

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Transit Oriented Development (TOD) atau dapat disebut juga sebagai kawasan berorientasi transit adalah sebuah konsep yang awalnya berasal dari Amerika Utara pada tahun 1990 sebagai refleksi dari permasalahan dalam pembangunan perkotaan, seperti perkotaan dengan kepadatan rendah, yang dikaitkan dengan ketergantungan pada mobil sebagai moda transportasi utama. Meskipun konsep ini sudah ada sejak lama, tetapi pemerintah dan para developer baru mulai menawarkan/mendorong konsep ini kepada masyarakat akhir-akhir ini. TOD adalah sebuah konsep sebuah kawasan yang dirancang dengan mementingkan perpaduan interaksi antara manusia, kegiatan, fungsi transit, ruang publik, dan bangunan dengan tujuan untuk memudahkan serta mengoptimalkan akses manusia untuk transportasi publik. Selain itu, TOD juga memiliki tujuan dimana untuk mendorong pertumbuhan kawasan yang pintar, meningkatkan pembangunan ekonomi serta untuk menggeser dan mengakomodasi permintaan pasar dan permintaan gaya hidup pada sebuah kawasan. Penerapan konsep TOD ini juga mendatangkan berbagai macam keuntungan untuk suatu kawasan maupun untuk manusia yaitu mengurangi polusi udara, kendaraan pribadi, kemacetan, meningkatkan aksesibilitas transportasi umum, dan menyediakan infrastruktur yang mendukung pejalan kaki serta pengemudi sepeda.

ITDP (*Institute for Transportation & Development Policy*) pada tahun 2013 meluncurkan *TOD Standard* yang merupakan standarisasi dari konsep TOD dan pengertian akan TOD untuk mempermudah orang awam untuk mengerti akan konsep TOD. Pada *TOD Standard* ini ITDP mengeluarkan factor-faktor yang mempengaruhi nilai dari suatu kawasan TOD yaitu: *Cycle, Walkability, Shift, Connect, Public Transport, Compact, Mixed Building*, dan *Densify*. Menurut ITDP, TOD adalah sebuah kawasan perumahan *mix-use* dan area komersil yang didesain untuk memaksimalkan akses kepada transportasi publik, serta memberikan fitur

yang mendukung akan penggunaan transit.

Kota Jakarta terkenal akan kemacetannya, pada tahun 2017 kota Jakarta menempati peringkat 4 dari 57 negara untuk tingkat kemacetannya, peringkat 7 pada tahun 2018, dan peringkat 10 pada tahun 2019 namun level kemacetannya tetap sama sepanjang 3 tahun yaitu 53 persen (*Traffic Index*). Tidak hanya kemacetannya, Jakarta merupakan salah satu kota yang memiliki kepadatan penduduk yang cukup tinggi hingga menjadi kota ke-17 dengan kepadatan penduduk tertinggi di dunia, Jakarta sendiri memiliki kepadatan penduduk sebesar 27.138 jiwa/km² dan 14.250.000 jiwa penduduk (*CityMayors Statistic 2019*). Kedua hal ini memberikan dampak yang cukup signifikan pada kota DKI Jakarta itu sendiri, salah satunya adalah tingkat polusi udara yang dikarenakan ketergantungan penggunaan kendaraan pribadi dibanding dengan penggunaan transportasi umum, berdasarkan data Statistik Transportasi DKI Jakarta 2018, jumlah unit mobil yang ada di Jakarta mencapai 3,99 juta unit sedangkan motor mencapai 14,74 juta unit. Banyaknya jumlah kendaraan pribadi juga bertimpangan dengan rasio jalur kendaraan/jalan yang ada di Jakarta yaitu 7.3% dari luas seluruh kota Jakarta. Perlu disadari bahwa kota Jakarta merupakan pusat ekonomi Indonesia sehingga masyarakat diluar kota Jakarta-pun ikut mencari nafkah di dalam Jakarta sehingga menambah kepadatan kota Jakarta itu sendiri. Melihat data-data diatas, kota Jakarta mengalami beberapa fenomena yaitu banyaknya jumlah kendaraan pribadi melebihi jumlah penduduk yang ada di Jakarta, karena fenomena inilah kota Jakarta mengalami tingkat kemacetan yang tinggi.

Menurut William Sabandar, Direktur Utama PT Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta, Kota Jakarta yang sekarang ini memiliki konsep *Car Oriented Development (COD)* atau dapat disebut juga *Auto Oriented Development (AOD)* yang dimana mengedepankan penggunaan kendaraan pribadi secara umumnya dan kurang memperhatikan jalur pejalan kaki yang dimana hanya sebatas disediakan tempat untuk berjalan dan kurangnya fasilitas-fasilitas yang diperlukan untuk membuat jalur pejalan kaki nyaman (Tempo.co, 2020). Selain itu, tempat rekreasi

maupun tempat perbelanjaan di Jakarta seperti mall, pasar tradisional, taman, dan lain lain, kurang memiliki fasilitas-fasilitas yang mendukung akan konsep TOD. Hal ini sangat disayangkan karena selain mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi umum untuk berpegiان, konsep TOD juga mampu mengangkat ekonomi dari usaha menengah kebawah karena banyaknya banyaknya lalu lintas pejalan kaki dalam kawasan berkonsep TOD.

Kondisi kota Jakarta yang berkonsep AOD juga berpengaruh kepada gaya hidup masyarakat Jakarta begitu pula sebaliknya, hal yang serupa juga diungkapkan oleh Syafrin Liputo, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta bahwa kondisi infrastruktur kota Jakarta membuat para masyarakat lebih nyaman berpegiان jika memakai kendaraan pribadi dibanding memakai kendaraan umum karena kurang nyamannya transportasi umum (Liputan6, 2020), selain itu jalan menuju transportasi umum maupun tempat menunggu transportasi umum, tidak hanya itu, salah satu alasan masyarakat Jakarta enggan berpegiان memakai transportasi umum karena jarangnyا pemberhentian bus pada komplek perumahan serta banyaknya pergantian halte bus yang membuat masyarakat Jakarta kurang ingin berpegiان memakai transportasi umum (Kompas.com, 2015).

Melihat data-data yang ada di Jakarta, jika kota Jakarta masih mengimplementasikan konsep AOD dan kota Jakarta sendiri tidak mengalami perubahan, maka kota Jakarta sendiri dapat diperkirakan mengalami kemacetan total pada tahun 2022. Integrasi antar moda transportasi yang ada di Jakarta masih tergolong berantakan hal ini menyebabkan moda transportasi di Jakarta berjalan secara individual atau tanpa koordinasi sehingga menimbulkan ketidaknyamanan dan kesulitan bagi para pengguna transportasi umum untuk berpindah antar moda transportasi menurut Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) Kementrian Perhubungan, selain itu kurangnya atau tidak adanya integrasi moda transportasi dengan kegiatan lainnya seperti pusat perbelanjaan ataupun gedung multifungsi juga menjadi alasan mengapa masyarakat menjadi malas untuk

berjalan kaki ataupun menggunakan transportasi umum. Dalam hal ini, penyediaan elemen infrastruktur yang mampu mengintegrasikan antara kegiatan dan moda transportasi diperlukan seperti infrastruktur *mix-use building* dan *public space* sehingga selain menjadi penghubung antara kegiatan dan moda transportasi, namun juga mampu melayani kebutuhan akan keamanan dan kenyamanan dalam berpindah moda transportasi maupun dalam berjalan kaki

Kota Jakarta sendiri sudah memiliki beberapa kawasan yang berpotensi akan penerapan konsep Transit Oriented Development (TOD) seperti: Istora, Senayan, Bundaran HI, Setia Budi, Fatmawati, Dukuh Atas dan juga Lebak Bulus (MRT Jakarta, 2017) dengan pertimbangan banyaknya moda transportasi serta tingkat kepadatan pada kawasan-kawasan tersebut, namun dengan adanya pengembangan MRT line fase 2 yang terbagi menjadi 2 tahap yaitu fase 2A dan fase 2B. Dari beberapa kawasan yang terlalui oleh MRT line fase 2 Jakarta ini masuk kedalam wilayah Jakarta Barat yang dapat dikatakan memiliki isu kemacetan dalam kesehariannya, hal ini didungkapkan oleh wakil Gubernur DKI Jakarta Ahmad Riza Patria bahwa ada empat permasalahan penting yang ada di Jakarta Barat, salah satu diantaranya adalah kemacetan yang sering terjadi (wartakotalive, 2020). Kawasan yang terlalui MRT Stasiun fase 2 yang masih teralami kemacetan dalam kesehariannya adalah kawasan Glodok dikarenakan banyaknya atraksi dan kegiatan yang ada dalam kawasan Glodok tersebut.

Glodok merupakan kawasan yang memiliki potensi yang tinggi untuk mengangkat konsep *Connectivity* dari TOD, Glodok merupakan daerah *Chinatown* terbesar di Indonesia yang menjadi salah satu pusat perdagangan barang elektronik terbesar di Jakarta yang memiliki banyak atraksi dalam kuliner, perbelanjaan serta, selain itu Glodok juga merupakan kawasan yang memiliki banyak atraksi baik dari perbelanjaan, kuliner serta tempat religious. Glodok juga dilewati oleh beberapa moda transportasi yaitu kereta komuter, Trans Jakarta dan angkutan kota (angkot), kemudian ditambah dengan moda transportasi berupa Massive Rapid Transit (MRT) yang diperkirakan beroperasi pada April 2025. Meski dilalui oleh beberapa moda transportasi, namun kenyataannya daerah Glodok merupakan daerah yang memiliki tingkat kemacetan yang tinggi dikarenakan banyaknya penggunaan kendaraan

pribadi, hal ini disebabkan karena infrastruktur pejalan kaki maupun moda transportasi dapat digolongkan tidak layak ataupun sulit untuk diakses oleh masyarakat, tak hanya itu, konektivitas antar moda transportasi juga tidak baik, faktor-faktor inilah yang membuat masyarakat enggan untuk berjalan kaki maupun menggunakan transportasi umum dan memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi, hal ini juga menjadi alasan mengapa kawasan Glodok pada saat ini belum mampu menjadi sebuah kawasan TOD.

Pada dasarnya konsep TOD memiliki beberapa elemen infrastruktur seperti tempat pemberhentian kendaraan umum dan stasiun, namun ada satu tipologi lagi yang menjadi potensi untuk infrastruktur yang terdapat di dalam konsep TOD itu sendiri, tipologi itu adalah *mix-use building* atau *mix-use area* dan ruang publik. *Mix-use building* ini sekaligus juga dapat menjadi solusi dari beberapa masalah yang ada di kawasan Glodok, seperti sedikitnya lahan yang ada di kawasan Glodok, padatnya kawasan Glodok dan masalah lainnya. *Mix-use building* dan ruang publik ini memiliki fungsi yang beragam sesuai dengan kebutuhan masyarakat atau lifestyle dari masyarakat sekitarnya, sehingga tipologi ini sangat fleksibel dalam penyesuaiannya dengan kawasan sekitarnya. Tipologi ini mampu menyelesaikan permasalahan dalam penataan ruang yang buruk, infrastruktur yang tidak baik dan konektivitas dengan moda transportasi yang ada dalam kawasan sehingga menciptakan kawasan yang tidak hanya mampu mengurangi kemacetan dan menyediakan infrastruktur pejalan kaki yang baik namun juga menyediakan sarana untuk masyarakat beraktivitas dalam kawasan Glodok.

Akibat beberapa faktor dan permasalahan yang ada diatas, kawasan Glodok membutuhkan penataan serta elemen yang mampu menyatukan moda transportasi dengan kegiatan yang ada di dalam kawasan sehingga membutuhkan pembangunan *mix-use building* dengan *public space* dengan memiliki konsep *Connectivity TOD*. Dalam penerapannya, konsep *Connectivity* tidak hanya berbicara tentang perkembangan secara sistem transportasi, konektivitas suatu kawasan juga harus diperhatikan seperti aspek permeabilitas yaitu aksesibilitas dan juga mobilitas dalam kawasan baik dari dalam maupun keluar. Suatu kawasan yang memiliki jaringan

jalan dan trotoar yang menawarkan berbagai rute menuju destinasi, jalan yang lebih sempit, banyaknya sudut jalan dan kecepatan kendaraan yang lambat mampu membuat pengalaman masyarakat dalam berjalan kaki lebih bervariasi dan menyenangkan serta memperkuat aktivitas antar masyarakat dengan perdagangan lokal (ITDP, 2016). Selain itu kenyamanan dan keamanan yang didapat dari permeabilitas ini juga menjadi daya tarik bagi masyarakat untuk berjalan kaki, menggunakan transportasi umum dan bersepeda. Dalam perancangannya *mix-use building* dan *public space* Glodok juga harus dapat berintegrasi dengan baik terhadap kawasan agar dapat diakses dengan mudah oleh masyarakat serta mampu menjadi pengikat dan daya tarik kawasan Glodok.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, permasalahan mendasar yang melatar belakangi penelitian ini adalah:

- Bagaimana kriteria perancangan *Mix-Use* & Ruang Publik berdasarkan prinsip *Connectivity* yang mampu menyelesaikan masalah kemacetan di kawasan Glodok?
- Bagaimana meningkatkan kualitas kawasan Glodok dengan merancang *Mix-use* & Ruang Publik?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk:

- Memberikan standar perancangan *Mix-Use* & Ruang publik, infrastruktur dan fasilitas pendukung yang layak sehingga mendorong masyarakat untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dalam kawasan Glodok
- Meningkatkan kualitas *Mix-use* & Ruang Publik kawasan Glodok melalui desain perancangan sesuai dengan standar TOD

1.4 Manfaat Penelitian

Kiranya ada beberapa pihak yang akan mendapatkan manfaat dari penelitian

ini yaitu:

- Penulis

Memahami standar-standar perancangan *mix-use & public space* dan menambah wawasan penulis terhadap pentingnya infrastruktur dan fasilitas yang tersedia untuk meningkatkan kualitas hidup kawasan

- Masyarakat

Hasil dari penelitian ini diharapkan mampu mendorong masyarakat untuk lebih menggunakan kendaraan umum dan membangun sebuah kawasan yang aktif akan aktivitas dari komunitas sekitar kawasan

- Pemerintah

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi dalam perkembangan desain atau pembangunan akan *mix-use & public space* yang ada di Jakarta

1.5 Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif untuk menyelesaikan permasalahan diatas. Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang biasanya dipakai untuk meneliti kondisi dari objek alamiah, dan peneliti dianggap kunci dari instrument / instrumen kunci (Sugiyono, 2005). Menurut McCusker, K. dan Gunaydin, S. (2015), metode kualitatif adalah metode yang dipakai untuk menjawab pertanyaan seperti “*what* (apa)”, “*how* (bagaimana)”, atau “*why* (mengapa)” atas suatu fenomena.

Terdapat beberapa pendapat yang memperinci tahapan kegiatan pada metode penelitian kualitatif, John W. Creswell (*Qualitative and Quantitative Approaches*, 1994) mengemukakan bahwa prosedur atau tahapan dalam pendekatan metode penelitian kualitatif meliputi beberapa langkah sebagai berikut:

1. Asumsi akan Desain Kualitatif
2. Jenis Desain

3. Peran dari Peneliti
4. Prosuder untuk Pengumpulan Data
5. Prosedur untuk Perekaman Data
6. Prosedur untuk Analisis Data
7. Langkah-langkah Verifikasi Data
8. Narasi berupa Narasi Kualitatif

Sedangkan menurut dan A. Michael Huberman dan Matthew B. Miles (Analisi Data Kualitatif, 1992), terdapat beberapa langkah dalam penelitian kualitatif, yaitu:

1. Membuat kerangka konsep
2. Perumusan untuk masalah penelitian
3. Pembatasan akan penelitian dan pemilihan sampel yang diteliti
4. Instrument penelitian
5. Mengumpulkan data dari penelitian
6. Menganalisa data yang diperoleh
7. Pengujian kesimpulan serta matriks

Penelitian kualitatif juga terdapat beberapa tahapan sebagai berikut:

- 1) Pra-Lapangan
 - Memilih lapangan
 - Menyusun rancangan
 - Mengamati dan menilai keadaan
 - Mengurus perijinan
 - Memilih dan memanfaatkan infoirman

- Persoalan etika dalam lapangan
 - Menyiapkan instrument
- 2) Lapangan
- Pengumpulan data
 - Memahami dan memasuki lapangan
- 3) Pengolahan Data
- Analisis
 - Display data
 - Reduksi data

Menyesuaikan dengan kebutuhan akan perancangan maka penelitian menggunakan metode kualitatif ini terpilih. Membandingkan hasil studi preseden dan studi pustaka yang telah diteliti dengan data dari hasil pengamatan keadaan dan kondisi fisik objek akan menghasilkan sebuah olahan data berupa variable yang kemudian akan disimulasikan untuk mencari kebutuhan ruang, perhitungan ukuran serta dampak dari variable tersebut sesuai dengan hasil studi pustaka.

1.6 Ruang Lingkup dan Batasan

1.6.1. Batasan

Kebijakan pembangunan untuk *mixed-use & public space* juga diperharikan dalam batasan perancangan dan perencanaan, yang dimana mencakup:

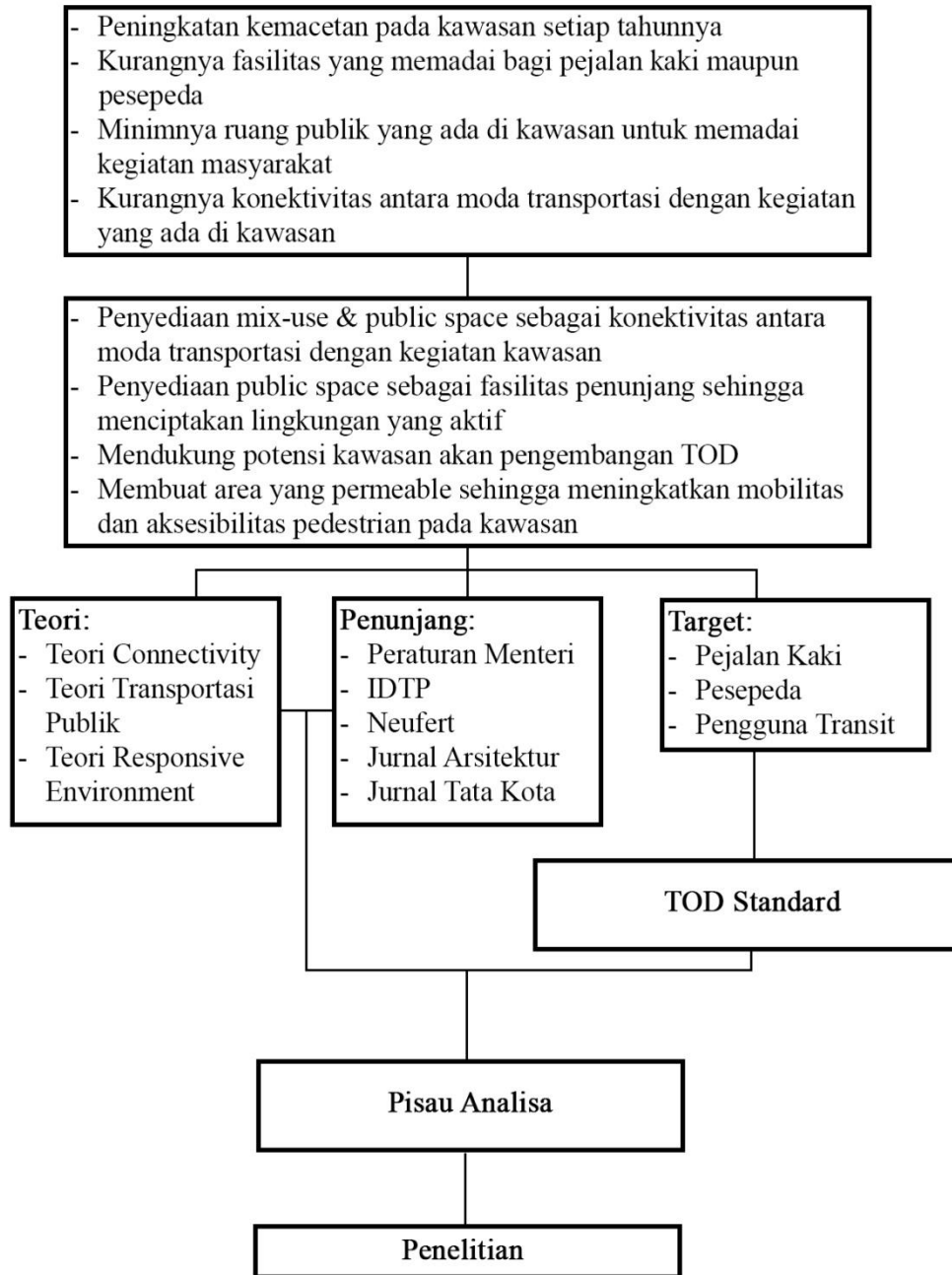
- Ruang lingkup penelitian dalam radius 800m dari titik halte Trasnjakarta Glodok
- Menjadikan *mixed-use & public space* sebagai pengikat antar kegiatan dan moda transportasi di kawasan

- *Mixed-use & public space* mampu memperbaiki atau meningkatkan kualitas dari mobilitas dan aksesibilitas kawasan dengan desain yang berbasis TOD
- Masalah yang tidak termasuk dalam arsitektur tidak dicakup/dibahas secara detail (salah satunya berupa pendanaan)
- Elemen arsitektur yang terkait akan dibahas (geometri, tata ruang, ruang, luasan, fungsi, dan lainnya)

1.6.2. Lingkup Pembahasan

Pembahasan akan lingkup yang sesuai dengan tujuan dan solusi permasalahan yang dititik beratkan pada kriteria perancangan *mix-use & public space* dengan menekankan pada aspek-aspek TOD seperti aksesibilitas dan mobilitas pada kawasan Glodok

1.7 Alur Pikir



Tabel 1. 1 Tabel Alur Pikir