



LANDASAN PROGRAM PERENCANAAN
DAN PERANCANGAN ARSITEKTUR

**STASIUN KERETA BAWAH TANAH ISTORA
DI JAKARTA**

Diajukan untuk memenuhi sebagian
persyaratan guna memperoleh gelar
Sarjana Teknik

Diajukan Oleh :
SATYA DHARMA WIBISANA
L2B 096 271

Periode 75
Juni 2001 - Oktober 2001

**JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2001**

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Jakarta, seperti kota-kota besar lainnya di dunia, memiliki masalah yang sangat kompleks. Cepatnya perkembangan kota dan tingkat urbanisasi menyebabkan besarnya tingkat urbanisasi menyebabkan besarnya tingkat pertumbuhan lalu lintas yang tidak dapat diimbangi dengan besarnya pertumbuhan infrastruktur. Hal tersebut menyebabkan timbulnya masalah di bidang transportasi berupa kemacetan lalu lintas, yang disebabkan oleh kepadatan kendaraan bermotor. Kemacetan merupakan pemandangan yang biasa di Jakarta, tidak hanya pada jam-jam sibuk bahkan kemacetan merupakan pemandangan yang biasa di Jakarta, tidak hanya pada jam-jam sibuk bahkan kemacetan juga dapat terjadi pada hari-hari libur. Kepadatan lalu lintas pada pagi dan sore hari yang berakhir menjadi kemacetan merupakan suatu rutinitas yang harus dialami bagi sebagian besar masyarakat Jakarta. Kurangnya dan juga ketidaklayakan sarana angkutan umum yang tersedia untuk digunakan, besarnya kecenderungan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi dan prediksi jumlah penduduk Jakarta yang akan mencapai lebih dari 12 juta jiwa pada tahun 2015 juga menambah permasalahan yang harus diatasi bagi pemda.

Kemacetan yang terjadi setiap harinya juga menumbuhkan dampak terhadap beberapa hal seperti meningkatnya konsumsi BBM tiap tahun, tingkat kecelakaan yang tinggi, polusi udara yang disebabkan kendaraan bermotor yang akan berdampak pada kesehatan masyarakat, yang pada akhirnya menimbulkan kerugian yang sangat besar bagi negara.

Pemerintah DKI Jakarta telah mencoba berbagai cara untuk mengatasi masalah kemacetan seperti sistem *three in one* yang sampai sekarang masih berlaku pada jalur utama saja, mengurangi jumlah *U-turn*, melakukan pembatasan jumlah kendaraan pada daerah-daerah tertentu, sampai dengan menaikkan nilai pajak kendaraan. Hal-hal tersebut diharapkan dapat menekan jumlah kendaraan bermotor pribadi di Jakarta yang diperkirakan akan mencapai 2.160.000 unit pada tahun 2005 (RUTK 1985-2005).

Sejalan dengan akan diterapkan kebijakan pembatasan lalu lintas yang disebabkan tidak mampunya jaringan jalan untuk menampung kebutuhan kendaraan bermotor yang akan datang, maka pelayanan angkutan umum harus ditingkatkan. Diperkirakan pada masa yang akan datang bahwa 35-40 % dari angkutan pribadi harus dipindahkan ke angkutan umum agar dapat ditampung oleh jaringan jalan pada tahun 2005.

Kebutuhan angkutan umum yang meningkat akan menimbulkan masalah jika dalam pengoperasiannya hanya dilayani oleh sistem bus seperti yang ada sekarang ini. Maka diperlukan peningkatan sistem angkutan bus, kereta dan angkutan lainnya untuk daerah yang jauh dari pusat kota. Pengadaan bis tingkat dengan kapasitas besar pada jalan-jalan utama serta penyediaan jalur khusus bis dan sarana angkutan massal lainnya (RUTK 1985-2005).

Salah satu sarana angkutan massal yang diperkirakan akan mengatasi sebagian besar masalah diatas adalah *Mass Rapid Transit* berupa kereta cepat bawah tanah atau yang dikenal dengan sebutan *subway*. Pada kota-kota besar lainnya di negara tetangga maupun di dunia yang sudah memiliki sarana angkutan umum yang belum kita miliki itu dapat mengurangi tingkat kepadatan lalu lintas dengan baik. Dengan adanya kereta bawah tanah yang sudah menjadi rencana Pemda DKI Jakarta, diperkirakan tingkat kemacetan akan berkurang dan akan memberikan sarana angkutan yang lebih layak bagi masyarakat (*Sutiyoso, www. gatra.com, 5 Februari 2001*).

Dalam pengoperasiannya, sistem kereta bawah tanah memerlukan fasilitas stasiun. Stasiun kereta bawah tanah, sebagai sarana yang berfungsi sebagai tempat naik turunnya penumpang (transit), diletakkan pada daerah-daerah strategis yang merupakan simpul pergerakan transportasi atau pusat kegiatan. Sehingga memiliki area pelayanan yang efektif. Pada stasiun bawah tanah direncanakan pada lokasi seperti Fatmawati, Cipete Raya, Haji Nawu, Blok A, Blok M, Sebayu, Istora, Bandungan Hilir, Setia Budi, Dukuh Atas, Bundaran HI, Sarinah, Monas, Harmoni, Sawah Besar, Mangga Besar, Glodok, Kota (*Metro Jakarta-Kereta Cepat Bawah Tanah*).

Salah satu dari sekian banyak stasiun, stasiun Istora merupakan stasiun transit yang terletak dekat dengan pusat-pusat kegiatan seperti perkantoran, Kompleks Gelora Bung Karno dan Markas Polda Metro Jaya, sangat strategis untuk lokasi perencanaan stasiun, serta Kawasan Niaga Terpadu Sudirman yang merupakan pusat dari beberapa

jenis kegiatan perkantoran dan perdagangan. Kawasan tersebut dihuni para pekerja pada pagi sampai sore hari dengan jumlah besar yang berasal dari berbagai penjuru Jabotabek dan terletak pada daerah yang termasuk kawasan pembatasan penumpang untuk kendaraan pribadi.

Kawasan yang memiliki orientasi bisnis ini, pada masa yang akan datang sangat memerlukan sarana transportasi yang dapat mendukung aktifitas bisnis tersebut. Sarana transportasi cepat dan berintegritas dengan sarana transportasi lainnya seperti bandar udara akan sangat membantu dalam hal efisiensi waktu. Kawasan Niaga Terpadu Sudirman yang direncanakan terdiri dari kurang lebih 25 gedung pada lahan yang luas, juga akan memerlukan sarana dan fasilitas untuk menunjang fungsinya sebagai *superblok*. Kawasan ini membutuhkan fasilitas-fasilitas seperti pusat perbelanjaan agar dapat memenuhi kebutuhan pengguna pada kawasan tersebut.

Dari uraian diatas, pada daerah Istora atau Semanggi (kelurahan Senayan) dibutuhkan suatu fasilitas stasiun transit sebagai pendukung sistem sarana kereta bawah tanah yang dapat melayani kebutuhan sarana transportasi di daerah tersebut dan fasilitas penunjang berupa pusat perbelanjaan untuk memenuhi kebutuhan perbelanjaan. Oleh karena itu, diperlukan perencanaan dan perancangan tentang Stasiun Kereta Bawah Tanah Istora di Jakarta dengan penekanan *high tech architecture* yang memiliki citra yang atraktif.

1.2. Maksud dan Tujuan

1.2.1. Maksud

Maksud pembahasan ini adalah menghasilkan desain Stasiun Kereta Bawah Tanah Istora yang mampu melayani kebutuhan akan fasilitas penunjangnya berupa pusat perbelanjaan yang saling berintegritas dengan kawasan sekitar Semanggi.

1.2.2. Tujuan

Tujuan pembahasan yang ingin dicapai adalah mendapatkan pedoman perencanaan dan perancangan Stasiun Kereta Bawah Tanah Istora di Jakarta.

1.3. Manfaat

1.3.1. Secara Subyektif

Untuk memenuhi salah satu persyaratan mengikuti Tugas Akhir di Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, juga digunakan sebagai pegangan dan acuan selanjutnya, dalam kegiatan studio grafis yang merupakan tahap akhir dari Tugas Akhir

1.3.2. Secara Obyektif

Landasan Program Perencanaan dan Perancangan mengenai Stasiun Kereta Bawah Tanah Istora di Jakarta diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak-pihak yang terkait.

1.4. Lingkup Pembahasan

Pembahasan LP3A ditekankan pada aspek-aspek yang berhubungan dengan perencanaan dan perancangan Stasiun Kereta Bawah Tanah Istora di Jakarta. Pembahasan kawasan sekitar yang menjadi lokasi perencanaan dan hal-hal diluar disiplin ilmu arsitektur yang berkaitan dibatasi dan dibahas secara umum.

1.5. Metode Pembahasan

Pembahasan dalam LP3A ini menggunakan metoda deskriptif, dengan menggali dan menganalisis data-data yang ada baik berupa data primer yang diperoleh melalui survey lapangan dan wawancara kepada instansi terkait maupun data sekunder yang diperoleh melalui studi literature dan media internet. Metoda secara deduktif untuk menganalisis permasalahan dalam perencanaan dan perancangan, sedangkan metoda induktif digunakan untuk mencapai sasaran yang dikehendaki yaitu berupa penentuan program ruang, persyaratan ruang dan konsep dasar perencanaan dan perancangan.

1.6. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Berisi uraian mengenai latar belakang pengambilan judul, maksud dan tujuan, manfaat, lingkup pembahasan, metode pembahasan dan sistematika pembahasan.

- BAB II** **TINJAUAN UMUM**
Merupakan uraian dari landasan teori mengenai sistem transportasi kereta, bangunan bawah tanah, dan fasilitas pusat perbelanjaan serta studi banding bangunan yang memiliki karakter yang sama.
- BAB III** **TINJAUAN PROYEK METRO JAKARTA**
Merupakan tinjauan umum proyek Metro Jakarta dan Stasiun Istora yang menjadi obyek perencanaan.
- BAB IV** **TINJAUAN KAWASAN PERENCANAAN**
Berisi tinjauan mengenai lokasi perencanaan dan kawasan disekitarnya
- BAB V** **KESIMPULAN, BATASAN DAN ANGGAPAN**
Berisi batasan dan anggapan yang perlu diperhatikan dalam pembahasan untuk menyusun program perencanaan dan perancangan.
- BAB VI** **PENDEKATAN PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**
Berisi uraian pendekatan yang akan berpengaruh dalam penyusunan program perencanaan dan perancangan.
- BAB VII** **KONSEP DAN PROGRAM DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**
Berisi konsep dasar dan program ruang serta perhitungan tapak.