

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Bekasi merupakan salah satu kota satelit dari Kota Jakarta, artinya Bekasi memiliki hubungan yang erat dengan Jakarta. Sebagai jantung perekonomian Indonesia, Jakarta menarik perhatian orang-orang dari seluruh penjuru Indonesia untuk berkerja di sana. Penggunaan lahan atau *land use* di Jakarta sudah berganti dari yang semula lahan permukiman menjadi lahan perkantoran. Hal ini memaksa penduduk Jakarta sekalipun terpaksa pindah untuk tinggal ke daerah pinggiran seperti Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Bodetabek).

Warsida *et al.* (2013) menyatakan dalam perkembangannya, banyak penduduk yang semula bermukim di kota besar kemudian pindah ke kawasan pinggiran kota dengan pertimbangan mencari lahan perumahan yang terjangkau atau lingkungan permukiman yang sehat dan aman. Alasan lainnya adalah karena Jakarta yang sudah padat memaksa orang-orang harus membeli rumah atau tinggal di kota satelit seperti Bodetabek walaupun setiap hari harus pulang-pergi bekerja di Jakarta. Berdasarkan data dari Demographia World Urban Areas 15th Annual Edition, populasi Jabodetabek di tahun 2019 mencapai 34,3 juta penduduk dengan 11 juta diantaranya merupakan penduduk Jakarta. Warsida *et al.* (2013) menyatakan proses perkembangan kota ke wilayah pinggiran terdapat di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek).

Jakarta yang merupakan pusat konsentrasi penduduk dan segala aktivitas senantiasa mengalami pertumbuhan dan perkembangan baik secara fisik, sosial, maupun ekonomi. Walaupun demikian, Jakarta tidak mampu menampung pertumbuhan penduduk, sehingga menyebabkan terjadinya perpindahan penduduk dari Jakarta ke pinggiran kota yaitu wilayah Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Bodetabek). Perpindahan penduduk ke pinggiran kota dan masih tergantungnya kehidupan mereka dengan pusat kota menyebabkan mobilitas dari pinggiran kota ke pusat kota. Keputusan dan tekad untuk tetap mempertahankan tempat tinggal daerah asal (di pinggiran kota) namun bekerja di daerah tujuan (di pusat kota) menimbulkan arus ulang-alik (Saefullah, 1996). Banyak penduduk Jakarta berpindah tempat tinggal ke Bodetabek, sehingga menyebabkan laju pertumbuhan penduduk Jakarta menjadi jauh lebih rendah dan semakin menurun dibandingkan dengan wilayah pinggiran yaitu Bodetabek (Firman, 1996). Salah satu akibatnya adalah bahwa waktu tempuh ulang-

alok terpanjang di Indonesia berada pada wilayah Jabodetabek. Rata-rata waktu ulang-alik di Jakarta sebesar 90 menit (World Bank, 2012). Data lainnya dari Badan Pusat Statistik tahun 2018 tentang proporsi komuter atau pekerja ulang alik terhadap jumlah penduduk menurut wilayah menyebutkan bahwa 20.8% penduduk Kota dan Kabupaten Bekasi bekerja ke luar kota setiap harinya. Disusul oleh Kota Tangerang dengan 19.11% dan Kota Depok dengan 18.52%. Data ini menguatkan fakta bahwa banyak dari penduduk kota satelit yang bekerja secara ulang alik di Ibukota. Perkembangan ekonomi, teknologi, informasi dan transportasi telah meningkatkan jumlah migrasi ulang-alik atau komuter di beberapa kota besar termasuk Jakarta. Jakarta sebagai kota

Tabel 1.1. Grafik Perkembangan Jumlah Penumpang Kereta di Jabodetabek



Sumber: Badan Pusat Statistik, 2009-2019

tujuan merupakan daerah dengan jarak yang relatif dekat dan terjangkau di kawasan Jabodetabek dan terdapat jalur kereta rel listrik (KRL). Komuter pekerja pada umumnya lebih memilih KRL karena relatif cepat, murah dan bebas macet (Setyodhono, 2017). Dari grafik tersebut dapat disimpulkan bahwa hampir tiap tahunnya penumpang kereta di Jabodetabek selalu meningkat. Tren kenaikan jumlah penumpang ini memiliki dampak baik dan kemungkinan dampak buruk. Dampak baiknya adalah ketika angka kenaikan ini berasal dari pekerja yang biasanya mengendarai kendaraan pribadi menuju tempat kerjanya berpindah menuju transportasi umum. Dampak buruknya adalah ketika sarana transportasi umum yang tersedia tidak mampu melayani banyaknya jumlah penumpang sehingga terjadilah ketidaknyamanan karena adanya penumpukan penumpang baik karena kekurangan armada ataupun wadah stasiun yang terlalu kecil.



Gambar 1.1 Dari kiri ke kanan: Bangunan lama dibongkar dan diganti bangunan baru dalam tahap konstruksi

(Sumber: youtube.com)

Kondisi Stasiun Bekasi saat ini masih jauh dari standar stasiun besar di Indonesia. Fasilitas loket yang sedikit dan luas bangunan yang kecil menyebabkan calon penumpang untuk mengantre membeli tiket memanjang hingga ke area parkir. Bangunan yang berdiri saat ini adalah bangunan lama yang bukan merupakan bangunan cagar budaya, sehingga pembongkaran total pada bangunan lama dapat dilakukan. Luasan bangunan Stasiun Bekasi juga dinilai terlalu kecil yang berstatus stasiun besar dibandingkan dengan stasiun utama lainnya seperti Tanahabang atau Jatinegara. Dikutip dari Republika.co.id, Kepala Humas Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, Supandi mengabarkan, pihaknya akan merenovasi Stasiun Bekasi hingga dua kali lipat, dari yang saat ini hanya memiliki luas 1500 m² menjadi 3600 m².

Tabel 1.2. Perbandingan luas bangunan stasiun di Jabodetabek

Stasiun	Luas
Stasiun Jakarta Kota	4800 m ²
Stasiun Manggarai	6600 m ²
Stasiun Cikarang	2275 m ²
Stasiun Bogor	2519 m ²
Stasiun Bekasi	1515 m ²

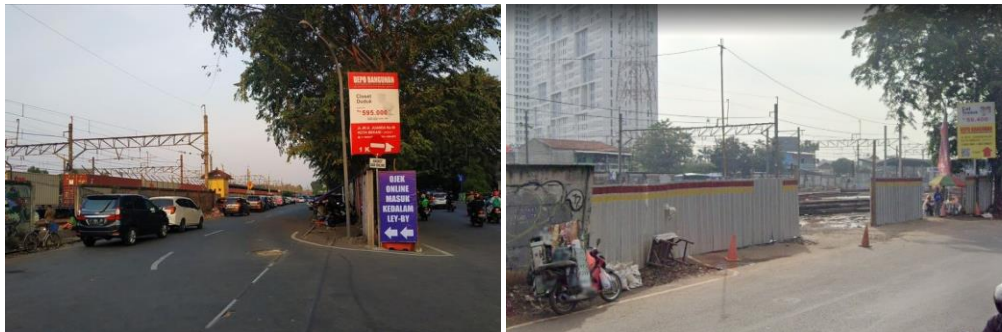
Sumber: Google Maps



Gambar 1.2 Antrian memanjang hingga keluar bangunan

(Sumber: poskota.co.id)

Adanya proyek jalur dwiganda (double-double track) Manggarai-Cikarang juga mendasari penambahan luas lahan Stasiun Bekasi. Saat ini, stasiun ini hanya memiliki 5 jalur rel dengan 2 pulau peron. Rencananya, Kemenhub akan menambah jumlah rel menjadi total 9 jalur rel dan 4 pulau peron. Adapun lahan yang digunakan untuk penambahan peron ini adalah area bangunan eksisting sisi selatan dan lahan area lay bay bekas jalur kereta api batubara yang sudah tidak terpakai. Hal ini mengharuskan bangunan lama untuk dibongkar agar bisa dibangun pulau peron tambahan yang baru. Sebelumnya, area laybay kereta batubara dipakai oleh angkutan umum dan ojek online



Gambar 1.3 Area laybay sebelum dan setelah ditutup untuk proses konstruksi stasiun

(Sumber: maps.google.com)

untuk menunggu penumpang. Namun setelah pembangunan dimulai, area laybay ditutup selamanya untuk keperluan pengembangan Stasiun Bekasi. Karena lahan ini milik PT. KAI, maka penggunaan area laybay akan dipermudah dan tidak perlu membebaskan lahan lagi.

Saat di wawancarai oleh Utomo dari bekasi.pojoksatu.id pada tanggal (24/2/2020), Kepala Bidang Pengendalian Ruang Terbuka Hijau, Ashari, mengatakan bahwa ruang terbuka hijau di wilayah Kota Bekasi yang hanya mencapai angka 15 persen dinilai kurang. Pemerintah Kota Bekasi mengaku kesulitan untuk menyediakan Ruang

Terbuka Hijau (RTH) walau hanya 30 persen sebagai anjuran dari Permen PU Nomor 5 Tahun 2008. Pemilihan pendekatan arsitektur biophilic pada redesain Stasiun Bekasi ini menjadi upaya untuk kembali mendekatkan manusia pada alam di tengah sulitnya warga Kota Bekasi menemukan Ruang Terbuka Hijau. Gabungan dari kedua fakta

Tabel 1.3. Tujuan dan Sasaran Jangka Menengah Dinas Tata Ruang Kota

NO	TUJUAN	SASARAN	INDIKATOR TUJUAN / SASARAN	TARGET KINERJA TUJUAN/SASARAN PADA TAHUN KE-				
				2019	2020	2021	2022	2023
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
2	Tersedianya Lahan RTH Perkotaan		Presentase ketersediaan lahan RTH perkotaan	11.66%	11.68%	11.70%	11.72%	11.74%
		Tercapainya luasan lahan RTH Perkotaan sebesar 0.02% setiap	Presentase ketersediaan lahan RTH Perkotaan	11.66%	11.68%	11.70%	11.72%	11.74%

Sumber: Perwal Kota Bekasi No. 43 Tahun 2019 tentang Penetapan Rencana Strategis Perangkat Daerah Tahun 2018-2023 Di Lingkungan Pemerintah Kota Bekasi

bahwa Kota Bekasi tidak memiliki stasiun yang layak dan ruang terbuka hijau yang minim membuat rencana redesain Stasiun Bekasi dengan pendekatan arsitektur biophilic menjadi sangat relevan dan layak di usulkan.

Ruang hijau kota memiliki peran yang besar terhadap masyarakat, khususnya pada aspek sosial masyarakat (Browning et al., 2014). Dapat digeneralisir bahwa keberadaan ruang hijau kota merupakan ruang yang simpel atau sederhana tetapi memiliki fungsi yang sangat penting. (Bowler et al., 2010) Bagi masyarakat, ruang hijau kota yang didesain dengan baik dan dirawat dengan baik akan menyediakan suatu ruang beraktivitas yang nyaman yang dapat dimanfaatkan untuk berbagai kegiatan yang mendorong terciptanya fungsi kesehatan, kehidupan pribadi dan kehidupan sosial. (Fitriandana, 2014)

Ikut sertanya konsep *biophilic design* pada rancangan ini didorong oleh semakin banyaknya bukti tentang manfaat kesehatan fisik dan mental positif yang terkait dengan tanaman hijau dan elemen hijau di lingkungan hidup dan kerja (Beatley & Newman, 2013). Proses proyek yang menerapkan

Prinsip bangunan hijau sudah seharusnya selalu diterapkan di setiap proyek konstruksi. Namun penerapan prinsip ini bisa saja gagal bukan karena bukan faktor teknis dan ekonomis, namun karena faktor manusia di dalamnya,. Secara sosial dan psikologis terdapat hal-hal yang menghalangi penerapan prinsip bangunan hijau. (Caesariadi, 2015) Penelitian pada skala bangunan menunjukkan adanya hubungan positif yang kuat antara keberadaan cahaya matahari, udara segar dan tanaman hijau, dengan peningkatan kebahagiaan dan produktivitas pekerja (Leather, 1998). Studi serupa juga menunjukkan kekuatan positif pada sebuah sekolah yang mengkolaborasikan cahaya alami dan elemen hijau lainnya, untuk meningkatkan nilai ujian siswa (Herschong, 2002). Sebuah studi penting di *The Lancet* menyimpulkan

bahwa populasi dengan keterpaparan yang lebih besar ke ruang hijau mengalami tingkat kematian yang lebih rendah dan bahwa paparan ruang hijau dapat membantu mengurangi ketidaksetaraan kesehatan (Mitchell, 2008). Kehadiran alam, terlebih lagi, dikaitkan dengan peningkatan suasana hati positif, kinerja kognitif dan bahkan kreativitas (Atchley, 2012).

Berdasarkan fakta-fakta yang didapat, maka dapat disimpulkan rumusan masalah pada objek rancangan:

1. Apa itu redesain/rancang ulang?
2. Mengapa Stasiun Bekasi harus di rancang ulang?
3. Bagaimana cara meringankan masalah kurangnya RTH di Kota Bekasi melalui rancangan ulang Stasiun Bekasi?

1.2. Tujuan dan Sasaran Perancangan

Tujuan

direnovasinya objek Stasiun Bekasi ini adalah:

- Menyediakan sistem dan sarana transportasi yang memadai untuk menunjang aksesibilitas dan konektivitas antara Kota Bekasi dengan keseluruhan Jabodetabek.
- Meningkatkan fasilitas Stasiun Bekasi sehingga menjamin kemudahan perjalanan antarkota, keteraturan jadwal, ketepatan waktu, dan aksesibilitas oleh masyarakat.
- Menarik perhatian pekerja ulang alik asal Bekasi yang menggunakan kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan kereta karena fasilitas stasiun yang sudah nyaman sehingga meningkatkan pendapatan pemilik dalam hal ini PT. Kereta Api Indonesia sebagai bentuk investasi yang menguntungkan.
- Mengurangi jumlah kemacetan di wilayah Jabodetabek dengan semakin banyaknya masyarakat yang berpergian menggunakan KRL karena fasilitas stasiunnya sudah nyaman dan dapat diandalkan.

Sasaran

- Menciptakan Stasiun Bekasi sebagai wadah fasilitas penunjang kegiatan perkeretaapian yang representatif dan nyaman sehingga mampu memberikan nilai tambah bagi pemilik bangunan.

- Memberikan terapi psikologis kepada pengguna bangunan Stasiun Bekasi yang di redesain menggunakan pendekatan arsitektur biophilic sehingga membuat pengguna bangunan merasa sehat dan bugar.
- Memperbaiki ruang untuk kegiatan pokok dalam stasiun, seperti: perkantoran kegiatan stasiun, loket karcis, ruang tunggu, ruang informasi, ruang fasilitas umum, ruang fasilitas keselamatan, ruang fasilitas keamanan.
- Memperbaiki fasilitas untuk kegiatan penunjang seperti pertokoan, restoran, perparkiran, ruang atm, pergudangan, penitipan barang dan ruang-ruang lain untuk kegiatan fasilitas penunjang.

1.3. Batasan dan Asumsi

Adapun batasan dan asumsi dari rancangan ini adalah:

Batasan:

- Stasiun beroperasi 24 jam untuk turun kereta jarak jauh, dan 21 jam (04.00-01.00 esok hari) untuk layanan KRL.
- Lingkup pengguna bangunan stasiun adalah untuk semua kalangan.
- Pengguna bangunan untuk golongan kanak-kanak, lansia, dan penyandang cacat diperbolehkan tanpa pendampingan.
- Jenis kereta yang digunakan adalah kereta komuter jenis DC electric multiple unit (EMU) dengan dimensi P x L x T adalah 20 x 2.8 x 4 meter, memiliki kapasitas 250 orang per gerbong, rangkaian terpanjang mencapai 12 gerbong.
- Jalur kereta pada stasiun berada diatas permukaan tanah (ground rail track).
- Site berada pada wilayah Kota Madya Bekasi.

Asumsi:

- Renovasi yang diwacanakan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan benar terlaksana.
- Proyek rel *double double track* Bekasi-Cikarang yang sedang dalam tahap pengerjaan telah selesai.
- Kepemilikan bangunan tetap akan dipegang oleh pihak negeri dalam hal ini yaitu PT. Kereta Api Indonesia sehingga fungsi dari bangunan ini adalah pelayanan publik namun juga memiliki nilai ekonomi tinggi dengan bisnis transportasi umum.

- Pengguna bangunan stasiun akan meningkat dalam kurun waktu 5-10 tahun kedepan.

1.4. Tahapan Perancangan

Agar gagasan tersebut dapat direalisasikan menjadi rencana dan sebuah rancangan fisik maka penyusunannya dibagi menjadi beberapa tahap yaitu :

1. Interpretasi Judul
Menjelaskan secara singkat tentang judul yang telah disusun.
2. Pengumpulan Data
Mengumpulkan data yang dapat membantu proses perancangan baik berupa literatur, peraturan, data angka, dan lain-lainnya dari sumber primer maupun sekunder.
3. Menyusun Azas dan Metode Perancangan
Mengolah data dan literatur yang telah diperoleh menjadi sebuah kerangka proses perancangan.
4. Konsep dan Tema Perancangan
Menyusun gagasan utama menjadi benang merah untuk membantu proses perancangan agar tetap sesuai dengan jalur yang sudah ditentukan.
5. Gagasan Ide
Memunculkan ide-ide rancangan yang lebih spesifik sesuai konsep dan tema perancangan.
6. Pengembangan Rancangan
Mengembangkan gagasan ide menjadi rancangan pra-rancang sesuai dengan konsep dan tema yang sudah ditentukan sebelumnya.
7. Gambar Pra-Rancang
Mewujudkan desain pra-rancang dalam bentuk gambar seperti site plan, layout plan, denah, potongan, tampak, perspektif, dan utilitas.

1.5. Sistematika Laporan

Untuk mendapatkan pengertian dan pemahaman yang sama tentang Redesain Stasiun Bekasi ini, maka penyajian laporan ini menggunakan sistematika berikut:

Bab I : Pendahuluan: berisi tahapan-tahapan mulai dari latar belakang pemilihan judul, tujuan perancangan, batasan rancangan, asumsi rancangan, dan tahap

perancangan beserta dengan uraian penjelasan dari tiap tahapannya yang menjelaskan secara rinci isinya. Tahapan perancangan dimulai dari proses interpretasi judul sampai pada proses aplikasi pada rancangan gambar.

Bab II : Tinjauan Kajian Rancang berisi interpretasi judul, berbagai macam literatur yang mendukung rancangan, serta studi kasus serupa yang dapat dijadikan acuan.

Bab III : Tinjauan lokasi perancangan berupa penjelasan dan pertimbangan dalam pemilihan lokasi yang terletak di Kota Madya Bekasi

Bab IV : Analisa perancangan berupa analisa tapak, zonasi, bentuk, ruang, dan fasad yang digunakan dalam proyek.

Bab V : Konsep rancangan berisi fakta, isu, dan goal penentuan tema rancangan, metode, serta berbagai konsep rancangan seperti konsep tatanan masa, tata ruang, bentuk, tampilan dan lain-lainnya.