



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan yang pesat pada daerah ibu kota di suatu negara merupakan suatu kebanggaan bagi negara itu sendiri yang melambangkan kemajuan negara. Begitu pun dengan Negara Indonesia yang notabeneanya beribu kota di Jakarta. Dalam setiap tahunnya penduduk di kota Jakarta ini dominan meningkat dibanding dengan tahun sebelumnya. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DKI Jakarta, jumlah penduduk tahun 2006 berjumlah 7.512.323 jiwa sedangkan data terakhir pada tahun 2010 berjumlah 9.607.787 jiwa. Jumlah tersebut hanya jumlah penduduk yang memiliki identitas berdomisili di Jakarta. Masih banyak penduduk yang tinggal di Jakarta namun tidak terdaftar namanya dalam sensus.

Ada banyak factor yang mempengaruhi jumlah penduduk yang berada di Jakarta. Antara lain yaitu angka kematian, angka kelahiran, urbanisasi, reurbanisasi, emigrasi, dan imigrasi. Badan Pusat Statistik (BPS) DKI Jakarta dalam data tahun 2010 menyatakan bahwa jumlah penduduk Jakarta bertambah sebanyak 134.234 jiwa per tahun. Salah satu pemicu bertambahnya jumlah penduduk DKI Jakarta adalah lapangan pekerjaan. Jakarta sebagai kota besar dan berpenduduk banyak tentunya sangat menjanjikan untuk orang-orang kecil yang berniat untuk mencari penghasilan dikota ini mulai dari pedagang kaki lima (PKL), pedagang asongan, tukang ojek, pembantu rumah tangga, dan sebagainya. Selain itu semakin banyak kantor yang berdiri di Jakarta juga menjadi factor yang menambah kepadatan kota Jakarta.

Sebagai pusat perekonomian dan pemerintahan Jakarta tentunya memiliki aktifitas yang sangat padat, terutama pada jam-jam sibuk seperti pada pagi hari dan sore hari. Untuk menunjang padatnya aktifitas tersebut maka dituntut adanya transportasi yang memadai sehingga dapat menampung seluruh aktifitas warga Jakarta pada kesehariannya. Hingga saat ini belum ada solusi bagi masalah kemacetan yang ada di Jakarta. Ketika jam sibuk, sudah dipastikan terjadi kepadatan dan kemacetan arus lalu lintas di banyak titik di Jakarta. Tidak hanya di Jakarta saja akan tetapi daerah sekitar Jakarta pun ikut menjadi pemicu masalah kemacetan dan kepadatan arus lalu lintas.

Berdasarkan data Dinas Perhubungan Jakarta yang bekerja sama dengan JICA Sitram pada tahun 2010 kebutuhan perjalanan di Jakarta 21,9 juta perjalanan per hari, dengan kendaraan bermotor 15,3 juta perjalanan per hari. Sedangkan perbandingannya adalah 98,8%



kendaraan pribadi dan 1,2% angkutan umum. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat kota Jakarta dan sekitarnya cenderung lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan menggunakan angkutan umum yang sudah disediakan oleh pemerintah. Pada dasarnya dengan menggunakan angkutan umum bisa lebih hemat dalam penggunaan energy atau bahan bakar karena angkutan umum merupakan jenis angkutan massal yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak.

Banyak hal yang mempengaruhi mengapa masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, salah satunya adalah kurangnya fasilitas angkutan umum yang membuat penumpang merasa nyaman. Dalam Kompas Oktober 2012, kementerian perhubungan menyatakan telah bekerja sama dengan perusahaan jepang yang bernama Mitsubishi Sumitomo Joint Operation untuk membangun jalur kereta DDT (Double Double Track) Manggarai – Cikarang. Hal ini dilakukan dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi dan sekaligus menarik masyarakat agar lebih sering menggunakan angkutan massal dibandingkan dengan kendaran pribadi. Setelah proyek pembangunan jalur kereta DDT ini selesai maka akan semakin banyak armada KRL yang dapat menuju arah Jakarta ataupun sebaliknya sehingga dapat menampung lebih banyak penumpang. Dengan harga yang terjangkau dan dapat mengangkut dalam jumlah besar maka angkutan umum berbasis rel dalam kota menjadi solusi utama pengurai kepadatan dan pengurai kemacetan di Jakarta - Bekasi.

Hingga saat ini KRL yang bertujuan ke arah barat hanya beroperasi sampai stasiun Bekasi saja, belum ada pembangunan jalur listrik lebih jauh. Dalam rangka mensejajarkan dengan proyek DDT maka Kementerian Perhubungan meneruskan pembangunan jalur listrik untuk KRL hingga stasiun cikarang sebagai stasiun akhir. “Lingkup pengerjaan Paket B1 diantaranya pembangunan jembatan baja dan beton lintas Bekasi-Cikarang, modifikasi track antara Bekasi-Cikarang, pembangunan stasiun Bekasi Timur, stasiun Tambun, stasiun Cibitung, dan stasiun Cikarang. Selain itu juga untuk penambahan substation (gardu listrik aliran atas) baru di Buaran, Cakung, Bekasi Timur, dan Cikarang. Elektrifikasi juga meliputi penggantian dan modifikasi interlocking di Manggarai, Jatinegara, Cipinang, Bekasi, dan Cikarang. Pemasangan wayside singnal Bekasi-Cikarang, dan pemasangan kabel dan fasilitas telekomunikasi.” tutur Tunjung Inderawan, Dirjen Perkeretaapian dalam Detik oktober 2012. Pengguna KRL di stasiun beksi setiap tahunnya terus meningkat. Ini menandakan bahwa perjalanan menggunakan kereta lebih efektif dan efisien dibandingkan dengan kendaraan umum atau kendaraan pribadi.

Berkaca dari stasiun beksi yang menjadi stasiun akhir bagi KRL saat ini, stasiun cikarang berpotensi besar akan menjadi stasiun yang dapat menampung dan mengangkut



penumpang dalam jumlah banyak. Diperkirakan setelah proyek DDT Manggarai – Cikarang selesai jumlah pengguna jasa kereta api di stasiun cikarang akan membludak. Hal ini juga didukung dengan jumlah perjalanan dari Bekasi menuju Jakarta sekitar 550.000 perhari, sehingga perjalanan menggunakan jasa kereta api dapat menjadi alternative ataupun pilihan utama warga kabupaten Bekasi untuk menuju kota Jakarta di masa yang akan datang. Tidak hanya proyek DDT saja yang menjadi pemicu berkembangnya stasiun cikarang di masa yang akan datang, proyek Double Track untuk kereta jarak jauh pun dapat membawa pengaruh jumlah pengguna kereta di stasiun cikarang di masa yang akan datang. Dengan adanya double track untuk kereta jarak jauh maka jumlah perjalanan kereta jarak jauh akan banyak bertambah begitu pun penumpangnya sehingga di harapkan stasiun cikarang dapat menjadi pemberhentian kereta jarak jauh lebih banyak dibandingkan saat ini.

Jumlah penduduk di kabupaten bekasi sendiri setiap tahunnya terus meningkat. Hal ini disebabkan oleh kawasan industry yang ada dan kota Jakarta yang tidak terlalu jauh jaraknya dari kabupaten Bekasi. Berdasarkan data dari BPS kabupaten Bekasi, jumlah penduduk pada tahun 2009 berjumlah 2.193.776. dengan meningkatnya jumlah penduduk maka kebutuhan akan fasilitas transportasi pun meningkat.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa kebutuhan stasiun cikarang memang diperlukan melihat potensi yang ada sekarang maupun di masa yang akan datang nantinya. Selain itu, Dirjen Perkeretaapian pun pada dasarnya berencana mengembangkan beberapa stasiun yang terlewati jalur DDT. Dalam proses analisa desain ditemukan banyak keunikan yang pada akhirnya dapat menjadi sebuah desain yang memiliki originalitas dari stasiun cikarang terkait dengan modernisme dan kebutuhan masyarakat yang harus diakomodasi semua. Penambahan area komersial dan beberapa penginapan dapat menjadi sebuah alternative pengembangan desain stasiun cikarang yang nantinya menjadi stasiun besar.

1.2. Problematika

Masalah kemacetan di ibu kota Jakarta merupakan masalah yang sudah umum didengar oleh masyarakat luas. Kebutuhan akan transportasi setiap tahunnya terus meningkat. Kota-kota yang berada di sekitar Jakarta pun turut mendukung akan masalah kemacetan yang ada saat ini. Masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibanding dengan transportasi umum yang dikarenakan kendaraan pribadi lebih nyaman. PT. KAI berencana mengembangkan jalur double double track hingga stasiun cikarang untuk membantu mengatasi masalah kemacetan yang ada di Jakarta. Untuk itu dibutuhkan kajian tentang perencanaan dan perancangan stasiun besar di cikarang untuk menarik minat masyarakat sekitar agar memilih



menggunakan transportasi umum dan untuk menampung jumlah pengguna kereta api di masa yang akan datang yang berpotensi akan berjumlah sangat banyak.

1.3. Tujuan dan Sasaran

- Tujuan

Memperoleh suatu Judul Tugas Akhir yang jelas dan layak, dengan suatu penekanan desain yang spesifik sesuai karakter/keunggulan judul dan citra yang dikehendaki atas judul yang dikehendaki tersebut.

- Sasaran

Tersusunnya usulan langkah-langkah pokok proses (dasar) perencanaan dan perancangan “ Stasiun Besar Cikarang di Kabupaten Bekasi” melalui aspek-aspek panduan perancangan:

Aspek fungsional : sebagai sarana public dalam rangka memfasilitasi kebutuhan akan transportasi.

Aspek Kontekstual : berkaitan dengan bentuk fisik lingkungan tapak dan analisis yang dilakukan.

Sebagai panduan perencanaan dan alur pikir proses penyusunan LP3A dan desain grafis yang akan dikerjakan.

1.4. Manfaat

- Subjektif

Menambah wawasan mengenai Stasiun Besar Cikarang dengan fasilitas yang dapat mengakomodasi kebutuhan pengguna jasa kereta api, sekaligus menjadi acuan dan landasan untuk perancangan Landasan Program Perencanaan dan Perancangan (LP3A) dan desain kedepannya.

- Objektif

Diharapkan “Stasiun Besar Cikarang” ini dapat direalisasikan dan dapat mengubah kebiasaan masyarakat untuk lebih memilih menggunakan transportasi umum berupa kereta api dalam rangka mengurangi kemacetan di daerah kota Jakarta dan sekitarnya.



1.5. Ruang Lingkup

Lingkup pembahasan pada pembuatan “Garden Spa di Kota Semarang” menitikberatkan pada:

- Secara substansial pembahasan dititikberatkan pada hal-hal yang berkaitan dengan disiplin ilmu arsitektur, dengan melihat keberadaan “Stasiun Besar Cikarang di Kabupaten Bekasi” ini dapat sebagai bangunan tunggal ataupun bermasa banyak.
- Secara spasial lokasi perencanaan masuk pada wilayah administratif kabupaten Bekasi provinsi Jawa Barat.

1.6. Sistematika Pembahasan

Kerangka bahasan laporan Perencanaan dan Perancangan Tugas Akhir dengan judul Stasiun Besar di Kabupaten Bekasi adalah sebagai berikut :

BAGIAN I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, tujuan dan sasaran, manfaat, metode penulisan, sistematika bahasan, dan alur pikir yang mengungkapkan permasalahan secara garis besar serta alur pikir dalam menyusun Landasan Program Perencanaan dan Perancangan (LP3A).

BAGIAN II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tentang literatur tentang tinjauan umum stasiun, tinjauan umum stasiun besar dengan fasilitas komersil dan penginapan, serta tinjauan studi banding stasiun modern yang sudah ada.

BAGIAN III TINJAUAN KABUPATEN BEKASI

Berisi tentang tinjauan umum kabupaten Bekasi berupa data-data fisik dan nonfisik berupa letak geografis, luas wilayah, kondisi topografi, iklim, demografi, serta kebijakan tata ruang wilayah di kabupaten Bekasi. Selain itu terdapat juga pembahasan mengenai potensi pengguna jasa kereta api di masa yang akan datang serta aspek-aspek lain yang mendukung pembangunan “Stasiun Besar Cikarang di Kabupaten Bekasi”.

BAGIAN IV PENDEKATAN PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN STASIUN BESAR

Berisi tentang kajian dan atau analisis perencanaan yang berkaitan dengan pendekatan aspek fungsional, aspek kinerja, aspek teknis, aspek kontekstual, dan aspek visual arsitektural.

BAGIAN V PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN STASIUN BESAR

Berisi tentang konsep, program, dan persyaratan perencanaan dan perancangan arsitektur untuk “Stasiun Besar Cikarang di Kabupaten Bekasi”.