

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Sedangkan Menurut Papacostas (1987). Transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem control yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas.¹ Oleh karena itu, transportasi memiliki peranan yang penting dalam kehidupan manusia khususnya untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.

Namun, sebagai sarana pendukung aktivitas dalam berkegiatan, transportasi membawa berbagai permasalahan yang kompleks. Permasalahan transportasi menurut Tamin (1997) tidak hanya terbatas pada prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi khususnya transportasi yang ada di kota-kota di Indonesia dengan tingkat aktivitas lebih tinggi dari pada pedesaan.²

Sebagai respon berbagai permasalahan tentang transportasi, maka perlu adanya sebuah upaya penyelesaian untuk meminimalisir dampak negatif di masa yang akan datang. Upaya tersebut dapat dipelajari dan dipahami berdasarkan pola keterkaitan antara berbagai faktor penyebabnya. Keterkaitan tersebut dapat dilihat pada konsep *Transit Oriented Development (TOD)*, dimana konsep

¹ C.S Papacostas, *Fundamentals of Transportation engineering*, 1987

² Z. Tamin. *Ofyar. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Bandung, 1997

tersebut menerangkan prinsip – prinsip atas dasar alternatif bagi pertumbuhan kota, suburban dan lingkungan ekologis yang menjadi permasalahan dari pada sistem transportasi. Oleh karena itu, Transit Oriented Development merupakan konsep transportasi berkelanjutan yang memberikan arahan untuk meminimalisir permasalahan – permasalahan di kota – kota besar di Indonesia.

Namun, konsep ini akan mempengaruhi tingkat mobilitas di kawasan transit. Tingginya tingkat mobilitas di kawasan transit akan mempengaruhi perubahan kawasan sekitarnya (tata guna lahan). Di dalam kaitan ini, Black (1981) menyatakan bahwa pola perubahan dan besaran pergerakan serta pemilihan moda pergerakan (sistem transportasi) merupakan fungsi dari adanya pola perubahan guna lahan di atasnya. Sedangkan setiap perubahan guna lahan dipastikan akan membutuhkan peningkatan sarana dan prasana yang diberikan oleh sistem transportasi dari kawasan yang bersangkutan.³

Oleh karena itu, dapat dikatakan perubahan sistem transportasi akan mempengaruhi perkembangan tata guna lahan dan sebaliknya. Maka, dalam skala regional, Diharapkan *konsep Transit Oriented Development* dapat menyelesaikan permasalahan pertumbuhan kota dengan pola yang tidak beraturan, Dunphy (2004).⁴

Saat ini, transportasi perkotaan di kota – kota besar di Indonesia sangat membutuhkan sistem transportasi yang mengakomodir pengguna dengan menitikberatkan pada aspek kenyamanan, kelancaran dan keamanan. Sebab, masalah transportasi yang di hadapi oleh kota-kota besar di Indonesia memiliki karakteristik yang sama yaitu, permasalahan kemacetan, polusi, dan kerugian baik materil maupun non materil. Oleh karena itu, perbaikan sistem transportasi pada kawasan perkotaan di Indonesia telah menjadi fokus utama di kota-kota besar di Indonesia.

³ Black, J.A. *Urban Transport Planning: Theory and Practice*, London, 1981, Hal 99.

⁴ Dunphy, Robert Tetel. *Developing Around: Stategies and Solution That Work*. Washington, Urban Land Institute 2004.

Salah satu moda transportasi yang paling populer di dunia adalah kereta api. Di Indonesia sebagai negara berpenduduk 200 juta jiwa lebih, moda transportasi ini juga sangat diminati. Popularitas moda transportasi ini menurut Hapsoro (2005) dikarenakan, kereta api memiliki beberapa keunggulan dibanding moda lain seperti kehandalan keselamatan perjalanan, ketepatan waktu, efisien ruang, mengurangi polusi dan mengurangi kebisingan serta memiliki daya angkut yang besar dan memiliki harga yang terjangkau.⁵ artinya kereta api merupakan salah satu moda angkutan yang mampu meminimalisir permasalahan – permasalahan transportasi kota.

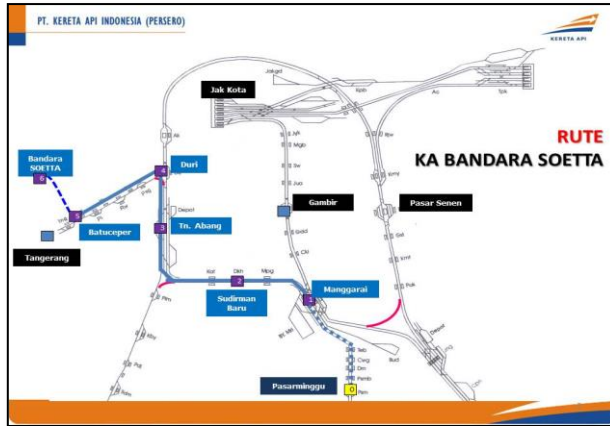
Kereta api merupakan moda transportasi massal yang sangat diminati oleh masyarakat DKI Jakarta. Tercatat sebesar 232.868.089 penumpang yang menggunakan kereta api dengan tujuan luar kota, Jabodetabek maupun dalam kota DKI Jakarta. Sedangkan pengguna moda transportasi umum yang paling rendah adalah pada pengguna moda transportasi kapal laut yaitu sebesar 316.249 penumpang pada tahun 2014⁶. Oleh karena itu, transportasi umum yang diminati oleh masyarakat di Jakarta adalah kereta api.

Saat ini, pengembangan jaringan rel kereta api pun sedang dilaksanakan. salah satunya ialah pengembangan jaringan jalan berbasis rel untuk Kereta Api Banda Soekarno – Hatta menuju Manggarai dan Kereta Api Bandara Soekarno – Hatta menuju Stasiun Halim yang saat ini masih dalam tahap perencanaan. Dalam pelaksanaannya, KA Bandara ini rencananya akan melalui 2 rute perjalanan yaitu, jalur *Commuter Line* yang akan beroperasi melalui daerah Tangerang dengan rute perjalanan dari Stasiun Manggarai – Sudirman – Tanah Abang – Duri – Batu Ceper – Bandara Soekarno Hatta dan jalur *Express Line* yang akan beroperasi dengan rute perjalanan dari Stasiun Halim – Manggarai – Dukuh Atas – Tanah Abang – Pluit – Bandara Soekarno Hatta⁷.

⁵ Hapsoro, *Moda Transportasi*, www.Academia.edu. 2015

⁶ statistik transportasi DKI Jakarta tahun 2015

⁷ Masterplan Transportasi Jabodetabek tahun 2020



Sumber: Web Resmi PT. Kereta Api Indonesia

Gambar 1.1
Rute Kereta Api Bandara Soekarno Hatta - Manggarai

Berdasarkan data dan informasi tersebut serta Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 83 tahun 2011 tentang penugasan kepada PT. Kereta Api Indonesia (persero) untuk menyelenggarakan prasarana dan sarana kereta api Bandara Soekarno – Hatta dan Jalur Lingkar Jakarta – Bogor – Depok – Tangerang – Bekasi, maka, stasiun yang dilintasi akan direvitalisasi guna meningkatkan fasilitas dan pelayanan stasiun sehingga penumpang nyaman dan aman dalam bermobilitas.

Stasiun Duri merupakan salah satu stasiun kereta api yang ada di Kelurahan Duri Utara, Kecamatan Tambora. Letak Stasiun Duri ini berada di kawasan yang padat penduduk dan dikelilingi bangunan yang tidak terawat dan teratur. Berbagai kejadian yang merugikan bahkan pernah terjadi di sekitar kawasan Stasiun Duri. Kejadian tersebut adalah kebakaran yang terjadi di Kelurahan Duri Selatan pada Juni 2016 dan di Kelurahan Jembatan Besi pada Januari 2016⁸.

⁸ <https://m.tempo.co/read/news/2016/01/19/064737362/kebakaran-di-tambora-satu-keluarga-tewas>

Oleh karena itu, dengan dijadikannya sebagai salah satu stasiun pemberhentian kereta api bandara, kawasan sekitar Stasiun Duri akan berkembang menjadi kawasan yang akan mengakomodasi kebutuhan bagi calon penumpang KA Bandara. Untuk mengakomodasinya maka diperlukan penataan kawasan sekitar Stasiun Duri berdasarkan karakteristik kawasan sekitar dan kebutuhan calon penumpang Kereaa Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai.

1.2 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan uraian diatas maka rumusan masalah yang dikaji dalam penelitian ini ialah:

1. Bagaimana karakteristik tata guna lahan *eksisting* di sekitar kawasan Stasiun Duri?
2. Bagaimana karakteristik dan kebutuhan bakal calon penumpang Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai yang akan turun/naik disekitaran Stasiun Duri?
3. Bagaimana penataan kawasan di sekitar Stasiun Duri sesuai dengan karakteristik kawasan dan kebutuhan calon penumpang Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan penelitian diatas, maka tujuan yang akan di capai ialah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik tata guna lahan *eksisting* di kawasan sekitar Stasiun Duri.
2. Mengidentifikasi dan menganalisis karakteristik dan kebutuhan bakal calon penumpang Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai guna mengetahui pola kebutuhan tata guna lahan di kawasan sekitar Stasiun Duri.

3. Merumuskan penataan kawasan di kawasan sekitar Stasiun Duri dalam mengakomodasi kebutuhan ruang sesuai dengan karakteristik kawasan dan kebutuhan calon penumpang Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai.

1.4 Manfaat Penelitian

Laporan penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi pihak – pihak terkait. Adapun manfaat penelitian ini adalah:

1. Manfaat bagi pembaca

Penelitian ini dapat memberikan informasi secara tertulis maupun sebagai referensi mengenai interaksi sistem transportasi dan tata guna lahan di sekitarnya.

2. Manfaat bagi peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan mengenai potensi yang diakibatkan penambahan sarana prasarana transportasi yang berperan penting dalam pertumbuhan sekitarnya guna mewujudkan wadah yang tepat pada kawasan dengan mobilitas yang tinggi.

3. Manfaat bagi pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat memberi arahan dan kebijakan mengenai pemanfaatan guna lahan terkait adanya penambahan sarana prasarana transportasi.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

1.5.1 Ruang Lingkup Substansi

Ditinjau dari pembahasan tentang keterkaitan sistem transportasi dengan tata guna lahan maka ruang lingkup substansi penelitian ini dilakukan beberapa batasan, agar penelitian yang dilakukan tidak terlalu luas dan lebih fokus pada tujuan dari penelitian itu sendiri. Berikut beberapa batasan substansi pada penelitian ini:

1. Kajian difokuskan pada aspek tata ruang kawasan di sekitar kawasan Stasiun Duri dan penyusunan rekomendasi penataan kawasan.
2. Saran dan rekomendasi yang ada diluar batas dilakukan sejauh hal yang dinilai cukup penting dan sangat berguna.

1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Batasan wilayah yang menjadi wilayah studi penelitian tugas akhir ini adalah kawasan sekitar Stasiun Duri dengan radius ± 200 meter yang berdasarkan konsep *Transit Oriented Development* yang dikemukakan oleh Peter Calthorpe. Adapun batas – batas fisik kawasan penelitian ialah sebagai berikut:

- Sebelah Selatan : Jl. Kalianyar VIII, Rel Kereta Api dan Jl. Duri Selatan VII
- Sebelah Utara : Jl. Kalianyar I, Rel Kereta Api dan Jl. Krendang Selatan I
- Sebelah Barat : Jl. Kalianyar X
- Sebelah Timur : Jl. Trikora

Berikut adalah gambar mengenai ruang lingkup wilayah studi yaitu pada **Gambar 1.2** Peta orientasi kawasan sekitar Stasiun Duri.

