

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 LATAR BELAKANG

Sebagai salah satu kota metropolitan dunia, Jakarta telah memiliki infrastruktur penunjang berupa jalan, listrik, telekomunikasi, air bersih, gas, serat optik, dan sebagainya. Saat ini rasio jalan di Jakarta mencapai 6,2% dari luas wilayahnya. Selain jalan protokol, jalan ekonomi, dan jalan lingkungan, kota ini juga di dukung oleh jaringan Jalan Tol Lingkar Dalam, Lingkar Luar, Jagorawi, dan Ulujami – Serpong. Dalam memudahkan akses ke kota lain, terdapat pula Jalan Tol Cipularang dan Jalan Tol Jakarta – Cikampek. Kemudahan akses menuju ke suatu tempat di kota ini juga di dukung oleh angkutan umum atau bus dalam maupun luar kota juga dengan adanya KRL Jakarta dan Bus Transjakarta dengan jalur khusus yang menjadi transportasi dalam kota andalan masyarakat Jakarta.



**Gambar 1.1. Transjakarta dan KRL Jakarta**

*Sumber: [http://id.wikipedia.org/wiki/Daerah\\_Khusus\\_Ibukota\\_Jakarta](http://id.wikipedia.org/wiki/Daerah_Khusus_Ibukota_Jakarta)*

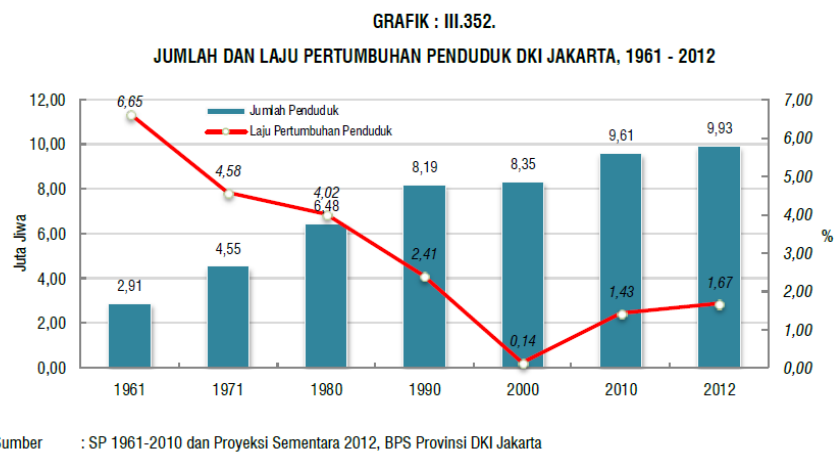
Jakarta merupakan pusat pemerintahan serta pusat perekonomian Indonesia. Hal ini menyebabkan tingkat aktivitas yang sangat tinggi dan menyebabkan kemacetan yang tidak terhindarkan. Hampir semua jalan di Jakarta mengalami kemacetan di setiap harinya. Kemacetan itu disebabkan oleh ketidakseimbangan antara penambahan jumlah kendaraan dan penambahan jumlah jalan.

Selama ini penambahan jumlah kendaraan meningkat dengan pesat sementara penambahan jalan bisa dikatakan tidak ada penambahan yang signifikan. Pertumbuhan jumlah kendaraan yang tinggi dapat mencapai  $\pm 14,1$  juta kendaraan (Data Polda MJ Okt 2012, Jadetabek). Selain itu, faktor yang turut berperan dalam kemacetan adalah banyak pengendara yang tidak disiplin dan tidak mematuhi peraturan berlalu lintas serta jumlah penduduk DKI Jakarta yang semakin banyak akibat urbanisasi. Peningkatan jumlah perjalanan orang terdapat  $\pm 25,7$  juta perjalanan/hari (Studi Japtrapis 2012). Dengan adanya pertumbuhan pusat-pusat kegiatan baru atau perubahan tata guna lahan yang tidak memperhatikan daya dukung transportasi menjadikan faktor utama sebagai Pembangkit Perjalanan.

Beberapa cara yang telah ditempuh oleh pemerintah DKI Jakarta dalam mengatasi kemacetan, seperti memberlakukan three in one pada jalan-jalan tertentu dan membangun

transportasi Busway. Tapi nampaknya usaha tersebut tetap saja tidak bisa mengatasi kemacetan. Khusus untuk busway, transportasi massal jenis ini memang sangat dibutuhkan, tapi bukan untuk mengatasi kemacetan, justru sebaliknya, karena jalan yang digunakan oleh busway tidak dibarengi dengan pelebaran jalan, sehingga jalan semakin sempit akibatnya makin menimbulkan kemacetan. Di samping itu masyarakat pengguna busway justru dimonopoli oleh masyarakat yang nota bene tidak memiliki kendaraan roda empat.

Jakarta sebagai Ibukota Republik Indonesia disokong oleh beberapa daerah seperti Bogor, Bekasi, Tangerang, dan Depok. Di mana banyak masyarakat atau penduduk yang bertempat tinggal di daerah-daerah tersebut bekerja di Jakarta. Bisa dibayangkan kalau sebagian besar dari mereka menggunakan kendaraan ditambah dengan penduduk Jakarta yang terus bertambah. Jakarta jadi membludak dan akibatnya kemacetan terjadi di mana-mana.



**Tabel 1.1 Grafik laju pertumbuhan penduduk Jakarta**  
*Sumber: sldh dki jakarta 2012*

Hal yang juga memicu kemacetan adalah jumlah penduduk. Orang berlomba-lomba hijrah ke Jakarta mencari pekerjaan atau kehidupan yang lebih layak. Umumnya, putra-putri terbaik daerah yang telah menyelesaikan pendidikan tinggi hijrah ke Jakarta. Bahkan yang tidak berpendidikan pun semuanya hijrah ke Jakarta. Ibaratnya Jakarta adalah gula yang dikerebuti oleh semut. Sehingga menimbulkan banyak masalah, seperti pengangguran, kemiskinan, kriminalitas, kesenjangan sosial, kepadatan penduduk, dan lain-lain. Hal itu dapat disebabkan karena pembangunan yang tidak merata. Jakarta sebagai Ibukota negara mendapat perhatian yang berlebihan dalam semua aspek pembangunan, baik industri, infra suruktur maupun birokrasinya. Sementara daerah lain mendapatkan porsi dan perhatian yang lebih kecil. Sehingga terjadi ketidakseimbangan. Belum lagi pembangunan banyak yang tidak berorientasi lingkungan, sehingga dampaknya menjadi rawan banjir, longsor, dan sebagainya. Dampak yang lebih besar mungkin saja akan terjadi dalam beberapa tahun mendatang. Jakarta sepertinya tempat untuk praktek segala aktivitas kehidupan di Indonesia, tanpa ada perencanaan yang matang.

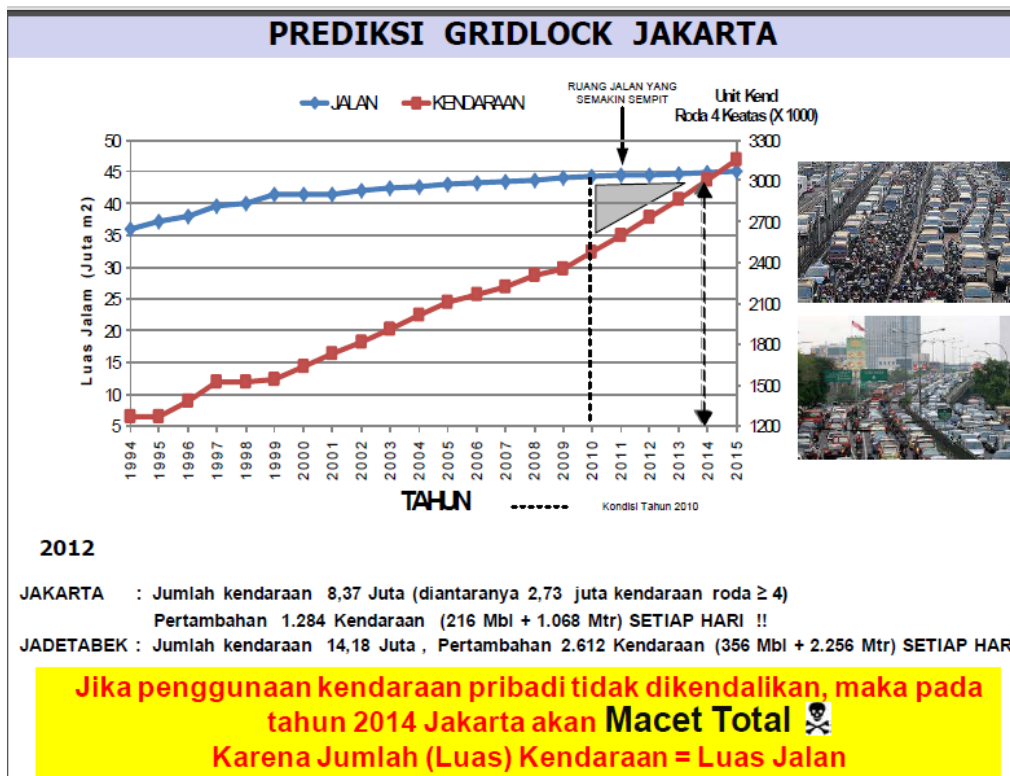
Bersumber dari SLDH DKI Jakarta 2012, Provinsi DKI Jakarta sebagai ibukota negara merupakan pusat pemerintahan dan segala kegiatan perekonomian, memiliki sarana dan prasarana yang lengkap dalam menunjang kegiatan bisnis dan perekonomian, baik dalam skala kecil maupun skala besar. Hal ini merupakan salah satu daya bagi kaum migran untuk memasuki wilayah ibukota dengan tujuan untuk mengadu nasib di kota ini. Dorongan untuk memperoleh

pekerjaan merupakan salah satu alasan utama datang ke DKI Jakarta. Sebelum terjadi krisis moneter yang dilanjutkan dengan krisis ekonomi, pertumbuhan ekonomi di DKI Jakarta cukup tinggi yaitu sekitar 8 persen per tahun. Berbagai usaha ekonomi tumbuh dengan subur di Jakarta, salah satu sektor ekonomi yang cukup pesat pertumbuhannya adalah sektor jasa dan perdagangan. Kedua sektor ini membutuhkan tenaga kerja yang cukup banyak terutama tenaga kerja wanita. Seiring dengan meningkatnya wanita yang bekerja, mengakibatkan kebutuhan akan tenaga pramuwisma juga meningkat. Jasa perorangan seperti pramuwisma tersebut umumnya diisi oleh mereka yang berasal dari luar Jakarta. Sedangkan, kebutuhan akan tenaga kerja wanita lebih banyak ditujukan sebagai pramuniaga. Faktor lain yang dapat menarik migran masuk ke DKI Jakarta, khususnya migran perempuan, adalah mengikuti kepindahan suami ke Jakarta.

Seperti tahun-tahun sebelumnya pada tahun 2012 Kabupaten/kota administrasi yang cukup banyak diminati oleh kaum migran adalah kabupaten/kota administrasi Jakarta Timur yaitu sebesar 615.734 jiwa, Jakarta Barat adalah sebesar 531.791 jiwa dan Jakarta Selatan adalah sebesar 457.809 jiwa. Apabila dibandingkan dengan tahun 2011 Kabupaten/kota administrasi yang cukup banyak diminati oleh kaum migran adalah kabupaten/kota administrasi Jakarta Timur yaitu sebesar 629.915 jiwa, Jakarta Barat adalah sebesar 537.979 jiwa dan Jakarta Selatan adalah sebesar 478.616 diperkirakan wilayah tersebut cukup menarik minat kaum migran karena di wilayah tersebut terdapat kawasan industri yang dapat menyerap tenaga kerja cukup banyak. Tempat tinggal migran lainnya yaitu 22,92 persen (150,09 ribu jiwa) di Jakarta Barat. Migran yang tinggal di Jakarta Selatan sekitar 117,29 ribu jiwa (17,92 %) presentase migran risen di wilayah Jakarta Pusat merupakan yang terendah yaitu sekitar 58,00 ribu (8,86 %). Ini tidak berarti menandakan bahwa daerah ini kurang diminati oleh para migran, akan tetapi lebih cenderung karena di wilayah ini relatif sulit memperoleh tempat tinggal, karena berdasarkan RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) kota administrasi Jakarta Pusat bukanlah daerah permukiman tetapi lebih ditujukan sebagai daerah bisnis dan pemerintahan, disamping harga tanah yang juga sudah cukup mahal.

Belum lagi pertumbuhan jalan di Jakarta kurang dari 1 persen per tahun dan setiap hari setidaknya ada 1000 lebih kendaraan bermotor baru turun ke jalan di Jakarta (Data Dinas Perhubungan DKI Jakarta). Namun penambahan jalan bukanlah solusi yang tepat dalam mengatasi kemacetan. Alasannya antara lain:

- Meski terus menerus dilakukan pelebaran jalan dan penambahan ruas tol, maka tidak ada gunanya apabila sebagian besar masyarakat tetap menggunakan kendaraan pribadi.
- Industri otomotif akan semakin gencar dalam memproduksi produknya dan akhirnya jumlah kendaraan akan semakin bertambah.



**Tabel 1.2 Grafik perkembangan jalan dan kendaraan di Jakarta**

*Sumber: id.wikipedia.org*

Kerugian ekonomi akibat kemacetan lalu lintas di Jakarta berdasarkan hasil penelitian Yayasan Pelangi pada 2005 ditaksir Rp 12,8 triliun/tahun yang meliputi nilai waktu, biaya bahan bakar dan biaya kesehatan. Sementara berdasarkan SITRAMP II tahun 2004 menunjukkan bahwa bila sampai 2020 tidak ada perbaikan yang dilakukan pada sistem transportasi maka perkiraan kerugian ekonomi mencapai Rp 65 triliun/tahun. Kerugian yang lainnya adalah polusi udara. Polusi udara akibat kendaraan bermotor memberi kontribusi 80 persen dari polusi di Jakarta.

Solusi yang tepat dalam membenahi kemacetan di Jakarta ini ialah Pemprov DKI Jakarta seharusnya memrioritaskan pembenahan transportasi publik karena dana yang dibutuhkan tidak jauh berbeda dari rencana jalan tol itu. Transportasi publik yang dimaksud salah satunya adalah MRT . MRT adalah singkatan dari Mass Rapid Transit yang secara harafiah berarti angkutan yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar secara cepat. MRT pada dasarnya merupakan transportasi berbasis rail yang sangat tepat untuk digunakan sebagai alat transportasi di area perkotaan padat dan masyarakat urban sebagaimana kota Jakarta.



**Gambar 1.2 MRT Jakarta**

*Sumber: jakartamrt.com*

MRT Jakarta digerakan oleh tenaga listrik sehingga tidak menimbulkan emisi CO2 diperkotaan. Berdasarkan studi tersebut, maka jelas DKI Jakarta sangat membutuhkan angkutan massal yang lebih andal seperti MRT yang dapat menjadi alternatif solusi transportasi bagi masyarakat yang juga ramah lingkungan. MRT sudah semetinya menjadi prioritas dan solusi utama untuk mengatasi kemacetan totla kota metropolitan Jakrta, yang mana pembangunannya dapat bersinergi dengan pembangunan sistem Transjakarta.

Membangun sistem jaringan MRT bukanlah semata-mata urusan kelayakan ekonomi dan finansial saja, tetapi lebih dari itu membangun MRT mencerminkan visi sebuah kota. Kehidupan dan aktivitas ekonomi sebuah kota, antara lain tergantung dari seberapa mudah warga kota melakukan perjalanan/ mobilitas dan seberapa sering mereka dapat melakukannya ke berbagai tujuan dalam kota.

Tujuan pembangunan sistem MRT adalah

- Memberikan kesempatan kepada warga kota untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas perjalanan/ mobilitasnya menjadi lebih andal, terpercaya, aman, nyaman, terjangkau dan lebih ekonomis.
- Mengurangi tingkat kemacetan jalan di Jakarta dimana kerugian eko yang timbul akibat kemacetan jalan sekitar Rp 5.500 milyar (pemda Jakarta)
- Menstimulasi dan mempercepat pertumbuhan ekonomi Jakarta melalui efisiensi sistem transportasi

- Meningkatkan kualitas lingkungan melalui emisi gas buang kendaraan bermotor dan pengurangan polusi udara
- Merupakan simbol pembangunan ekonomi Jakarta khususnya dan Indonesia umumnya.

Blok-M merupakan salah satu daerah yang mendukung pengembangan tahap 1 (tahap awal) sistem MRT di Jakarta yang akan menghubungkan Jakarta dari selatan ke utara yang berawal dari Blok M hingga Bundaran HI. Pada perencanaan pembangunan stasiun MRT blok-M ini, stasiun akan dioptimalkan menjadi stasiun yang terintegrasi dengan terminal yang sudah ada. Sehingga warga dapat dengan mudah dan nyaman menggunakan kendaraan umum serta berganti kendaraan umum tanpa harus berjalan cukup jauh dari terminal Blok-M. Dipilih Blok-M karena potensinya dari sisi letak dan aksesibilitas yang ada dan dengan adanya rencana pemerintah dalam pengitegrasian kendaraan umum Jakarta khususnya blok-M yang sudah memiliki terminal kota, terminal TransJakarta, dan pusat perbelanjaan.

## **1.2 TUJUAN DAN SASARAN PEMBAHASAN**

Tujuan

- Tujuan utama pembangunan MRT adalah menjadi solusi akan penguraian kemacetan serta mengurangi polusi udara yang terus meningkat akibat kendaraan bermotor di Jakarta.
- Untuk menjadi salah satu stasiun MRT yang terintegrasi dengan fasilitas pusat perbelanjaan serta terminal kota dan terminal TransJakarta.

## **1.3 MANFAAT**

Secara subyektif adalah untuk memenuhi persyaratan Tugas Akhir pada Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang dan selanjutnya menjadi acuan dalam perancangan grafis Stasiun MRT Blok-M.

Secara Obyektif adalah memberikan pengetahuan mengenai masalah yang berkaitan dengan perencanaan dan perancangan suatu bangunan Stasiun MRT Blok-M sesuai dengan standar-standar dan acuan arsitektural yang telah diterapkan.

## **1.4 RUANG LINGKUP BAHASAN**

### **Secara substansial**

Pembahasan dititikberatkan pada hal-hal yang berkaitan dengan disiplin ilmu arsitektur, dengan melihat keberadaan bangunan Stasiun MRT Blok-M sebagai bangunan publik dan komersil di bidang transportasi.

### **Secara spasial**

Secara spasial lokasi perencanaan masuk pada wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Wilayah Perencanaan – Jakarta Selatan.

## **1.5 METODE PEMBAHASAN**

Pembahasan dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif analisis, yaitu dengan mengumpulkan, mamaparkan, kompilasi, menganalisa, dan menyimpulkan data sehingga diperoleh suatu pendekatan program perencanaan dan perancangan untuk selanjutnyadigunakan dalam penyusunan program dan konsep dasar perencanaan dan perancangan.

Adapun pengumpulan data dilakukan dengan cara sebagai berikut:

a. Studi Literatur

Studi kepustakaan dilakukan untuk memperoleh landasan teori, standar perancangan dan kebijaksanaan perencanaan dan perancangan melalui buku, katalog dan bahan-bahan tertulis lain yang bisa dipertanggungjawabkan.

b. Studi komparasi

Studi banding dilakukan untuk membuka wawasan mengenai penggunaan stasiun komuter yang sudah ada, sebagai wacana dalam perencanaan dan perancangan Stasiun MRT Blok-M.

## 1.6 SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Pokok bahasan dalam laporan ini terdiri dari lima bab, antara lain :

BAB I      Pendahuluan

Menguraikan tentang latar belakang, tujuan, sasaran, manfaat, lingkup pembahasan, sistematika pembahasan dan alur pikir.

BAB II      Tinjauan Pustaka

Menguraikan tentang tinjauan umum suatu Stasiun MRT serta aplikasi terkait dengan kelayakan dan potensi perancangan Stasiun MRT.

BAB III      Tinjauan Lokasi

Berisi tinjauan kota Jakarta , tinjauan wilayah perencanaan dan tinjauan tentang Blok-M terkait dengan lokasinya yang akan menjadi Stasiun MRT terintegrasi dengan Terminal Blok-M.

BAB IV      Analisa Pendekatan Perencanaan dan Perancangan

Berisi analisa perencanaan yang terdiri dari pelaku, aktivitas, dan kebutuhan ruang serta aspek perancangan yang meliputi aksesibilitas, orientasi, sirkulasi, struktur, utilitas bangunan dan penekanan desain.

BAB V      Konsep Dasar Perencanaan dan Perancangan Stasiun MRT BLOK M

Berisi uraian tentang konsep dan program perencanaan dan perancangan sebagai acuan dalam desain grafis.

## 1.7 ALUR PIKIR

