

BAB I

PENDAHULUAN

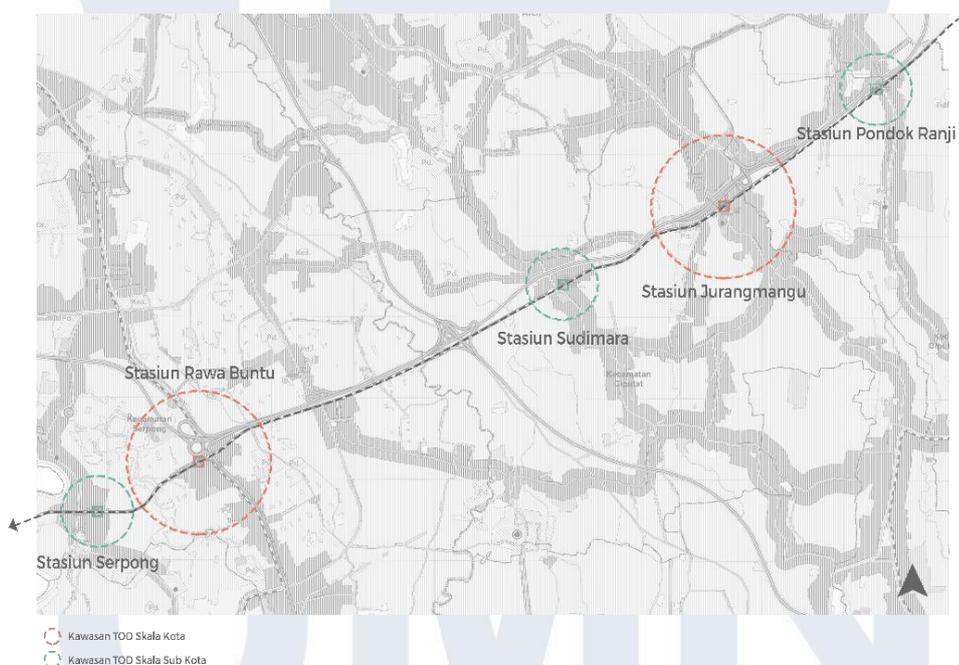
1.1 Latar Belakang

Dalam perkembangan perkotaan, fasilitas transportasi antarmoda dan suatu kawasan merupakan aspek yang tidak dapat dipisahkan. Dengan penerapan konsep *Transit-Oriented Development* (TOD), dapat mengoptimalkan penggunaan transportasi publik dengan mengintegrasikan jaringan transit regional dan melengkapi strategi pengembangan lingkungan yang ada di sekitar simpul transit (Dinas Perumahan dan Permukiman, 2021) untuk mewujudkan kota yang efisien. Kawasan TOD menggabungkan penggunaan fungsi residensial, perdagangan, jasa, perkantoran, ruang terbuka, dan ruang publik untuk memfasilitasi pergerakan orang dan pengguna dengan berjalan kaki, sepeda atau angkutan umum lainnya (Institute for Transportation and Development Policy, 2017). Salah satu penerapan konsep TOD ada di kawasan dengan transportasi publik, seperti stasiun kereta api. Salah satu upaya yang dilakukan pemerintah untuk mendukung konsep TOD di kawasan stasiun kereta api adalah dengan dengan merevitalisasi aksesibilitas di stasiun.

Upaya untuk mendukung konsep TOD ini juga diusulkan di Kota Tangerang Selatan oleh walikota Tangerang Selatan untuk kawasan Stasiun Sudimara (Aini, 2022). Kawasan Stasiun Sudimara sendiri merupakan kawasan stasiun dengan konsep kawasan TOD dan termasuk ke dalam tipologi TOD Sub-kota (Pemerintah Kota Tangerang Selatan, 2019). Dalam konsep TOD, aksesibilitas memegang peranan penting. Namun kawasan Stasiun Sudimara belum menyesuaikan prinsip TOD, termasuk *walkways* yang akan dirancang, sehingga aksesibilitas yang masih belum tertata di kawasan ini menjadi salah satu faktor yang menyebabkan kemacetan.

Konsep TOD sendiri mengutamakan pejalan kaki yang dapat meningkatkan aksesibilitas antara area terdekat di sekitarnya, seperti area

komersial dan pemukiman dengan stasiun transit (Dewi, Soedwihajono, & Nurhadi, 2020). Kemudahan akses ke stasiun, dapat menunjukkan efektivitas dan potensi stasiun untuk berfungsi sebagai TOD, yaitu dengan adanya pedestrian dan fasilitas yang memungkinkan komuter untuk berpindah antar moda transportasi umum yang berbeda, seperti *transport interchange*. Kawasan ini harus memerhatikan kemudahan aksesibilitas terdekatnya dan ke sekitarnya. Sehingga kemudahan aksesibilitas tidak hanya dari konektivitas Stasiun Sudimara ke empat stasiun kereta api komuter lainnya di Kota Tangerang Selatan, yaitu Stasiun Serpong, Rawa Buntu, Jurang Mangu, dan Pondok Ranji dengan tujuan akhir Tanah Abang.

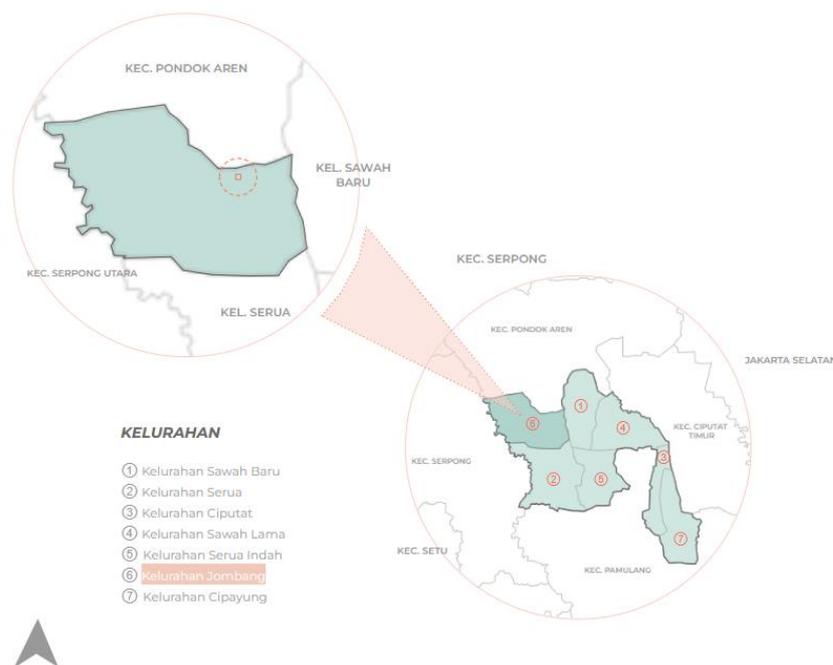


Gambar 1.1 Peta Stasiun di Tangerang Selatan

Sumber: RTRW Tangerang Selatan 2011-2031, diolah oleh Penulis (2023)

Kota Tangerang Selatan sendiri merupakan salah satu kota satelit atau penyangga Ibukota DKI Jakarta yang menjadi salah satu kota yang diminati para komuter untuk memilih tempat tinggal (Purwanto, 2021). Kota Tangerang Selatan terdiri dari 7 kecamatan, salah satunya adalah Kecamatan Ciputat yang merupakan kawasan peruntukan perumahan kepadatan tinggi dengan sistem pusat kota tersier,

yaitu berkaitan dengan pengembangan pusat permukiman, pusat kegiatan lokal, dan pusat-pusat pertumbuhan perdesaan (Pemerintah Kota Tangerang Selatan, 2022). Di dalamnya terdapat kelurahan terpadat, yaitu Kelurahan Jombang (Disdukcapil Kota Tangerang Selatan, 2022), kelurahan tempat Stasiun Sudimara berada. Di mana stasiun ini menjadi salah satu stasiun terpadat Jalur Hijau Commuter Line di Wilayah Tangerang Selatan (Muhareva, 2020).



Gambar 1.2 Makro Kawasan

Sumber: Data Penulis (2023)

Berdasarkan proyeksi pertumbuhan penduduk Kota Tangerang Selatan tahun 2010-2030 oleh Pemerintah Kota Tangerang Selatan pada Materi Teknis Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Tangerang Selatan Tahun 2011-2031 (2011), angka kepadatan penduduk di Kecamatan Ciputat sendiri mencapai 437.571 jiwa di tahun 2030. Di mana angka kepadatan penduduk di Kecamatan Ciputat naik 22.25% per 5 tahun dari 2010 sampai 2030. Bertumbuhnya penduduk di kawasan ini juga didukung dengan adanya pertumbuhan permukiman layak

huni dan penurunan kawasan kumuh. Berdasarkan data laporan kinerja Dinas Perumahan Kawasan Permukiman dan Pertanahan Kota Tangerang Selatan tahun 2018, persentase berkurangnya luasan permukiman kumuh di kawasan perkotaan adalah 64.30%. Hal ini juga didukung oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) dengan dibangunnya rusun berbasis TOD yang juga sejalan dengan Program Sejuta Rumah (PSR). Pembangunan rusun dari PSR merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) yang dapat memenuhi kebutuhan hunian bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) sebagai solusi permasalahan perumahan dan kemacetan di kota besar (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2021).

Tabel 1.1 Data Proyeksi Penduduk, Kawasan Kumuh, dan Permukiman Layak Huni Kecamatan Ciputat

KECAMATAN CIPUTAT KOTA TANGERANG SELATAN						
PROYEKSI PENDUDUK TAHUN 2010-2030 BERDASARKAN ANGKA PERTUMBUHAN PENDUDUK (JIWA)	RATA RATA PERTUMBUHAN	2010	2015	2020	2025	2030
	4.1%	195.900	239.490	292.780	357.928	437.571
KAWASAN KUMUH TAHUN 2016-2018	LUAS KAWASAN PERMUKIMAN KUMUH TAHUN 2016	LUAS KAWASAN PERMUKIMAN KUMUH TAHUN 2017		LUAS KAWASAN PERMUKIMAN KUMUH TAHUN 2018		
	104.24	16.34		4.35		
PERMUKIMAN LAYAK HUNI TAHUN 2018	JUMLAH TOTAL KAWASAN PERMUKIMAN DI KOTA TANGSEL			JUMLAH KAWASAN PERMUKIMAN LAYAK HUNI		
	1.785			1.781		

Sumber: Materi Teknis RTRW Tangerang Selatan 2011-2031, diolah oleh Penulis (2023)

Stasiun Sudimara yang berada di Kelurahan Jombang, Kecamatan Ciputat ini merupakan kawasan yang didominasi oleh kawasan perumahan. Kecamatan Ciputat merupakan kecamatan dengan Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) terbesar di Kota Tangerang Selatan, yaitu sebesar 43.3% (Iriani, 2016). Berdasarkan data Susenas BPS tahun 2021, terdapat 12.7 juta rumah tangga belum memiliki rumah dan jumlah ini dapat meningkat setiap tahunnya (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2022). Dengan PSR dalam lingkup TOD, terdiri dari unit rumah berkategori MBR (rusun) dan non-MBR (anami atau apartemen sederhana milik) yang berupa tower atau bangunan vertikal dapat meningkatkan perekonomian nasional dan mensejahterakan masyarakat Indonesia sehingga dapat memiliki rumah yang layak huni (Bahfein, 2023).

Maka dari itu, untuk pengembangan kawasan TOD pada Stasiun Sudimara yang lebih optimal diperlukan sebuah perancangan *transport interchange* sebagai tempat atau fasilitas untuk perpindahan antar moda angkutan umum, seperti ojek *online* dan angkot yang terintegrasi dengan hunian vertikal yang terdiri dari kategori yang berbeda, yaitu subsidi (MBR) dan non-subsidi (Non-MBR). Fungsi ini ditentukan berdasarkan isu atau permasalahan dan kebutuhan yang ada di lingkungan tersebut. Dengan perancangan ini penulis berharap bangunan tersebut dapat memaksimalkan konsep TOD di kawasan Stasiun Sudimara sesuai dengan prinsip TOD. Penulis juga berharap agar hasil penelitian dan rancangan bangunan ini di masa mendatang dapat menjadi referensi pengembangan kawasan TOD, khususnya dengan tipologi TOD Sub-kota.

1.2 Rumusan Masalah

Pada penelitian ini, penulis menemukan masalah penelitian yang muncul terkait dengan penjelasan latar belakang, yaitu

1. Bagaimana respon pengembangan kawasan TOD Stasiun Sudimara?
2. Bagaimana respon aksesibilitas dalam merancang bangunan residensial dan komersial (*mixed use*) yang berbatasan langsung dengan stasiun?
3. Bagaimana penerapan prinsip *transport interchange* dalam merespon kawasan Stasiun Sudimara?

1.3 Batasan Masalah

Pada penelitian ini, penulis membatasi variabel objek pembahasan penerapan prinsip *transport interchange* pada bangunan residensial dan komersial, sebagai berikut:

1. Stasiun Sudimara merupakan bangunan eksisting di samping tapak yang dipilih. Tepatnya di dekat pintu masuk selatan, yang mana pagar pembatas stasiun juga menjadi batasan wilayah perancangan.

2. Peraturan Wali Kota Tangerang Selatan Nomor 118 tahun 2022 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Wilayah Perencanaan Kota Tangerang Selatan Tahun 2022–2042.
3. Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit sebagai landasan menentukan kriteria teknis berdasarkan tipologi TOD.
4. Peraturan Daerah Kota Tangerang Selatan Nomor 15 tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang Selatan tahun 2011–2031 guna mematuhi aturan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dalam mendirikan bangunan.
5. Penerapan prinsip *transport interchange* berdasarkan The Design Guidelines for Public Transport Facilities tahun 2005, Interchange Best Practice Guidelines oleh Transport for London tahun 2021, dan Element 4: Public Transport Environs oleh Urban Design Guidelines for Victoria tahun 2017.

1.4 Tujuan Penelitian/Perancangan

Penelitian ini bertujuan untuk menjawab pertanyaan penelitian terkait peningkatan atau pengembangan kawasan TOD yang belum maksimal seperti di kawasan Stasiun Sudimara dengan bangunan *mixed use*, berupa bangunan residensial dan komersial dengan penerapan prinsip *transport interchange*.