

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Tahun 2019, penduduk dan pendatang Jakarta telah mencapai angka 10,6 juta jiwa (Jayani, 2019). Data kepadatan penduduk yang dihadirkan oleh BPS mengatakan bahwa masyarakat Jakarta 2019 didominasi oleh masyarakat dengan usia produktif (20 – 39 tahun) yang berarti usia yang sering banyak keluar rumah untuk bekerja (Jayani, 2019).

Keaktifan kota Jakarta dapat dilihat dari tingkat kemacetannya, banyak masyarakat yang berasal dari luar Jakarta datang untuk bekerja (Thomas, 2019). Berdasarkan penelitian INRIX, Washington, Jakarta telah menduduki peringkat ke-12 dunia dalam hal kemacetan, dengan total kemacetan selama 104,1 jam per tahun (Harley. T, 2018). Bank Dunia mengatakan bahwa Jakarta mengalami kerugian sebesar 36 triliun rupiah yang dihitung dari biaya BBM dan waktu tempuh untuk wilayah Jakarta (Victoria, 2019).



Gambar 1. 1. Keadaan jalan di Jl. Sudirman, Jakarta Pusat.
(Lopulalan, 2018).

Jakarta juga sudah didukung oleh moda transportasi umum seperti bus Transjakarta, KRL (Kereta Rel Listrik), dan yang terbaru adalah MRT (Mass Rapid Transit). Moda transportasi umum MRT fase pertama telah disahkan pada Minggu, 24 Maret 2019 oleh Presiden RI Joko Widodo (BBC, 2019)

dengan tujuan mampu memenuhi kebutuhan transit masyarakat dari jarak jauh dan juga mengurangi kemacetan yang ada di Jakarta saat ini. Walaupun sudah didukung dengan moda transportasi tersebut, persentase kemacetan Jakarta hanya turun sebesar 8% saja dari angka di tahun sebelumnya (BBC, 2019). Masyarakat Jakarta beralasan bahwa masih keamanan berjalan kaki belum diperhatikan secara serius, contohnya di saat ingin menyeberang jalan ada pengendara sepeda motor yang malah mempercepat akselerasinya agar tidak didahului oleh pejalan kaki (Muhammad, 2017).



Gambar 1. 2. Jumlah rata-rata langkah jalan masyarakat di dunia per harian tahun 2017. (statista, 2019).

Gubernur DKI Jakarta, Anies Baswedan telah menyelesaikan beberapa pembangunan jalur pedestrian baru seperti contohnya di kawasan Thamrin – Bundaran HI, tahun ini target jalur pedestrian yang akan selesai sepanjang 67 km dan tahun 2020 akan ditambahkan lagi sepanjang 100 km (Ikhsanudin, 2019). Alasan pembangunan infrastruktur tersebut karena menurut survey dari

Oxford University pada tahun 2017, Jakarta dikatakan kota dengan masyarakat termalas untuk berjalan kaki dengan persentase langkah hariannya sebesar 3.513 langkah, kalah dengan China dan Jepang yang sudah berada di atas angka 6.000 langkah (Wirawan, 2018).

Alasan lain dalam penggunaan kendaraan pribadi adalah jauhnya jarak tempuh dari rumah menuju ke tempat kerja. Keterbatasan lahan tempat tinggal di Jakarta menjadikan sebagian besar pendatang baru di Jakarta untuk bertempat tinggal di Bekasi, Depok, Tangerang, dan Bogor (Baskoro, 2018). Menurut BPS (Badan Pusat Statistik) sebesar 75% komuter membutuhkan jarak tempuh kurang dari 30 km untuk sampai ke tempat kerja dan 25% sisanya harus menempuh dengan jarak yang lebih jauh dari 30 km. Dengan tidak tersedianya lahan yang dekat dengan area perkotaan, masyarakat harus menghabiskan waktu di jalan selama 1 sampai dengan 2 jam hanya untuk menempuh kantor dan 14% sisanya lebih dari 2 jam (Baskoro, 2018). Jakarta juga sudah terlanjur banyak membangun hunian secara horizontal dan relatif bertingkat rendah, hal tersebut yang menyebabkan lahan di Jakarta relatif tergolong mahal dan habis (Sidik, 2018). Bila tidak segera ditangani oleh pihak properti, maka Jakarta dikatakan akan terus mengalami tingkat kemacetan yang tinggi dan hampir menyaingi Tokyo dengan jumlah penduduknya. Hal yang membedakan Jakarta dengan Tokyo hanyalah lahan perumahan Jakarta yang tersebar secara horizontal sehingga lebih memakan tempat (Baskoro, 2018).



Gambar 1. 3. Perumahan Telaga Bestari, Cikupa, Tangerang Barat.
(Yudis, 2018).

1.2. Identifikasi Masalah

Masalah terbesar di Jakarta adalah kemacetan yang memberikan kerugian dari segi biaya dan waktu dikarenakan kurangnya tersedia lahan hunian dan fasilitas yang belum memadai di beberapa lokasi di Jakarta, menyebabkan masyarakat berkebiasaan untuk berpindah tempat dengan menggunakan transportasi pribadi. Jakarta membutuhkan lahan hunian yang mampu menampung banyak masyarakat di dalamnya namun tetap hemat lahan dan juga Jakarta membutuhkan contoh yang baik dalam perancangan bangunan agar mampu meningkatkan minat masyarakat untuk berjalan kaki untuk beraktivitas sehari-hari dan mengurangi tingkat kemacetan dalam kota.

1.3. Rumusan Masalah

- 1.3.1. Bagaimana cara hunian vertikal mampu mengurangi tingkat kemacetan yang ada di Jakarta?
- 1.3.2. Bagaimana cara hunian vertikal dalam meningkatkan minat orang untuk berjalan kaki?
- 1.3.3. Bagaimana kriteria perancangan hunian vertikal yang baik dalam meningkatkan efisiensi waktu dan biaya masyarakat dalam sebuah kota?

1.4. Maksud dan Tujuan Penelitian

- 1.4.1. Memberikan solusi dari kemacetan dan meningkatkan efisiensi keseharian hidup masyarakat di Jakarta melalui perancangan hunian.
- 1.4.2. Mendorong atau mendukung kota Jakarta menuju ke kota yang *walkable* melalui perancangan desain hunian yang diusulkan.
- 1.4.3. Menemukan desain hunian yang tepat untuk meningkatkan minat masyarakat untuk berjalan kaki demi mencapai efisiensi waktu dan biaya.

1.5. Pembatasan Masalah

Penelitian arsitektur ini akan memberikan solusi yang dibatasi hingga memberikan *output*/hasil desain berupa desain hunian vertikal yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat dalam kota khususnya untuk memberikan efisiensi hidup melalui pendekatan *walkability*.

1.6. Manfaat Penelitian

- 1.6.1. Untuk Calon Penghuni:
 - a. Memberikan solusi dalam meningkatkan efisiensi hidup.
 - b. Memberikan solusi untuk mengurangi kemacetan dalam kota.
 - c. Mampu memberikan solusi dalam meningkatkan efisiensi hidup melalui konsep hunian.
 - d. Mampu meyakinkan penghuni untuk meningkatkan efisiensi hidup melalui desain hunian vertikal yang mengangkat konsep *walkability*.
- 1.6.2. Untuk Pembaca:
 - a. Mampu memberikan ide dalam memaksimalkan penggunaan lahan tanpa menghiraukan konektivitas antar lingkungan
 - b. Mampu menghasilkan sebuah desain hunian baru dalam meningkatkan efisiensi kerja kota Jakarta.
 - c. Mampu memberikan ide pola pikir bagaimana sebuah perancangan hunian mampu meningkatkan efisiensi waktu dan biaya harian masyarakat.

d. Mengingat kembali melalui desain hunian bahwa kota yang hidup adalah kota yang *walkable*.

1.6.3. Untuk Arsitek:

- a. Mampu memberikan ide dalam memaksimalkan penggunaan lahan dan diintegrasikan sebagai contoh bagi lingkungan sekitarnya.
- b. Mampu menghasilkan sebuah desain yang lebih *walkable* hunian baru dalam kota Jakarta
- c. Memberikan sebuah inspirasi keberhasilan dalam pembenahan fungsi *walkable city* dengan aplikasi hunian vertikal di Jakarta.
- d. Mampu meningkatkan efisiensi hidup masyarakat melalui konsep *walkability* yang diaplikasikan ke dalam perancangan hunian vertikal.

1.7. Lingkup Penelitian

1.7.1. Lokasi Penelitian

Lokasi tapak akan berada dalam kota Jakarta namun di lokasi yang sudah dilengkapi oleh fasilitas jalur pedestrian yang memadai / sudah sesuai standar dan terintegrasi dengan moda transportasi umum untuk mendapatkan nilai *walkability* yang tinggi.

1.7.2. Waktu Penelitian

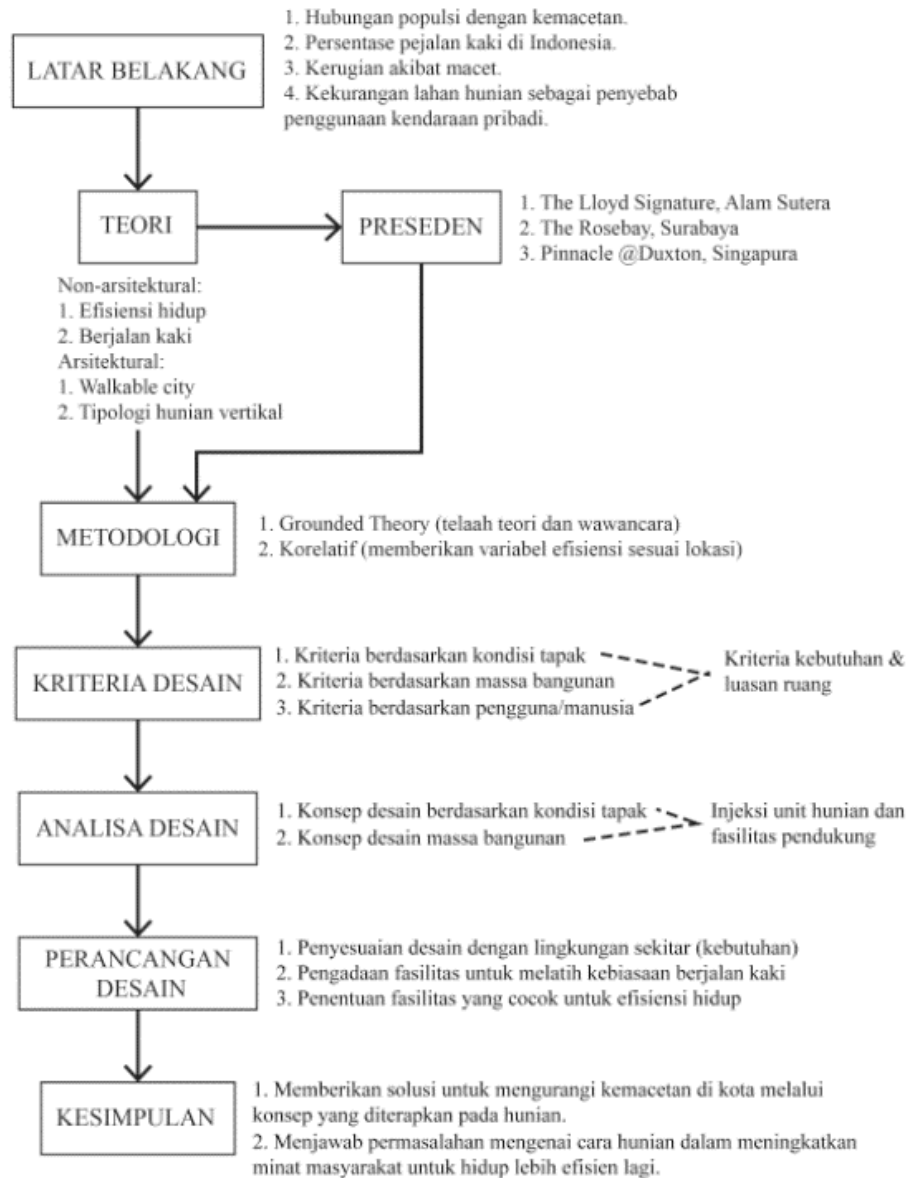
Waktu penelitian sudah dimulai sejak pertama kali bimbingan topik tugas akhir dengan dosen pembimbing dan perancangan akan dimulai saat proposal penelitian telah diterima oleh dosen pembimbing TA dan dosen penilai lainnya.

1.8. Nilai Kebaruan

Penelitian ini dilakukan dengan metode kualitatif jenis *grounded theory* di mana hasil berupa kriteria perancangan didapat dari hasil telaah teori dan wawancara atau menarik kesimpulan oleh responden mengenai pendapat dan keseharian mereka dalam bekerja sehari-hari di dalam kota. Penelitian ini bertujuan untuk menghasilkan sebuah hunian vertikal yang tidak hanya bersifat

menjual saja tetapi lebih diarahkan untuk menjadi contoh yang optimal bagi hunian dalam kota yang mendukung konsep *walkability* untuk meningkatkan efisiensi hidup dari segi biaya dan waktu.

1.9. Sistematika Penelitian



Gambar 1. 4. Bagan sistematika penelitian
(Dokumen pribadi, 2019).