

**KONSEP PERANCANGAN AKSESIBILITAS PADA
KAWASAN *TOD* STASIUN MANGGARAI, JAKARTA**

TESIS DESAIN



**Oleh:
Muhammad Faleri Febriyanto
8111801003**

**Pembimbing:
Dr. Ir. Yohannes Karyadi Kusliansjah, M.T.**

**Ko-Pembimbing:
Dr. Ir. Rumiati Rosaline Tobing, M.T.**

**PROGRAM STUDI MAGISTER ARSITEKTUR
JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
BANDUNG
2021**

**KONSEP PERANCANGAN AKSESIBILITAS PADA
KAWASAN *TOD* STASIUN MANGGARAI, JAKARTA**

TESIS DESAIN



**Oleh:
Muhammad Faleri Febriyanto
8111801003**

**Pembimbing:
Dr. Ir. Yohannes Karyadi Kusliansjah, M.T.**

**Ko-Pembimbing:
Dr. Ir. Rumiati Rosaline Tobing, M.T.**

**PROGRAM STUDI MAGISTER ARSITEKTUR
JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
BANDUNG
2021**

HALAMAN PENGESAHAN

**KONSEP PERANCANGAN AKSESIBILITAS PADA KAWASAN *TOD*
STASIUN MANGGARAI, JAKARTA**



Oleh:
Muhammad Faleri Febriyanto
8111801003

Pembimbing:

Dr. Ir. Yohannes Karyadi Kusliansjah, M.T.

Ko-Pembimbing:

Dr. Ir. Rumiati Rosaline Tobing, M.T.

Penguji 1:

Dr. Rahadhian Prajudi Herwindo, S.T. M.T.

Penguji 2:

Ir. Herman Willianto, MSP, Ph.D..

**PROGRAM STUDI MAGISTER ARSITEKTUR
JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
BANDUNG
2021**

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya dengan data diri sebagai berikut:

Nama : Muhammad Faleri Febriyanto
Nomor Pokok Mahasiswa : 8111801003
Program Studi : Magister Arsitektur
Fakultas Teknik
Universitas Katolik Parahyangan

Menyatakan bahwa tesis dengan judul:

KONSEP PERANCANGAN AKSESIBILITAS PADA KAWASAN *TOD* STASIUN MANGGARAI, JAKARTA

adalah benar-benar karya saya sendiri di bawah bimbingan pembimbing, dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku dalam masyarakat keilmuan.

Apabila di kemudian hari ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya saya, atau jika ada tuntutan formal atau non formal dari pihak lain berkaitan dengan keaslian karya saya ini, saya siap menanggung segala resiko, akibat, dan/sanksi yang dijatuhkan kepada saya, termasuk pembatalan gelar akademik yang saya peroleh dari Universitas Katolik Parahyangan.

Dinyatakan : di Bandung

Tanggal : 27 April 2021

Muhammad Faleri Febriyanto

KONSEP PERANCANGAN AKSESIBILITAS PADA KAWASAN *TOD* STASIUN MANGGARAI, JAKARTA

Muhammad Faleri Febriyanto (8111801003)

Pembimbing: Dr. Ir. Yohannes Karyadi Kusliansjah, M.T.

Ko-Pembimbing: Dr. Ir. Rumiati Rosaline Tobing, M.T.

Magister Arsitektur

Bandung

27 April 2021

ABSTRAK

Fenomena kawasan Manggarai, Jakarta Selatan sejak dahulu dikenal sebagai area transportasi umum di Jakarta. Kawasan Manggarai juga menjadi salah satu pintu masuk memasuki Kota Jakarta melalui Stasiun Manggarai yang sudah dibangun sejak zaman kolonial yaitu tahun 1918. Saat ini kawasan Manggarai menjadi area transit dimana terdapat stasiun sentral yang menjadi tempat orang berganti kereta dan terminal yang dapat mengakomodasi berbagai bus. Hal ini menyebabkan area di sekitar sarana transportasi publik seperti Terminal Manggarai dan Stasiun Manggarai menjadi padat. Kepadatan tersebut tidak diiringi dengan penataan kawasan yang baik dan menyebabkan kemacetan hingga area di sekitarnya. Selain itu unsur-unsur terkait seperti aksesibilitas, integrasi antar moda transportasi, dan tata guna lahan banyak yang diabaikan dan diintervensi untuk kepentingan lain sehingga menjadi masalah yang juga muncul di kawasan ini. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengkaji dan menganalisis faktor-faktor yang berkaitan dengan kondisi kawasan sekitar Stasiun Manggarai. Faktor-faktor tersebut dapat digunakan untuk membantu membuat referensi acuan untuk pengembangan kawasan Stasiun Manggarai. Dengan dilakukannya penataan kawasan, maka dapat memudahkan masyarakat dalam menggunakan transportasi umum yang saling terintegrasi. Penelitian ini menggunakan metode eksplorasi, eksplanasi, dan prediksi dalam penyusunannya serta studi banding agar terjadi penyesuaian antara teori dengan karakteristik lokasi kasus studi.

Kata Kunci: Aksesibilitas, Transportasi Umum, Area Terintegrasi, Stasiun Manggarai

ACCESSIBILITY DESIGN CONCEPT IN TOD AREA MANGGARAI STATION, JAKARTA

Muhammad Faleri Febriyanto (8111801003)

Adviser: Dr. Ir. Yohannes Karyadi Kusliansjah, M.T.

Co-Adviser: Dr. Ir. Rumiati Rosaline Tobing, M.T.

Magister of Architecture

Bandung

April 27th 2021

ABSTRACT

The phenomenon of the Manggarai area, South Jakarta is already known as a public transportation area in Jakarta. The Manggarai area is also one of the entrances to Jakarta through the Manggarai Station, which was built since colonial times in 1918. Today Manggarai is a transit area with a central station where people change trains and terminals that can accommodate various buses. This matter has caused the area around public transportation facilities such as Manggarai Terminal and Manggarai Station to become crowded. The density is not accompanied by a proper arrangement of the area and causes congestion to the surrounding area. Besides, related elements such as accessibility, integration between modes of transportation, and land use are ignored and intervened for other purposes so that problems arise in this area. This research was conducted to study and analyse factors related to the condition of the Manggarai Station area. These factors can be used to help make references for the development of the Manggarai Station area. With the development of the area, it can facilitate the public in using integrated public transportation. This research uses a exploration, explanation, and prediction method in its preparation as well as a precedent study to fit between the theory and the location characteristics of the case study.

Keywords: Accessibility, Public Transportation, Integrated Area, Manggarai Station



KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan karya tesis yang berjudul “Konsep Perancangan Aksesibilitas Pada Kawasan *TOD* Stasiun Manggarai, Jakarta” ini tepat waktu. Laporan tesis ini diajukan sebagai syarat menyelesaikan mata kuliah tesis riset Program Magister Arsitektur, Fakultas Teknik, Sekolah Pascasarjana Universitas Katolik Parahyangan. Selama proses pembuatan tugas ini, tidak sedikit hambatan dan kesulitan yang dialami penulis, namun atas bantuan dan dukungan dari berbagai pihak, hambatan tersebut dapat teratasi. Penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT, yang selalu memberikan limpahan berkah dan anugerahNya.
2. Keluarga besar saya
3. Dr. Ir. Yohannes Karyadi Kusliansjah, M.T., selaku dosen pembimbing mata kuliah tesis yang tanpa bimbingan beliau, karya tulis ini tidak akan dapat diselesaikan dengan baik.
4. Dr. Ir. Rumiati Rosaline Tobing, M.T., selaku dosen ko-pembimbing mata kuliah tesis yang tanpa bimbingan beliau, karya tulis ini tidak akan dapat diselesaikan dengan baik.
5. Dr. Rahadhian Prajudi Herwindo, S.T. M.T. selaku dosen penguji yang telah memberikan bimbingan serta masukan dalam mengerjakan mata kuliah ini
6. Ir. Herman Willianto, MSP, Ph.D. selaku dosen penguji yang telah memberikan bimbingan serta masukan dalam mengerjakan mata kuliah ini
7. Staff Tata Usaha Program Magister Arsitektur Universitas Katolik Parahyangan yang sudah membantu perihal administrasi penelitian tesis ini.

8. Teman-teman dan senior yang sudah membantu
9. Dan semua pihak lain yang membantu

Dalam penulisan laporan tesis ini tentu masih banyak kekurangan baik secara penulisan, susunan penulisan, cara penyajian, maupun kata-kata yang kurang berkenan. Untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran dari pembaca yang bersifat membangun demi kesempurnaan penyusunan laporan. Sebagai penutup kata, semoga laporan ini dapat berguna untuk kita semua dan dapat dimanfaatkan sebagaimana mestinya. Terima kasih.



Bandung, 27 April 2021

Muhammad Faleri Febriyanto

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah.....	3
1.3. Pertanyaan Penelitian.....	3
1.4. Batasan Wilayah Penelitian	4
1.5. Kriteria Studi Banding.....	5
1.6. Tujuan Penelitian	5
1.7. Manfaat Penelitian.....	6
1.8. Metode Penelitian	6
1.9. Sistematika Penulisan	7
1.10. Kerangka Penelitian.....	11
BAB 2 KONSEP TOD DALAM ARSITEKTUR KAWASAN TERPADU	13
2.1. Kerangka Konsep.....	13
2.2. Tinjauan Teori <i>Place</i>	15
2.3. Tinjauan Teori <i>Linkage</i>	15
2.4. Tinjauan Teori <i>Figure/Ground</i>	16
2.5. Tinjauan Gagasan Konsep TOD di Sekitar Stasiun Manggarai	17
2.6. Konsep <i>Transit Oriented Development (TOD)</i>	17
2.6.1. Definisi <i>TOD</i>	17
2.6.2. Sejarah <i>TOD</i>	19
2.6.3. Tipe <i>TOD</i>	25
2.6.4. Pembagian Struktur <i>TOD</i>	26
2.6.5. Dampak Positif dan Negatif <i>TOD</i>	29
2.6.6. Prinsip <i>TOD</i>	39
2.7. Tinjauan Gagasan Konsep <i>TOD</i> yang Diajukan	52
2.8. Sub-Kesimpulan Bab 2	53
BAB 3 METODE PENELITIAN	57
3.1. Definisi Metode Penelitian	57
3.2. Jenis Metode Penelitian	57

3.3. Sumber Data dan Jenis Data.....	58
3.3.1. Data Primer.....	58
3.3.2. Data Sekunder.....	59
3.4. Metode Pengumpulan Data.....	60
3.4.1. Observasi.....	60
3.4.2. Wawancara.....	61
3.4.3. Studi Literatur.....	62
3.5. Analisis dan Sintesis Data.....	62
3.6. Sub-kesimpulan Bab 3.....	63
BAB 4 KAWASAN SEKITAR STASIUN MANGGARAI, JAKARTA SELATAN DITINJAU DARI TEORI URBAN FORM	65
4.1. Sejarah Umum Kawasan Manggarai, Jakarta Selatan....	65
4.2. Pembagian Segmen Pembahasan.....	67
4.3. Kajian Objek Studi	69
4.4. Sub-Kesimpulan Bab 4.....	81
BAB 5 KAWASAN SEKITAR STASIUN YOKOHAMA DAN KAWASAN SEKITAR STASIUN KONGENS NYTORV SEBAGAI STUDI PRESEDEN	85
5.1. Indikator Pemilihan Studi Preseden	85
5.2. Kawasan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	90
5.2.1. Sistem <i>TOD</i> di Kawasan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	91
5.2.2. Sejarah Stasiun <i>Yokohama</i>	92
5.2.3. Lingkungan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	93
5.2.4. Transportasi Umum di Kawasan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	95
5.3. Kawasan Sekitar Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	97
5.3.1. Sistem <i>TOD</i> di Kawasan Sekitar Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	97
5.3.2. Sejarah Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	98
5.3.3. Lingkungan Sekitar Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	99
5.3.4. Transportasi Umum di Kawasan Sekitar Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	100
BAB 6 ANALISIS KAWASAN SEKITAR STASIUN YOKOHAMA DAN STASIUN KONGENS NYTORV SEBAGAI STUDI PRESEDEN	103
6.1. Analisis Kawasan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	103
6.2. Analisis Kawasan Sekitar Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	122

BAB 7	SINTESA KAWASAN SEKITAR STASIUN YOKOHAMA DAN STASIUN KONGENS NYTORV DITINJAU DARI PRINSIP TOD	141
	7.1. Sintesa Studi Preseden.....	141
BAB 8	PEDOMAN PERANCANGAN AKSESIBILITAS KAWASAN STASIUN MANGGARAI	161
	8.1. Pedoman Perancangan Aksesibilitas Kawasan Sekitar Stasiun Manggarai	162
BAB 9	GAGASAN IMPLEMENTASI DESAIN AKSESIBILITAS KAWASAN TOD STASIUN MANGGARAI.....	167
	9.1. Ruang Lingkup Implementasi Desain	167
	9.2. Analisis Pelaku Kegiatan	168
	9.3. Gagasan Implementasi Konsep Desain Aksesibilitas Kawasan Stasiun Manggarai.....	171
	9.4. Gagasan Implementasi Konsep Desain Fungsi Kawasan Stasiun Manggarai Sebagai Temuan	192
	9.5. Gagasan Implementasi Konsep Desain Penataan Bangunan Kawasan Stasiun Manggarai Sebagai Temuan	200
	9.6. Gagasan Implementasi dengan Merespon Kondisi <i>New Normal</i>	203
	9.7. Sub-Kesimpulan Bab 9	204
BAB 10	KESIMPULAN	205
	DAFTAR PUSTAKA	213
	LAMPIRAN.....	219

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1.	Kerangka Penelitian.....	11
Gambar 2.1.	Kerangka Konsep	13
Gambar 2.2.	Bagan Variabel Kawasan <i>TOD</i> Sekitar Stasiun Manggarai	14
Gambar 2.3.	Bagan Variabel <i>Place</i>	15
Gambar 2.4.	Bagan Variabel <i>Linkage</i>	16
Gambar 2.5.	Bagan Variabel <i>Figure/Ground</i>	16
Gambar 2.6.	Bagan Pembentuk Variabel Gagasan Konsep <i>TOD</i> di Sekitar Stasiun Manggarai	17
Gambar 2.7.	Tipikal Model <i>TOD</i> Secara Umum	18
Gambar 2.8.	Struktur Kawasan Berdasarkan Konsep <i>TOD</i>	18
Gambar 2.9.	Penggunaan Trem Kuda (<i>Horse-Drawn Streetcar</i>) di Amerika....	19
Gambar 2.10.	Trem Listrik (<i>Electric Streetcar</i>).....	20
Gambar 2.11.	Konsep Pengembangan Kota Satelit	20
Gambar 2.12.	Pembangunan dengan Rel di London.....	21
Gambar 2.13.	Perbedaan Pengembangan Berorientasi Transit dan Pengembangan Berorientasi Mobil Pribadi.....	21
Gambar 2.14.	Model Pengembangan Kawasan Era <i>Transit-Supportive Development</i> (Potongan)	23
Gambar 2.15.	Model Pengembangan Kawasan Era <i>Transit-Supportive Development</i> (Blok Plan)	24
Gambar 2.16.	<i>Urban TOD</i>	25
Gambar 2.17.	<i>Neighborhood TOD</i>	26
Gambar 2.18.	Struktur Fungsi Publik.....	27
Gambar 2.19.	Struktur Fungsi Komersial	27
Gambar 2.20.	Struktur Fungsi Pemukiman	28
Gambar 2.21.	Struktur Area Sekunder	28
Gambar 2.22.	Perbedaan Desain Trotoar di Dekat Area Transit (Kiri) dan Jauh dari Area Transit (Kanan).....	31
Gambar 2.23.	Revitalisasi <i>Davis Square</i> Dulu dan Sekarang Tetap Menjadi Area Komersial	33
Gambar 2.24.	Interaksi Sosial Akibat Kontak <i>Face-to-Face</i> di Jalan Pejalan Kaki di Brooklyn, Amerika	35
Gambar 2.25.	Peningkatan Penjualan Retail yang Terhubung dengan Trotoar di Sekitar Stasiun Yokohama, Jepang	37
Gambar 2.26.	Trotoar yang Dapat Diakses Pengguna Kursi Roda di Guadalajara, Meksiko	40
Gambar 2.27.	Infrastruktur Pejalan Kaki yang Memisahkan Pejalan Kaki dan Pengguna Kendaraan Bermotor di Singapura	40
Gambar 2.28.	Trotoar dengan Penerangan yang Baik di Madeira, Portugal.....	40
Gambar 2.29.	Konsep Jalan Penyeberangan	41
Gambar 2.30.	Muka Bangunan Aktif di Paris, Perancis	42
Gambar 2.31.	Jalan Pejalan Kaki dengan Pohon Peneduh di Jakarta	42
Gambar 2.32.	Jalur Pesepeda yang Terpisah dengan Pejalan Kaki di <i>Copenhagen</i> , Denmark	43

Gambar 2.33. Jalur Sepeda Bersama Jalan Pejalan Kaki (<i>Shared Street</i>) di Tokyo, Jepang.....	43
Gambar 2.34. Area Parkir Sepeda di Dekat Stasiun (Kiri) dan Dekat Retail (Kanan) di <i>Copenhagen</i> , Denmark.....	44
Gambar 2.35. Konsep Rute Pejalan Kaki dan Pesepeda yang Permeabel	45
Gambar 2.36. Konsep Jangkauan Transit dengan Berjalan Kaki.....	46
Gambar 2.37. <i>Kapelvej Corner</i> di <i>Copenhagen</i> , Denmark	46
Gambar 2.38. Pasar di <i>Hong Kong</i> , <i>Mixed-Use Building</i> di <i>New York</i> dan TK di <i>Tokyo</i>	47
Gambar 2.39. Lokasi <i>Okano Park</i>	48
Gambar 2.40. <i>Okano Park</i>	48
Gambar 2.41. Kepadatan Area Komersial di Kawasan <i>Liuyun Xiaoqu</i> , <i>Guangzhou</i> , China	49
Gambar 2.42. Konsep Pengembangan Kerapatan yang Baik.....	50
Gambar 2.43. Jalan <i>Zhongshan</i> , <i>Guangzhou</i> , Tiongkok	50
Gambar 2.44. Konsep Pengurangan Parkir	51
Gambar 2.45. Bagan Prinsip <i>TOD</i>	51
Gambar 2.46. Penyederhanaan Prinsip <i>TOD</i> Menjadi Konsep Aksesibilitas, Fungsi, dan Penataan Bangunan.....	52
Gambar 2.47. Bagan Pembentuk Gagasan Konsep <i>TOD</i> yang Diajukan	53
Gambar 2.48. Kerangka Teoritik.....	55
Gambar 4.1. Pembagian Segmen Pada Objek Studi	69
Gambar 5.1. Tingkat Kepadatan Kawasan Sekitar Stasiun Manggarai, Stasiun <i>Yokohama</i> , dan Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	86
Gambar 5.2. Zonasi Fungsi Kawasan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	87
Gambar 5.3. Zonasi Fungsi Kawasan Sekitar Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	87
Gambar 5.4. Stasiun Tipe <i>Physical Fabric</i>	87
Gambar 5.5. Desain Pengembangan Stasiun Manggarai	88
Gambar 5.6. Stasiun <i>Yokohama</i>	88
Gambar 5.7. Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	88
Gambar 5.8. Sistem Rel di Stasiun Manggarai	89
Gambar 5.9. Sistem Rel di Stasiun <i>Yokohama</i> dan Stasiun <i>Kongens Nytorv</i> ...	89
Gambar 5.10. Sistem Pencapaian Tidak Langsung Pada Stasiun Manggarai	89
Gambar 5.11. Sistem Pencapaian Tidak Langsung di Pintu Timur dan Pencapaian Langsung di Pintu Barat.....	89
Gambar 5.12. Sistem Pencapaian Tidak Langsung Pada Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	90
Gambar 5.13. Lokasi Fasilitas Transportasi Umum di Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	90
Gambar 5.14. Lokasi Fasilitas Transportasi Umum di Sekitar Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	90
Gambar 5.15. Sistem <i>TOD</i> di Jepang	91
Gambar 5.16. Alur Pergerakan Pada Sistem <i>TOD</i> di Jepang.....	92
Gambar 5.17. Stasiun <i>Yokohama</i> Pada Tahun 1928.....	92
Gambar 5.18. Pembagian <i>Ring</i> Kawasan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	92
Gambar 5.19. Suasana di <i>Ring 1</i> Kawasan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	94
Gambar 5.20. Suasana di <i>Ring 2</i> Sisi Utara Kawasan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	94

Gambar 5.21. Suasana di <i>Ring 2</i> Sisi Barat Kawasan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	94
Gambar 5.22. Suasana di <i>Ring 2</i> Sisi Selatan Kawasan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	94
Gambar 5.23. Suasana di <i>Ring 2</i> Sisi Timur Kawasan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	95
Gambar 5.24. Peta Jalur Kereta yang Melintasi Sungai <i>Yokohama</i>	96
Gambar 5.25. Peta Rute <i>Seabass</i>	97
Gambar 5.26. Sistem <i>Finger Plan (Egnsplan)</i> di <i>Copenhagen</i>	98
Gambar 5.27. Pembagian <i>Ring</i> Kawasan Sekitar Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	99
Gambar 5.28. Suasana di <i>Ring Satu</i> Kawasan Sekitar Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	99
Gambar 5.29. Suasana di <i>Ring Dua</i> Kawasan Sekitar Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	100
Gambar 5.30. Peta Jalur <i>Subway</i> di <i>Copenhagen</i>	101
Gambar 8.1. Klasifikasi Prinsip <i>TOD</i>	161
Gambar 9.1. Pembagian <i>Ring</i> Pada Ruang Lingkup Implementasi Desain	168
Gambar 9.2. Titik Kemacetan Pada Eksisting.....	172
Gambar 9.3. Skema Gagasan Konsep Aksesibilitas.....	173
Gambar 9.4. Skema Konsep Sirkulasi Pedestrian	174
Gambar 9.5. Level Aksesibilitas Pejalan Kaki.....	175
Gambar 9.6. <i>Skywalk</i> Antar Bangunan.....	176
Gambar 9.7. <i>Skywalk</i> Antar Trotoar	176
Gambar 9.8. <i>Ramp</i> Pada Jembatan Penyeberangan	177
Gambar 9.9. Kondisi Eksisting Trotoar.....	177
Gambar 9.10. Gagasan Trotoar	178
Gambar 9.11. Gagasan Trotoar Saat Siang	178
Gambar 9.12. Gagasan Trotoar Saat Malam	178
Gambar 9.13. Gagasan Aksesibilitas <i>Zebra Cross</i>	179
Gambar 9.14. Gagasan <i>Promenade</i>	179
Gambar 9.15. Gagasan Jalur Bawah Tanah	180
Gambar 9.16. Jalur Pengguna Sepeda (Blok Plan)	181
Gambar 9.17. Gagasan Jalur Pengguna Sepeda	182
Gambar 9.18. Gagasan <i>Drop Off</i> Khusus Pengguna Sepeda	182
Gambar 9.19. Alur Sirkulasi Bus Transjakarta	184
Gambar 9.20. Gagasan Jalur Bus Transjakarta	184
Gambar 9.21. Alur Sirkulasi Bus Transjakarta	185
Gambar 9.22. Alur Sirkulasi <i>Water Bus</i>	185
Gambar 9.23. Skema Konsep Aksesibilitas Kendaraan Bermotor Terhadap Jalan Arteri	186
Gambar 9.24. Alur Sirkulasi Bus Transjakarta	187
Gambar 9.25. Pelebaran Pada Jalan Dr. Saharjo 1	187
Gambar 9.26. Alur Sirkulasi Kendaraan Pribadi.....	189
Gambar 9.27. Pencapaian Kendaraan Pribadi Pada Sisi Barat Stasiun.....	189
Gambar 9.28. Gagasan Alur Kendaraan Pribadi Pada Sisi Timur Stasiun.....	190
Gambar 9.29. Pencapaian Kendaraan Pribadi Pada Sisi Timur Stasiun	191
Gambar 9.30. Posisi <i>Drop Off</i> Mobil Pribadi.....	192
Gambar 9.31. <i>Drop Off</i> Bus Transjakarta Pada Kondisi Eksisting	193

Gambar 9.32. Gagasan Desain Halte Bus Transjakarta	194
Gambar 9.33. Gagasan Terminal Bus	194
Gambar 9.34. Desain Dermaga	195
Gambar 9.35. Posisi Area Parkir Sepeda	195
Gambar 9.36. Gagasan Parkir Sepeda (Permukaan Tanah)	196
Gambar 9.37. Gagasan Parkir Sepeda (Bawah Tanah)	196
Gambar 9.38. Posisi Gedung Parkir Terhadap Stasiun Kereta.....	196
Gambar 9.39. Gagasan <i>Shared Parking</i>	197
Gambar 9.40. Gagasan Tipe Ruang Terbuka di Atas Gedung	197
Gambar 9.41. Gagasan Tipe Ruang Terbuka di Permukaan Tanah	198
Gambar 9.42. Tipe Fungsi Campuran	198
Gambar 9.43. Fungsi Bangunan di Sekitar Jalan Primer dan Sekunder.....	199
Gambar 9.44. Fungsi Bangunan di Sekitar Jalan Lingkungan	199
Gambar 9.45. Gagasan Fungsi Bangunan di Sekitar Stasiun Manggarai.....	200
Gambar 9.46. Konsep Pemindahan Hak Pengembangan Pada Bangunan <i>Heritage</i>	201
Gambar 9.47. Gagasan Fungsi Bangunan di Sekitar Stasiun Manggarai.....	203
Gambar 9.48. Siluet Kawasan Sekitar Stasiun Manggarai.....	203
Gambar 9.49. Gagasan Desain Terkait Kondisi <i>New Normal</i>	204



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.	Tabel Dampak Positif <i>TOD</i>	30
Tabel 4.1.	Kawasan Stasiun Manggarai Ditinjau dari Teori <i>Urban Form</i>	71
Tabel 6.1.	Tabel Analisis Kawasan Sekitar Stasiun <i>Yokohama</i>	103
Tabel 6.2.	Tabel Analisis Kawasan Sekitar Stasiun <i>Kongens Nytorv</i>	122
Tabel 7.1.	Tabel Sintesa	141
Tabel 8.1.	Tabel Pedoman Perancangan.....	162

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.	Segitiga Terbalik Alur Penelitian	219
Lampiran 2.	Peta Zonasi Eksisting	220
Lampiran 3.	Rencana Pengembangan Kawasan Stasiun Manggarai dalam Perda No. 1 Tahun 2012 Tentang RTRW DKI Jakarta 2030 dan Perda DKI No. 1 Th. 2014 Tentang RDTR DKI Jakarta	220
Lampiran 4.	Foto Kondisi Stasiun Manggarai (Sisi Timur dan Sisi Barat)	222
Lampiran 5.	Rute KRL Jabodetabek	224
Lampiran 6.	Rencana Pengembangan Kawasan Stasiun Manggarai Oleh Pemerintah	226
Lampiran 7.	Perbedaan Terminal Manggarai Sebelum dan Sesudah Direnovasi Tahun 2014	227
Lampiran 8.	Perkembangan Stasiun Manggarai dari 1914-2016.....	228
Lampiran 9.	Balai Yasa.....	228
Lampiran 10.	Permasalahan Pada Aksesibilitas Ruang Luar Stasiun Manggarai	226
Lampiran 11.	Balasan Permintaan Kepada PT KAI	226
Lampiran 12.	Analisa Penempatan Jembatan Stasiun-Terminal	230
Lampiran 13.	Potongan Kawasan	231
Lampiran 14.	Potongan <i>Drop Off</i> Pintu Masuk Timur Stasiun Manggarai	232
Lampiran 15.	Denah, Potongan, dan Tampak Halte Bus Transjakarta.....	233



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kelurahan Manggarai merupakan salah satu kelurahan di Kecamatan Tebet, Jakarta Selatan. Berdasarkan lokasi geografis Kelurahan Manggarai termasuk lokasi yang strategis karena berada di pusat Kota Jakarta. Berdasarkan peta zonasi DKI Jakarta (lihat lampiran 2), Manggarai saat ini dikelilingi zona pemukiman dan dekat dengan area perkantoran seperti *SCBD*, Matraman, Kebayoran Baru, Bendungan Hilir, dan lain-lain.

Sejak dulu Manggarai dikenal sebagai area transportasi umum serta salah satu pintu masuk menuju Jakarta pada masa kolonial Belanda. Hal ini diperkuat dengan adanya stasiun yang sudah dibangun sekitar tahun 1918 (Pratiwi, 2014) dan terminal yang dibangun pada masa Gubernur Ali Sadikin pada tahun 1970an. Peran Manggarai bagi masyarakat Jakarta dan sekitarnya adalah sebagai area transit, masyarakat bisa berganti transportasi umum, baik sesama pengguna KRL atau sesama pengguna bus, maupun perpindahan pengguna bus dengan KRL.

Saat ini Terminal Bus Manggarai merupakan terminal tipe B dan sudah mengakomodir berbagai bus yaitu Transjakarta koridor 4 (4B, 4D, 4H) dan 6 (6F dan 6M), Kopaja S66 dan S620, serta Metro Mini P17, S60, S61, S62, dan T49¹. Bus tersebut melayani beberapa tempat di Jakarta seperti Pulo Gadung, Dukuh Atas,

¹ <http://www.transportumum.com/jakarta/terminal-manggarai/>

Kuningan Timur, Ragunan, dan Blok M. Sedangkan untuk ke luar Jakarta bus tersebut melayani hingga Depok dan Bekasi. Bagi Metro Mini dan Kopaja, Terminal Bus Manggarai merupakan stasiun awal/pangkal. Sedangkan bagi Bus Transjakarta Terminal Manggarai adalah terminal antara.

Sekitar 300 meter dari Terminal Bus Manggarai terdapat Stasiun Manggarai yang saat ini stasiun tersebut sudah memiliki akses ke semua stasiun transit yang ada di Jakarta serta akses langsung ke Bogor, Depok, dan Bekasi (lihat lampiran 4). Selain itu antara Stasiun Manggarai dan Terminal Manggarai sudah terintegrasi melalui trotoar. Pemerintah akan menjadikan Stasiun Manggarai menjadi stasiun sentral dan menjadi titik utama KRL *Commuter Line*, KA jarak jauh, dan KA bandara yang akan selesai pada akhir tahun 2021 (lihat lampiran 5)².

Sarana transportasi publik yang ada di Manggarai ini memiliki dampak terhadap area di sekitar sarana tersebut. Dampak yang ditimbulkan adalah kepadatan tinggi di sekitar stasiun dan terminal. Hal ini disebabkan oleh tingginya aktivitas pengguna kendaraan umum ketika melakukan pergantian antar moda transportasi.

Secara mezzzo, kelurahan Manggarai sudah memiliki potensi seperti berada di tengah kota, memiliki kepadatan yang tinggi, tersedianya sarana transportasi umum yang sudah terintegrasi, dan sudah direncanakan sebagai kawasan *TOD*³ (lihat lampiran 5). Akan tetapi, potensi tersebut tidak diiringi dengan kesesuaian standar kenyamanan fisik sehingga potensi tersebut diabaikan dan diintervensi untuk kepentingan tertentu, terutama pada aksesibilitas ruang luar Stasiun Manggarai.

² Iwan Setiyawan, "Pembangunan Tahap I Stasiun Sentral Manggarai", <https://www.kompas.id/baca/galeri-foto/2020/10/09/pembangunan-tahap-i-stasiun-sentral-manggarai/>, (diakses pada 21 Agustus 2019)

³ Perda No. 1 Tahun 2012 Tentang RTRW DKI Jakarta 2030, Pasal 84 Ayat 2

Contohnya seperti pada penggunaan jalan raya untuk parkir kendaraan, penggunaan trotoar untuk berdagang dan tempat tinggal, serta kegiatan berjalan kaki tidak sesuai jalur karena kehilangan tempatnya. Hal ini menyebabkan kemacetan yang tidak disebabkan oleh kegiatan transit, melainkan karena ketidakteraturan. Kemacetan di sekitar terminal dan stasiun juga menimbulkan kemacetan hingga ke daerah sekitarnya seperti Menteng dan Setiabudi (lihat lampiran 6).

Kondisi ini menunjukkan bahwa ruang luar kawasan Manggarai kehilangan batas-batasnya (batas berjalan kaki, batas parkir kendaraan, batas berdagang, batas tempat tinggal, dan sebagainya) dan menimbulkan kemacetan hingga ke daerah sekitarnya. Suatu kawasan yang kehilangan batas-batasnya dan menimbulkan dampak negatif ke sekitarnya disebut *lost space* (Trancik, 1986). Untuk menghadapi kondisi *lost space* pada ruang luar kawasan ini, diperlukan desain *TOD* khusus yang dapat memaksimalkan konsep *TOD* di Stasiun Manggarai sesuai dengan gagasan pemerintah.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan pengamatan, kawasan Manggarai belum memiliki aksesibilitas dan tata ruang terpadu yang memenuhi standar kenyamanan yang menunjang realisasi pengembangan *TOD*.

1.3. Pertanyaan Penelitian

Isu yang muncul dari kondisi diatas dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Bagaimana akses yang sesuai untuk mendukung kawasan *TOD* Manggarai?

2. Konsep apa yang dapat mendukung aksesibilitas, fungsi, dan bangunan menjadi terpadu dalam upaya untuk merealisasikan *TOD* di kawasan Stasiun Manggarai?
3. Bagaimana gagasan implementasi konsep aksesibilitas, fungsi, dan bangunan *TOD* di Manggarai?

1.4. Batasan Wilayah Penelitian

Sub bab 1.4. ini membahas batasan-batasan yang ada pada penelitian ini. Secara makro, Manggarai sudah direncanakan untuk menjadi kawasan moda transportasi dengan konsep *TOD* oleh pemerintah setempat. Maka penerapan konsep *TOD* pada kawasan ini sudah diberikan oleh pemerintah, sedangkan penulis membahas mengenai aksesibilitas sesuai dengan konsep *TOD* yang telah digagas oleh pemerintah.

Secara mezzo, besaran ruang yang diteliti mencakup radius 400 meter dari Stasiun Manggarai⁴, tetapi wilayah yang akan didesain ± 5 ha di sekitar stasiun yang merupakan pusat dari kawasan. Pembahasan mengenai aksesibilitas ruang luar Stasiun Manggarai dipilih karena aksesibilitas merupakan hal yang sangat penting dalam konsep *TOD*. Sesuai dengan pembahasan pada sub bab 1.1., permasalahan pada aksesibilitas ruang luar di sekitar Stasiun Manggarai memberikan dampak buruk pada wilayah ini dan sekitarnya.

Oleh karena itu, pembahasan pada penelitian ini akan fokus pada aksesibilitas di area ruang luar Stasiun Manggarai dan tidak menyentuh

⁴ Jangkauan Minimum untuk *TOD*

desain bangunan Stasiun Manggarai yang saat ini sedang dibangun oleh PT KAI (lihat lampiran 6). Kesimpulan dari penelitian ini berupa jawaban dari pertanyaan penelitian yang diajukan serta desain untuk membantu menggambarkan solusi yang diberikan.

1.5. Kriteria Studi Banding

Dalam penelitian ini akan dipilih dua kasus studi sebagai pembanding kawasan terpadu yang akan dirancang. Kriteria yang digunakan dalam kasus studi banding ini adalah:

- a. Sudah lama menerapkan *TOD* dalam perencanaan tata kotanya serta masih menerapkannya hingga sekarang
- b. Memiliki kesamaan lokasi
- c. Kawasan di sekitar stasiun memiliki fungsi yang beragam
- d. Terdapat kesamaan pada stasiun baik tipe, bentuk, maupun sistem
- e. Dekat dengan fasilitas moda transportasi umum lain

1.6. Tujuan Penelitian

- a. Menganalisis faktor yang menjadi penyebab tata ruang di Manggarai tidak terpadu
- b. Membuat gagasan konsep naskah akademik perancangan kawasan terpadu terkait *TOD* di kawasan Manggarai
- c. Membuat gagasan implementasi konsep aksesibilitas, fungsi, dan penataan kawasan *TOD* di Manggarai

1.7. Manfaat Penelitian

- a. Bagi akademisi dan peneliti, diharapkan dapat memberi pengetahuan dan menambah referensi di bidang kriteria perencanaan wilayah dan kota terkait pengembangan kawasan transit.
- b. Bagi praktisi, diharapkan dapat membantu memberi referensi untuk memperbaiki kualitas ruang kota khususnya di kawasan Manggarai

1.8. Metode Penelitian

Metode penelitian yang dipilih adalah metode dengan sifat eksplorasi, eksplanasi, dan prediksi. Jadi dalam penelitian ini, peneliti akan mengeksplorasi kondisi saat ini dari tempat yang dijadikan objek studi. Hal ini bertujuan untuk melihat fenomena yang sedang terjadi saat ini. Setelah itu eksplanasi dengan menggunakan preseden sebagai alat bantu. Peneliti menggunakan teori yang berkaitan serta studi preseden sebagai pembanding untuk mendapatkan kriteria desain yang baik. Terakhir, kriteria tersebut kemudian dianalisa dan disintesa dan menjadi alat bantu untuk membuat prediksi atau pedoman untuk melakukan perancangan.

1.9. Sistematika Penulisan

Secara garis besar, sistematika pembahasan laporan ini sebagai berikut:

- **BAB 1 – PENDAHULUAN**

Berisi latar belakang penelitian, latar belakang lokasi, rumusan masalah, pertanyaan penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, kerangka penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan secara singkat.

- **BAB 2 – KONSEP *TOD* DALAM ARSITEKTUR KAWASAN TERPADU**

Berisi literatur atau sesuai dengan isu permasalahan yang digunakan sebagai landasan analisis dalam laporan penelitian ini. Studi literatur tersebut berisi tentang kerangka konsep dan kerangka teori yang digunakan dalam penulisan tesis ini.

- **BAB 3 – METODE PENELITIAN**

Berisi metode dan teknik pengumpulan dan pengolahan data dari objek studi terpilih yang digunakan untuk mencari solusi dari permasalahan penelitian.

- **BAB 4 – KAJIAN SEKITAR STASIUN MANGGARAI, JAKARTA SELATAN DITINJAU DARI TEORI *URBAN FORM***

Berisi kajian dan analisis mendalam mengenai objek yang dijadikan penelitian. Kajian yang dilakukan menggunakan teori *urban form*.

- **BAB 5 – KAWASAN SEKITAR STASIUN *YOKOHAMA* DAN KAWASAN SEKITAR STASIUN *KONGENS NYTORV* SEBAGAI STUDI PRESEDEN**

Berisi analisis pada studi preseden yang sesuai dengan lokasi penelitian untuk membantu mencari solusi permasalahan. Diawali dari kajian mengenai indikator pemilihan studi preseden dan selanjutnya adalah penjabaran mengenai kondisi preseden secara umum

- **BAB 6 – ANALISIS KAWASAN SEKITAR STASIUN *YOKOHAMA* DAN STASIUN *KONGENS NYTORV* SEBAGAI STUDI PRESEDEN**

Berisi analisis kedua preseden. Masing-masing preseden dianalisis menggunakan teori fisik *urban form* untuk mendapatkan elemen fisik dari masing-masing preseden.

- **BAB 7 – SINTESA KAWASAN SEKITAR STASIUN *YOKOHAMA* DAN STASIUN *KONGENS NYTORV* DITINJAU DARI PRINSIP *TOD***

Berisi sintesa studi preseden. Hasil analisis dari bab sebelumnya dibandingkan dan dikeluarkan elemen-elemen *TOD* nya dengan prinsip *TOD*. Dari hasil sintesa tersebut, maka diperoleh kriteria umum dan khusus yang dapat digunakan dalam perancangan.

- **BAB 8 – PEDOMAN PERANCANGAN KAWASAN STASIUN MANGGARAI**

Berisi pedoman dalam perancangan yang didapat dari kriteria umum dan kriteria khusus. Pedoman perancangan yang nantinya akan membantu dalam implementasi desain.

- **BAB 9 – GAGASAN IMPLEMENTASI DESAIN KAWASAN STASIUN MANGGARAI**

Berisi gagasan implementasi desain yang akan diterapkan pada objek studi. Gagasan tersebut didapat dari pedoman perancangan yang disesuaikan dengan konteks objek studi.

- **BAB 10 – KESIMPULAN**

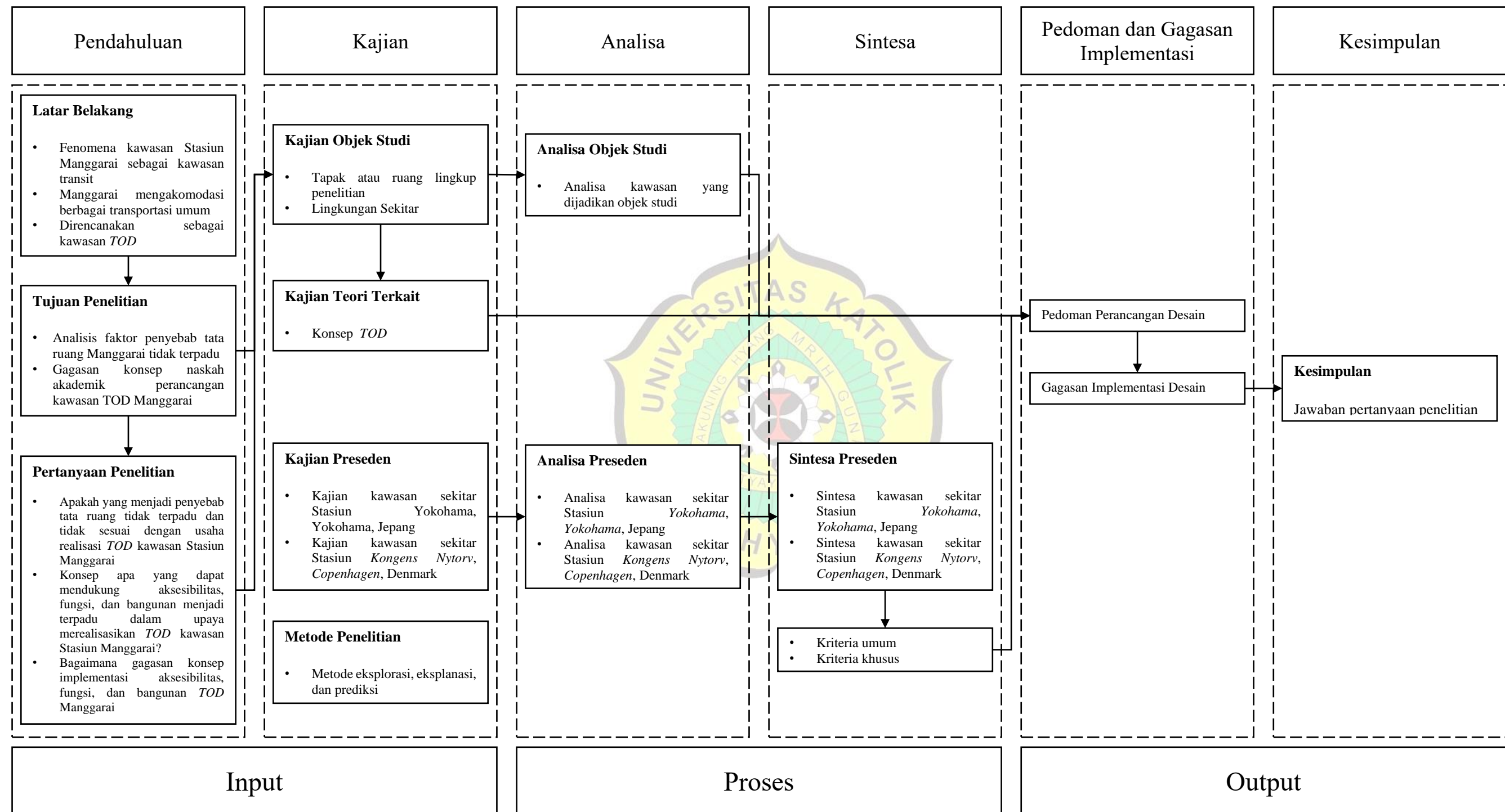
Berisi kesimpulan yang didapat dari penelitian tesis. Kesimpulan tersebut menjawab pertanyaan penelitian yang sebelumnya telah diajukan (pada bab 1).





1.10. Kerangka Penelitian

Dibawah ini adalah kerangka pemikiran sebagai acuan dalam melakukan penelitian



Gambar 1.1. Kerangka Penelitian



