

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Jakarta merupakan sebuah kota metropolitan yang menjadi roda ekonomi bagi negara. Sebuah kota adalah wujud dari ruang-ruang tinggal para pelaku industri, buruh, karyawan, maupun pekerja lepas. Dalam perencanaannya kota Jakarta menghadapi beberapa permasalahan salah satunya adalah pemenuhan kebutuhan ruang untuk tinggal dan bisnis dalam kota. Laju urbanisasi dan pertumbuhan penduduk menjadi salah satu faktor tuntutan pemenuhan kebutuhan ruang untuk tinggal dan bekerja di Jakarta. Menurut data dari PBB lebih dari separuh populasi global menetap di kawasan perkotaan dan PBB memproyeksikan pada tahun 2050 lebih dari 66% penduduk bumi akan tinggal di dalam perkotaan. Tingkat urbanisasi di Indonesia mengalami peningkatan signifikan, dari 8,6 juta jiwa atau 15% pada tahun 1950, menjadi 55 juta jiwa (30%) di tahun 1990, lalu melonjak menjadi 151 juta jiwa (56%) pada tahun 2020, dan diperkirakan akan mencapai 233 juta jiwa atau 73% pada tahun 2045 (BPS, 2020; Bappenas, 2020).

**Tabel 1. 1 Tabel Populasi DKI Jakarta**

Kabupaten/Kota Regency/Municipality	Daerah Perkotaan/Urban			Daerah Perdesaan/Rural			Daerah Perkotaan-Perdesaan/Urban-Rural		
	Laki-laki Male	Perempuan Female	Jumlah Total	Laki-laki Male	Perempuan Female	Jumlah Total	Laki-laki Male	Perempuan Female	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
<b>Kabupaten/Regency</b>									
Kepulauan Seribu	14 596	14 329	28 925	-	-	-	14 596	14 329	28 925
<b>Kota/Municipality</b>									
Jakarta Selatan	1 127 196	1 117 427	2 244 623	-	-	-	1 127 196	1 117 427	2 244 623
Jakarta Timur	1 547 883	1 536 000	3 083 883	-	-	-	1 547 883	1 536 000	3 083 883
Jakarta Pusat	548 115	531 880	1 079 995	-	-	-	548 115	531 880	1 079 995
Jakarta Barat	1 232 504	1 216 471	2 448 975	-	-	-	1 232 504	1 216 471	2 448 975
Jakarta Utara	905 575	887 975	1 793 550	-	-	-	905 575	887 975	1 793 550
<b>DKI JAKARTA</b>	<b>5 375 869</b>	<b>5 304 082</b>	<b>10 679 951</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5 375 869</b>	<b>5 304 082</b>	<b>10 679 951</b>

Sumber : BPS Penduduk Provinsi DKI Jakarta 2020

Di Jakarta sendiri total populasi penduduknya adalah 10.679.951 jiwa dengan dominasi Angkatan kerja. (BPS Penduduk Provinsi DKI Jakarta 2020). Seiring dengan pertambahan jumlah penduduk di Jakarta yang diproyeksikan pada tahun 2045 akan mencapai 11.240.000 jiwa, Jakarta

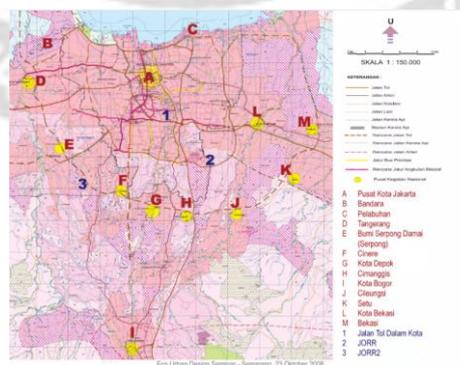
menghadapi tantangan pemenuhan kebutuhan ruang, permintaan kebutuhan ruang yang tinggi di Jakarta tidak diimbangi dengan pemenuhan yang memadai,

**Tabel 1. 2 Tabel Demografi DKI Jakarta**

Kelompok Umur Age Group	Daerah Perkotaan/Urban			Daerah Perdesaan/Rural			Daerah Perkotaan+Perdesaan/Urban+Rural		
	Laki-laki Male	Perempuan Female	Jumlah Total	Laki-laki Male	Perempuan Female	Jumlah Total	Laki-laki Male	Perempuan Female	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
0 - 4	409 595	389 151	798 746	-	-	-	409 595	389 151	798 746
5 - 9	406 945	388 020	794 965	-	-	-	406 945	388 020	794 965
10 - 14	413 237	393 410	806 647	-	-	-	413 237	393 410	806 647
15 - 19	424 883	410 167	835 050	-	-	-	424 883	410 167	835 050
20 - 24	434 719	426 054	860 773	-	-	-	434 719	426 054	860 773
25 - 29	433 562	422 160	855 722	-	-	-	433 562	422 160	855 722
30 - 34	438 778	431 304	870 082	-	-	-	438 778	431 304	870 082
35 - 39	437 533	431 088	868 621	-	-	-	437 533	431 088	868 621
40 - 44	428 005	424 186	852 191	-	-	-	428 005	424 186	852 191
45 - 49	397 769	394 894	792 663	-	-	-	397 769	394 894	792 663
50 - 54	346 874	343 070	689 944	-	-	-	346 874	343 070	689 944
55 - 59	285 816	285 011	570 827	-	-	-	285 816	285 011	570 827
60 - 64	214 998	219 865	434 863	-	-	-	214 998	219 865	434 863
65 - 69	151 659	159 719	311 378	-	-	-	151 659	159 719	311 378
70 - 74	82 899	93 959	176 858	-	-	-	82 899	93 959	176 858
75+	68 597	92 024	160 621	-	-	-	68 597	92 024	160 621
<b>JUMLAH/TOTAL</b>	<b>5 375 869</b>	<b>5 304 082</b>	<b>10 679 951</b>	-	-	-	<b>5 375 869</b>	<b>5 304 082</b>	<b>10 679 951</b>

Sumber : BPS Penduduk Provinsi DKI Jakarta 2020

Ketika suatu kota tidak dapat memenuhi kebutuhan ruangnya hal ini akan berdampak pada wilayah wilayah perbatasan kota yang memunculkan kecenderungan Perubahan fungsi kawasan di wilayah pinggiran kota (urban fringe) terjadi seiring meningkatnya kebutuhan akan ruang di area perkotaan. Hal ini mendorong ekspansi kota ke wilayah pinggiran serta pertumbuhan kawasan secara menyebar dan tidak terkendali (urban sprawl). Fenomena ini tidak hanya mengurangi luas lahan produktif, tetapi juga mengakibatkan perubahan bentuk kota atau morfologi kota yang cenderung tidak terstruktur (Hanief & Dewi, 2014:342).



Gambar 1. 1 Peta Sebaran Urban Sprawl

Sumber : *Urban Sprawl* Di Jakarta | PPT

Salah satu masalah yang terjadi akibat *urban sprawl* ini adalah efisiensi biaya logistik dan kemacetan didalam kota. Karna dominasi kendaraan pribadi di jalan jalan kota yang datang dari luar kota Jakarta.

**Tabel 1. 3 Tabel Pengguna Kendaraan Bermotor Jakarta 2023**

Jenis Kendaraan	Tahun					Pertumbuhan per Tahun (persen)
	2018	2019	2020	2021	2022	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Sepeda Motor	14.859.283	15.644.530	16.018.716	16.519.197	17.062.273	3,52
Mobil Penumpang	3.910.648	4.064.836	4.061.033	4.111.231	4.210.390	1,86
Mobil Beban	735.912	763.374	772.672	785.600	849.132	3,64
Mobil Bus	341.947	342.036	342.835	342.667	344.357	0,18
Kendaraan Khusus	148.393	150.932	152.056	153.104	153.881	0,91
<b>Total</b>	<b>19.996.183</b>	<b>20.965.708</b>	<b>21.347.312</b>	<b>21.911.799</b>	<b>22.620.033</b>	<b>3,13</b>

Catatan: Tidak termasuk kendaraan TNI, Polri, dan Korps Diplomatik

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya, 2023

Sumber : Ditlantas Polda Metro Jaya, 2023

Menurut data dari Ditlantas Polda Metro Jaya, sebanyak 42.41% kendaraan bermotor di jabodetabek, terdaftar di wilayah bodetabek. Berdasarkan data Korlantas Polri per 5 Mei 2024, jumlah kendaraan bermotor di wilayah hukum Polda Metro Jaya tercatat sebanyak 24.356.669 unit, atau setara dengan 15,04% dari total kendaraan di Indonesia yang mencapai 161.962.490 unit. Dari jumlah tersebut, 4.354.155 unit merupakan mobil pribadi dan 19.016.898 unit adalah sepeda motor. Sisanya terdiri dari 44.352 unit bus, 876.637 unit kendaraan angkutan barang, dan 64.611 unit kendaraan khusus. Data kendaraan pribadi diatas merupakan salah satu efek dari kurangnya pengembangan sebuah kawasan perkotaan yang terintegrasi selain itu penyebab dari perkembangan kota yang tidak teratur dan terpecah pecah salah satunya adalah terdapatnya kawasan di perkotaan yang menempati ruang ruang kota yang tidak sesuai dengan rencana detail tata ruang.

## 1.2 Latar Belakang Perancangan

Merespon beberapa permasalahan mengenai mobilitas manusia, penataan ruang kota. Serta laju pertumbuhan dan urbanisasi, perlu

dimanfaatkannya ruang kota untuk memenuhi kebutuhan penduduknya. Salah satu upaya yang dilakukan untuk melakukan efisiensi mobilitas dan ruang kota serta menjamin semua orang memiliki tempat untuk tinggal didalam kota adalah dengan memanfaatkan ruang ruang di simpul simpul transportasi dan mengintegrasikannya kepada transportasi publik untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. "TOD atau pembangunan berorientasi transit berarti mengintegrasikan desain ruang kota untuk menyatukan orang, kegiatan, bangunan, dan ruang publik melalui konektifitas yang mudah dengan berjalan kaki dan bersepeda serta dekat dengan pelayanan angkutan umum yang sangat baik ke seluruh kota." (*TOD Standard 3.0*).



Gambar 1. 2 *Site Outline*

Sumber : Dokumen Pribadi

Manggarai merupakan sebuah kawasan di Jakarta selatan yang memiliki potensial dikembangkan menjadi kawasan TOD. Hal ini didasari dengan pilihan moda transportasi yang tersedia dan aksesibilitas kepusat kota, manggarai memiliki potensi untuk menjadi sebagai kawasan inti TOD dimasa mendatang melihat dari rencana pengembangan infrastruktur disekitar kawasan.



Gambar 1. 3 Peta Jaringan Transum & Rencana LRT

Sumber : Vino Satwika on X: Lokasi Stasiun LRT Jakarta Manggarai

Dilansir dari Bisnis.com Direktur Proyek LRT Jakarta Fase 1B, Ramdani Akbar, menyampaikan bahwa Stasiun LRT Manggarai akan terhubung langsung dengan Stasiun Manggarai yang saat ini melayani KRL Jabodetabek serta Kereta Bandara Soekarno-Hatta. “Untuk saat ini, pengerjaan difokuskan pada segmen Stasiun Rawamangun dengan target uji coba lintasan pada September 2024, kemudian dilanjutkan ke stasiun berikutnya. Pembangunan Stasiun LRT Manggarai direncanakan dimulai akhir 2024, karena stasiun-stasiun di ujung Fase 1B memang diprioritaskan terlebih dahulu,” jelas Ramdani saat ditemui di Proyek Pembangunan LRT Jakarta Fase 1B di Jalan Pemuda, Kamis (18 Juli 2024). Ia juga menambahkan bahwa Stasiun LRT Manggarai akan dibangun di Jalan Sultan Agung, tidak jauh dari Rumah Sakit Agung.

Manggarai memang sudah direncanakan menjadi sebuah kawasan berorientasi transit. Dilansir dari Kompas.com- Menteri Perumahan dan Kawasan Pemukiman (PKP) Maruarar Sirait akan berkordinasi dengan PT. Kereta Api Indonesia untuk Menyusun perencanaan progam penataan Kawasan pemukiman di sekitar manggarai. "Kami berharap PT KAI terlebih dulu bisa melakukan survey dan pendataan hunian yang ada di lahan negara yang ada di sekitar kawasan Stasiun Manggarai," ujar Maruarar saat kunjungan kerja ke Stasiun Manggarai, Jakarta, Rabu (27/11/2024).



Gambar 1. 4 Masterplan T.O.D Manggarai

Sumber: JAKARTA | Manggarai - Cikarang Quadruple Track / DDT Program | 34 km |  
U/C | Page 11 | SkyscraperCity Forum

### 1.3 Rumusan Masalah

Perkembangan Kawasan didaerah perbatasan kota menyebabkan terjadinya *urban sprawl* yang terus menerus berkembang. Permasalahan ini menjadi salah satu permasalahan yang kompleks ketika sebuah kota tidak lagi dapat mengakomodir kebutuhan penghuninya dan semakin mahalnya tanah di perkotaan, mengingat bahwa Jakarta merupakan kota metropolitan dengan dominasi pekerja dari Kawasan pinggiran Jakarta. Permasalahan pengembangan kota yang terpencah pencah meningkatkan beban biaya logistik, mobilitas yang tidak efisien, dan kemacetan yang terjadi didalam kota. Selain mobilitas pekerja dari luar kota Jakarta, Jakarta sendiri menghadapi tantangan dimasa mendatang dengan bertambahnya penduduk kota menjadi 11.240.000 jiwa dalam kota, proyeksi tersebut terjadi karna pertumbuhan jumlah penduduk dan laju urbanisasi dalam kota mengingat bahwa Jakarta adalah tulang punggung ekonomi negara. DJKA dan Menteri Perumahan dan Kawasan Pemukiman mengupayakan mengembangkan hunian dan Kawasan bisnis disekitar simpul transportasi. Seperti di stasiun cisauk, stasiun tanjung barat dan

stasiun rawa buntu. Upaya ini dilakukan guna mengoptimalkan penggunaan lahan serta mempromosikan penggunaan transportasi umum sebagai moda transportasi untuk bertransisi.

## **1.4 Maksud dan Tujuan**

Maksud dan tujuan berisikan maksud dan tujuan dari penulis melakukan tinjauan studi dan Perancangan Kawasan Hunian dan Bisnis Berbasis T.O.D (*Transit Oriented Development*) di Manggarai.

### **1.4.1 Maksud**

Maksud dari penulisan skripsi ini adalah merancang Kawasan bisnis dan hunian yang berorientasi transit untuk membentuk sebuah komunitas yang inklusif sebagai bentuk upaya jawaban dari beberapa permasalahan perkotaan. *Transit Oriented Development* diharapkan dapat menjadi jawaban untuk meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi sebagai mobilitas bekerja ke dalam kota, serta mempromosikan transportasi publik untuk mengurangi trafik kendaraan pribadi.

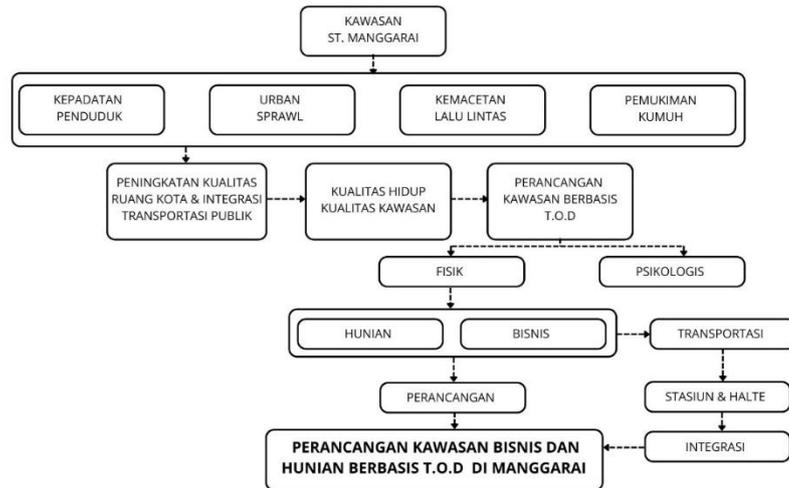
### **1.4.2 Tujuan**

Terdapat beberapa tujuan yang penulis harapkan tertuang dalam perancangan ini, seperti :

1. Menganalisis dan merancang kawasan yang berorientasi transit guna mendukung integrasi antara hunian, transportasi publik, dan fasilitas penunjang sesuai dengan kebijakan tata ruang.
2. Mengembangkan desain yang meningkatkan kualitas ruang publik serta memperbaiki aksesibilitas bagi pejalan kaki agar kawasan lebih inklusif dan ramah bagi masyarakat.
3. Mengurangi dominasi kendaraan pribadi dengan mengoptimalkan konektivitas dan mobilitas berbasis transportasi umum serta jalur pejalan kaki yang lebih baik.

## 1.5 Kerangka Berfikir

Kerangka berfikir adalah gambaran dari penulis dalam melihat permasalahan yang diikuti dengan isu yang beredar dimasyarakat terhadap masalah tersebut. Dalam melihat permasalahan tersebut penulis membuat gambaran mengenai cara penulis mengambil keputusan pendekatan yang dipilih serta *Site* yang dipilih berdasarkan permasalahan dan isu.



Gambar 1. 5 Kerangka Berfikir

Sumber: Analisa Pribadi

## 1.6 Lingkup Pembahasan dan Batasan Pembahasan

Pembahasan yang menjadi lingkup dan batasan kajian, data, serta teori dalam penulisan ini sebagai perimeter pembahasan agar tulisan bersifat objektif

### 1.6.1 Lingkup Pembahasan

Terdapat beberapa lingkup pembahasan dalam perancangan ini yang difokuskan guna mendukung Perancangan Kawasan Hunian dan Bisnis Berbasis T.O.D (*Transit Oriented Development*) di Manggarai, sebagai berikut :

#### 1. Konsep *Transit Oriented Development*

Perancangan kawasan Manggarai mengintegrasikan hunian, komersial, dan transportasi publik untuk menciptakan lingkungan yang efisien, dengan aksesibilitas tinggi melalui jalur pejalan kaki dan sepeda.

Optimalisasi moda transportasi umum juga diterapkan untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi.

## **2. Peningkatan Ruang Publik**

Perancangan pada ruang publik inklusif, jalur pejalan kaki yang nyaman, dan ruang hijau untuk meningkatkan kualitas lingkungan serta kesejahteraan warga. Desainnya mengutamakan konektivitas antara hunian, fasilitas umum, dan pusat ekonomi guna menciptakan kawasan yang dinamis, berkelanjutan, dan mudah diakses.

## **3. Penataan Kawasan Manggarai Sebagai Kawasan Berwawasan Transit**

Menata kembali kawasan Manggarai agar menjadi kawasan yang berorientasi transit dengan konsep TOD sebagai salah satu upaya pemecahan masalah perkotaan.

## **4. Sustainability & Smart Development**

Penggunaan prinsip desain ramah lingkungan, seperti pemanfaatan ruang hijau, efisiensi energi, dan pengelolaan air. Serta, penerapan teknologi dalam perancangan kawasan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, seperti sistem transportasi berbasis teknologi dan tata kelola lingkungan yang lebih baik.

### **1.6.2 Batasan Pembahasan**

Penulis tidak memiliki kemampuan untuk menjelaskan lebih jauh mengenai skema **penggusuran lahan**. Fokus pada tulisan ini hanya pada Perancangan Kawasan Hunian dan Bisnis di Manggarai Berbasis T.O.D (*Transit Oriented Development*). Semua hal mengenai penggusuran, pembebasan lahan, relokasi penduduk, dll diluar dari kapabilitas penulis untuk menjelaskan.

### **1.7 Sistematika Penulisan**

Pada penulisan skripsi ini disusun sistematika penulisan sebagai berikut :

## **BAB I PENDAHULUAN**

Membahas mengenai latar belakang, maksud tujuan, lingkup pembahasan, metode pembahasan, dan sistematika pembahasan.

## **BAB II TINJAUAN DAN LANDASAN TEORI**

Tinjauan umum terhadap definisi definisi, dan atau terminologi tertentu, data data studi, teori pendapat para ahli, studi banding dan studi literatur.

## **BAB III METODE PENULISAN**

Membahas mengenai metode yang dilakukan penulis dalam membuat penulisan skripsi ini.

## **BAB IV ANALISIS**

Melakukan proses analisis yang dibutuhkan untuk merancang sebuah Kawasan Bisnis dan Hunian yang terintegrasi.

## **BAB V KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

Pembahasan konsep yang dirancang berdasarkan kriteria desain dan data yang dikumpulkan serta implementasinya pada desain, dengan pendekatan yang diharapkan dapat menjawab permasalahan yang ada.

