

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Stasiun Gambir memiliki sejarah yang panjang sebagai tempat naik atau pemberhentian kereta api. Dimulai saat 1884, pembangunan awal stasiun ini dikenal sebagai stasiun pertama di Batavia (nama Jakarta pada zaman kolonialisme Belanda). Stasiun ini pada zaman tersebut menjadi stasiun yang penting untuk melayani rute kota-kota besar di pulau Jawa. Baru pada tahun 1930-an stasiun gambir mengalami renovasi dan perluasan besar-besaran untuk memfasilitasi layanan baru di stasiun gambir yaitu kereta kelas eksekutif.

Stasiun Gambir dikategorikan sebagai stasiun besar kelas A, merupakan salah satu stasiun tersibuk yang melayani puluhan perjalanan dan ribuan penumpang setiap hari. Stasiun ini fokus pada layanan kereta jarak jauh menuju kota-kota besar di Pulau Jawa, dengan berbagai kelas kereta, mulai dari ekonomi hingga luxury. Pada tahun 2022, Stasiun Gambir setiap hari memberangkatkan setidaknya 29 rangkaian kereta dengan total kapasitas 13,902 kursi, yang mencapai keterisian minimal 61%. Tujuan-tujuan utama meliputi kota-kota besar seperti Bandung, Cirebon, Yogyakarta, Semarang, Surabaya, dan Malang.

Banyaknya keberangkatan di stasiun gambir berkaitan erat dengan tumbuhnya kebutuhan mobilitas antarkota di Pulau Jawa melalui transportasi umum, khususnya kereta api. Hal ini dapat dilihat dari data Badan Pusat Statistik tentang Produksi Angkutan Kereta Api Penumpang di Pulau Jawa. Pada tahun 2022, jumlah penumpang kereta api mencapai 272,4 juta, meningkat sebanyak 124,9 juta dibandingkan dengan tahun 2021 yang tercatat sebanyak 147,5 juta. Kenaikan ini berdampak langsung pada kepadatan di area ruang tunggu Stasiun Gambir. Kepadatan yang meningkat tidak hanya mempengaruhi kenyamanan fisik di area stasiun, namun juga mengurangi kenyamanan penumpang secara keseluruhan, dari terbatasnya ruang gerak hingga berkurangnya kapasitas ruangan yang tersedia.

PT Kereta Api Indonesia (Persero), selaku pengelola Stasiun Gambir, mulai mengujicoba fasilitas pintu masuk baru yaitu *Face Recognition Boarding Gate* atau

gerbang masuk menggunakan sistem pemindai wajah di Stasiun Bandung pada September 2022. Saat ini, sistem pemindaian wajah telah diterapkan di stasiun-stasiun besar, termasuk Stasiun Gambir. Disamping kemudahan yang ditawarkan oleh pengelola melalui cara masuk baru ini, penerapan sistem ini di Stasiun Gambir telah mengubah lokasi sistem boarding manual dari area selatan ke area utara. Perubahan ini menyebabkan konflik sirkulasi, karena area utara sekarang berfungsi sebagai tempat keberangkatan dan kedatangan secara bersamaan. Akibatnya, pada saat ada kedatangan dan keberangkatan yang bersamaan dan penumpang harus menempuh jarak yang lebih jauh dari sebelumnya.

Sebagai stasiun besar kelas A yang melayani belasan ribu penumpang setiap harinya dan memiliki peran penting sebagai bentuk fasilitas fisik yang melayani dan menyediakan tempat naik dan turun kereta api, stasiun gambir tidak dapat mengabaikan kenyamanan dan kebutuhan penumpang dalam penyediaan setiap fasilitasnya. Dengan adanya kenaikan jumlah penumpang kereta api belakangan ini dan pemindahan lokasi gerbang *boarding* manual dapat mengurangi kenyamanan penumpang saat naik dan turun di stasiun gambir. Maka dari itu penting untuk meninjau kembali kesesuaian fasilitas yang ada di stasiun gambir saat ini dengan kenyamanan, kebutuhan bahkan preferensi penumpang.

Dalam menghadirkan fasilitas umum yang sesuai dengan kenyamanan, kebutuhan dan preferensi penumpang di Stasiun Gambir, digunakanlah pendekatan perilaku untuk meningkatkan kualitas layanan fisik yang bersadnar pada bagaimana pengguna Stasiun Gambir berperilaku

## 1.2 Identifikasi Masalah

### 1. Layout dan Sirkulasi

- Penataan layout yang kurang baik di Stasiun Gambir telah menyebabkan ketimpangan penggunaan ruang tunggu. Ruang tunggu bertiket yang tersedia tidak banyak digunakan, sementara pada ruang tunggu non-tiket yang berada di sisi selatan selalu terisi.
- Penerapan sistem boarding baru menggunakan sistem *face recognition* atau pemindai wajah di Stasiun Gambir menyebabkan pemindahan pintu boarding manual ke pintu utara. Perubahan ini mengakibatkan alur sirkulasi yang tidak efisien bagi penumpang yang menggunakan metode boarding manual, serta menyebabkan tabrakan alur sirkulasi antara penumpang yang hendak naik ke peron dan mereka yang turun dari peron karena area utara sekarang berfungsi sebagai tempat keberangkatan dan kedatangan secara bersamaan.

### 2. Kenyamanan Pengguna

- Suhu ruangan yang masih diatas batas kenyamanan termal pada area ruang tunggu umum Stasiun Gambir.

## 1.3 Rumusan Masalah

- Bagaimana merancang interior yang memaksimalkan layout sehingga dapat mengatasi ketimpangan pada ruang tunggu bertiket dan ruang tunggu umum?
- Bagaimana merancang sirkulasi yang efisien dan tidak saling bertabrakan antara alur masuk dan keluar peron di Stasiun Gambir?
- Bagaimana merancang ruangan yang memiliki kenyamanan termal yang baik?
- Bagaimana merancang interior yang menyediakan area yang sesuai dengan perilaku pengguna stasiun gambir?

## 1.4 Tujuan dan Sasaran Perancangan

### 1.4.1 Tujuan Perancangan

Tujuan dari Perancangan ulang Stasiun Gambir adalah untuk merancang ruang yang memaksimalkan tata letak bangunan serta memiliki

alur sirkulasi yang efisien sesuai dengan perilaku pengguna Stasiun Gambir.

#### **1.4.2 Sasaran Perancangan**

- Optimalisasi tata letak bangunan pada Stasiun Gambir sesuai dengan perilaku penggunanya
- Efisiensi sirkulasi yang sesuai dengan perilaku pengguna Stasiun Gambir
- Memaksimalkan kenyamanan termal di stasiun gambir
- Merancang ruangan yang sesuai dengan perilaku pengguna Stasiun Gambir

#### **1.5 Batasan Masalah**

- a. Fungsi Bangunan : Stasiun Kereta Api Penumpang
- b. Lokasi Perancangan : : Jalan Medan Merdeka Timur No.1, Gambir, , Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta 10110
- c. Luas Perancangan : 1644 m<sup>2</sup>
- d. Batasan Ruang : Fasilitas Umum yang digunakan atau diperlukan oleh penumpang, calon penumpang, pengantar, dan masyarakat umum mencakup Ruang Tunggu Umum, Ruang Tunggu bertiket, Loket Pembelian Tiket, Loket Pembatalan Tiket, Area Boarding, Area Pendaftaran Pemindai wajah.
- e. Pengguna : penumpang, calon penumpang, pengantar, dan masyarakat umum

#### **1.6 Manfaat Perancangan**

- a. Masyarakat  
Memfasilitasi kegiatan dan kebutuhan dari pengunjung dan penumpang yang berkegiatan di area tunggu publik Stasiun Gambir
- b. Akademis  
Sebagai alternatif referensi dan literatur untuk mahasiswa desain interior khususnya dalam perancangan yang berhubungan dengan bangunan transportasi publik atau stasiun kereta api penumpang

c. Institusi

Dapat menjadi referensi dalam meningkatkan pelayanan stasiun kereta api penumpang khususnya area tunggu umum yang sesuai dengan perilaku pengguna Stasiun Gambir

## **1.7 Metode Perancangan**

### **1.7.1 Penentuan Objek Perancangan**

Penentuan objek dilakukan dengan menentukan tipologi bangunan yang ingin di angkat dalam perancangan lalu melakukan survey langsung ke lapangan untuk melihat masalah dan isu yang terjadi di objek perancangan

### **1.7.2 Pengumpulan Data Perancangan**

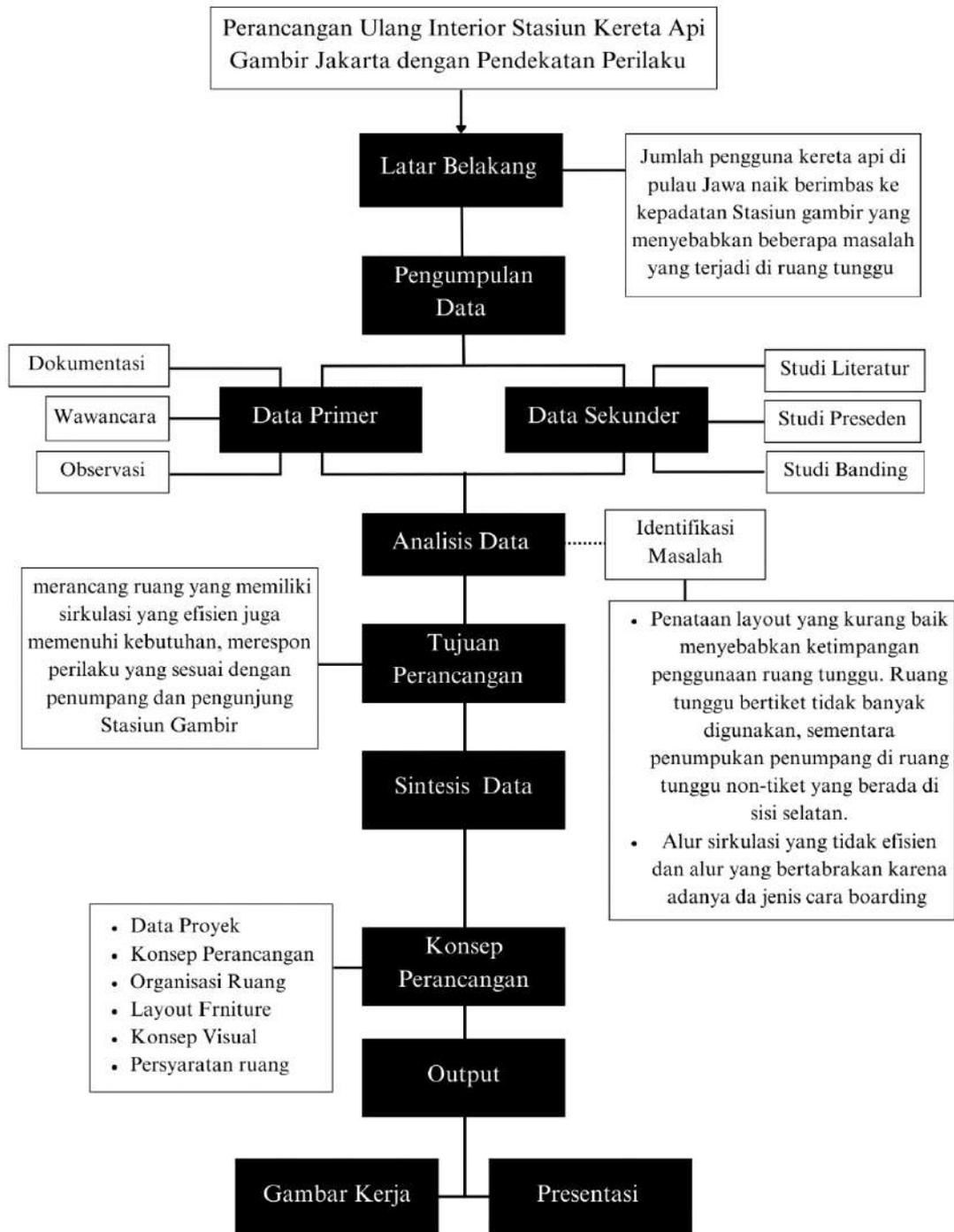
a. Primer

Data primer diambil menggunakan metode observasi langsung ke objek perancangan, lokasi studi banding, melakukan wawancara langsung dengan informan untuk mengetahui jumlah kereta yang datang dan pergi dari Stasiun Gambir beserta dengan kapasitas di setiap rangkaiananya berhubungan dengan jumlah penumpang yang turun dan penumpang yang akan naik dari Stasiun gambir, mengadakan kuesioner kepada penumpang stasiun gambir untuk mengetahui kebutuhan dan kegiatan yang dilakukan di Stasiun Gambir, melakukan studi banding ke stasiun dengan kelas yang sama yaitu Stasiun Kelas Besar Tipe A seperti Stasiun Pasar Senen dan stasiun dengan tipe sirkulasi yang sama berbentuk vertikal seperti Stasiun Juanda, Melakukan dokumentasi seperti pengambilan gambar dan video sebagai bukti pengamatan terhadap objek perancangan dan objek studi banding.

b. Sekunder

Melakukan studi literatur melalui buku, jurnal, pedoman standarisasi dan peraturan pemerintah mengenai perancangan Stasiun Kereta Api Penumpang beserta fasilitas dan pelayanannya.

## 1.8 Kerangka Berpikir



Gambar 1. 1 Kerangka Berpikir

Sumber : Penulis