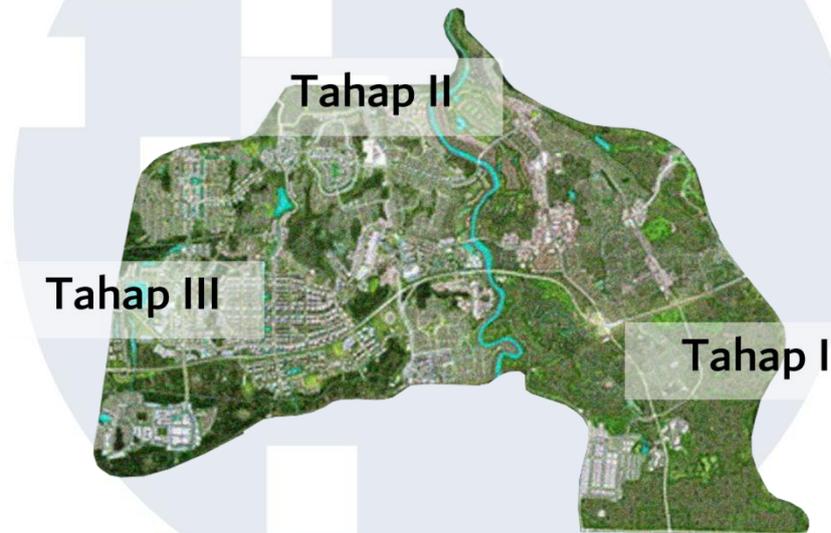


BAB I

PENDAHULUAN

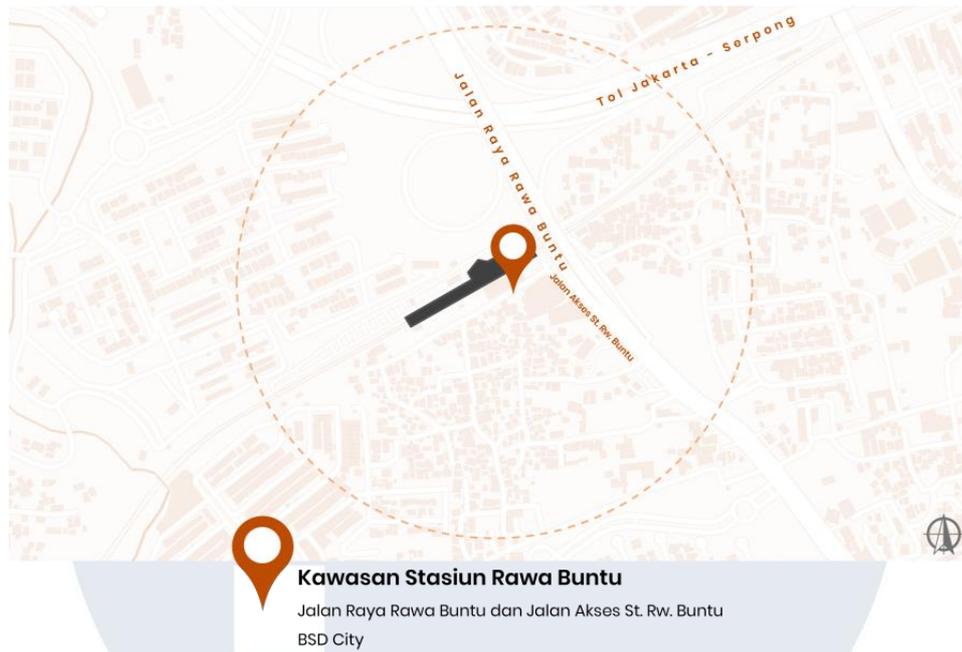
1.1 Latar Belakang



Gambar 1.1. Peta Pembagian Kawasan BSD City

(Sumber : dibuat oleh Penulis, 2022)

BSD City merupakan pusat kota modern dan terencana yang dibangun untuk mengakomodasi keperluan masyarakat dari tinggal, belajar, bekerja, dan bermain (Gambar 1.1). BSD City selalu berinovasi pada setiap proyek pengembangan kotanya dengan menerapkan *Smart City* yang berorientasi ke ekosistem digital. Sebagai sebuah kota mandiri, BSD City ingin menciptakan sebuah kota yang mendukung adanya keberlanjutan terhadap lingkungan maupun masyarakat. Hal tersebut diwujudkan dengan cara menciptakan lingkungan yang lebih baik dan lebih sehat bagi seluruh masyarakatnya. Selama pengembangannya, BSD City memiliki konsep keberlanjutan dengan slogan yaitu '*committed to sustainability*', dengan menciptakan pembangunan yang berkelanjutan. Berdasarkan hal tersebut, perlu adanya penyesuaian terhadap rancangan yang ingin dirancang agar tetap mempertahankan konsep keberlanjutan yang diusung oleh Kawasan BSD City.



Gambar 1.2. Lokasi Stasiun Rawa Buntu

(Sumber : dibuat oleh Penulis, 2022)

Stasiun Rawa Buntu merupakan salah satu titik transit dari transportasi publik kereta api yang terletak di Kawasan BSD City (Jakarta Travel Guide, 2022). Stasiun ini berlokasi di Jalan Raya Rawa Buntu dan Jalan Akses St. Rw. Buntu, Kota Tangerang Selatan (Gambar 1.2). Stasiun ini memiliki luas lahan sebesar 3.000 m² dengan luasan lahan parkir sebesar 1.500 m² (Kereta Api Info, 2016). Stasiun Rawa Buntu termasuk ke dalam kategori stasiun kecil atau stasiun kelas III, yaitu stasiun yang hanya melayani kereta khusus komuter (Jakarta Travel Guide, 2022). Kategori stasiun kecil atau stasiun kelas III ini memiliki kapasitas untuk menampung sebanyak 3.000 penumpang setiap harinya. Namun, Stasiun Rawa Buntu dapat menampung sekitar 2.700 hingga 3.500 penumpang dalam satu hari (Kereta Api Info, 2016). Oleh karena itu, Stasiun Rawa Buntu menjadi salah satu stasiun kecil terpadat di Kota Tangerang Selatan.



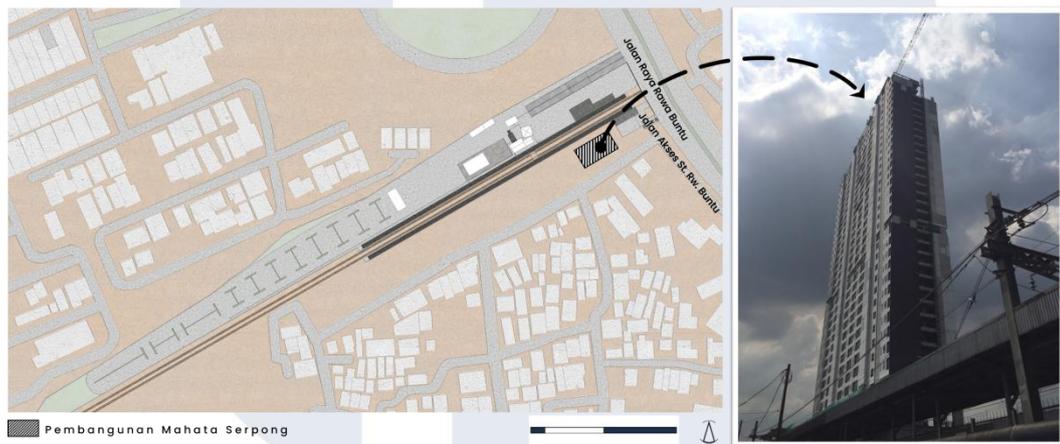
Gambar 1.3. Kondisi Sekitar Stasiun Rawa Buntu

(Sumber : dibuat oleh Penulis, 2022)

Stasiun terletak di sisi Selatan pintu keluar Tol Jakarta-Serpong dan berdekatan dengan perumahan Cluster The Green, De Latinos, dan Perkampungan Rawa Buntu. Stasiun Rawa Buntu sendiri dapat diakses melalui dua rute yang berbeda, terdiri dari rute di sisi Timur dan rute di sisi Selatan (Gambar 1.3). Pada sisi Timur, stasiun dapat diakses melalui jalan utama yaitu Jalan Raya Rawa Buntu. Selain itu, stasiun juga dapat diakses melalui Jalan Akses St. Rw. Buntu pada sisi Selatan stasiun. Namun, Jalan Akses St. Rw. Buntu berada di gang kecil dengan jalur dua arah yang dapat dilalui 2 mobil dan beberapa kendaraan motor. Pada awalnya, jalan di sisi Selatan stasiun ini merupakan satu-satunya jalur utama menuju pintu masuk dan area parkir kendaraan di stasiun. Namun terjadi beberapa masalah seperti kurangnya lahan parkir khusus pengguna yang membawa kendaraan pribadi. Oleh karena itu, akses tambahan mulai dibuka melalui Jalan Raya Rawa Buntu serta adanya penambahan lahan parkir untuk mengakomodasi kebutuhan lahan parkir bagi seluruh pengguna kendaraan pribadi.

Stasiun Rawa Buntu terus mengalami perkembangan, hingga akhirnya rute di Jalan Akses St. Rw. Buntu mulai ditutup dan tidak difungsikan lagi sebagai lahan parkir kendaraan mulai tahun 2018 (Rachman. F., 2018). Hingga saat ini, lahan bekas parkir stasiun sudah dialihfungsikan sebagai lahan untuk pengembangan dan pembangunan apartemen TOD Rawa Buntu (Gambar 1.4).

Adanya pembangunan apartemen TOD tersebut membuat pintu masuk ke dalam stasiun dipindahkan tepat di ujung jalan dan juga lahan parkir kendaraan mulai dikosongkan (Chea W. 2019). Perubahan tersebut mulai dilakukan dari tanggal 2 September 2019 sebagai langkah awal pembangunan proyek apartemen TOD (Chea W., 2019). Seluruh pengguna stasiun yang membawa kendaraan pribadi hanya dapat mengakses lahan parkir melalui Jalan Raya Rawa Buntu.



Gambar 1.4. Pembangunan Apartemen TOD

(Sumber : dibuat oleh Penulis, 2022)

Proyek pembangunan apartemen TOD Mahata Serpong ini nantinya akan terdiri dari 3 tower (Eryunaningsih, R. T., 2020) (Gambar 1.5). Proyek ini merupakan milik Perum Perumnas (BUMN) yang bekerjasama dengan PT Kereta Api Indonesia (KAI). Proyek pembangunan apartemen TOD ini sudah mulai direncanakan pada tahun 2018 yang akan terintegrasi secara langsung dengan Stasiun Rawa Buntu (Azzahra, S. 2021). Proyek tersebut dibangun dengan tujuan untuk mengintegrasikan hunian, fasilitas, komersial, dan mobilitas antar moda dalam satu lokasi atau *Transit Oriented Development* (TOD). Pada tahun 2019, mulai dilakukan perobohan gerbang masuk Selatan di Jalan Akses St. Rawa Buntu untuk dilakukan pemasangan plat-plat seng sebagai pengaman dan pembatas daerah aman bagi pengguna stasiun dengan area pembangunan (Chea W., 2019). Pembangunan apartemen TOD tersebut sebagai solusi dari masalah kemacetan dalam perjalanan di Kota Tangerang Selatan menuju DKI Jakarta serta sekitarnya

(Azzahra, S. 2021). Hal tersebut diharapkan dapat meminimalisasi mobilitas perjalanan dengan kendaraan pribadi yang menyebabkan kemacetan dan meningkatkan mobilitas dengan penggunaan transportasi publik terutama kereta komuter (Azzahra, S. 2021). Proyek ini tidak hanya membangun apartemen TOD, tetapi juga dilakukan dengan merancang infrastruktur jalan yang terhubung langsung dengan jalan utama di Jalan Raya Rawa Buntu dengan ketinggian jalan yang sama. Setelah sebelumnya, akses menuju Stasiun Rawa Buntu memiliki ketinggian yang berbeda dengan jalan utama dan hanya dihubungkan oleh *ramp* kendaraan.



Gambar 1.5. Proyek Infrastruktur Jalan

(Sumber : dibuat oleh Penulis, 2022)

UMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

Ruang Luar Stasiun							
Aspek Penelitian	SPM	Hasil	Pengguna	Kualitas			
				Kemudahan	Kegunaan	Keselamatan	Kemandirian
1. Aksesibilitas parkir kendaraan pribadi menuju ruang loket dan sebaliknya.							
1b. Aksesibilitas Parkir Kendaraan Pribadi (Area 2) menuju Ruang Loket dan sebaliknya	a	X	Pengguna Biasa	X	X	X	X
	b	X					
	c	X					
	d	-	Pengguna Kursi Roda	-	-	X	-
	e	-					
2. Aksesibilitas pemberhentian kendaraan umum menuju ruang loket dan sebaliknya.							
Aspek Penelitian	SPM	Hasil	Pengguna	Kualitas			
2c. Aksesibilitas Pemberhentian Kendaraan Umum (Titik C) menuju Ruang Loket 2 dan sebaliknya							
2c. Aksesibilitas Pemberhentian Kendaraan Umum (Titik C) menuju Ruang Loket 2 dan sebaliknya	a	X	Pengguna Biasa	X	X	X	X
	b	-					
	c	X					
	d	X	Pengguna Kursi Roda	X	X	X	X
	e	X					
Keterangan:							
a. Jalur khusus pejalan kaki							
b. Ketersediaan atap pada jalur pejalan kaki							
c. Lebar jalur pejalan kaki 1,2 meter searah atau 1,5 meter dua arah							
d. Penyediaan dropping zone							
e. Penyediaan ramp							

Gambar 1.6. Hasil Penelitian Sebelumnya

(Sumber : dibuat oleh Penulis, 2022)

Berdasarkan penelitian sebelumnya, pada ruang luar stasiun (Gambar 1.6), aksesibilitas di parkir kendaraan pribadi pada Area 2 menjadi akses yang paling baik bagi pengguna yang menggunakan kendaraan pribadi, terutama pengguna biasa. Namun, aksesibilitas di parkir kendaraan pribadi pada Area 2 masih perlu meningkatkan kualitas yang diberikan kepada pengguna kursi roda. Bagi pengguna yang mengakses stasiun menggunakan kendaraan umum, aksesibilitas di pemberhentian kendaraan umum pada titik C menjadi akses yang baik karena telah memenuhi seluruh kualitas aksesibilitas yang baik, terdiri dari kemudahan, kegunaan, keselamatan, dan kemandirian untuk seluruh pengguna.

Berdasarkan penelitian sebelumnya, penulis berpendapat bahwa Stasiun Rawa Buntu berpotensi menarik minat masyarakat luas untuk menggunakan transportasi publik. Hal tersebut telah didukung dengan letak Stasiun Rawa Buntu di Kawasan BSD City yang merupakan kota mandiri di Tangerang Selatan dan

sudah dikenali masyarakat luas. Namun, berdasarkan hasil penelitian, aksesibilitas di Stasiun Rawa Buntu masih kurang mengakomodasi perpindahan penggunanya. Aksesibilitas pengguna dari transportasi publik menuju stasiun masih belum terintegrasi secara langsung. Tak hanya itu, tempat pemberhentian untuk transportasi publik juga masih belum difasilitasi dengan baik, sehingga masih didapatkan adanya kepadatan saat jam-jam ramai yang mengakibatkan adanya kemacetan di sepanjang Jalan Raya Rawa Buntu. Selain itu, di sekitar kawasan Stasiun Rawa Buntu tidak terdapat adanya fungsi pendukung yang menjadi daya tarik dari kawasan, sehingga transit menjadi aktivitas utama.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis melakukan penelitian pada kawasan sekitar Stasiun Rawa Buntu dan melakukan studi literatur untuk mengetahui “Bagaimana merancang transit dan *lifestyle hub* di kawasan Stasiun Rawa Buntu dengan pendekatan *eco friendly*”? Melalui perancangan *transit hub* dan *lifestyle hub* ini, penulis berharap agar fungsi bangunan yang dirancang dapat menjadikan kawasan Stasiun Rawa Buntu menjadi lebih teratur dengan memberikan wadah bagi transportasi publik dan pengguna kereta, namun tetap selaras dengan konsep yang diusung oleh kawasan BSD City. Selain itu, menjadikan Stasiun Rawa Buntu dengan pengembangan fungsi komersial dan memberikan wadah aktivitas baru bagi penduduk sekitar maupun pendatang.

1.2 Rumusan Masalah

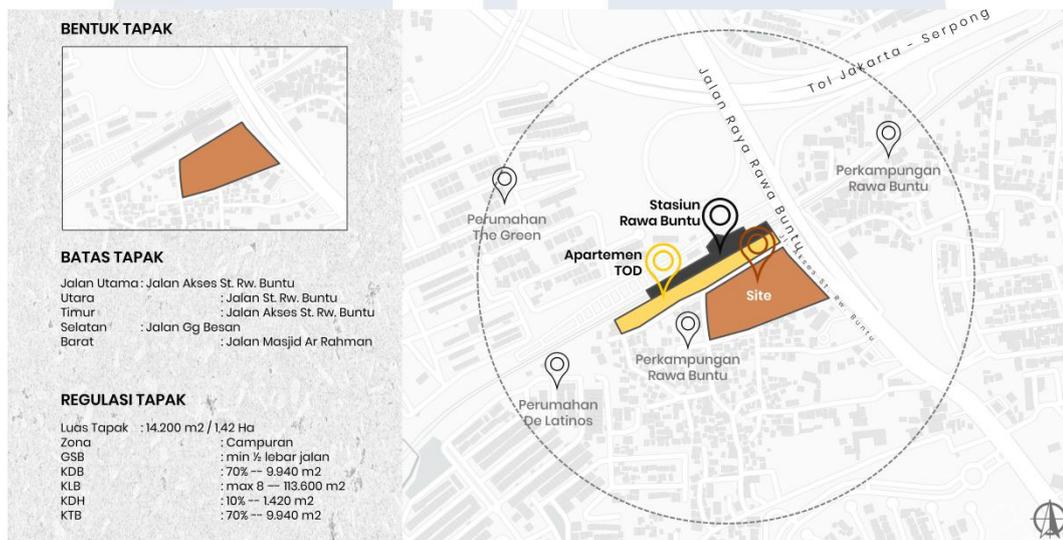
Berdasarkan penjabaran dari latar belakang dan hasil penelitian mengenai kualitas aksesibilitas di Stasiun Rawa Buntu, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Belum adanya integrasi secara langsung antara Stasiun Rawa Buntu dengan tempat pemberhentian transportasi umum.
2. Belum tersedianya tempat pemberhentian transportasi publik yang baik.
3. Belum adanya program yang dapat menarik minat masyarakat luas selain kegiatan transit di Stasiun Rawa Buntu.

1.3 Batasan Masalah

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka terdapat beberapa batasan dalam perancangan antara lain:

1. Batasan wilayah perancangan terletak di sisi Selatan Stasiun Rawa Buntu dan Pengembangan Apartemen TOD, tepatnya di lahan dengan bangunan eksisting di Perkampungan Rawa Buntu (Gambar 1.6).



Gambar 1.7. Batasan Wilayah Perancangan

(Sumber : dibuat oleh Penulis, 2022)

2. Perancangan dilakukan pada lahan seluas 14.200 m², terdiri dari rumah tinggal, rumah makan, warung, serta gedung parkir dan penitipan kendaraan.
3. Perancangan dilakukan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Tangerang Selatan Nomor 15 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang Selatan, berikut regulasi dan perhitungan penggunaan lahan:

Luas Tapak : 14.200 m²

GSB : 3 meter

KDB (70%) : 9.940 m²

KLB : 113.600 m²

KDH (10%) : 1.420 m²

TB : minimal 3 lantai

4. Prinsip-prinsip perancangan *eco friendly* yang sesuai dengan 6 kriteria LEED (*The Leadership in Energy and Environmental Design*).

1.4 Tujuan Penelitian/Perancangan

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk menjawab isu yang sebelumnya telah dirumuskan pada rumusan masalah penelitian, dengan mengevaluasi kualitas aksesibilitas di Stasiun Rawa Buntu. Selain itu, hasil penelitian juga akan dijadikan acuan dan pedoman dalam merancang bangunan yang sesuai dengan konteks Stasiun Rawa Buntu.

Perancangan bertujuan untuk menyelesaikan masalah yang sudah dikaji pada penelitian sebelumnya. yaitu mengintegrasikan Stasiun Rawa Buntu dengan tempat pemberhentian transportasi umum, menyediakan tempat pemberhentian transportasi umum, menciptakan fungsi baru di sekitar kawasan Stasiun Rawa Buntu. Hasil dari perancangan ini diharapkan dapat membantu meningkatkan perekonomian serta menginjeksi fungsi baru di sekitar Stasiun Rawa Buntu.

