



LANDASAN PROGRAM PERENCANAAN
DAN PERANCANGAN ARSITEKTUR

**STASIUN KERETA MONOREL
INTERCHANGE KARET DI JAKARTA**

Dengan penekanan desain Arsitektur *High-Tech*

Diajukan untuk memenuhi sebagian
persyaratan guna memperoleh gelar
Sarjana Teknik

DIAJUKAN OLEH :
JOHN S. B. SIRAIT

L2B 0990232

PERIODE 87

APRIL-SEPTEMBER 2004

**JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004**

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Jakarta seperti kota-kota besar dunia lainnya, memiliki masalah yang sangat rumit, terutama dalam hal lalu lintas, dan sebagai ibukota Negara, Jakarta memiliki daya tarik yang sangat memikat bagi daerah-daerah lain, baik daerah sekitar maupun daerah yang jauh untuk mendatanginya atau bahkan tinggal di Jakarta. Hal ini menyebabkan Jakarta memiliki angka urbanisasi yang sangat tinggi dibanding dengan daerah lainnya di Indonesia sehingga memiliki angka pertumbuhan kota yang tinggi pula.

No.	Kota	Luas (km ²)	Penduduk	Kepadatan Penduduk
1	Jakarta Selatan	145,73	1.621.320	11.634
2	Jakarta Timur	187,73	2.082.920	11.095
3	Jakarta Pusat	47,9	922.242	19.253
4	Jakarta Barat	126,15	1.567.352	12.426
5	Jakarta Utara	142,3	1.179.026	8.285
6	Kep. Seribu	11,71	18.442	1.561
	Jumlah	661,52	7.461.472	11.279

Tabel 1. jumlah penduduk tahun 2002 berdasarkan pemilih KTP

(Sumber : BPS Propinsi DKI Jakarta)

Pertumbuhan kota yang begitu cepat tidak diimbangi dengan pembenahan dalam infrastruktur, terutama dalam bidang transportasi, sehingga dengan arus mobilisasi penduduk yang tinggi menimbulkan kemacetan di beberapa ruas jalan yang menjadi simpul pergerakan penduduk. Kurangnya sarana angkutan umum, sedangkan sarana angkutan umum yang ada tidak memadai, membuat masyarakat lebih menyukai menaiki kendaraan sendiri, dengan banyaknya kendaraan di jalan menyebabkan kemacetan semakin parah.

Bulan	Sepeda Motor	Mobil Penumpang	Mobil Beban	Bus	Jumlah
Januari	1.752.536	1.135.335	348.462	253.648	3.489.981
Februari	1.767.832	1.139.533	350.764	253.658	3.511.787
Maret	1.776.373	1.143.688	352.168	253.699	3.525.928
April	1.792.244	1.149.150	353.548	53.669	3.548.641
Mei	1.810.453	1.153.656	355.457	254.510	3.574.076
Juni	1.831.464	1.159.873	356.700	254.675	3.602.712
Juli	1.847.715	1.165.139	358.174	254.759	3.625.787
Agustus	1.867.840	1.171.030	360.196	254.825	3.653.891
September	1.886.432	1.179.221	361.750	254.692	3.682.095
Oktober	1.905.833	1.185.821	363.740	254.765	3.710.159
Nopember	1.925.543	1.192.216	365.433	254.801	3.737.993
Desember	2.257.194	1.195.871	366.221	54.849	4.074.135
2001	1.812.136	1.130.496	347.443	253.648	3.544.723
2000	1.619.516	1.052.802	334.013	253.593	3.259.924

1999	1.543.603	965.058	320.438	253.574	3.082.679
1998	1.527.906	952.264	319.301	253.718	3.053.189

Tabel 2. Angka kepemilikan kendaraan di Prop DKI Jakarta tahun 2002

(Sumber : Ditlantas Polda Metro Jaya)

Sehingga dibutuhkan alternative angkutan umum masal untuk mengatasi kemacetan tersebut. Angutan umum missal ini harus memberikan kenyamanan dan keamanan bagi para penumpangnya sehingga dapat menjadi daya tarik bagi para penduduk untuk menggunakannya dan meninggalkan kendaraan pribadinya di rumah. Salah satu alternative angkutan umum missal yang akan ditawarkan dan disediakan oleh Pemda DKI Jakarta untuk mengatasi masalah kemacetan ini adalah Sistem Kereta Rel Tunggal (*Monorail*), yang terdiri dari dua koridor yaitu Jalur Biru (*Blue Line*) yang menghubungkan Jakarta Selatan dengan Jakarta Pusat, dan Jalur Hijau (*Green Line*), yang berupa jalur melingkar di daerah Jakarta Pusat dan Jakarta Selatan. Kereta Monorel dipilih karena memiliki kapasitas yang cukup besar, dan bebas persimpangan setingkat karena jalurnya yang berupa rel laying tunggal, dan bebas dari kemacetan karena memiliki jalur tersendiri, tidak seperti pada sistem kereta rel listrik (KRL) yang sudah ada di Jakarta saat ini, dank arena memiliki jalur tersendiri maka diharapkan mampu memberikan ketepatan waktu serta keamanan dan kenyamanan yang terjamin sehingga dapat menjadi pilihan masyarakat.

Stasiun dari Kereta Monorel ini akan diletakkan pada daerah-daerah yang menjadi simpul pergerakan atau mobilitas penduduk, atau pada daerah-daerah yang belum menjadi simpul pegerakan penduduk dan menghubungkan daerah-daerah perkantoran, perdagangan dan bisnis dengan pemukiman-pemukiman sehingga diharapkan dapat memberikan pelayanan

yang optimal dan efektif. Nilai property dari lokasi-lokasi yang dilewati oleh jalur Monorel juga akan meningkat, sehingga secara langsung maupun tidak langsung akan meningkatkan perekonomian bagi masyarakat disekitar koridor terutama sekitar stasiun monorel. Bentuk bangunan yang atraktif dengan menampilkan arsitektur modern yang sesuai dengan sifat Monorel diperlukan agar bangunan “menyatu” dengan arsitektur bangunan sekitar, yang merupakan daerah perkantoran modern, namun tetap menunjukkan cirinya sebagai bangunan public, sehingga bangunan ini menjadi *point of interest* bagi daerah itu. Arsitektur *High-Tech* merupakan penekanan desain yang sangat cocok digunakan untuk menunjukkan sifat modern dari fasilitas tersebut.

2. Tujuan dan Sasaran

1) Tujuan

Memperoleh judul tugas akhir yang laak dengan penekanan desai yang spesifik, sesuai dengan karakter judul dan citra yang dikehendaki atas judul yang diajukan, serta dapat mendukung proses perencanaan dan perancangan “Stasiun kereta Monorel *Intercahange* Karet di Jakarta”.

2) Sasaran

Tersusunnya usulan dasar-dasar perencanaan dan perancangan “Stasiun Kereta Monorel *Intercahange* Karet di jakarta”, berdasarkan atas aspek-aspek panduan perancangan.

3. Lingkup pembahasan

Lingkup pembahasan dititik beratkan pada masalah arsitektural, yang dibatasi pada masalah bangunan dan perancangan tapak. Masaah diluar

lingkup arsitektural akan dibahas secara selektif, sejauh mendukung pemecahan masalah pokoknya.

4. Metode pembahasan

Metode yang digunakan adalah metode analisa deskriptif, yaitu dengan pengumpulan data-data primer maupun sekunder, lalu mengidentifikasi masalah yang ada. Kemudian mengelompokan dan mengaitkan antar masalah dengan tahap-tahap, serta menganalisa dan akhirnya mengambil kesimpulan.

5. Metode Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam menyusun Program Perencanaan dan Petancangan Arsitektural ini adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang yang menjadi urgensi pembahasan obyek perencanaan disertai tujuan dan sasaran yang akan dicapai dengan memperjelas batasan serta lingkup pembahasan agar dapat dijadikan batasan dalam penyusunan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Membahas tinjauan mengenai Kereta Monorel secara umum, kereta Monirel di Indonesia, serta arsitektur *High-Tech* sebagai penekanan desain. Membahas mengenai Stasiun Titiwangsa, Kuala Lumpur, Malaysia dan Stasiun Canary Wharf, London, Inggris sebagai studi banding.

BAB III TINJAUAN UMUM

Membahas mengenai kota Jakarta, fungsi dan peranan kota Jakarta, arah pengembangan wilayah Jakarta terhadap transportasi, khususnya transportasi massal, dan potensi Jakarta untuk memiliki transportasi massal dengan Sistem Kereta Monorel.

BAB IV BATAS DAN ANGGAPAN

Berisi tentang hasil data yang sudah dianalisa, yang didukung oleh kajian teori yang ada, juga mengenai batasan dan anggapan yang akan membatasi dan dijadikan patokan dalam menyusun perencanaan dan perancangan.

BAB V PENDEKATAN LANDASAN SERTA PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang pembahasan mengenai dasar pendekatan perencanaan dan perancangan secara umum, baik pendekatan perencanaan, pendekatan perancangan, analisa persyaratan bangunan, maupun pendekatan penentuan lokasi tapak

BAB VI KONSEP DAN PROGRAM RUANG

Berisi tentang pembahasn mengenai dasar landasan pendekatan perencanaan dan perancangan arsitektur