

INTEGRASI ANTARMODA DI KAWASAN PORIS PLAWAD KOTA TANGERANG DENGAN PRINSIP PERANCANGAN *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT*

Calista Priliana Ardini, Kusumaningdyah Nurul Handayani, Sumaryoto

Prodi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta

calistardini@student.uns.ac.id

Abstrak

Sebagai salah satu kota penyangga Ibukota, Kota Tangerang memiliki tingkat mobilitas yang tinggi serta fenomena komuter yang cukup besar yang dapat mengakibatkan munculnya simpul transit, kemacetan dan cross circulation antarmoda. Kemacetan di Kota Tangerang timbul akibat masyarakat masih mengandalkan transportasi pribadi melainkan transportasi umum. Maka dari itu, pemerintah mengajak masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi umum untuk mengurangi tingkat kepadatan lalu lintas di Kota Tangerang. Salah satu solusi yang dapat diterapkan adalah integrasi antarmoda. Penerepan prinsip integrasi antarmoda diharapkan dapat mengurai simpul transit, mengurangi kepadatan lalu lintas, menghindari terjadinya cross circulation, memangkas jarak tempuh serta meningkatkan kenyamanan dalam melakukan transit. Integrasi antarmoda akan diaplikasikan pada titik simpul transit terbesar Kota Tangerang yang berada di Kawasan Poris Plawad. Kawasan Poris Plawad memiliki stasiun dan terminal yang menjadi prasarana berbagai moda seperti KRL, KA Bandara, bus AKAP dan AKDP, BRT, serta angkutan kota maupun online. Kawasan ini juga akan dikembangkan menjadi kawasan berbasis transit dengan menerapkan prinsip perancangan Transit Oriented Development (TOD). Penerapan TOD difokuskan pada aspek pejalan kaki (walk), pesepeda (cycle) serta transit yang berupa perancangan pusat transit yang merupakan hasil integrasi dari stasiun dan terminal sebagai citra dari Kawasan TOD Poris Plawad. Pusat transit tersebut akan dilengkapi fasilitas skybridge sebagai akses penyebrangan, integrasi sistem informasi dan pelayanan didalamnya, tampilan bangunan sebagai citra kawasan serta penerapan aspek aksesibilitas.

Kata kunci: Transit Oriented Development, Tampilan Bangunan, Aksesibilitas, Kawasan Poris Plawad.

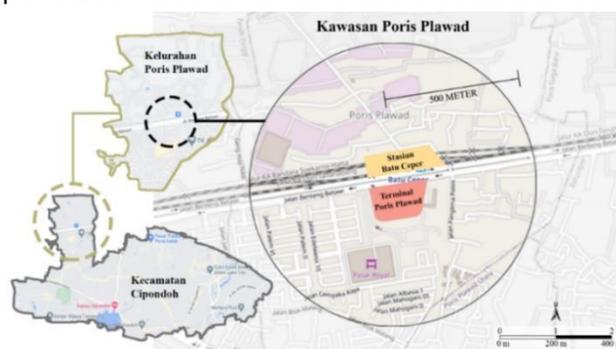
1. PENDAHULUAN

Kota Tangerang merupakan salah satu kota penyangga Ibukota Jakarta. Kota penyangga didefinisikan sebagai suatu kota yang terletak di tepi sebuah kota besar yang sebagian penduduknya bergantung dengan kehidupan di kota besar. Hal tersebut membuat tingginya mobilitas dan munculnya fenomena komuter di Kota Tangerang. Komuter adalah seseorang yang sehari-harinya melakukan perjalanan untuk beraktivitas kemudian kembali ke kota tempat tinggalnya. Fenomena komuter semakin berkembang akibat bertambahnya kepadatan di kota-kota besar seperti Ibukota Jakarta yang mengharuskan penduduknya untuk bertempat tinggal di kota-kota penyangga. Tingginya mobilitas dan fenomena komuter di Kota Tangerang mempengaruhi peningkatan kebutuhan akan transportasi sebagai moda perjalanan. Kebutuhan transportasi dapat berupa jenis moda yang beragam seperti transportasi pribadi maupun umum serta keberagaman destinasi untuk mencapai tujuan yang lebih spesifik. Kedua hal tersebut akan membentuk suatu titik dimana persilangan jalur antarmoda terjadi atau disebut juga titik simpul transit. Titik simpul transit dapat menimbulkan masalah baru seperti terjadinya cross circulation hingga kemacetan apabila tidak direncanakan dengan baik. Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Statistik Komuter Jabodetabek tahun 2019 mengenai hasil survei komuter Jabodetabek, komuter Kota Tangerang masih mengandalkan transportasi pribadi dibandingkan dengan transportasi umum. Perbandingannya cukup signifikan, 80% komuter Kota Tangerang merupakan pengguna kendaraan pribadi (sepeda motor maupun mobil).

Tingginya pengguna transportasi pribadi tersebut menjadi masalah utama dari timbulnya kemacetan. Sebagai salah satu langkah pemerintah dalam mengurangi kemacetan khususnya di Kota Tangerang adalah dengan mengajak para komuter untuk beralih menggunakan transportasi umum yang disediakan oleh pemerintah. Ajakan tersebut menuai pro dan kontra. Sebesar 89% komuter menolak dengan berbagai alasan, antara lain tidak praktis, waktu tempuh lama, tidak nyaman, biaya mahal, akses jauh, waktu tempuh lebih lama serta tidak aman. Untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, maka diperlukanlah integrasi antarmoda pada titik simpul transit di Kota Tangerang.

Integrasi antarmoda merupakan suatu keterpaduan secara utuh dari berbagai bentuk atau jenis transportasi yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas para penggunanya (komuter). Integrasi antarmoda diterapkan pada simpul transit Kota Tangerang dengan tujuan untuk mengurai terjadinya *cross circulation*. Selain itu, integrasi antarmoda juga memiliki tiga (3) komponen yaitu lebih cepat, lebih mudah dan lebih terjangkau (ITDP, 2019). Hal tersebut diharapkan dapat menjadi solusi dari respon kontra terhadap ajakan pemerintah sehingga para komuter ingin beralih menggunakan transportasi umum. Dampak positif dari peralihan tersebut adalah menurunnya penggunaan transportasi pribadi sehingga tingkat kemacetan pun akan ikut menurun. Integrasi antarmoda sebaiknya diterapkan pada titik simpul transit terbesar di suatu daerah. Kawasan Poris Plawad dipilih sebagai titik simpul transit

terbesar di Kota Tangerang. Kawasan ini memiliki terminal tipe A (Terminal Poris Plawad) yang mewadahi pelayanan bus AKAP, bus AKDP, BRT, angkutan kota dan online serta stasiun penumpang (Stasiun Batu Ceper) yang menjadi satu-satunya stasiun di Kota Tangerang yang disinggahi oleh KA Bandara dan KRL yang memiliki rata-rata penumpang sebesar 1.028.089 orang di tahun 2019 (PT KAI, 2020). Dalam perancangan ini, terminal dan stasiun akan diintegrasikan menjadi sebuah



Gambar 1
Lokasi Kawasan Poris Plawad Kota Tangerang

pusat transit sebagai prasarana kegiatan transit utama di Kota Tangerang.

Kawasan Poris Plawad merupakan kawasan di dalam radius 500 meter dari titik simpul transit (**Gambar 1**). Ditinjau dari kawasannya, pemerintah pusat dan daerah telah menyiapkan 24 rencana titik pengembangan kawasan TOD, salah satunya adalah Kawasan TOD di Poris Plawad, Kota Tangerang. Selain itu, Kawasan Poris Plawad juga memiliki potensi yang besar untuk dijadikan sebuah kawasan TOD seperti menjadi lokasi titik simpul transit terbesar di Kota Tangerang, dilalui dan disinggahi oleh berbagai jenis moda dengan destinasi yang beragam, dan memiliki fasilitas pendukung kegiatan transit yang lengkap. Fasilitas pendukung tersebut antara lain hunian (perumahan, apartemen dan hotel), komersial, pasar tradisional, sekolah, tempat ibadah, industri/pabrik dan lainnya. Keberadaan stasiun dan terminal, potensi kawasan serta rencana pemerintah diatas menjadi alasan dipilihnya Kawasan Poris Plawad untuk dikembangkan menjadi kawasan berbasis transit atau kawasan TOD di Kota Tangerang.

Berdasarkan pemaparan diatas, perancangan Integrasi Antarmoda di Kawasan Poris Plawad Kota Tangerang dengan prinsip perancangan *Transit Oriented Development* (TOD) ini diharapkan dapat menjadi solusi dari permasalahan dan persoalan yang difokuskan pada 3 hal, yaitu:

- Bagaimana mengembangkan Kawasan Poris Plawad menjadi Kawasan TOD dengan menerapkan prinsip perancangan *Transit Oriented Development* (TOD)?
- Bagaimana menerapkan aspek aksesibilitas pada perencanaan dan perancangan pusat transit sebagai prasarana integrasi antarmoda di Kawasan TOD Poris Plawad?
- Bagaimana mengolah tampilan bangunan pusat transit yang dapat menjadi citra dari Kawasan TOD Poris Plawad?

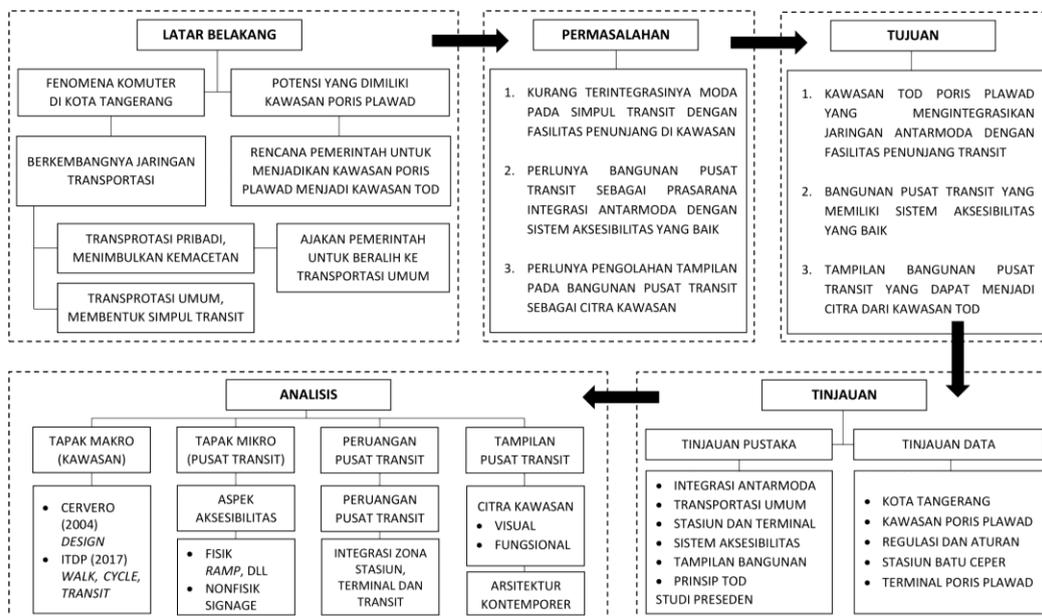
Berdasarkan ketiga fokus persoalan diatas, perencanaan dan perancangan ini diharapkan dapat menghasilkan Kawasan TOD Poris Plawad yang terintegrasi dengan baik serta memiliki pusat transit sebagai prasarana kegiatan transit. Fasilitas pusat transit juga dapat menjadi citra dari sebuah Kawasan TOD Poris Plawad yang memiliki tampilan bangunan yang dapat menggambarkan sebuah Kawasan berbasis transit yang menarik perhatian dan mudah diingat serta memiliki aksesibilitas yang baik sehingga dapat diakses oleh berbagai golongan dengan nyaman dan aman.

2. METODE PENELITIAN

Proses perencanaan dan perancangan Integrasi Antarmoda di Kawasan Poris Plawad Kota Tangerang dengan prinsip perancangan *Transit Oriented Development (TOD)* akan melalui tiga (3) tahapan metode penelitian. Tahap pertama yaitu identifikasi masalah. Identifikasi masalah mencakup skala makro dan mikro sebagai persoalan dalam perencanaan dan perancangan ini. Persoalan secara makro berupa kurang terintegrasinya prasarana transportasi antara terminal dan stasiun sebagai pusat transit dan dengan fasilitas pendukung di Kawasan Poris Plawad, sedangkan secara mikro berupa penerapan aksesibilitas khususnya pada pusat transit dan tampilan bangunan pusat transit sebagai citra kawasan TOD Poris Plawad.

Tahap kedua adalah pengumpulan data yang dikelompokkan menjadi data primer (kualitatif) dan data sekunder (kuantitatif). Data primer dikumpulkan melalui pengamatan langsung pada lokasi yang ditentukan yaitu Terminal Poris Plawad, Stasiun Batu ceper serta kawasan sekitarnya dalam radius 500 meter dengan metode observasi dan dokumentasi. Selain itu, data primer juga diperoleh dari berita dengan sumber kredibel yang sedang hangat terkait Kawasan Poris Plawad. Data sekunder diperoleh melalui studi literatur serta studi preseden yang berkaitan dengan topik yang diangkat agar permasalahan dan persoalan yang teridentifikasi dapat terjawab tepat sasaran.

Tahap ketiga adalah pengolahan data. Pengolahan data dilakukan melalui tahap analisis dan sintesis. Analisis dilakukan dengan mengolah hasil dari pengumpulan data sesuai dengan permasalahan dan 3 fokus persoalan yang diangkat. Selanjutnya hasil analisis akan diolah lebih lanjut melalui proses sintesis sehingga didapat garis besar yang akan dijadikan sebagai pedoman dalam perumusan konsep perencanaan dan perancangan. **Gambar 2** berikut merupakan skema dari kerangka berpikir dalam proses perencanaan dan perancangan arsitektur.

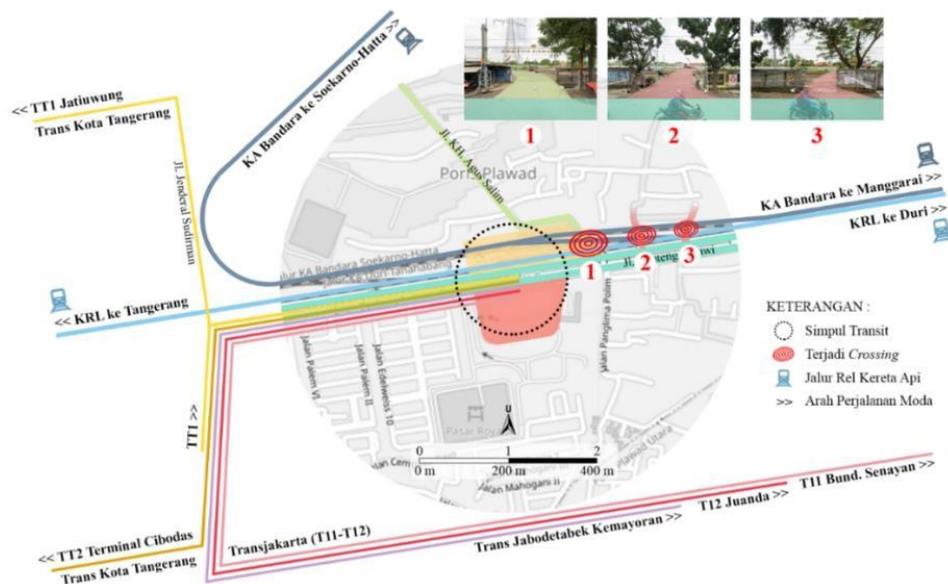


Gambar 2
Kerangka Berpikir dalam Proses Perencanaan dan Perancangan Arsitektur

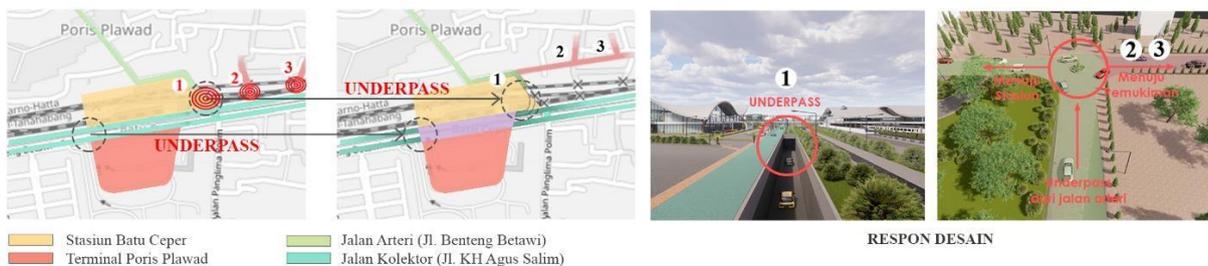
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Integrasi Antarmoda di Kawasan Poris Plawad memiliki 2 fokus perancangan, yaitu perancangan dalam skala makro dan mikro. Skala makro mencakup pengembangan kawasan dalam radius 500 meter dari titik pusat transit di Kawasan Poris Plawad menjadi sebuah kawasan TOD. Kawasan dikembangkan dengan menerapkan prinsip perancangan *Transit Oriented Development*. Sedangkan skala mikro mencakup pengintegrasian prasarana titik simpul transit di Kawasan Poris Plawad, yaitu antara Terminal Poris Plawad dengan Stasiun Batu Ceper menjadi sebuah pusat transit.

Ditinjau secara makro, Kawasan Poris Plawad dapat diakses dengan menggunakan transportasi pribadi dan berbagai jenis transportasi umum, seperti KRL, KA Bandara, bus AKAP, bus AKDP, *Bus Rapid Transit* (Trans Tangerang, Transjakarta dan Trans Jabodetabek), angkutan kota, serta angkutan online (FDTJ, 2020). Keberagaman jenis moda tersebut menyebabkan munculnya simpul transit dan berpotensi timbulnya permasalahan lalu lintas seperti *cross circulation*. Berdasarkan analisis sirkulasi kawasan, terjadi 3 *cross circulation* di dalam Kawasan Poris Plawad (**Gambar 3**). *Cross circulation* terjadi antara jalur kereta api dengan jalan kolektor (nomor 1) dan jalur kereta api dengan akses menuju pemukiman (nomor 2 dan 3). Respon desain dari permasalahan tersebut adalah merancang akses *underpass* pada jalur arteri hingga jalur kolektor, dengan tujuan untuk menghindari terjadinya *crossing* pada nomor 1. *Underpass* dirancang pada salah satu jalur arteri agar tidak terjadi penutupan total akses di jalan tersebut saat pembangunan. Untuk mengatasi terjadinya *crossing* pada nomor 2 dan 3 adalah dengan mengalihkan akses menuju pemukiman menjadi melalui jalur kolektor (**Gambar 4**).



Gambar 3 Analisis Sirkulasi Kawasan Poris Plawad



Gambar 4 Respon Desain Untuk Permasalahan *Cross Circulation* di Kawasan Poris Plawad

Penerapan Prinsip Perancangan *Transit Oriented Development* (TOD) pada Kawasan

Kawasan Poris Plawad akan dikembangkan menjadi Kawasan TOD Poris Plawad dengan menerapkan prinsip perancangan *Transit Oriented Development* yang dikeluarkan oleh ITDP (2017) serta Cervero (2004). Berdasarkan ITDP (2017), TOD terdiri dari 8 prinsip, yaitu *walk, cycle, connect, densify, compact, mix, transit, dan shift*. Sedangkan berdasarkan Cervero (2004), karakteristik TOD difokuskan pada 3D, yaitu *density* (kepadatan), *diversity* (keberagaman), dan *design* (desain). Dari prinsip-prinsip tersebut, penerapan akan difokuskan pada *design, walk, cycle* dan *transit*. Prinsip *design* dengan prinsip *walk, cycle, dan transit* ini memiliki keterkaitan dimana prinsip *design* mengacu pada fasilitas pendukung dan aksesibilitas yang mencakup jaringan pejalan kaki, jaringan pesepeda serta area *park and ride* pada area transit.

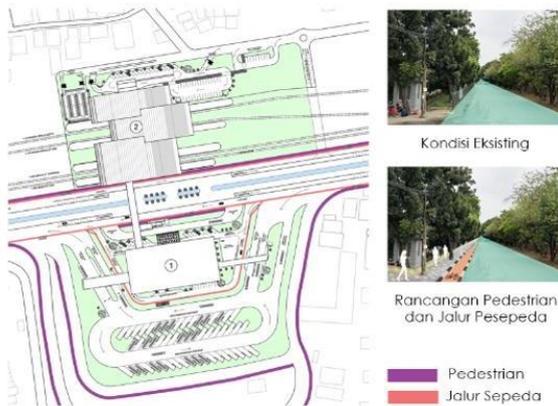
Prinsip *walk* merupakan pondasi bagi mobilitas dan akses yang berkelanjutan dan seimbang dalam suatu Kawasan. Sasaran utama dari penerapan ini adalah mengembangkan jaringan pejalan kaki yang aman, mudah diakses serta nyaman (ITDP, 2017). Respon desain dari penerapan prinsip *walk* ini berupa jalur pedestrian dan *skybridge* (**Gambar 5**). Pedestrian dirancang di sepanjang jalan arteri dimana pada kondisi eksistingnya berupa area terbengkalai yang dibatasi oleh pagar dan berbatasan langsung dengan jalur kendaraan bermotor. Hal tersebut membuat para pejalan kaki merasa tidak aman dan nyaman. Maka, dirancanglah jalur pedestrian dengan menghilangkan pagar agar lebih hidup dan aktif serta menaikkan permukaan untuk memperjelas batas antara pedestrian dengan jalur kendaraan bermotor (jalan arteri). Pedestrian dilengkapi dengan *guiding block* untuk disabilitas dan separator berwarna hitam putih untuk memperjelas batas pedestrian. Selain pedestrian, dirancang sebuah *skybridge* sebagai akses penyebrangan agar pejalan kaki merasa aman ketika menyebrangi jalan dan terhindar dari *crossing* dengan jalur kendaraan bermotor yang dapat menyebabkan kecelakaan. *Skybridge* dapat diakses melalui terminal maupun stasiun dengan menggunakan *elevator* dan *escalator* serta dapat melalui *ramp* yang berada di depan terminal. Hal tersebut ditujukan agar *skybridge* lebih aksesibel khususnya bagi lansia dan disabilitas. *Skybridge* juga dapat melindungi pejalan kaki dari perilaku iklim tropis.

Prinsip *cycle* atau bersepeda merupakan moda yang memakan sedikit sumber daya dan ruang sehingga menjadi salah satu ciri dasar dari penerapan prinsip TOD (ITDP, 2017). Tetapi bersepeda merupakan moda yang paling rentan terjadi kecelakaan maupun pencurian, sehingga diperlukan upaya dalam meningkatkan kualitas jalur khusus serta penyimpanan sepeda. Respon desain dari prinsip *cycle* adalah dengan menciptakan jaringan infrastruktur bagi pesepeda yang terpisah dengan jalur moda yang memiliki kecepatan diatas 30 km/jam (kendaraan bermotor) serta penyediaan area parkir yang mencukupi dan aman (**Gambar 5**). Jalur sepeda dirancang di sepanjang jalur arteri untuk menghubungkan antar fasilitas pendukung dengan pusat transit serta memiliki akses langsung ke dalam *site* terminal untuk pesepeda yang akan melanjutkan perjalanannya dengan menggunakan moda lain (transit).

Prinsip *transit* berupa perencanaan dan perancangan sistem moda transportasi berkualitas tinggi, yaitu sistem transportasi umum yang terhubung dengan baik antarmoda, jalur berjalan kaki dan bersepeda dengan sistem transfer yang nyaman, singkat, informatif serta mudah diakses. Untuk menciptakan sistem transportasi umum berkualitas tinggi, dibutuhkan sistem jaringan antarmoda dan prasarana yang terintegrasi. Dalam kasus ini, integrasi diwujudkan dengan perancangan pusat transit di Kawasan Poris Plawad dengan jarak dan akses transit yang lebih efektif dan nyaman (**Gambar 6**). Pusat transit menghubungkan pelayanan antara terminal dengan stasiun melalui *skybridge*. Jaringan antarmoda yang dilayani di pusat transit antara lain:

- a. Stasiun : KA Bandara, *Commuter line* (KRL), angkutan kota, dan angkutan online.
- b. Terminal : Bus AKAP, Bus AKDP, *Bus Rapid Transit* (BRT), angkutan kota, dan angkutan online.

PRINSIP WALK DAN CYCLE



SKYBRIDGE



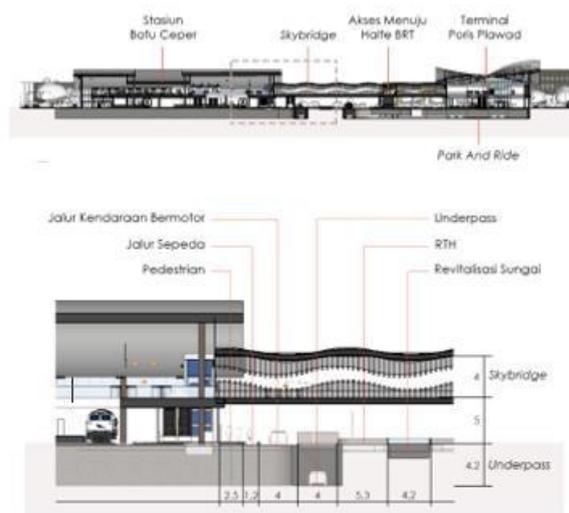
Gambar 5

Penerapan Prinsip Walk dan Cycle Pada Kawasan Poris Plawad

PRINSIP TRANSIT



POTONGAN KAWASAN



Gambar 6

Penerapan Prinsip Transit Pada Kawasan Poris Plawad

Kegiatan transit yang diintegrasikan dalam perancangan pusat transit ini antara lain:

- a. Transit antara KA Bandara dengan KRL
 - Rute : Peron 1/2 – menuju lantai 2 stasiun (escalator/lift) – akses ke peron 3/4 ($\pm 100m$)
 - Pada kondisi eksisting, akses antara KA Bandara dengan KRL hanya berupa tangga atau dengan menyebrangi rel kereta secara langsung sehingga kurang aksesibel. Maka, sirkulasi vertikal pada stasiun diubah menggunakan lift dan escalator.
- b. Transit antara penumpang kereta (KA Bandara/KRL) dengan *Bus Rapid Transit*
 - Rute : Peron – menuju lantai 2 stasiun (escalator/ift) – skybridge – Halte BRT (ramp) ($\pm 80m$)
 - Pada kondisi eksisting, tidak ada akses penyebrangan khusus dari stasiun menuju halte BRT, sehingga para komuter harus menyebrangi jalan arteri yang terbuka tanpa pelindung atap dengan melewati area RTH yang berlumpur. Hal tersebut membuat komuter tidak aman, tidak nyaman, dan tidak terlindung dari perilaku iklim tropis. Maka, dirancang skybridge sebagai jembatan penyebrangan yang dapat menghubungkan stasiun dengan halte BRT.

- c. Transit antara penumpang kereta (KA Bandara/KRL) dengan Bus AKAP/AKDP
- Rute : Peron – menuju lantai 2 stasiun (escalator/lift) – *skybridge* – terminal – akses keberangkatan AKAP/AKDP ($\pm 270\text{m}$)
 - Pada kondisi eksisting, akses untuk penumpang kereta (stasiun) menuju bus AKAP/AKDP (terminal) juga harus menyebrangi jalan arteri dan RTH berlumpur. Maka, perancangan *skybridge* ini juga dapat menghubungkan stasiun dengan terminal sebagai jembatan penyebrangan bagi komuter.
- d. Transit dari angkutan kota atau *online*
- Rute di Stasiun : *Drop off* khusus di stasiun – *entrance* terdekat (*side entrance* di sisi timur) – hall stasiun – peron ($\pm 140\text{m}$)
 - Rute di Terminal : *Drop off* khusus di terminal – *main entrance* terminal – hall terminal – akses keberangkatan bus AKAP/AKDP ($\pm 100\text{m}$)
 - Rute menuju Halte BRT : *Drop off* khusus di terminal – halte BRT ($\pm 85\text{m}$)
- e. Transit dari kendaraan pribadi
- Rute di Stasiun : Area parkir – *main entrance* stasiun – peron ($\pm 70\text{m}$)
 - Rute di Terminal : Area *park and ride* (lantai basement) – lobby – menuju hall terminal (escalator/lift/tangga) – akses keberangkatan bus AKAP/AKDP ($\pm 85\text{m}$)
 - Rute menuju Halte BRT : Area *park and ride* – menuju halte BRT (tangga/*skybridge* melalui terminal) – halte BRT ($\pm 50\text{m}$)

Tampilan Bangunan Pusat Transit Sebagai Citra Kawasan TOD Poris Plawad

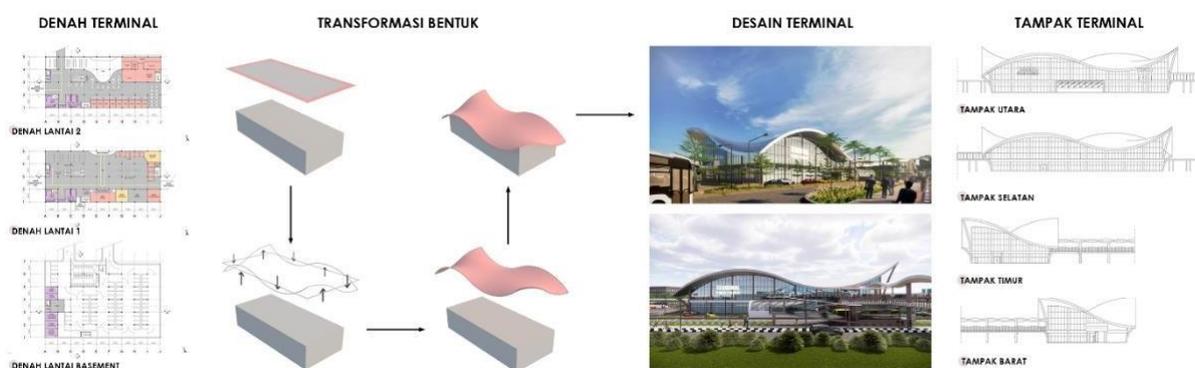
Perancangan bangunan pusat transit difokuskan pada tampilan bangunannya. Pusat transit akan menjadi sebuah citra kawasan TOD Poris Plawad. Bangunan sebagai citra kawasan harus memenuhi 2 aspek, yaitu aspek emosional (citra visual) dan aspek fungsional (citra guna) sehingga bangunan dapat dengan mudah dikenal dan diingat. Aspek emosional (citra visual) dapat divisualisasikan secara *clarity* maupun *boldness* (Sutanto, 2020). Pada konteks ini, bangunan pusat transit akan divisualisasikan secara *boldness* dimana bangunan dapat menunjukkan perbedaan yang signifikan dengan bangunan disekitarnya (non-kontekstual). Sedangkan aspek fungsional (citra guna) merujuk pada manfaat yang dihasilkan dari sebuah bangunan bagi lingkungannya. Untuk memenuhi aspek emosional (citra visual), dilakukanlah analisis tampilan bangunan eksisting pada kawasan seperti pada **Gambar 7**.



Gambar 7
Analisis Tampilan Bangunan Eksisting pada Kawasan Poris Plawad

Hasil analisis terlihat bahwa bangunan eksisting di Kawasan Poris Plawad memiliki gaya minimalis dengan sentuhan modern maupun kolonial. Maka, respon desainnya adalah dengan menerapkan gaya arsitektur kontemporer pada bangunan pusat transit. Gaya kontemporer memiliki ciri yaitu kontras dengan lingkungan sekitar, gubahan dinamis dan ekspresif, konsep ruang tidak massif, kenyamanan hakiki (aksesibel) serta material modern untuk memberi kesan kekinian (Schirmbeck, 1988).

Bangunan terminal dan stasiun mengambil bentuk dasar balok dengan mempertimbangkan bentuk tapak khususnya stasiun yang bergantung pada kondisi eksisting jalur kereta api serta layout ruang yang lebih efisien. Terminal dan stasiun sebagai suatu kesatuan pusat transit akan menjadi citra dari Kawasan TOD Poris Plawad. Maka, kedua bangunan harus memenuhi aspek emosional (citra visual) serta aspek fungsional (citra guna). Untuk meningkatkan citra visual, atap bangunan terminal dan stasiun diolah sedemikian rupa agar terlihat dinamis, dan dapat menarik perhatian tanpa mengurangi aspek fungsional dari sebuah bangunan terminal maupun stasiun. Proses perancangan bangunan terminal terlihat pada **Gambar 8** sedangkan bangunan stasiun terlihat pada **Gambar 9**.



Gambar 8
Proses Desain Bangunan Terminal

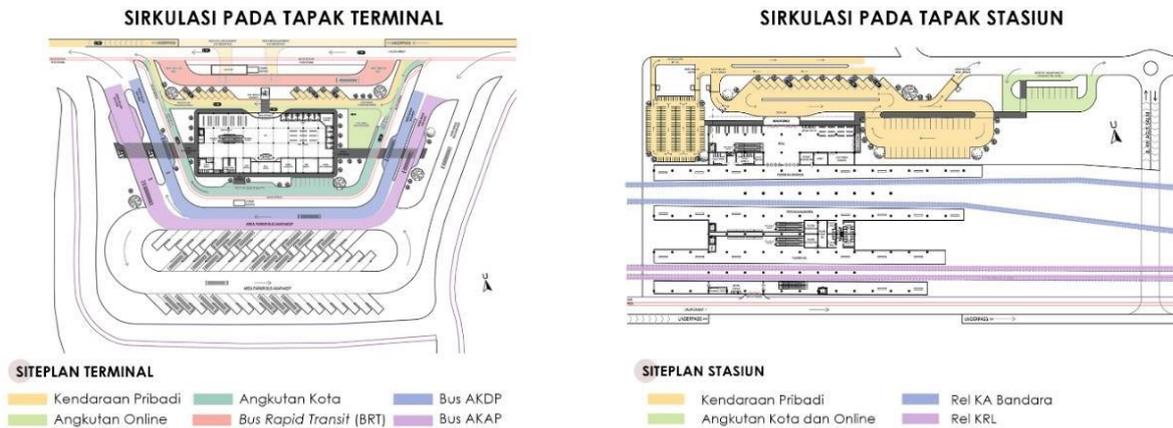


Gambar 9
Proses Desain Bangunan Stasiun

Aspek Aksesibilitas pada Bangunan Pusat Transit

Berdasarkan Peraturan Menteri PUPR No. 30 Tahun 2006, Aksesibilitas merupakan perwujudan kesetaraan kesempatan dan kemandirian dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan yang memudahkan pergerakan setiap orang. Aspek aksesibilitas yang akan diterapkan pada bangunan Pusat Transit adalah aksesibilitas fisik serta aksesibilitas non-fisik. Penerapan aksesibilitas pada bangunan pusat transit terbagi menjadi 2, yaitu aksesibilitas secara makro dan mikro. Aksesibilitas makro merujuk pada aksesibilitas kendaraan baik pribadi maupun umum terhadap tapak. **Gambar 10** menunjukkan akses berbagai macam moda pada tapak terminal dan stasiun.

Hal tersebut dilakukan untuk memudahkan para komuter untuk berpindah moda/transit dan menemukan moda yang akan dinaikinya. Secara mikro, penerapan aksesibilitas difokuskan pada bangunan yang berupa akses disabilitas, *guiding block* (Gambar 11), *signage* (Gambar 12), *handrail*, dan lainnya. *Signage* yang diterapkan pada bangunan pusat transit terdiri dari beberapa jenis berdasarkan fungsinya, yaitu *Identification Sign* (Tanda Identitas/Pengenal), *Orientation Sign* (Tanda Orientasi), serta *Directional Sign* (Tanda Petunjuk Arah).



Gambar 10
Aksesibilitas Moda pada Tapak Terminal dan Stasiun



Gambar 11
Guiding Block pada Bangunan Pusat Transit



Gambar 12
Signage pada Bangunan Pusat Transit

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan yang didapat dari perencanaan dan perancangan Integrasi Antarmoda di Kawasan Poris Plawad Kota Tangerang dengan Prinsip Perancangan *Transit Oriented Development* adalah sebagai berikut:

- a. Penerapan prinsip perancangan *Transit Oriented Development* yang dirumuskan oleh ITDP (2017) antara lain prinsip *walk, cycle* dan *transit* pada Kawasan Poris Plawad. Penerapan TOD ini menghasilkan sistem jaringan pejalan kaki (pedestrian), jaringan pesepeda dan sistem transportasi umum berkualitas tinggi yang terintegrasi, sehingga dapat memudahkan kegiatan transit di Kawasan Poris Plawad. Prinsip TOD ini juga menghasilkan rancangan bangunan pusat transit sebagai prasarana yang melayani kegiatan transit pada Terminal Poris Plawad dan Stasiun Batu Ceper.
- b. Penerapan aspek aksesibilitas pada *site* (makro) dan bangunan pusat transit (mikro). Aspek aksesibilitas secara makro berupa pemisahan akses antarmoda untuk memudahkan penumpang menghampiri moda yang akan dinaikinya serta memudahkan para komuter untuk melakukan kegiatan transit. Secara mikro, aspek aksesibilitas yang diterapkan berupa akses disabilitas, *guiding block, signage, handrail*, dan lainnya.
- c. Aplikasi gaya arsitektur kontemporer pada tampilan bangunan terminal dan stasiun sebagai suatu kesatuan pusat transit. Gaya kontemporer memiliki ciri yang cocok untuk memenuhi aspek emosional (citra visual) bangunan yang akan menjadi citra kawasan. Gaya kontemporer dapat membuat bangunan menjadi lebih dinamis, menonjol dan dapat menarik perhatian.

Saran dari hasil pembahasan pada perencanaan dan perancangan ini adalah pengembangan lebih lanjut dari perancangan Kawasan Poris Plawad sebagai kawasan berbasis transit (TOD) di Kota Tangerang dengan memperluas radius cakupan kawasan dari titik simpul transit. Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang lebih luas dan menyeluruh akan berdampak lebih besar terhadap lingkungan dan masyarakat dalam melakukan kegiatan baik di dalam kawasan maupun di luar kawasan yang terintegrasi.

REFERENSI

- Badan Pusat Statistik Republik Indonesia, 2019. *Statistik Komuter Jabodetabek: Hasil Survei Komuter Jabodetabek 2019*. Banten: Badan Pusat Statistik Provinsi Banten.
- Cervero, R., 2004. *Transit Oriented Development in The United States: Experiences, Challenges, and Prospects*. Washington: Transportation Research Board.
- Forum Diskusi Transportasi Jakarta, 2020. *Jaringan Transportasi Umum Massal Kota Tangerang*. Diakses melalui <https://www.transportforjakarta.com/> pada 10 Maret 2021.
- Gibson, D., 2009. *The Wayfinding Handbook: Information Design for Public Places*. New York: Princeton Architectural Press.
- Institute for Transportation and Development Policy, 2017. *TOD Standard 3.0*. 1-61.
- Institute for Transportation and Development Policy, 2019. *Pedoman Integrasi Antarmoda*. 1-38.
- Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2006. *Peraturan Menteri PUPR Nomor 30 Tahun 2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas pada Bangunan Gedung dan Lingkungan*.
- PT Kereta Api Indonesia, 2021. *Data Volume Gate In Per Bulan 2017-2020*. Jakarta: Unit Assets Development PT Kereta Api Indonesia (Persero).
- Schirmbeck, E., 1988. *Gagasan, Bentuk, Dan Arsitektur. Prinsip-Prinsip Perancangan Dalam Arsitektur Kontemporer*. Bandung: Intermedia.
- Sutanto, A., 2020. *Tulisanku Adalah Gambarku: Catatan Pinggir Arsitektur 30 Hari*. Jakarta: Universitas Tarumanegara.