

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jakarta sebagai ibu kota Indonesia merupakan pusat kegiatan ekonomi, bisnis, dan pemerintahan yang menjadi tujuan utama bagi penduduk dari berbagai wilayah. Jumlah penduduk yang tinggi disertai dengan tingginya mobilitas harian mendorong kebutuhan akan sistem transportasi yang efisien dan mampu mengakomodasi pergerakan dalam skala besar. Kondisi ini diperkuat oleh pertumbuhan kawasan penyangga seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi yang menjadi tempat tinggal bagi sebagian besar pekerja yang beraktivitas di Jakarta. Oleh karena itu, sistem transportasi publik yang terintegrasi dan mudah diakses menjadi bagian penting dalam mendukung kelancaran aktivitas masyarakat. Upaya pengembangan infrastruktur transportasi perlu diarahkan pada perencanaan yang tidak hanya mempercepat pergerakan, tetapi juga menghubungkan antarfungsi dan kawasan secara menyeluruh.

Pertumbuhan penduduk dan intensitas aktivitas perkotaan di Jakarta menuntut ketersediaan sistem transportasi umum yang tidak hanya efisien, tetapi juga terintegrasi secara menyeluruh. Mobilitas harian yang tinggi, baik dari dalam kota maupun dari wilayah penyangga seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, menciptakan kebutuhan akan sistem transportasi yang mampu mengakomodasi pergerakan masyarakat secara efektif dalam lingkup kawasan. Namun, masih banyak area di Jakarta yang memiliki fungsi strategis, seperti kawasan bisnis, institusi pemerintahan, dan permukiman padat, tetapi belum didukung oleh keterpaduan antara jaringan transportasi publik dan struktur kawasan yang terencana dengan baik. Ketidakhadiran integrasi ini berdampak pada meningkatnya ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi, penurunan kualitas lingkungan, serta terbatasnya aksesibilitas terhadap transportasi umum yang seharusnya dapat menjadi tulang punggung mobilitas perkotaan.

Untuk menjawab tantangan tersebut, diperlukan pendekatan perancangan yang tidak hanya menghadirkan moda transportasi umum sebagai sarana perpindahan, melainkan juga sebagai bagian dari sistem ruang kota yang terintegrasi. Salah satu pendekatan yang relevan adalah *Transit-Oriented Development* (TOD), yang menempatkan simpul transportasi sebagai pusat pengembangan kawasan dengan prinsip konektivitas pejalan kaki, kepadatan yang terarah, dan fungsi campuran dalam radius yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki. Dengan menerapkan prinsip TOD, kawasan perkotaan dapat berkembang secara lebih inklusif dan efisien, serta mendukung gaya hidup masyarakat yang lebih aktif dan berkelanjutan.



Gambar 1.1 Peta Kota Jakarta

Sumber: Google Maps, 2024, Olahan Penulis

Salah satu kawasan di Jakarta yang memiliki potensi tinggi untuk dikembangkan melalui pendekatan *Transit-Oriented Development* adalah Palmerah, yang terletak di Kecamatan Tanah Abang, Jakarta Pusat. Kawasan ini merupakan simpul mobilitas yang telah dilengkapi oleh keberadaan moda transportasi publik utama seperti Kereta Rel Listrik (KRL), halte TransJakarta, dan ojek *online*. Ketiganya memiliki peran penting dalam mendukung pergerakan harian masyarakat, terutama para pekerja dan pelajar yang berasal dari dan menuju wilayah penyangga seperti Tangerang, Depok, dan Bogor. Meskipun moda-moda tersebut telah hadir dalam satu zona, integrasi antar sistem masih belum berjalan optimal. Permasalahan eksisting yang ditemukan antara lain adalah keberadaan ojek online yang berhenti di badan jalan sembarangan, sehingga menimbulkan kemacetan dan membahayakan pengguna jalan lainnya. Selain itu, halte

TransJakarta di kawasan ini belum terhubung secara langsung dengan Stasiun Palmerah, menyebabkan ketidakterpaduan alur perjalanan bagi pengguna.

Dari sisi lokasi, kawasan Palmerah berpotensi dalam pengembangan dengan pendekatan *Transit-Oriented Development*. Lokasinya berada di tengah-tengah kawasan penting ibu kota, diapit oleh perkantoran pemerintah dan swasta, seperti kompleks DPR/MPR RI, Gedung TVRI, serta pusat aktivitas olahraga dan rekreasi seperti Gelora Bung Karno (GBK). Kedekatannya dengan pusat kegiatan kota menjadikan Palmerah sebagai wilayah dengan potensi mobilitas yang sangat tinggi, baik pada hari kerja maupun akhir pekan. Namun, tanpa perencanaan kawasan yang terstruktur dan integratif, potensi tersebut berisiko tidak termanfaatkan secara maksimal, bahkan dapat memperburuk permasalahan perkotaan seperti kemacetan, penurunan kualitas ruang publik, serta meningkatnya ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Oleh karena itu, pendekatan TOD dapat menjadi solusi strategis dalam merespons kebutuhan kawasan ini, dengan menekankan pada integrasi moda transportasi, peningkatan kualitas lingkungan pejalan kaki, serta pengembangan fungsi-fungsi campuran yang mendukung aktivitas sepanjang hari.

Melihat peran dan lokasinya, Stasiun Palmerah memiliki potensi besar untuk dikembangkan sebagai *transit hub*. Secara definisi, *transit hub* merupakan tempat yang memfasilitasi kegiatan berhenti sementara dalam perjalanan untuk berpindah moda transportasi, serta berfungsi sebagai pusat aktivitas di mana berbagai kegiatan terjadi. Namun, peran *transit hub* saat ini telah berkembang lebih jauh; menurut Arcadis (2018), *transit hub* tidak lagi hanya menjadi titik perpindahan moda, tetapi juga berkembang menjadi destinasi tersendiri yang mampu mendorong investasi kawasan, menciptakan aliran pemasukan, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekitar. Dengan demikian, potensi Stasiun Palmerah sebagai *transit hub* sangat besar untuk dikembangkan menjadi pusat konektivitas yang tidak hanya menunjang mobilitas, tetapi juga mengaktifkan kawasan sekitarnya secara sosial dan ekonomi.

Seiring dengan meningkatnya peran dan kompleksitas fungsi transit hub di kota-kota besar dunia, perancangan kawasan Palmerah tidak hanya harus menjawab

kebutuhan mobilitas saat ini, tetapi juga perlu memproyeksikan perubahan kebutuhan dan perilaku masyarakat urban di masa depan. Dalam beberapa dekade terakhir, kota-kota besar di dunia menghadapi tantangan mobilitas yang semakin kompleks akibat pertumbuhan penduduk, urbanisasi, dan dinamika ekonomi yang pesat. Jakarta, sebagai pusat kegiatan ekonomi, bisnis, dan pemerintahan Indonesia, mengalami tekanan serupa dengan tingginya volume pergerakan manusia setiap harinya. Permasalahan kemacetan, keterbatasan ruang jalan, serta polusi udara telah menjadi isu utama yang mendorong kebutuhan akan sistem transportasi yang lebih efisien, terintegrasi, dan berkelanjutan.

Sejalan dengan perkembangan global, terjadi pergeseran perilaku mobilitas masyarakat urban di berbagai kota besar dunia. Studi oleh Phang & Toh (2004) mengenai penerapan *road congestion pricing* di Singapura menunjukkan bahwa kebijakan transportasi yang progresif mampu mengubah pola mobilitas masyarakat secara signifikan. Kebijakan tersebut berhasil menurunkan volume kendaraan pribadi di jalan raya, meningkatkan penggunaan transportasi umum, serta mendorong masyarakat untuk berjalan kaki dan bersepeda. Pengalaman Singapura ini menjadi rujukan penting bagi kota-kota lain di Asia, termasuk Jakarta, dalam merumuskan strategi transportasi perkotaan yang adaptif terhadap perubahan zaman.

Tren pergeseran perilaku ini juga diperkuat oleh data dan kebijakan di kota-kota seperti Tokyo dan sejumlah kota di Eropa, di mana masyarakat urban kini semakin memilih moda transportasi publik, berjalan kaki, dan sepeda sebagai sarana utama mobilitas harian. *Urban Redevelopment Authority* (URA) Singapura, melaporkan peningkatan proporsi perjalanan harian yang menggunakan transportasi umum dan moda aktif dalam beberapa tahun terakhir, terutama di kawasan yang dikembangkan dengan prinsip *car-lite* dan *Transit-Oriented Development* (TOD). Di sisi lain, generasi muda urban menunjukkan preferensi yang kuat terhadap lingkungan hunian yang terintegrasi dengan transportasi publik dan fasilitas pejalan kaki, dibandingkan dengan ketergantungan pada kendaraan pribadi (Suzuki et al., 2013).

Fenomena serupa mulai terlihat di Jakarta. Data dari Kereta Commuter Indonesia menunjukkan peningkatan jumlah pengguna KRL Commuter Line setiap tahunnya, menandakan adanya adaptasi masyarakat terhadap pola mobilitas baru yang lebih efisien dan ramah lingkungan. Munculnya layanan transportasi *online*, pengembangan jalur sepeda, serta inisiatif revitalisasi ruang publik di sekitar simpul transportasi juga menjadi indikator adanya pergeseran preferensi masyarakat urban Jakarta menuju mobilitas yang lebih berkelanjutan.

Dalam konteks ini, perancangan ulang kawasan transit seperti Stasiun Palmerah menjadi sangat relevan. Palmerah *Transit Hub* diproyeksikan bukan hanya sebagai respons terhadap kebutuhan eksisting, melainkan sebagai langkah antisipatif terhadap perubahan perilaku masyarakat urban Jakarta di masa depan. Perancangan ini berangkat dari asumsi bahwa dalam 5–10 tahun ke depan, masyarakat Jakarta akan semakin mengutamakan mobilitas yang efisien, terintegrasi, dan ramah lingkungan, sejalan dengan tren global dan kebijakan transportasi berkelanjutan. Oleh karena itu, desain Palmerah *Transit Hub* diarahkan untuk mengakomodasi perubahan pola mobilitas tersebut, dengan mengedepankan integrasi antarmoda, kemudahan akses pejalan kaki dan pesepeda, serta penyediaan fasilitas publik yang mendukung gaya hidup urban yang dinamis.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana Palmerah *transit hub* mampu mengintegrasikan berbagai moda transportasi?
2. Bagaimana pendekatan *Transit Oriented Development* dapat diterapkan dalam Palmerah *transit hub*?

1.3 Batasan Masalah

Dalam perancangan Palmerah *Transit Hub*, beberapa batasan ditetapkan agar penelitian tetap fokus dan tidak melebar dari tujuan utama. Batasan-batasan tersebut meliputi:

1. Lingkup Lokasi

Perancangan hanya mencakup area Stasiun Palmerah dan lingkungan

sekitarnya yang memiliki keterkaitan langsung dengan aktivitas pengguna stasiun, termasuk aksesibilitas pejalan kaki serta integrasi dengan moda transportasi lain seperti TransJakarta dan ojek *online*.

2. Fokus Perancangan

Perancangan ini difokuskan pada pengembangan kawasan transit yang terintegrasi secara fungsional dan spasial, dengan menekankan konektivitas antarmoda, kenyamanan pejalan kaki, serta aktivasi ruang publik. Prinsip *Transit-Oriented Development* (TOD) menjadi dasar dalam merancang kawasan yang padat, beragam fungsi, dan mudah diakses tanpa bergantung pada kendaraan pribadi.

1.4 Tujuan Penelitian dan Perancangan

Tujuan dari penelitian dan perancangan ini adalah untuk merancang ulang Stasiun Palmerah sebagai *transit hub* yang tidak hanya berfungsi sebagai simpul transportasi, tetapi juga mampu meningkatkan kualitas ruang dan kesejahteraan penggunanya. Perancangan ini bertujuan untuk mengatasi permasalahan eksisting terkait sirkulasi, kapasitas ruang, kenyamanan, dan integrasi antarmoda, sekaligus mengembangkan kawasan stasiun menjadi ruang urban yang inklusif, efisien, dan berkelanjutan. Melalui pendekatan *Transit-Oriented Development* (TOD), perancangan ini juga bertujuan untuk menciptakan konektivitas yang lebih baik antara stasiun, hunian, fasilitas komersial, ruang publik, serta moda transportasi lainnya dalam radius berjalan kaki, sehingga dapat menunjang mobilitas sekaligus meningkatkan kualitas hidup pengguna dan masyarakat sekitar.

1.5 Manfaat Perancangan

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian dan perancangan ini adalah:

1. Mendukung perencanaan kawasan transit yang terintegrasi dengan menghubungkan berbagai moda transportasi dalam satu sistem yang efisien dan mudah diakses
2. Memberikan solusi desain yang mendukung mobilitas berkelanjutan

3. Menjadi referensi desain arsitektur berbasis TOD di kawasan perkotaan padat

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan menjelaskan tentang urutan penulisan setiap bab yang disertai dengan penjelasan singkat tentang isi dari setiap bab tersebut. Sistematika penulisan memberikan kejelasan tentang urutan berpikir penulis dan/atau perancang.

Sistematika penulisan pada perancangan ini adalah:

1. BAB I Pendahuluan: Membahas latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat, ruang lingkup, metode penelitian, dan sistematika penulisan
2. BAB II Tinjauan Pustaka: Membahas kajian objek perancangan (stasiun, halte, apartemen, shelter ojek *online*, area komersial), konsep *transit hub*, pendekatan *Transit-Oriented Development* (TOD), serta kajian perancangan sebelumnya berupa studi preseden dan komparasi desain.
3. BAB III Metode Perancangan: Menjelaskan metode yang digunakan dalam proses perancangan, mulai dari penentuan isu, studi teori dan objek, analisis tapak dan SWOT, studi program ruang, pengembangan skematik, struktur, utilitas, serta strategi keberlanjutan.
4. BAB IV Analisis Perancangan: Berisi analisis menyeluruh terhadap tapak secara makro, meso, dan mikro; analisis SWOT; analisis program ruang; serta strategi penerapan teori dan konsep dalam desain.
5. BAB V Hasil Perancangan: Menjabarkan hasil desain akhir meliputi sintesis konsep, *form finding*, pengembangan *site plan*, tata letak ruang, penerapan keberlanjutan, sistem struktur dan material, serta sistem utilitas bangunan.
6. BAB VI Simpulan dan Saran: Merangkum kesimpulan dari proses penelitian dan perancangan serta memberikan saran untuk pengembangan atau penelitian lanjutan.