

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jabodetabek merupakan wilayah metropolitan terbesar di Indonesia. Pesatnya urbanisasi dan *urban sprawl* yang semakin melebar membuat kebutuhan mobilitas masyarakat tentu akan semakin meningkat. Mobilitas masyarakat di Jabodetabek yang bertambah padat ini menimbulkan masalah transportasi yang kompleks salah satunya adalah kemacetan. Kepadatan wilayah Jabodetabek mencapai tingkat yang mengkhawatirkan, Meluasnya urbanisasi di Jakarta menyebabkan pengelolaan perkotaan yang tidak efektif, kurangnya infrastruktur, dan mudarnya wilayah desa di perkotaan tradisional, yang berdampak pada kondisi kehidupan perkotaan (Goldblum, 2000). Data Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia pada tahun 2022 mencatatkan jumlah populasi Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi) mencapai lebih dari 34 juta jiwa. Pertumbuhan penduduk ini menciptakan tekanan terhadap infrastruktur transportasi yang terbatas, menciptakan kemacetan lalu lintas dan menurunkan kualitas hidup masyarakat. Di Jakarta sendiri pada tahun 2022, ada sekitar 12 juta unit lebih kendaraan bermotor di Jakarta, sedangkan populasi penduduknya sendiri hanya 10 juta jiwa (BPS, 2022) dan hanya sekitar 21 % yang menggunakan transportasi publik.

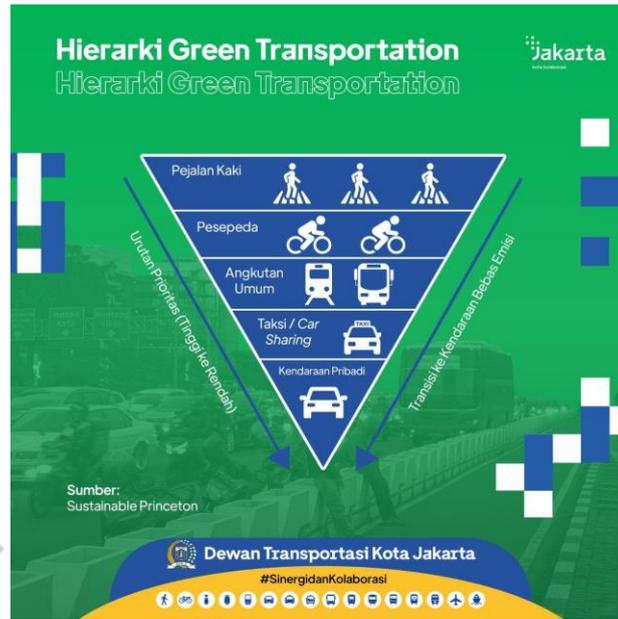
Dalam perkembangannya kebutuhan transportasi umum di Jabodetabek masih belum optimal karena kurangnya kapasitas perencanaan untuk menghadapi semakin kompleksnya pengelolaan kawasan ini (Rustiadi, 2015). Penggunaan transportasi massal yang masih belum maksimal ini pula dapat terlihat dari perkembangan lahan yang semakin melebar dan kecenderungan zonasi kawasan yang bersifat monofungsi menjadi kompleksitas tersendiri dengan tingginya mobilitas masyarakat dan peningkatan jumlah kendaraan pribadi. Zonasi kawasan yang cenderung monofungsi ini, seperti hanya mengakomodasi fungsi perumahan, bisnis, atau industri, menyebabkan ketidakseimbangan konektivitas antar wilayah. Hal ini menciptakan tantangan dalam mengoptimalkan penggunaan transportasi massal di Jabodetabek, yang justru meningkatkan ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi. Meskipun terdapat sejumlah alternatif transportasi massal, penggunaannya masih belum mencapai potensinya secara maksimal. (Aminah, 2018).

Pada saat penelitian ini dibuat, wilayah Jabodetabek sudah dilayani berbagai macam moda transportasi publik seperti *Commuter Line*, Kereta Bandara, MRT, LRT Jabodebek serta Transjakarta. dari beberapa layanan-layanan transportasi publik tersebut layanan *Commuter Line* (KRL) menjadi primadona untuk melakukan perjalanan di wilayah Jabodetabek (Ito, 2014). Kelebihan layanan ini mencakup kemampuannya untuk mencakup sejumlah besar stasiun-stasiun di wilayah Jabodetabek dan menyediakan jadwal keberangkatan yang lebih banyak, dengan *headway* 10-20 menit. Selain itu, tarifnya juga sangat terjangkau dengan jarak yang relatif jauh. tarif layanan ini di tahun 2024 adalah Rp. 3000,00 untuk jarak 25 Kilometer pertama dan penambahan Rp.1.000,00 untuk jarak 10 Kilometer berikutnya.

No.	Uraian Descriptions	Satuan Unit	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (Sem I)
1	KA Utama / Main Line Train	Penumpang Passangers	29.653.912	31.850.283	38.311.574	47.552.496	47.157.593	14.085.584	10.191.208	28.977.970	19.043.466
2	KA Lokal Raya / Local Train	Penumpang Passangers	39.423.762	39.026.306	37.400.626	36.136.081	43.416.393	18.269.065	14.394.927	30.472.354	6.696.772
3	KRL Jabodetabek / Jabodetabek Commuter Train	Penumpang Passangers	257.532.082	279.097.118	314.317.883	334.487.297	334.102.903	154.592.896	126.588.384	217.964.892	135.793.399
4	KRL Yogyakarta / Yogyakarta Commuter Train	Penumpang Passangers	-	-	-	-	-	-	1.752.444	4.578.070	2.901.390
5	KA Bandara Kualanamu / Kualanamu Airport Railways	Penumpang Passangers	691.820	731.024	816.140	747.457	508.138	164.795	142.648	313.662	223.715
6	KA Perintis Cut Meutia / Krueng Mane-Bungkah-Krueng Geukeuh Railways Pilot Project	Penumpang Passangers	-	25.388	55.139	39.569	41.284	24.156	34.745	32.936	52.865
7	KA Perintis Jenggala / Sidoarjo - Tulungan - Tarik - Mojokerto Railways Pilot Project	Penumpang Passangers	418.831	507.739	537.062	511.998	-	-	-	-	-

Gambar 1. 1 Tabel Jumlah Penumpang Kereta api
(Sumber: Perkeretapian Dalam Angka, Direktorat Jendral Perkeretaapian tahun 2023)

Pada gambar Tabel di atas jumlah pengguna *Commuter Line* Jabodetabek adalah sebanyak 217.964.892 pengguna bila di rata-ratakan artinya pada tahun 2022 pengguna *Commuter Line* Jabodetabek sebanyak 597.164 pengguna/hari. Jumlah tersebut meningkat dari tahun 2020 dan tahun 2021 sampai 2022 dan di proyeksikan akan terus meningkat kembali di tahun 2023. Dalam hal ini Sistem transportasi publik diharapkan menjadi elemen krusial dalam menghadapi masalah kemacetan yang semakin kompleks. Untuk memahami peran penting sistem transportasi publik dalam mengurangi kemacetan, perlu ditekankan pada hierarki transportasi dan peran pejalan kaki dalam konteks perkotaan. oleh karena itu, pejalan kaki sebagai bagian penting dari hierarki transportasi yang sering kali dianggap sebagai elemen yang diabaikan dalam perencanaan kawasan perkotaan.



Gambar 1. 2 Hirarki Transportasi
(Sumber : X dewan Transportasi Jakarta)

Berfokus pada prinsip-prinsip keberlanjutan, Sustainable Princeton yang merupakan organisasi *non-profit* yang didirikan tahun 2012 yang bekerja sama dengan warga, bisnis, dan pemerintah lokal untuk menjadikan kota Princeton lebih berkelanjutan sebagai contoh kota yang memprioritaskan keberlanjutan dalam setiap tindakan, demi lingkungan sehat, ekonomi kuat, dan kesejahteraan semua warga, baik masa ini maupun di masa depan. Pada hal keberlanjutan mobilitas perkotaan, Sustainable Princeton menegaskan bahwa pejalan kaki harus dianggap sebagai prioritas utama dalam hierarki transportasi. Penekanan ini tidak hanya didasarkan pada upaya mengurangi kemacetan, tetapi juga pada dampak positif terhadap kesehatan masyarakat, pengurangan emisi gas rumah kaca, dan penciptaan lingkungan perkotaan yang lebih aman dan nyaman (Sustainable Princeton, 2012). Dalam Konteks ini, Sustainable Princeton menyoroti bahwa betapa pentingnya integrasi infrastruktur pejalan kaki yang aman dan nyaman. Langkah-langkah ini dapat mencakup peningkatan trotoar, penyebaran lintasan pejalan kaki yang terencana, dan peningkatan aksesibilitas bagi pejalan kaki di seluruh kota.

Untuk itu, visi ini diharapkan mampu mendukung transformasi hierarki transportasi yang mendahulukan pejalan kaki, menggeser paradigma urbanisasi menuju model transportasi yang lebih berkelanjutan dan lebih inklusif. Melalui pendekatan ini, diharapkan masyarakat dapat diberdayakan untuk memilih berjalan kaki sebagai alternatif utama, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, dan secara positif

memengaruhi dinamika transportasi di perkotaan. Dalam buku *pedestrian planning and design guide* Panduan perencanaan dan perancangan pejalan kaki mempertimbangkan seberapa ramah pejalan kaki dalam lingkungan binaan. “Tujuan Walkability adalah untuk menciptakan lingkungan yang dapat mendorong penggunaan transportasi tidak bermotor, seperti berjalan kaki, untuk mencapai tujuan terdekat dengan tingkat nyaman” (Hafnizar, 2017). hierarki *green transportation* oleh sustainable princeton ini sejalan dengan penerapan TOD yang bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Pihak-pihak terkait belakang ini juga mulai menerapkan kebijakan dan rencana tersebut yang dapat dilihat dalam beberapa waktu terakhir ini, perhatian terhadap pembangunan Transit Oriented Development (TOD) di stasiun-stasiun Kereta Rel Listrik (KRL) di Indonesia, khususnya di wilayah Jabodetabek, telah menjadi sorotan utama dalam upaya mencapai perkotaan yang lebih efisien dan berkelanjutan. Konsep TOD yang mencakup integrasi hunian vertikal, area komersial, dan fasilitas umum di sekitar stasiun KRL menjadi pilihan strategis untuk mengatasi kompleksitas masalah transportasi dan perumahan di perkotaan yang terus berkembang. Didasarkan pada hal tersebut, menurut laporan resmi dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, pada beberapa tahun terakhir, pemerintah dan pihak swasta telah bekerja sama untuk mendorong pembangunan TOD di sekitar stasiun-stasiun KRL. Dukungan ini mencakup kebijakan perencanaan perkotaan yang mendukung, insentif bagi pengembang, dan kolaborasi dengan operator KRL untuk meningkatkan kualitas dan aksesibilitas transportasi publik.

Transit Oriented Development (TOD) merupakan suatu pendekatan perencanaan dan pengembangan perkotaan yang bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang berkelanjutan dan berorientasi pada transportasi massal (Chaltrape, 1993). Konsep ini mengintegrasikan penggunaan lahan, transportasi, dan pengembangan properti di sekitar pusat transportasi massal dengan kata lain TOD merupakan kawasan dengan fungsi campuran yang berorientasi dengan fasilitas pelayanan transportasi massal seperti stasiun kereta api atau terminal bus. TOD bertujuan untuk meminimalkan ketergantungan pada kendaraan pribadi, meningkatkan aksesibilitas, dan menciptakan komunitas yang beragam dan berkelanjutan. Kemudian ITDP melalui TOD Standard 3.0 di tahun 2017 menerapkan prinsip-prinsip parameter TOD yaitu Berjalan (Walk), Bersepeda (Cycle), Menghubungkan (Connect), Angkutan Umum (Transit), Pembauran (Mix), Memadatkan (Densify), merapatkan (Compact), Beralih (Shift).

Penerapan Transit Oriented Development ini menjadi tren yang sejalan dengan perubahan paradigma urbanisasi, di mana pemerintah dan pengembang mulai menggali potensi lahan yang terbatas dengan memanfaatkan lokasi strategis stasiun KRL sebagai pusat pengembangan. Selain itu, peningkatan kesadaran masyarakat akan pentingnya aksesibilitas transportasi publik dan keberlanjutan telah memberikan dorongan tambahan bagi perkembangan TOD di Indonesia.

Salah satu penerapan Transit Oriented Development (TOD) berada di Stasiun Pondok Cina, yang terkoneksi dengan Apartemen Mahata Margonda, Mall Depok Town Square (DETOS), dan kawasan Universitas Indonesia (UI). pengembangan ini mencerminkan evolusi perencanaan perkotaan berfokus pada integrasi moda transportasi publik dengan pengembangan hunian, pusat perbelanjaan, dan pendidikan. TOD Pondok Cina dibangun di atas lahan milik PT Kereta Api Indonesia atau KAI (Persero), yang masih berada dalam area Stasiun Commuter Line Pondok Cina. Pengembangannya dilakukan di kawasan dengan luas sekitar 2,7 hektare (BPTJ, 2021).



Gambar 1. 3 Potongan Konsep koneksi stasiun Pd,Cina dengan apartemen
(Sumber : Perumnas)

Stasiun Pondok Cina menjadi salah satu fokus pengembangan TOD yang merupakan sebagai bagian dari sistem transportasi jaringan kereta api di Jabodetabek. Dalam penelitian ini untuk mengkaji keberhasilan penerapan TOD di Stasiun Pondok Cina dengan penerapannya dengan konsep fungsi campuran (Mix-use) dalam meningkatkan kualitas lingkungan stasiun, mendukung keberlanjutan transportasi, dan merangsang pertumbuhan ekonomi lokal. maka dari itu dalam penerapan TOD di kedua stasiun tersebut memiliki persamaan fungsi lahan di sekitar area cakupan jarak berjalan kaki kurang dari 500 meter hingga maksimum 1.000 meter dari stasiun hingga pintu

masuk gedung terjauh (ITDP, 2017) walaupun kedua stasiun sudah dapat dikatakan sudah berada di wilayah areal cakupan tersebut, namun "apakah Penerapan TOD di kedua stasiun ini sudah berhasil dan bagaimana konsep (mix-use) yang mempengaruhi dalam penerapannya?"

1.2 Identifikasi / Rumusan Masalah

Pada pernyataan latar belakang diatas tersebut yang menjadi fokus masalah utama pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Faktor apa yang mempengaruhi keberhasilan penerapan TOD di stasiun Pondok Cina?
2. Bagaimana pendekatan konsep *Mix use* di kawasan tersebut?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan identifikasi/rumusan masalah tersebut, tujuan penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi faktor-faktor kunci yang berkontribusi pada keberhasilan penerapan Transit Oriented Development (TOD) di Stasiun Pondok Cina.
2. Mengetahui bagaimana pendekatan konsep mix-use yang diterapkan pada kawasan tersebut dan keterjangkauannya.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini dapat memberikan manfaat dalam beberapa aspek yaitu dapat memberikan wawasan yang lebih mendalam tentang faktor-faktor kunci yang berkontribusi pada kesuksesan penerapan TOD di sekitar Stasiun KRL dengan korelasinya terhadap fungsi campuran pada kawasan dan memberikan pandangan baru terhadap solusi transportasi yang berkelanjutan. Hasil penelitian dapat digunakan untuk merancang kebijakan yang mendorong masyarakat untuk berjalan kaki atau bersepeda untuk bermobilitas dalam kegiatan sehari-hari, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, dan meningkatkan konektivitas di sekitar kawasan sehingga tercipta kawasan yang lebih rendah emisi. hal ini sejalan dengan program pemerintah yakni Indonesia Emas 2045 untuk Indonesia yang lebih produktif, efektif, dan efisien.

1.5 Sistematika Penulisan

Penulisan pada skripsi ini dibagi menjadi 5 bab yang pada masing-masing bab berisi penjelasan dari pembahasan yang terkait yang masing-masing bab saling terkait dari isi pembahasan pada skripsi ini.

BAB I Pendahuluan

Merupakan bagian awal penelitian yang membahas mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian. Latar belakang menjelaskan topik inti penelitian. Bagian rumusan masalah berisi pertanyaan yang akan dijawab oleh peneliti. Tujuan penelitian adalah memberikan manfaat sebagai referensi bagi pembaca di berbagai bidang.

BAB II Tinjauan Pustaka

Bab dua membahas tentang tinjauan dari beberapa buku, teori, dan informasi yang menjadi dasar untuk mendukung proses penelitian. Tinjauan pustaka ini bertujuan untuk menjelaskan kajian Transit Oriented Development (TOD) dengan konsep *mixed-use* dalam penelitian ini. Tinjauan pustaka penting untuk memperkuat analisis yang akan dilakukan.

BAB III Metode Penelitian

Pada Bab ini menjelaskan metode yang digunakan dalam penelitian. Penulis menggunakan metode campuran (*mix-methods*) untuk mengumpulkan data dan melakukan analisis. Data dikumpulkan melalui observasi langsung, pemetaan, dokumentasi, dan wawancara. Penulis juga menjelaskan metode analisis data yang digunakan untuk mengolah data yang telah dikumpulkan, memberikan gambaran lengkap tentang pelaksanaan penelitian secara teknis.

BAB IV Analisis dan Pembahasan

Bagian ini membahas tentang penelitian yang sudah dimulai mengenai pengembangan Transit Oriented Development (TOD) di sekitar Stasiun Pondok Cina dengan menerapkan konsep *Mix Use*. Proses pengumpulan data sudah dimulai. Setelah data terkumpul, data tersebut akan dianalisis satu per satu, sesuai dengan teori yang sudah diintegrasikan sebelumnya. Bagian ini akan menjelaskan proses analisis secara rinci, dari data yang terkumpul hingga pertimbangan-pertimbangan lainnya. Tujuan dari bagian ini

adalah untuk menjawab pertanyaan atau masalah penelitian yang telah diajukan terkait dengan pentingnya penerapan konsep *Mix Use* dalam penerapan TOD pada kawasan stasiun Pondok Cina.

BAB V Penutup

Merupakan bagian terakhir yang berisi kesimpulan serta saran dari seluruh hasil penelitian yang telah dilakukan dengan menyimpulkan serta, merangkum semua pembahasan dari bab sebelumnya. Bab ini juga berisi saran-saran dari penelitian.

