

BAB I

PENDAHULUAN

1. 1 Latar Belakang

Kota Jakarta merupakan salah satu Kota Metropolitan yang memiliki pertumbuhan penduduk yang signifikan setiap tahunnya. Selain pusat pemerintahan, Jakarta juga merupakan pusat kegiatan ekonomi. Hal ini berdampak pada tingginya pergerakan penduduk yang ada di Jakarta maupun luar Jakarta menuju pusat kegiatan tersebut. Untuk melakukan pergerakan, manusia memiliki dua pilihan yaitu bergerak menggunakan moda atau tanpa moda transportasi. Moda transportasi yang digunakan dapat berupa pribadi maupun publik. (Arsyad & Handayeni, 2018)

Transportasi di Indonesia, khususnya di Jakarta, memegang peranan yang sangat penting dalam sendi kehidupan masyarakat. Selama perkembangan kota tersebut, kereta api merupakan transportasi yang dipilih sebagai alat angkut yang mampu mengangkut hasil bumi dan penumpang dalam jumlah banyak, bebas hambatan, serta memiliki tingkat keamanan yang tinggi. Hal ini sesuai dengan UU No. 13/1992 tentang moda transportasi, yaitu: *perkereta-apian adalah salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuan mengangkut, baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energi, hemat dalam penggunaan ruang. Mempunyai faktor keamanan yang tinggi dan tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibanding dengan moda lainnya.* (Apriyani et al., 2013)

Sebagai sebuah transportasi massal yang mampu mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah banyak serta murah, kereta api menjadi salah satu alternatif utama transportasi darat. Keberadaan stasiun merupakan bagian terpenting sebagai terminal pemberangkatan dan penurunan penumpang, serta dalam proses interaksi dan aktivitas bagi pengguna transportasi kereta api yang menunggu jadwal keberangkatannya. (Apriyani et al., 2013)

Saat ini Pemerintah DKI Jakarta sedang gencar melakukan pembangunan kota yang efisien, berkelanjutan, dan layak tinggal dengan menerapkan konsep pembangunan yang berorientasi pada jalur-jalur angkutan massal seperti terminal

dan stasiun yang dikenal juga dengan istilah “*Transit-Oriented Development*” (TOD). (Alvinsyah, 2016)

Sebagai langkah strategis untuk mencapai tujuan konsep TOD, maka dirumuskan 8 prinsip *urban design* dalam TOD yaitu: *walk, cycle, connect, transit, mix, densify, compact, dan shift*. Selain 8 prinsip tersebut, struktur TOD terbagi menjadi 4 lapisan area, yaitu: 1) Fungsi publik untuk memberi pelayanan bagi lingkungan kerja dan permukiman di dalam TOD dan kawasan di sekitarnya, umumnya adalah titik transportasi publik. 2) Pusat area komersil, yang letaknya berada pada area paling dekat dengan fungsi transit dengan karakteristik fasilitas seperti retail, perkantoran, supermarket, restoran, industri ringan, hiburan. 3) Area pemukiman, yang berada pada lokasi di luar *core commercial area* dengan jangkauan 10 menit berjalan kaki. 4) Area sekunder, lokasi yang berada di luar area TOD dengan jangkauan berjalan kaki 20 menit. (Priadmaja, Anisa, Prayogi, 2017)

Dalam penerapannya, Pemerintah DKI Jakarta akan mengembangkan 17 titik stasiun menjadi kawasan TOD, diantaranya yaitu: Stasiun Depok Baru, Pasar Minggu, Duren Kalibata, Cawang, Tebet, Manggarai, Jatinegara, Sudirman, Karet, Tanah Abang, Palmerah, Kebayoran, Juanda, Cikini, Jakarta Kota, Grogol, dan Klender. (Aliy, 2017)

Dari ke-17 titik kawasan tersebut, kawasan Kebayoran Lama (Stasiun Kebayoran) merupakan salah satu kawasan hidup yang memiliki potensi yang tinggi untuk dikembangkan menjadi kawasan TOD. Kebayoran lama memiliki area fungsi publik dengan akses transportasi publik terhadap KRL (Stasiun Kebayoran), rencana pembangunan LRT (Kebayoran Lama-Kelapa Gading), Trans Jakarta, kendaraan pribadi, serta kendaraan umum seperti ojek, metro mini, bajaj. Disamping itu, kawasan ini juga sangat padat dengan memiliki berbagai pemanfaatan lahan. Diantaranya adalah gedung perkantoran, sarana pendidikan, pusat perbelanjaan, pertokoan, apartemen, tempat ibadah, dan pasar, dimana komponen fungsi ini cocok dan memenuhi terhadap kriteria struktur area serta faktor yang harus dipenuhi dalam sebuah kawasan TOD.

Akan tetapi, Stasiun Kebayoran yang berperan sebagai fungsi publik, saat ini memiliki kondisi yang jauh dari kata ideal. Stasiun Kebayoran ini hanya

berfungsi sebagai terminal untuk keberangkatan serta penurunan penumpang. Padahal, keberadaan stasiun ini dapat memunculkan banyaknya beragam aktivitas seperti berdagang, perpindahan moda transportasi, dan lainnya.

Akibat dari minimnya fasilitas yang tersedia di Stasiun Kebayoran, maka hal ini membuat aktivitas-aktivitas yang beragam tersebut menjadi dilakukan di area luar Stasiun Kebayoran seperti Pedangang Kaki Lima (PKL), dan pergantian moda transportasi dilakukan di trotoar serta badan jalan utama di sepanjang kawasan tersebut, khususnya di area jalan sekitar Stasiun Kebayoran, yang mana hal tersebut tidak sesuai dengan standar jalur pejalan kaki.

Berdasarkan kumpulan berita 6 tahun terakhir (2013-2018), permasalahan mengenai PKL liar tak kunjung selesai, berbagai upaya telah dilakukan untuk mengatasi masalah ini, mulai dari relokasi ke Pasar Bata Putih dan Pasar Cipulir (tahun 2013), pembuatan posko terpadu yang terdiri dari 50 anggota Satpol PP setiap harinya untuk memperketat pengawasan terhadap pelaku PKL (tahun 2015), sampai penggusuran lapak PKL. Akan tetapi, upaya tersebut kurang berhasil, melainkan kondisi ini semakin parah dan memadati trotoar serta badan jalan di kawasan Kebayoran Lama, khususnya area sekitar Stasiun Kebayoran yang menjadi titik pusat keramaian.

Keberadaan dari PKL sendiri tidak bisa dihilangkan begitu saja. Karena, selama bertahun-tahun keberadaan PKL ini telah menjadi pusat penggerak perekonomian di wilayah Cipulir serta wilayah Kebayoran Lama itu sendiri. PKL tersebut telah menjadi jantung bagi masyarakat kawasan Kebayoran Lama. Mulai dari perlengkapan rumah tangga, makanan siap saji, sayur-mayur, alat tulis, barang elektronik, dan sebagainya, telah tersedia pada lapak PKL di Kebayoran Lama. Para pelaku PKL ini juga yang membuat Kawasan sekitar Stasiun Kebayoran menjadi lebih hidup setiap hari dan setiap jamnya, karena pedagang-pedagang tersebut memiliki jam operasional yang terus berganti selama 24 jam.

Namun, akibat dari kegiatan-kegiatan tersebut, muncul efek permasalahan lain seperti kemacetan, lingkungan yang kumuh, jalur transportasi kendaraan yang tidak jelas.

Dengan demikian, diperlukan suatu upaya dalam pemecahan berbagai permasalahan yang terdapat di sekitar Stasiun Kebayoran, yaitu dengan me-

redesign Stasiun Kebayoran. *Re-design* Stasiun ini diharapkan dapat menyelesaikan permasalahan yang telah disebutkan diatas. Selain itu, hal ini juga dilakukan sebagai upaya untuk meningkatkan sinergi antara stasiun (sebagai nodes/fungsi utama publik) dengan kawasan di sekitarnya (*secondary area*) sebagaimana yang tercermin pada konsep struktur TOD. Disamping itu, *redesign* stasiun juga dilakukan untuk meningkatkan kualitas sarana dan upaya penyediaan sarana transportasi penumpang yang baik serta merubah persepsi orang mengenai transportasi publik bahwa transportasi publik tidak hanya menjadi sebuah tempat transit, tetapi juga sebagai tempat destinasi.

1. 2 Rumusan Masalah

Dalam penelitian ini, terdapat beberapa rumusan masalah yang perlu diperhatikan, diantaranya sebagai berikut:

- Bagaimana mengatur dan merancang akses fungsi publik yang baik untuk meminimalisasikan penumpukkan aktivitas serta memaksimalkan pola pergerakan manusia?
- Bagaimana mengatur dan merancang fasilitas pendukung berupa *retail* untuk aktivitas-aktivitas yang ada?
- Bagaimana kriteria perancangan stasiun yang dapat berintegrasi dengan akses dan konektivitas yang baik?

1. 3 Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dan tujuan dari penelitian ini adalah untuk merancang stasiun yang dapat terintegrasi dengan fasilitas publik lainnya baik secara akses maupun konteks lingkungannya, sehingga antar bangunan dan kawasan dapat saling terkoneksi dengan baik dan tidak terputus. Selain itu, perancangan ini juga diintegrasikan dengan fasilitas berupa *retail* yang berasal dari para pelaku PKL di kawasan Stasiun Kebayoran sehingga dapat meminimalisasikan permasalahan yang terjadi pada area stasiun.

1. 4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Untuk meningkatkan kesadaran dan pengetahuan masyarakat akan fasilitas transportasi serta jalur akses dan pejalan kaki yang baik
- Untuk mengenalkan masyarakat dan pengelola bahwa stasiun dapat diinjeksi dengan fungsi lain yang dapat meningkatkan dan menarik perhatian pengunjung
- Hasil penelitian dapat menjadi referensi bagi yang lainnya dalam hal mendesain stasiun dengan integrasi akses dan injeksi fungsi *retail*

1. 5 Batas Penelitian:

Penelitian ini hanya berfokus pada:

- Perancangan Stasiun Kebayoran dan pola pergerakan manusia
- Perancangan fasilitas pendukung untuk Stasiun Kebayoran

1. 6 Metode Penelitian:

Penelitian ini menggunakan metode deduktif dan kualitatif. Metode deduktif dilakukan dengan membuat pembahasan permasalahan dari umum hingga khusus. Sehingga data-data yang telah dikumpulkan dapat dianalisa dengan metode kualitatif demi mencapai kriteria desain untuk perancangan Stasiun Kebayoran.

1. 7 Nilai Kebaruan (*Novelty*)

Penelitian ini akan merancang sebuah transportasi publik dengan mengintegrasikan stasiun dengan fasilitas retail sebagai bentuk dari pemecahan masalah yang terjadi pada area kawasan sekitar stasiun. Serta, stasiun juga akan saling berintegrasi dengan akses-akses untuk menuju moda transportasi lainnya.

1. 8 Sistematika Pembahasan

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini secara ringkasan dijelaskan mengenai alasan pemilihan judul, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, dan sistematika pembahasan dari pembuatan riset ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini menjelaskan mengenai pengertian bangunan stasiun, standar dan regulasi yang mengatur secara kelayakan dan kelengkapan bangunan, tipologi pasar/kios, teori jembatan penyebrangan orang (JPO), serta teori dan faktor-faktor yang mempengaruhi kualitas dari sebuah kawasan yang dipaparkan dalam keterkaitan teori *Responsive Environment*, *Image of The City*, dan *Walkability*.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini menjelaskan mengenai metode yang dipergunakan untuk menggali informasi yang didapatkan dengan wawancara, observasi, serta pembagian kuesioner, yang kemudian mengolah data-data yang telah didapatkan, yaitu dengan menggunakan metode deduktif dan kualitatif.

BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menjelaskan mengenai hasil analisa dari pembagian kuesioner terhadap responden yang akan dikaitkan dengan teori yang digunakan, serta memaparkan kriteria perancangan dan program ruang dari riset penelitian proyek ini.

BAB V SIMULASI

Pada bab ini memaparkan simulasi dari hasil riset yang telah diperoleh dengan hasil analisa kriteria desain yang didapatkan.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini memaparkan hasil kesimpulan dari hasil riset dan simulasi yang dilakukan serta memberikan saran yang dapat membuat riset menjadi lebih baik kedepannya.