4.35 Layout Lobby Stasiun Rangkasbitung.....	153
Gambar 4.36 Sirkulasi Lobby Stasiun Rangkasbitung.....	153
Gambar 4.37 Warna dan Material Pada Lobby.....	154
Gambar 4.38 Warna dan Material Pada Lobby.....	154
Gambar 4.39 Pencahayaan dan Penghawaan Alami Pada Lobby.....	155
Gambar 4.40 Pencahayaan dan Penghawaan Buatan Pada Lobby.....	155
Gambar 4.41 Koridor Stasiun Kereta Api Rangkasbitung.....	156
Gambar 4.42 Tata Ruang Pada Koridor	156
Gambar 4.43 Sirkulasi Pada Koridor	157
Gambar 4.44 Warna dan Material pada Sisi Kiri Koridor	157
Gambar 4.45 Warna dan Material pada Sisi Kanan Koridor	157
Gambar 4.46 Pencahayaan dan Penghawaan Alami Pada Koridor.....	158
Gambar 4.47 Pencahayaan dan Penghawaan Buatan Pada Koridor	158
Gambar 4.48 Ruang Tunggu Keberangkatan Stasiun Rangkasbitung	159
Gambar 4.49 Tata Ruang pada Ruang Tunggu	160
Gambar 4.50 Sirkulasi Ruang Tunggu Keberangkatan.....	161
Gambar 4.51 Warna dan Material Pada Ruang Tunggu	162
Gambar 4.52 Pencahayaan dan Penghawaan Alami Ruang Tunggu	163
Gambar 4.53 Pencahayaan dan Penghawaan Buatan Pada Ruang Tunggu	164

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Stasiun kereta api adalah fasilitas operasi kereta api untuk menaik-turunkan penumpang atau membongkar-muat barang. Pada umumnya stasiun memiliki sedikitnya satu peron di sisi jalur rel dan bangunan utama yang menyediakan layanan tambahan seperti penjualan tiket dan ruang tunggu. Stasiun kereta api juga merupakan sebuah fasilitas publik yang harus memiliki fasilitas dasar yang dapat memenuhi kebutuhan pengguna baik didalam area stasiun maupun diluar.

Kereta api menjadi salah satu transportasi massal yang aman dan cepat sehingga menjadi sistem transportasi yang banyak digunakan. Namun, kurangnya perhatian khusus terhadap desain interior stasiun menyebabkan stasiun di Indonesia tidak memiliki ciri khas khusus yang dapat meningkatkan citra dan muka stasiun dikalangan masyarakat. Ciri khas yang dimaksud adalah desain lokalitas tempat stasiun berdiri, padahal didalam aturan yang dikeluarkan oleh PT. KAI sendiri terdapat peraturan yang menyebutkan bahwa stasiun harus memiliki aksent lokalitas dimana stasiun tersebut berdiri. Oleh sebab itu stasiun kereta api inilah yang harus ditingkatkan sarana maupun prasarananya guna menanggulangi masalah transportasi antar kota serta permasalahan aksent lokalitas daerah tersebut. Jika permasalahan tersebut dapat ditanggulangi dengan baik, maka efisiensi kegiatan ekonomi di wilayah ini akan sangat ditentukan oleh bagaimana secara keseluruhan Kabupaten Lebak akan dapat bersaing dan tumbuh di era otonomi daerah dan persaingan global dalam waktu dekat ini. Dalam hal ini tingkat kegiatan efisiensi ekonomi suatu wilayah, khususnya kota Rangkasbitung, akan sangat ditentukan bagaimana kinerja dan sistem transportasi yang ada.

Stasiun Rangkasbitung merupakan satu-satunya stasiun terbesar di Provinsi Banten, dan menjadi stasiun yang memiliki jumlah penumpang yang sangat banyak setiap harinya. Namun, stasiun kereta api di Indonesia belum memenuhi kebutuhan para penggunanya, dalam hal ini bukan berarti stasiun di Indonesia bisa dikatakan tidak layak, namun hanya memenuhi standar dan tidak memenuhi kebutuhan para penggunanya.

Maksud dalam perancangan stasiun kereta api Rangkasbitung ini adalah untuk mengatasi pemecahan masalah dalam perancangan fasilitas mode transportasi, agar setiap permasalahan dalam bentuk kebutuhan pengguna, fasilitas penunjang, instalasi pendukung dll dapat diselesaikan dan di implementasikan sesuai dengan fungsi dan kebutuhannya.

Jumlah penduduk yang terus bertambah di satu sisi menuntut pelayanan jasa angkutan kota yang memadai. Hal ini menjadi tambahan beban bagi sistem transportasi kota maupun antar kota yang tersedia. Meningkatnya beban pada sistem transportasi kota dan antar kota Rangkasbitung ini menuntut diadakannya suatu pemecahan, tidak hanya dengan sistem transportasinya namun juga dengan fasilitas bagi para pengguna transportasi itu sendiri yang menuntut kenyamanan, keamanan dan efisiensi pada setiap fasilitas yang terdapat pada stasiun. Sistem transportasi yang baik tidak akan tercapai jika kedua aspek tersebut tidak terpenuhi dengan baik.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan dalam tahapan perancangan Stasiun Rangkasbitung terdapat identifikasi masalah sebagai berikut :

- a. Aksesibilitas yang kurang memadai bagi para pengguna Stasiun Rangkasbitung
- b. Peletakan furnitur yang tidak memenuhi kebutuhan aktivitas yang terjadi didalam stasiun baik bagi manajemen stasiun maupun bagi para penumpang
- c. Pencahayaan yang tidak menunjang aktivitas baik pada siang hari maupun malam hari
- d. Tidak tersedia beberapa fasilitas penunjang bagi penumpang antara lain : ruang tunggu, ruang laktasi, ruang pemeriksaan bagi penumpang prioritas, akses khusus bagi penumpang vvip/vip dan akses khusus bagi penumpang prioritas.
- e. Tidak adanya aksesoris lokalitas daerah setempat di area stasiun.

1.3 Rumusan Masalah

- a. Aktivitas apa saja yang terjadi di dalam stasiun kereta api yang dapat menjadi acuan dalam mendesain sebuah ruang yang efisien?
- b. Bagaimana menciptakan pencahayaan yang memenuhi kebutuhan setiap aktivitas di area stasiun?
- c. Bagaimana menentukan ruang yang efektif dan memenuhi setiap kebutuhan pengguna dalam beraktivitas di dalam stasiun kereta?

- d. Bagaimana menerapkan akses lokalitas daerah pada stasiun sehingga menciptakan suasana yang berbeda dan mengembangkan potensi Stasiun Rangkasbitung sebagai sarana moda transportasi darat yang baik?

1.4 Tujuan dan Sasaran Perancangan

1.4.1 Tujuan Perancangan

- a. Menciptakan fasilitas publik dengan perancangan yang tepat dari sisi kebutuhan, kenyamanan dan pengalaman untuk para pengguna
- b. Menerapkan elemen desain dengan lokalitas yang telah melalui proses pertimbangan dari berbagai aspek yang mendukung demi terciptanya suasana atau karakteristik ruang yang memperlihatkan potensi budaya yang ada di Kabupaten Lebak
- c. Mengajak para pengguna baik itu masyarakat agar lebih mengenal potensi yang ada di Kabupaten Lebak melalui desain

1.4.2 Sasaran Perancangan

- a. Membuat desain yang tepat dan efektif bagi pengguna stasiun baik bagi penumpang maupun staf
- b. Menciptakan sirkulasi yang nyaman dan aman bagi setiap pengguna didalam stasiun
- c. Menerapkan unsur-unsur budaya yang terdapat di Kabupaten Lebak ke dalam sebuah desain yang menarik minat para pengunjung / pengguna
- d. Menambah fasilitas penunjang kegiatan yang belum tersedia di Stasiun Rangkasbitung

1.5 Manfaat Perancangan

Perancangan Stasiun Rangkasbitung diharapkan dapat memberikan manfaat bagi :

- a. Para pengguna moda transportasi kereta dalam memecahkan solusi mengenai masalah interior yang terjadi pada Stasiun Rangkasbitung
- b. Pemerintah Kabupaten Lebak dalam memperkenalkan potensi budaya yang terdapat di Kabupaten Lebak melalui desain perancangan Stasiun Rangkasbitung

- c. PT KAI dalam memberikan pelayanan terbaik dalam aspek sistem transportasi dan pelayanan bagi para pengguna moda transportasi kereta api
- d. Bidang Keilmuan Desain Interior dalam perancangan ruang publik berupa stasiun kereta api

1.6 Batasan Perancangan

Batasan dalam perancangan stasiun ini meliputi beberapa aspek antara lain :

- a. Luas bangunan Stasiun Rangkasbitung yang akan dirancang seluas 2800m²
- b. Klasifikasi pengguna :
 - 1. Semua Usia
 - 2. Semua Gender
 - 3. Penumpang Prioritas (Ibu Hamil, Lansia, Ibu Membawa Balita, Penyandang Disabilitas)
 - 4. VVIP/VIP
 - 5. Staff
- c. Klasifikasi Proyek : Stasiun Kereta Api Besar Tipe C
- d. Standarisasi Perancangan Stasiun :
 - 1. Permen Perhubungan No 47 Tahun 2014
 - 2. UU No. 11 Tahun 2010 Pasal 3
 - 3. UU No. 11 Tahun 2010 Pasal 4
 - 4. Standarisasi Perancangan Stasiun Tahun 2012

1.7 Metode Perancangan

1.7.1 Survey

Survey dilakukan dengan cara kunjungan langsung dan mengobservasi lokasi perancangan yang berada di Stasiun Rangkasbitung, Kota Rangkasbitung, Kabupaten Lebak Provinsi Banten. Kegiatan yang dilakukan selama survey antara lain mengidentifikasi setiap permasalahan yang muncul di setiap aktivitas yang ada di area stasiun. Selain itu mengamati setiap elemen interior stasiun baik pada area penumpang maupun pada area manajemen operasional stasiun. Survey dilakukan tidak hanya di 1 stasiun saja namun pada beberapa stasiun dengan klasifikasi yang sama atau berbeda 1 tingkat di bawah/ di atas stasiun yang akan dijadikan sebagai objek perancangan.

1.7.2 Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan beberapa cara antara lain mencari data yang didapatkan dari jurnal penelitian, data perusahaan dari pihak stasiun, wawancara dengan pengguna, standarisasi yang berasal dari peraturan pemerintah, dll.

1.7.3 Analisis Data

Setelah proses pengumpulan data selesai tahap selanjutnya adalah menganalisa data-data yang telah di terima dengan seksama agar dapat di olah dan di terapkan dengan baik dan tepat pada objek perancangan. Proses analisa data di lakukan dengan sangat cermat agar tidak ada poin atau fakta masalah yang terlewat sehingga tidak menimbulkan permasalahan baru pada perancangan yang akan di terapkan

1.7.4 Programing

Jika analisa data telah selesai dilakukan, maka dilakukan proses programing atau pemograman ruang. Programing ini berupa data kebutuhan ruang dan aktivitas, hubungan antar ruang, sirkulasi yang mana hasilnya akan sangat berpengaruh pada konsep zoning dan bloking. Programing ini dapat menghasilkan output atau keluaran berupa table, buble diagram, matriks.

1.7.5 Konsep

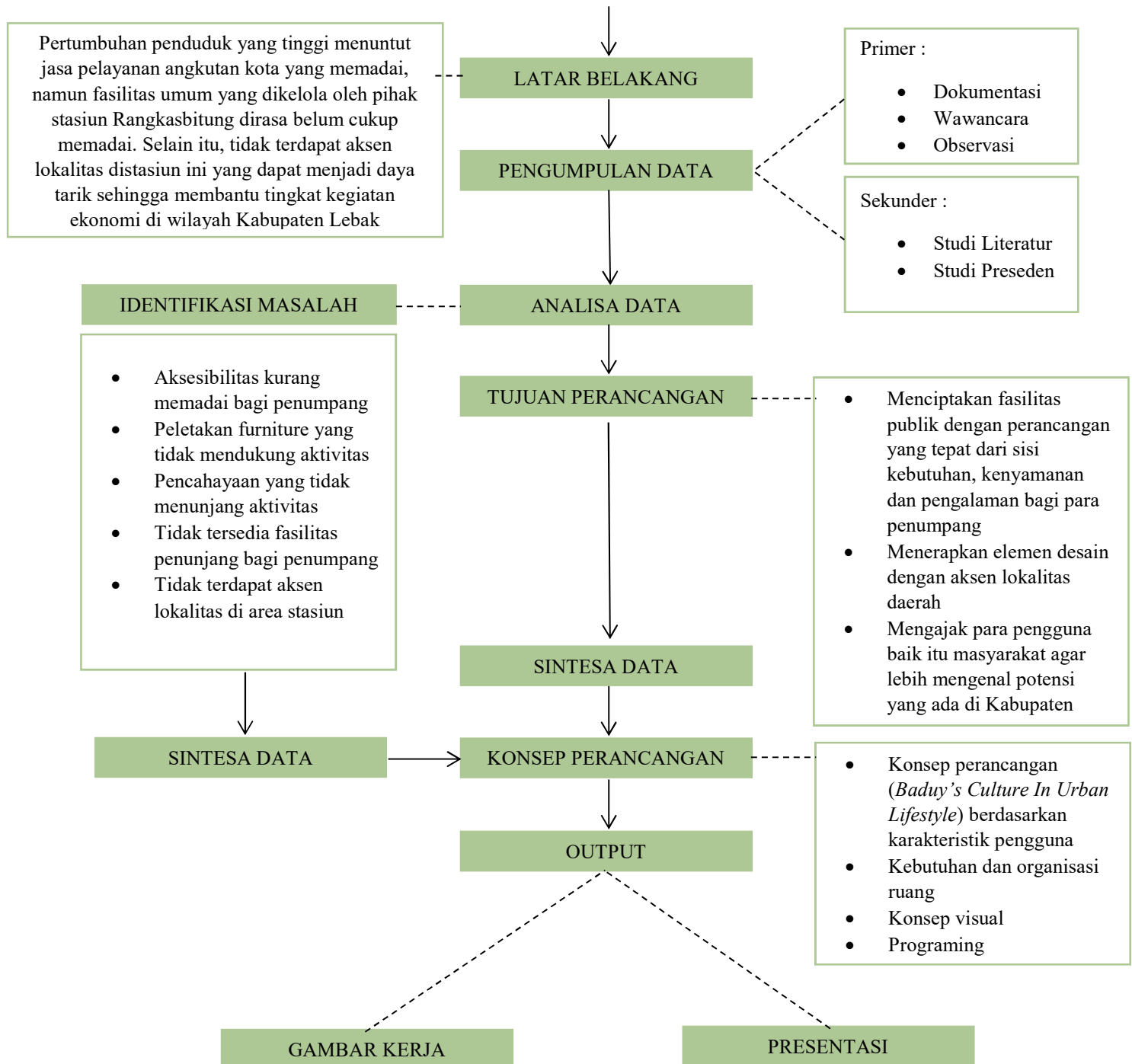
Setelah programing maka selanjutnya adalah tahap menentukan konsep yang akan di terapkan pada perancangan. Konsep ditentukan dengan cara pembuatan mind mapping atau pemetaan aspek-aspek yang telah diperoleh dari metode sebelumnya. Sete;ah proses pemetaan atau mind mapping maka akan didapatkan sebuah kata kunci yang akan merujuk kepada sebuah konsep yang akan diterapkan.

1.7.6 Gambar Kerja

Metode yang terakhir adalah gambar kerja yang merupakan hasil visualisasi dari semua metoda yang telah di lakukan. Gambar kerja ini merupakan penerapan dari hasil perancangan yang berupa layouting, flooring, ceiling, mechanical electrical, tampak, potongan, dan yang terakhir adalah detail yang diterapkan pada desain perancangan.

1.8 Kerangka Berfikir

REDESAIN STASIUN KERETA API BESAR RANGKASBITUNG



1.9 Sistematika Penulisan

BAB 1 PENDAHULUAN

Bab ini berisikan uraian mengenai latar belakang perancangan, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan perancangan, sasaran perancangan, batasan perancangan, metode perancangan, kerangka berfikir dan yang terakhir adalah sistematika penulisan.

BAB 2 KAJIAN LITERATUR

Pada bab kedua ini menguraikan berbagai data-data literature yang telah diperoleh, serta teori dan definisi yang dijadikan sebagai dasar dari sebuah perancangan. Data literature ini sendiri diperoleh dari hasil pencarian dalam sebuah buku, jurnal, permen, pp, perda, dll.

BAB 3 STUDI BANDING

Membahas mengenai analisa studi banding yang telah dilakukan dengan menggunakan tabel komparasi, deskripsi proyek yang meliputi analisa site, analisa eksisting bangunan, alur aktivitas, kebutuhan dan besaran ruang, matriks bubble diagram, zoning dan bloking perancangan

BAB IV KONSEP

Bab ini berisi pembahasan tema dan konsep yang telah ditentukan serta didukung oleh pendekatan desain sebagai solusi dari permasalahan perancangan yang dilakukan.

BAB V KESIMPULAN

Bab ini membahas sejauh mana aplikasi konsep terhadap perancangan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya dan berisi kesimpulan dari perancangan yang telah dilakukan.

BAB 2

KAJIAN LITERATUR

2.1 Literatur

2.1.1 Definisi

Stasiun Kereta Api merupakan prasarana kereta api sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api. Stasiun kereta api menurut jenisnya terdiri atas: stasiun penumpang, stasiun barang, dan/atau stasiun operasi.

Kereta api merupakan sarana transportasi perkeretaapian dengan menggunakan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Sedangkan prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.

Stasiun adalah tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik dan turunnya penumpang dan/atau bongkar muat barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api.

Stasiun kereta api adalah tempat menunggu bagi calon penumpang kereta api dsb; tempat perhentian kereta api dsb

2.1.2 Sejarah

Stasiun Rangkasbitung merupakan stasiun kereta api kelas Besar Tipe C yang terletak di Rangkasbitung, Lebak, Banten. Stasiun ini telah berdiri sejak tahun 1901, saat ini Stasiun Rangkasbitung menjadi salah satu stasiun yang ramai di wilayah Daerah Operasi 1 Jakarta. Selain itu terdapat Dipo Lokomotif yang menyimpan gerbong Kereta api Kereta Api Lokal di stasiun ini. Sebelah timur bangunan stasiun Rangkasbitung digunakan sebagai Dipo Lokomotif untuk melakukan pemeriksaan pada kereta lokomotif yang akan berjalan selain itu juga berfungsi sebagai tempat penyimpanan lokomotif.

Setelah melewati beberapa masa dan modernisasi, stasiun ini memiliki pembangunan jalur elektrik yang digunakan sebagai jalur perjalanan kereta commuter line relasi Tanah Abang – Rangkasbitung pada tahun 2014.

Stasiun yang menjadi stasiun paling besar di Provinsi Banten ini memiliki sejarah panjang salah satunya menjadi urat nadi perekonomian masyarakat Banten pada masa colonial. Kota Rangkasbitung yang pada saat itu merupakan kota industry pertanian yang sangat bergantung pada sarana transportasi yang dapat mengangkut barang dalam jumlah besar untuk membawa hasil kebun dan pertanian lain ke Jakarta yang pada saat itu bernama Betawi.

2.1.3 Klasifikasi

Stasiun Rangkasbitung merupakan stasiun kereta api terbesar di Provinsi Banten yang tergolong kedalam kelas besar tipe C yang terletak di Muara Ciujung Timur, Rangkasbitung, Lebak, Banten. Stasiun yang terletak pada ketinggian +22 meter ini termasuk ke dalam Daerah Operasi I Jakarta. Stasiun ini memiliki 5 jalur aktif yang terdiri dari 4 jalur aktif dan 1 jalur sepur lurus. Stasiun ini memiliki berturut-turut dipo kereta dan dipo lokomotif yang menyimpan dan merawat gerbong KA Lokal Merak beserta lokomotif yang diberi tugas menariknya.

Mulai 1 April 2017 stasiun ini juga melayani kereta Commuter Line Green Line atau KRL dengan relasi Rangkasbitung-Tanahabang, p.p. Terkait dengan pembangunan jalur ganda Maja-Rangkasbitung, stasiun ini menjalani sedikit perombakan, seperti pembangunan dipo baru khusus KRL serta penambahan sepur lurus baru di jalur 2 eksisting. Stasiun ini memiliki bangunan yang merupakan peninggalan Staatsspoorwegen, kini sudah ditetapkan sebagai cagar budaya oleh Unit Pusat Pelestarian dan Desain Arsitektur PT KAI.

Terdapat 2 jenis kereta api yang beroperasi pada stasiun ini antara lain :

a. Kereta Api Lokal Rangkasbitung – Merak GAPEKA 2019

Merupakan rangkaian kereta api penumpang ekonomi lokal Merak yang merupakan KA kelas Ekonomi yang dioperasikan oleh PT Kereta Api Indonesia serta melayani koridor Merak-Rangkasbitung, pp. Berikut ini merupakan jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta api lokal :

Relasi Merak-Rangkasbitung

Stasiun	KA 485	KA 487	KA 489	KA 491	KA 493	KA 495
Merak	04.55	07.40	10.20	15.50	18.25	21.10
Krenceng	05.11	07.56	10.36	16.06	18.41	21.26
Cilegon	05.21	08.06	10.46	16.16	18.51	21.36
Tonjong Baru	05.33	08.08	10.58	16.28	19.03	21.48
Karangantu	05.42	08.27	11.07	16.37	19.12	22.00
Serang	05.57	08.45	11.22	16.52	19.27	22.15
Walantaka	06.10	08.58	11.35	17.05	19.40	22.28
Cikeusal	06.22	09.10	11.47	17.17	19.52	22.40
Catang	06.33	09.21	11.58	17.28	20.03	22.51
Jambu Baru	06.41	09.29	12.06	17.36	20.11	22.59
Rangkasbitung	06.51	09.39	12.16	17.46	20.21	23.09

Relasi Rangkasbitung-Merak

Stasiun	KA 486	KA 488	KA 490	KA 492	KA 494	KA 496
Rangkasbitung	04.55	07.50	12.55	15.50	18.25	20.50
Jambu Baru	05.07	08.02	13.07	16.02	18.37	21.02
Catang	05.15	08.10	13.15	16.10	18.45	21.10
Cikeusal	05.26	08.21	13.27	16.21	18.56	21.21
Walantaka	05.38	08.33	13.38	16.33	19.08	21.33
Serang	05.56	08.46	13.51	16.51	19.26	21.46
Karangantu	06.11	09.01	14.06	17.06	19.41	22.01
Tonjong Baru	06.20	09.10	14.15	17.15	19.50	22.10
Cilegon	06.32	09.22	14.27	17.27	20.02	22.22
Krenceng	06.42	09.32	14.37	17.37	20.12	22.32
Merak	06.56	09.46	14.51	17.51	20.26	22.46

Gambar 2.1 Jadwal KA Lokal Rangkasbitung-Merak

Sumber : Google

b. KA Commuter Line Rangkasbitung – Tanah Abang

KA Commuter Line Tanah Abang-Rangkasbitung atau bisa disebut juga Commuter Line Green Line, merupakan salah satu relasi KRL Jabodetabek dari Stasiun Tanahabang menuju Stasiun Rangkasbitung. Berikut ini merupakan jadwal kereta api commuter line relasi Rangkasbitung – Tanah Abang :

Dari Stasiun Rangkasbitung				Dari Stasiun Tanah Abang			
NO KA	RK	THB	RELASI	NO KA	THB	RK	RELASI
1923	04:00	05:52	Rk-Thb	1930	06:25	08:17	Thb-Rk
1937	05:00	06:52	Rk-Thb	1936	06:55	08:47	Thb-Rk
1943	05:30	07:22	Rk-Thb	1942	07:25	09:17	Thb-Rk
1949	06:00	07:52	Rk-Thb	1952	08:15	10:07	Thb-Rk
1955	06:30	08:22	Rk-Thb	1958	08:45	10:37	Thb-Rk
1967	07:30	09:22	Rk-Thb	1964	09:15	11:10	Thb-Rk
1979	08:30	10:22	Rk-Thb	1970	09:45	11:37	Thb-Rk
1985	09:00	10:52	Rk-Thb	1982	10:45	12:37	Thb-Rk
1991	09:30	11:22	Rk-Thb	1988	11:15	13:07	Thb-Rk
1997	10:00	11:52	Rk-Thb	1994	11:45	13:37	Thb-Rk
2003	10:30	12:22	Rk-Thb	2000	12:15	14:07	Thb-Rk
2011	11:30	13:22	Rk-Thb	2004	12:45	14:37	Thb-Rk
2017	12:00	13:52	Rk-Thb	2008	13:15	15:07	Thb-Rk
2023	12:30	14:22	Rk-Thb	2014	13:45	15:38	Thb-Rk
2029	13:00	14:52	Rk-Thb	2020	14:15	16:07	Thb-Rk
2035	13:30	15:22	Rk-Thb	2024	14:35	16:27	Thb-Rk
2039	14:00	15:52	Rk-Thb	2030	15:05	16:57	Thb-Rk
2045	14:30	16:22	Rk-Thb	2036	15:45	17:37	Thb-Rk
2051	15:00	16:52	Rk-Thb	2042	16:15	18:07	Thb-Rk
2057	15:30	17:22	Rk-Thb	2056	17:25	19:17	Thb-Rk
2063	16:00	17:52	Rk-Thb	2064	18:05	19:57	Thb-Rk
2069	16:30	18:22	Rk-Thb	2078	19:15	21:07	Thb-Rk
2075	17:00	18:52	Rk-Thb	2096	21:05	22:57	Thb-Rk
2081	17:30	19:22	Rk-Thb	2106	21:55	23:47	Thb-Rk
2087	18:00	19:52	Rk-Thb				
2093	18:30	20:22	Rk-Thb				
2107	20:00	21:52	Rk-Thb				
2111	20:30	22:22	Rk-Thb				
2119	21:30	23:22	Rk-Thb				
2127	23:30	00:29	Rk-Prp				

Gambar 2.2 Jadwal KRL Rangkasbitung – Tanah Abang

Sumber : PT. KAI

2.2 Standarisasi Proyek

2.2.1 Standar Pelayanan Minimum

STANDAR PELAYANAN MINIMUM DI STASIUN KERETA API

NO	JENIS LAYANAN	URAIAN	INDIKATOR	NILAI/UKURAN/JUMLAH			KETERANGAN
				STASIUN BESAR	STASIUN SEDANG	STASIUN KECIL	
1	Tempat Parkir	Tempat untuk parkir kendaraan baik roda 4 (empat) dan roda 2 (dua).	Luas dan Sirkulasi	a. Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia. b. Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar.	a. Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia. b. Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar.	a. Luas tempat parkir disesuaikan dengan lahan yang tersedia. b. Sirkulasi kendaraan masuk, keluar dan parkir lancar.	Untuk stasiun besar akses dari dan menuju stasiun dilengkapi dengan kanopi/atap.
2	Informasi yang jelas dan mudah dibaca	1. Visual: a. Denah/layout stasiun b. Nomor KA, Nama KA dan Kelas Pelayanannya; c. Nama Stasiun keberangkatan, Stasiun KA	a. Tempat b. Jumlah	a. Diletakkan di tempat yang strategis antara lain di dekat loket, di pintu masuk dan di ruang tunggu umum. b. Diletakkan di tempat yang mudah dilihat	a. Diletakkan di tempat yang strategis antara lain di dekat loket, di pintu masuk dan di ruang tunggu umum. b. Diletakkan di tempat yang mudah dilihat	a. Diletakkan di tempat yang strategis antara lain di dekat loket, dan di pintu masuk. b. Diletakkan di tempat yang mudah dilihat oleh	a. Tulisan; b. Gambar;
		pemberhentian dan stasiun KA tujuan beserta jadwal waktunya; d. Tarif KA; e. Peta Jaringan KA; f. Ketersediaan informasi tempat duduk KA antarkota untuk Stasiun yang melayani penjualan tiket		oleh jangkauan pengelihatan pengguna jasa.	oleh jangkauan pengelihatan pengguna jasa.	jangkauan pengelihatan pengguna jasa.	
		2. Audio yang terdengar jelas oleh pengguna jasa	a. Tempat b. Jumlah	Diletakan di tempat yang mudah didengar oleh pengguna jasa.	Diletakan di tempat yang mudah didengar oleh pengguna jasa.	Diletakan di tempat yang mudah didengar oleh pengguna jasa.	
3	Fasilitas Layanan Penumpang	Fasilitas yang disediakan untuk memberikan informasi perjalanan kereta api dan layanan menerima pengaduan.	a. tempat b. orang	a. mempunyai tempat dan 1 (satu) meja kerja. b. 1 (satu) orang petugas dan memiliki kecakapan bahasa inggris.			

NO	JENIS LAYANAN	URAIAN	INDIKATOR	NILAI/UKURAN/JUMLAH			KETERANGAN
				STASIUN BESAR	STASIUN SEDANG	STASIUN KECIL	
4	Loket	Tempat penjualan dan penukaran tiket kereta api (operasional loket disesuaikan dengan jumlah calon penumpang dan waktu rata-rata per orang).	a. Waktu cetak tiket. b. Informasi	a. Maksimum 180 detik per nama penumpang b. Tersedia informasi ada / tidak adanya tempat duduk untuk seluruh kelas KA.	a. Maksimum 180 detik per nama penumpang b. Tersedia informasi ada / tidak adanya tempat duduk untuk seluruh kelas KA.	a. Maksimum 180 detik per nama penumpang b. Tersedia informasi ada / tidak adanya tempat duduk untuk seluruh kelas KA.	1 (satu) orang antrian membeli tiket maksimal 4 (empat) orang dan sesuai dengan identitas penumpang.
5	Ruang tunggu	Ruangan / tempat yang disediakan untuk penumpang dan calon penumpang sebelum melakukan <i>check in</i> (ruangan tertutup dan / atau ruangan terbuka)	Luas	Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m ²	Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m ²	Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m ²	Dapat disediakan diluar bangunan stasiun kereta api.
6	Ruang <i>Boarding</i>	Ruangan/tempat yang disediakan untuk orang yang telah melakukan verifikasi sesuai dengan identitas diri.	Luas	Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m ² , dan dilengkapi tempat duduk.	Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m ² , dan dilengkapi tempat duduk.	Untuk 1 (satu) orang minimum 0,6 m ² , dan dilengkapi tempat duduk.	

NO	JENIS LAYANAN	URAIAN	INDIKATOR	NILAI/UKURAN/JUMLAH			KETERANGAN
				STASIUN BESAR	STASIUN SEDANG	STASIUN KECIL	
7	Tempat ibadah	Fasilitas untuk melakukan ibadah	Luas	1. Pria (11 normal dan 2 penyandang disabilitas) 2. Wanita (9 Normal dan 2 penyandang disabilitas)	1. Pria 7 orang 2. Wanita 5 orang	3 orang (laki-laki atau perempuan)	
8	Ruang Ibu Menyusui	Ruangan / tempat yang disediakan khusus bagi ibu menyusui.	Luas dan sanitasi.	2 tempat duduk dan 1 <i>wastafel</i> .	1 tempat duduk dan 1 <i>wastafel</i> .		
9	Toilet	Tersedianya toilet.	Jumlah	a. Pria (4 urinoir, 3 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 2 <i>wastafel</i>). b. Wanita (6 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 2 <i>wastafel</i>).	a. Pria (2 urinoir, 2 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 1 <i>wastafel</i>). b. Wanita (4 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 1 <i>wastafel</i>).	a. Pria (1 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 1 <i>wastafel</i>). b. Wanita (1 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 1 <i>wastafel</i>).	
10	Fasilitas kemudahan naik/turun penumpang	Memberikan kemudahan penumpang untuk naik ke kereta atau turun dari kereta.	Aksesibilitas	Tinggi peron sama dengan tinggi lantai kereta.	Tinggi peron sama dengan tinggi lantai kereta.	Tinggi peron sama dengan tinggi lantai kereta.	Untuk stasiun yang tinggi peronnya dibawah lantai kereta yang dilayani, harus disediakan bancik atau peron tidak permanen.

NO	JENIS LAYANAN	URAIAN	INDIKATOR	NILAI/UKURAN/JUMLAH			KETERANGAN
				STASIUN BESAR	STASIUN SEDANG	STASIUN KECIL	
11	Fasilitas penyandang disabilitas	Fasilitas yang disediakan untuk penyandang disabilitas.	Aksesibilitas	Terdapat ramp dengan kemiringan maksimum 20° dan akses jalan penyanggung antar peron.	Terdapat ramp dengan kemiringan maksimum 20° dan akses jalan penyanggung antar peron.	Terdapat ramp dengan kemiringan maksimum 20° dan akses jalan penyanggung antar peron.	Lift dan/atau eskalator harus disediakan untuk stasiun yang jumlah lantainya lebih dari 1 lantai.
12	Fasilitas kesehatan	Fasilitas yang disediakan untuk penanganan darurat.	Ketersediaan fasilitas dan peralatan.	Tersedianya Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K), Kursi Roda, danTandu.	Tersedianya Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K), Kursi Roda, danTandu	Tersedianya Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K), Kursi Roda, danTandu	Untuk stasiun besar yang melayani KA antarkota disediakan fasilitas untuk penderita serangan jantung (AED/automatic external defibrillator).
13	Fasilitas Keselamatan dan Keamanan	Peralatan penyelamatan darurat dalam bahaya (kebakaran, bencana alam dan kecelakaan) dan pencegahan tindak kriminal.	Standar keamanan dan keselamatan gedung.	terdapat Alat Pemadam Api Ringan (APAR), petunjuk jalur evakuasi, titik kumpul evakuasi, nomor telepon darurat, Tenaga Pengamanan, dan CCTV.	terdapat Alat Pemadam Api Ringan (APAR), petunjuk jalur evakuasi, titik kumpul evakuasi, nomor telepon darurat, Tenaga Pengamanan, dan CCTV.	terdapat Alat Pemadam Api Ringan (APAR), nomor telepon darurat, Tenaga Pengamanan,.	

Gambar 2.3 Standar Pelayanan di Stasiun Kereta Api

Sumber : PM No 47 Tahun 2014

Untuk stasiun besar, fasilitas yang tersedia harus lengkap atau semua fasilitas harus ada didalam stasiun, tetapi untuk kapasitasnya di sesuaikan dengan jumlah dan tipe penumpang di stasiun karena stasiun besar dibagi menjadi 3 tipe yang berbeda antara lain stasiun besar tipe A, tipe B dan tipe C. Kelas stasiun dibagi berdasarkan jumlah penumpang.

Ada 13 fasilitas yang harus ada didalam stasiun besar antara lain tempat parkir, signage, layanan penumpang, loket, ruang tunggu, ruang boarding, ruang ibu menyusui, tempat ibadah, toilet, fasilitas kemudahan naik/turun penumpang, fasilitas penyandang disabilitas, fasilitas kesehatan dan fasilitas keamanan.

Stasiun Rangkasbitung termasuk kedalam kelas stasiun besar tipe C dimana semua fasilitas yang tertera diatas berdasarkan standar kementerian harus tersedia di stasiun ini, akan tetapi ada beberapa fasilitas yang tidak tersedia distasiun ini seperti ruang ibu menyusui, fasilitas penyandang disabilitas dan ruang tunggu.