

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Pertumbuhan kota-kota baik di dunia maupun di Indonesia sangat pesat. Pertumbuhan yang begitu pesat ini dapat disebabkan oleh perpindahan penduduk dari sebuah daerah ke sebuah kota (urbanisasi). Ketika sebuah kota tidak mampu mengendalikan urbanisasi maka sebuah kota biasanya akan meluas ke sekeliling kota tersebut. Daerah yang berada di sekeliling kota ini juga akan mengalami pertumbuhan yang pesat, sehingga daerah ini dapat mendukung keberadaan sebuah kota, daerah tersebut dapat dinamakan sebagai kota penyangga atau kota satelit. Hal ini terjadi di salah satu kota besar di Indonesia, yakni DKI Jakarta dengan kota sekitarnya, salah satunya Tangerang Selatan. DKI Jakarta sebagai Ibu Kota Indonesia memiliki beban yang cukup berat karena menjadi pusat pemerintahan dan pusat bisnis, sehingga DKI Jakarta mengalami perkembangan yang sangat pesat. Imbasnya, Tangerang Selatan sebagai salah satu kota yang berdampingan dengan DKI Jakarta pun perlu berperan sebagai penyangga atau kota satelit bagi DKI Jakarta.

Tangerang Selatan merupakan hasil pemekaran Kabupaten Tangerang yang masuk ke dalam Provinsi Banten. Disetujui oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kabupaten Tangerang pada tanggal 27 Desember 2006, Tangerang Selatan dibekali dana sebesar 20 miliar rupiah oleh Kabupaten Tangerang sebagai modal awal untuk sebuah kota baru. Saat ini Tangerang Selatan sudah mengalami kemajuan yang begitu pesat. Hal ini tidak luput dari peran beberapa pengembang swasta yang berlokasi di Tangerang Selatan. Pengembang yang berada di Tangerang Selatan antara lain adalah PT Jaya Real Property Tbk, Summarecon Group, dan Alam Sutera Realty.

PT Jaya Real Property Tbk merupakan pengembang tertua yang berada di Tangerang Selatan dibandingkan dengan dua pengembang lainnya. Didirikan pada tahun 1979, PT Jaya Real Property, Tbk. adalah salah satu pengembang properti perumahan dan komersial terkemuka di Indonesia. Jaya Real Property mengembangkan sebuah wilayah yang bernama kelurahan Bintaro yang termasuk ke dalam wilayah administratif Jakarta. Setelah dikembangkan oleh Jaya Real Property nama kelurahan Bintaro menjadi terkenal dan dikenal sebagai nama

perumahan elite yaitu Bintaro Jaya, yang luasnya jauh lebih besar dibanding dengan luas kelurahan ini sendiri. Namun, hanya Bintaro Sektor 1 saja yang terletak di kelurahan ini. Selebihnya Bintaro Sektor lainnya masuk ke dalam wilayah Tangerang Selatan.



Gambar 1.1. Peta Kota Tangerang Selatan

(Sumber: <https://disperkimta.tangerangselatankota.go.id/> , diakses pada 14/09/2019)

Seiring berjalannya waktu sekarang ini Bintaro Jaya semakin berkembang beriringan dengan akses-akses dan fasilitas yang disediakan oleh pengembang seperti akses tol, kereta, intrans, mal, sarana pendidikan dan lain-lain. Hingga saat ini Bintaro sudah memiliki luas mencapai 1000-2000 hektar. Kelurahan yang termasuk ke dalam kawasan Bintaro yaitu: Bintaro, Rengas, Pondok Betung, Pondok Ranji, Pondok Karya, Jurangmangu Timur, Jurangmangu Barat, Pondok Jaya, Pondok Pucung, Sawah Baru, Jombang, dan Parigi Lama. Bintaro Jaya pun masuk ke dalam beberapa Kecamatan diantaranya, Pesanggrahan, Ciputat, dan Pondok Aren, tetapi wilayah terbesar Bintaro berada di Kecamatan Pondok Aren dengan tujuh kelurahan.

Sebagai kota penyangga DKI Jakarta Bintaro Jaya berkembang dengan begitu pesat, hal ini menimbulkan beberapa masalah perkotaan khususnya masalah transportasi. Masalah transportasi yang timbul di dalam sebuah kawasan perkotaan dapat disebabkan oleh beberapa hal seperti terbatasnya sarana dan prasarana transportasi, urbanisasi yang cepat, rendahnya tingkat kedisiplinan dalam berlalu lintas dan lemahnya sistem perencanaan transportasi. Hal ini mengakibatkan kemacetan, polusi, kecelakaan, dan hal lain yang tidak bisa dihindari (Tamin, 2000). Oleh karena itu, diperlukan perencanaan kawasan yang dapat mengakomodir kegiatan dan pergerakan pengguna baik di dalam maupun luar kawasan tersebut. Salah satu konsep yang dapat digunakan dalam pengembangan sebuah Kawasan perkotaan ialah Transit Oriented Development (TOD). Menurut Peter Calthorpe (1993) Transit Oriented Development adalah

sebuah kawasan yang memiliki penggunaan lahan campuran yang berada di sekitar lokasi *transit* dan pusat perdagangan. Penggunaan lahan tersebut berupa perumahan, perdagangan, pasar, ruang terbuka, dan fasilitas publik. Secara umum, TOD merupakan komunitas *mixed-use* yang mendorong masyarakat untuk menetap dan beraktivitas di sekitar kawasan *transit* untuk mengurangi ketergantungan masyarakat menggunakan kendaraan pribadi dan beralih menggunakan transportasi umum (Calthorpe, 1992)

Transit Oriented Development (TOD) merupakan konsep yang memiliki penekanan kuat pada campuran jenis kegiatan, mobilitas, konektivitas, kepadatan dan intensitas tinggi serta ramah bagi pejalan kaki. TOD memiliki skala Kawasan radius 400-800 meter atau dapat di tempuh dengan berjalan kaki selama 5-10 menit dari premium transit (Florida TOD Guidebook, 2012). Dalam menciptakan konsep TOD tentunya sebuah kota harus memiliki acuan yang dapat digunakan dalam mewujudkan konsep tersebut. Salah satunya seperti yang diterbitkan oleh Institute For Transportation & Development Policy bahwa transportasi perkotaan harus memiliki 8 prinsip berikut: 1. berjalan kaki, 2. bersepeda 3. menghubungkan 4. angkutan umum 5. pembauran 6. memadatkan 7. merapatkan 8. beralih. (ITDP, 2010).

Dalam penerapan konsep TOD Bintaro Jaya memiliki beberapa stakeholder yaitu, Jaya Real Property sebagai pengembang Bintaro Jaya, Pemerintahan kota Tangerang Selatan sebagai pemerintahan resmi yang mengatur dan berkewajiban untuk memberikan saran dan prasarana dan stakeholder lain seperti PT K dan PT H. Dengan banyaknya stakeholder yang terlibat maka konsep TOD ini diharapkan akan lebih mudah terwujud. Terlebih Bintaro Jaya sudah memiliki beberapa konektivitas terhadap kota-kota sekitar. Salah satunya yaitu dengan menggunakan moda transportasi kereta listrik, Bintaro Jaya memiliki 3 stasiun yaitu stasiun Pondok Ranji, Stasiun Jurangmangu dan Stasiun Sudimara, namun stasiun terdekat dengan jantung / CBD Bintaro Jaya yaitu Stasiun Jurangmangu. Oleh karena itu, stasiun ini memiliki peran yang cukup penting bagi Bintaro Jaya, sehingga pengembangan Stasiun Jurangmangu akan begitu penting bagi Bintaro

Jaya khususnya dalam upaya menciptakan sarana integrasi berbasis *Transit Oriented Development*.

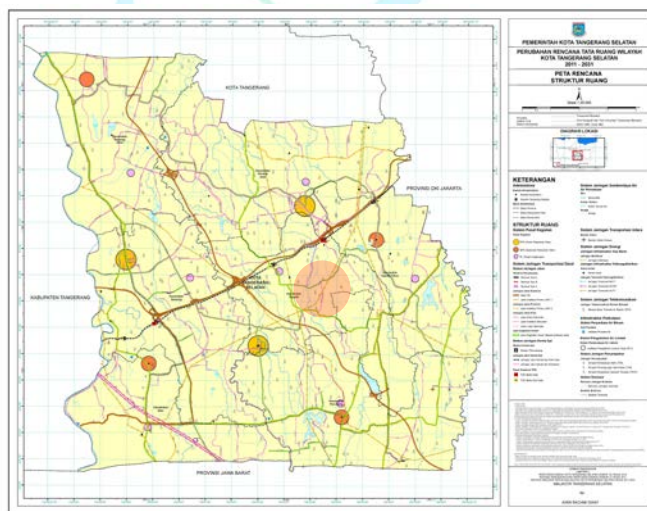


Gambar 1.2. Peron Stasiun Jurangmangu  
( Sumber: <https://i1.wp.com/akumassa.org/wp-content/uploads/2009/12/jurangmangu4.jpg?resize=480%2C361>, diakses pada 04/09/2019 )

● Stasiun Jurangmangu berada di bawah jembatan yang terletak di Jalan Tegal Rotan, Kecamatan Ciputat Timur, Kota Tangerang Selatan. Sudah ada sejak era kolonial, awalnya stasiun ini untuk kereta uap karena pada saat itu Stasiun Jurangmangu hanyalah pemberhentian kecil. Pada tahun 2002 dilakukan pembangunan selama 7 tahun dan selesai pada bulan September 2009 (Ferdiansyah, 2009). Setelah melewati masa yang cukup panjang stasiun Jurangmangu yang awalnya hanya memiliki satu akses yaitu akses dari Jalan Tegal Rotan sekarang sudah memiliki beberapa akses yang mempermudah pengguna KRL, khususnya pengguna yang berasal dari wilayah Bintaro Jaya. Perkembangan Bintaro Jaya yang begitu pesat menyebabkan kemacetan mulai merambah di beberapa titik di wilayah Bintaro terutama di Jalan Tegal Rotan karena di wilayah tersebut terdapat pintu Tol Pondok Aren dan akses masuk Stasiun Jurangmangu. Akhirnya pada tahun 2012 Walikota Tangerang Selatan, Airin Rachmi Diany, membentuk tim teknis antara Pemkot Tangsel, PT KAI, PT Jaya Real Property, dan PT BSD Tol, untuk memperbaiki masalah tersebut. Dikatakan oleh Airin, untuk infrastruktur akses menuju stasiun merupakan tanggung jawab Pemerintah kota Tangerang Selatan. Sementara pengembang dan PT KAI akan melakukan pembangunan di dalam stasiun. Dengan revitalisasi ini diharapkan dapat menjadi solusi kemacetan (Anton, 2012). Perwakilan PT Jaya Real Properti, Lucky, "Ini karena untuk kepentingan umum, kami secepatnya mengecek lahan mana saja yang akan digunakan dalam revitalisasi Stasiun

Jurangmangu ini. Karena sebagian besar pengguna stasiun Jurangmangu adalah warga Bintaro (Anton, 2012).

Secara administratif, sebagian besar wilayah Bintaro Jaya berada di Tangerang Selatan dan bergantung pada pemerintah Kota Tangerang Selatan. Namun, Bintaro Jaya juga sebagai Kota Mandiri yang dikembangkan oleh pengembang Jaya Real Property sehingga Pemerintah Kota Tangerang Selatan juga bekerja sama dengan Jaya Real Property dalam mengelola Bintaro Jaya. Airin mengatakan konsep TOD yang mulai digagas berada di Stasiun Rawa Buntu dengan akan masuknya Perumnas di stasiun ini. Kemudian di Stasiun Jurangmangu, pengembang Bintaro Jaya juga akan segera masuk. Pihak Pemerintah kota selanjutnya akan mengintegrasikan transportasi umum lainnya mulai dari angkot hingga transportasi Online ke area TOD itu. Pihak Badan Pengelola transportasi Jabodetabek (BPTJ) juga akan mendukung dengan menyediakan bus Trans Transit (Yudis, 2018). Sejak 2018, Stasiun Jurangmangu terus dikembangkan dengan konsep TOD oleh Pemerintah Kota Tangerang Selatan bersama stakeholder lainnya. Dengan adanya kerja sama dengan beberapa stakeholder yang mengembangkan TOD Stasiun Jurangmangu ini tentunya hasil yang diharapkan baik namun beberapa titik pada kawasan ini masih ditemukan permasalahan seperti kemacetan, tidak tersedianya jalur pejalan kaki dan lain-lain.



Gambar 1.3. Peta Rencana Tata Ruang Tangerang Selatan  
(Sumber: Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tangerang Selatan Tahun 2011 - 2031)

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Tangerang Selatan Tahun 2011 - 2031 Stasiun Jurangmangu direncanakan sebagai Stasiun TOD

Skala Kota, oleh sebab itu Kawasan Stasiun Jurangmangu terus dikembangkan dengan pembangunan jalur pedestrian yang menghubungkan stasiun ke beberapa tempat. Selain itu fasilitas-fasilitas publik transportasi seperti halte bus pun juga sudah disediakan. Hal ini memperlihatkan keseriusan pengembangan TOD kawasan ini, namun apabila dilihat lebih jauh lagi hingga saat ini kawasan Stasiun Jurangmangu belum terlihat mencirikan karakter kawasan TOD karena masih banyak permasalahan dasar seperti pedestrian, fungsi lahan, konektivitas antara bangunan, dan lain-lain. Maka dari itu penelitian ini penting dilakukan untuk melihat sejauh mana kawasan Stasiun Jurangmangu sudah menerapkan konsep TOD. Sehingga hasil dari penelitian ini nantinya adalah rekomendasi berupa poin-poin apa saja yang penting untuk dilakukan demi terciptanya kawasan TOD yang baik pada kawasan Stasiun Jurangmangu.

### **1.1 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah disampaikan maka dapat dirumuskan permasalahan penelitian sebagai berikut:

Karakteristik TOD apa saja yang sudah terimplementasi pada Kawasan Stasiun Jurangmangu? Upaya apa yang perlu dilakukan untuk mendukung terbentuknya TOD pada Kawasan Stasiun Jurangmangu?

Pada penelitian ini penulis akan membatasi lingkup masalah di area radius 600m Stasiun Jurangmangu, hal ini dilandasi oleh teori Calthrope (1993), yang mengatakan bahwa Kawasan TOD harus dapat dijangkau dengan berjalan kaki atau sejauh 2000-Feet (600m). Analisis akan menggunakan tiga sumber indikator yaitu dari Calthrope (1993), Florida TOD Guidebook, (2012), TOD Standar 3.0, ITDP (2017). Batasan ini guna tidak melebarnya pokok pembahasan yang ingin dicapai dari materi penulisan ini.

### **1.2 Tujuan Penelitian**

Tujuan dalam penelitian ini yaitu untuk melihat karakteristik TOD apa saja yang telah diimplementasikan pada Kawasan Stasiun Jurangmangu sebagai Kawasan yang dikembangkan kearah TOD skala kota. Dan juga untuk mengetahui upaya yang dapat dilakukan agar Kawasan Stasiun Jurangmangu ini sesuai dengan prinsip TOD. Dengan begitu dapat diketahui potensi pengembangan berkonsep TOD pada Kawasan Stasiun Jurangmangu.

### 1.3 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah untuk melihat sejauh mana kawasan Stasiun Jurangmangu sudah menerapkan konsep TOD dan upaya yang dapat dilakukan untuk mengembangkan konsep TOD pada Kawasan ini. Sehingga hasil dari penelitian ini nantinya adalah rekomendasi berupa poin-poin apa saja yang penting untuk dilakukan demi terciptanya kawasan TOD yang baik pada kawasan Stasiun Jurangmangu. Dengan begitu diharapkan penelitian ini dapat menjadi bahan evaluasi sekaligus masukkan kepada pengembang dalam mengembangkan kawasan Stasiun Jurangmangu. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan acuan akademisi yang ingin melakukan penelitian lebih lanjut.

### 1.4 Sistematika Penulisan

#### Latar Belakang

**Urbanisasi:** Pertumbuhan kota-kota baik di dunia maupun di Indonesia sangat pesat. Pertumbuhan yang begitu pesat ini dapat disebabkan oleh perpindahan penduduk dari sebuah daerah ke sebuah kota

**Kemacetan:** Sebagai kota penyangga DKI Jakarta Bintaro Jaya berkembang dengan begitu pesat, hal ini menimbulkan beberapa masalah perkotaan khususnya masalah transportasi.

**TOD Skala Kota:** Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Tangerang Selatan Tahun 2011 - 2031 Stasiun Jurangmangu direncanakan sebagai Stasiun TOD Skala Kota.

**Eksisting:** Kawasan Stasiun Jurangmangu terus dikembangkan dengan pembangunan jalur pedestrian yang menghubungkan stasiun ke beberapa tempat. Selain itu fasilitas-fasilitas publik transportasi seperti halte bus pun juga sudah disediakan.

#### Pertanyaan

Karakteristik TOD apa saja yang sudah terimplementasi pada Kawasan Stasiun Jurangmangu? Upaya apa yang perlu dilakukan untuk mendukung terbentuknya TOD pada Kawasan Stasiun Jurangmangu?

#### Tujuan

Melihat Potensi pengembangan kawasan berkonsep Transit Oriented Development pada Kawasan Stasiun Jurangmangu.

#### Sasaran

Mengidentifikasi karakteristik TOD yang telah terimplementasi pada Kawasan Stasiun Jurangmangu.

Mengidentifikasi upaya yang dapat dilakukan untuk mendukung terwujudnya kawasan berkonsep TOD pada Kawasan Stasiun Jurangmangu.

#### Output

Potensi pengembangan kawasan berkonsep Transit Oriented Development pada Kawasan Stasiun Jurangmangu.

Gambar 1.4. Skema Kerangka Berpikir  
Sumber: Penulis, 2019

Dari latar belakang yang telah dijabarkan maka, penelitian ini berfokus kepada identifikasi karakteristik TOD yang telah terimplementasi untuk mengetahui kondisi eksisting, lalu dari identifikasi tersebut dicari upaya apa yang dapat dikembangkan untuk terwujudnya konsep TOD pada Kawasan Stasiun Jurangmangu. Sehingga dari karakteristik dan upaya yang dapat dilakukan tersebut dapat dilihat bagaimana potensi pengembangan Kawasan berkonsep TOD pada Kawasan Stasiun Jurangmangu.

### **BAB I. PENDAHULUAN**

Berisi latar belakang yang mendasari peneliti melakukan penelitian tentang TOD Stasiun Jurangmangu, rumusan masalah yang menjelaskan tentang masalah yang akan dibahas dalam penelitian, tujuan penelitian yang menjelaskan tujuan yang akan dicapai peneliti dalam melakukan penelitian tentang TOD Stasiun Jurangmangu, dan manfaat penelitian yang menjelaskan manfaat dari penelitian bagi praktisi, pemerintah dan akademisi. Terdapat juga pembatasan masalah yang menjelaskan batasan penelitian yang dilakukan.

### **BAB II. TINJAUAN PUSTAKA**

Berisi tinjauan pustaka yang mendeskripsikan kajian-kajian teori yang dapat menjadi bahan kajian untuk penelitian. Peneliti akan mencoba meninjau teori tentang *Transit Oriented Development* dalam buku *Florida TOD Guidebook* dan teori Peter Calthorpe, dan TOD Standar 3.0 oleh *Institute for Transportation and Development Policy*. Setelah itu peneliti membuat sintesis yang akan digunakan sebagai alat menganalisis.

### **BAB III. METODE PENELITIAN**

Berisi lokasi penelitian, Pendekatan penelitian, dan teknik pengumpulan data. Lokasi penelitian menjelaskan tempat yang akan diteliti dan bagaimana keadaan di tempat tersebut. Pendekatan penelitian menjelaskan peneliti akan menggunakan pendekatan kualitatif dalam penelitian ini. Teknik pengumpulan data menjelaskan bagaimana peneliti mengumpulkan data-data yang dibutuhkan dalam penelitian. Data dibagi menjadi dua jenis yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung melalui observasi



lapangan dan wawancara. Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi literatur dan wawancara instansi.

#### **BAB IV. PEMBAHASAN**

Berisi tentang pembahasan kualitas pengembangan TOD Stasiun Jurangmangu, yang berupa narasi, tabel penilaian, serta pemetaan dalam bentuk grafis untuk memudahkan pembaca dalam memahami masalah yang akan disampaikan. Peneliti juga mengaitkan data-data tersebut dengan teori-teori yang telah dijelaskan sebelumnya di Bab 2.

#### **BAB V. PENUTUP**

Berisi tentang kesimpulan yang didapatkan oleh peneliti dalam melakukan penelitian serta memberikan saran-saran untuk pengembangan Stasiun Jurangmangu ke depannya.

