

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

#### **1.1.1 Sejarah Transportasi Darat Indonesia**

Indonesia merupakan negara berkembang yang memiliki aneka ragam suku, ras, dan kebudayaan. Negara berkembang umumnya memiliki permasalahan sosial yang lebih banyak dibandingkan dengan negara maju. Sebagai contoh: menurut laporan *Worldometers*, Indonesia menduduki peringkat keempat tertinggi pertumbuhan penduduknya sebesar 274,86 juta penduduk per 14 Desember 2020, kesenjangan sosial yang tidak merata, dan kurangnya sarana dan prasana publik yang memadai. Dari permasalahan tersebut menciptakan kesenjangan hidup masyarakat yang tidak merata. Kesenjangan hidup tersebut dapat terlihat dari perekonomian masyarakat, seperti dapat terlihat pada masyarakat yang memiliki ekonomi yang menengah ke atas, umumnya mereka bepergian menggunakan kendaraan pribadi, sedangkan masyarakat yang ekonominya menengah ke bawah, umumnya mereka menggunakan transportasi umum.

Transportasi yang sering dijumpai di jalan antara lain transportasi darat yang terbagi menjadi transportasi umum dan pribadi. Transportasi darat adalah segala bentuk transportasi yang menggunakan jalan dalam kegiatannya. Setiap transportasi umum mempunyai sarana dan prasarannya sendiri. Perbedaan sarana dan prasarana transportasi umum adalah sarana transportasi umum merupakan alat yang digunakan untuk mencapai suatu tujuan seperti motor, mobil, dan kereta api sedangkan prasarana transportasi umum adalah penunjang utama yang digunakan untuk transportasi yang berupa jalan raya, stasiun, dan halte. Sarana dan prasarana transportasi sangat berperan penting dikarenakan dapat membantu menyebarkan barang dan jasa termasuk mobilitas manusia.

Sejarah munculnya transportasi darat dikarenakan kebutuhan manusia dalam melakukan kegiatan sehari-harinya seperti berdagang dan memindahkan barang

atau penumpang. Awal mulanya, transportasi darat menggunakan kuda, sapi dan kerbau. Tetapi dengan seiringnya perkembangan perdagangan, transportasi daratpun berkembang bertahap melalui pembuatan jalan yang rata dan lebar. Roda kemudian ditemukan dan digunakan sebagai kaki-kaki transportasi darat. Secara tidak langsung, perkembangan transportasi darat mengikuti perkembangan zaman dan kebutuhan pada zaman tersebut.

Seiring dengan perkembangan waktu, transportasi darat memadat terutama di daerah kota-kota besar seperti Jakarta. Pada Kota Jakarta pernah dijumpai beberapa transportasi umum seperti bus, mikrolet, bajaj, bemo, ojek, kereta api, dan *MRT* dan adapun transportasi pribadi yaitu berupa mobil dan motor. Dengan menumpuknya transportasi darat tersebut dapat menciptakan kongesti. Kongesti merupakan situasi penumpukan di suatu tempat yang menimbulkan kemacetan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kemacetan adalah situasi dimana lalu lintas terhambat dikarenakan jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan. Dikutip dari jurnal *Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik (JMBTL)* pada tahun 2018 kemacetan sering terjadi di kota-kota besar, terutama kota-kota yang tidak menyediakan fasilitas transportasi umum yang memadai dan tidak seimbang dengan kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk.

### **1.1.2 Sejarah Transportasi Umum Jakarta**

Jakarta merupakan ibu kota yang memiliki perkembangan transportasi umum yang cukup pesat dibandingkan kota-kota besar lain di Indonesia. Pada saat penjajahan kolonial Belanda, transportasi yang paling umum digunakan masyarakat adalah kereta kuda atau sado. Seiring dengan perkembangan zaman, kereta kuda tergeser dengan adanya trem kuda yang digunakan pada tahun 1869, trem uap pada tahun 1882, dan trem listrik pada tahun 1899. Pada tahun 1940 muncul transportasi umum yg baru yaitu becak. Becak merupakan transportasi yang populer pada saat itu. Pekiraan pada tahun 1974 muncul oplet. Oplet merupakan salah satu primadona transportasi umum pada zamannya. Tetapi dengan berjalannya waktu Pemerintah Daerah Khusus Ibu Kota mengeluarkan kebijakan untuk menghapus oplet dan

menggantinya dengan angkutan yang lebih modern. Selain itu, pada tahun 1962 terdapat moda transportasi yang cukup populer selain oplet yaitu bemo. Bemo hadir pada saat penyelenggaraan *Asian Games*. Alasan pemerintah menghadirkan bemo pada saat *Asian Games* dikarenakan kurangnya moda transportasi pada masa tersebut dan menjadikan bemo sebagai solusi untuk warga yang mau menyaksikan *Asian Games*. Pada tahun 1971 muncul helicak yang menggantikan becak pada masa tersebut. Helicak merupakan transportasi umum yang memiliki bentuk sangat unik yaitu gabungan antara helikopter dan becak. Seiring dengan perkembangan waktu, Pemerintah Daerah Khusus Ibu Kota membatasi penambahan unit helicak di Jakarta yang disebabkan oleh faktor keselamatan penggunaannya. Pada tahun 1975, bajaj masuk sebagai transportasi umum di Jakarta. Bajaj merupakan transportasi yang diimpor dari India. Pada masa kini, bajaj sudah tidak ditemukan di jalanan Jakarta, Pemerintah Daerah Khusus Ibu Kota mengganti bajaj dengan transportasi yang lebih modern dikarenakan usia kerja bajaj yang cukup tua. Selain bajaj, masih banyak transportasi umum lainnya yang masih berjalan hingga saat ini, seperti taksi. Taksi mengalami perubahan dari masa ke masa. Munculnya taksi di Jakarta bersamaan dengan adanya perusahaan-perusahaan yang bekerja di bidang jasa dan penyewaan kendaraan. Operasi oplet digantikan dengan adanya mikrolet atau angkot pada tahun 1980. Transportasi umum yang lain adalah Kopaja dan Metro Mini. Kopaja dan Metro Mini merupakan transportasi umum berupa mini bus yang memiliki ciri khas warna putih-hijau dan merah-oranye-biru dengan garis putih di badan bus. Tetapi dengan seiringnya waktu dan aturan pemerintah (Instruksi Gubernur nomor 66 tahun 2019) tentang pengendalian kualitas udara, Kopaja dan Metro Mini diarahkan untuk tergabung dalam Jak Linko yang mendukung fungsi bus Transjakarta sebagai moda transportasi utama. Bus Transjakarta menjadi salah satu transportasi umum yang banyak digunakan oleh masyarakat saat ini. Dikarenakan keberadaan halte bus yang mudah diakses, biaya yang cukup murah, dan memiliki banyak rute. Di sisi lain, terdapat juga transportasi umum berupa kereta cepat seperti KRL, MRT (*Mass Rapid Transit*), dan LRT (*Light Rail Transit*). KRL merupakan kereta cepat yang memiliki rute yang menghubungkan kawasan ibu kota dan sekitarnya (Jabodetabek) sedangkan MRT merupakan kereta

cepat yang memiliki rute di Kota Jakarta yang padat penduduknya. Perbedaan antara KRL, MRT, dan LRT adalah perbedaan daya tampung penumpang, sistem perlintasan, dan rute perjalanan.

### **1.1.3 Halte Harmoni Sentral Jakarta**

Dikutip dari [infografik.bisnis.com](http://infografik.bisnis.com), menurut hasil penelitian Jabodetabek *Urban Transportation Policy Indonesia* (JUTPI), hasil transportasi umum favorit warga ibu kota adalah sebagai berikut, diurutkan pertama terdapat KRL dengan jumlah pengguna 1,1 juta per hari, diurutkan kedua terdapat Transjakarta dengan jumlah pengguna 773.816 per hari dan diurutkan terakhir terdapat MRT dengan jumlah pengguna 82.000 per hari. Berdasarkan hasil penelitian di atas, penulis tertarik untuk meneliti Transjakarta lebih lanjut. Transjakarta merupakan transportasi berupa *bus rapid center* (BRT) pertama di Asia Tenggara dan Selatan yang telah beroperasi sejak tahun 2004. Transjakarta diciptakan dengan tujuan sebagai moda transportasi umum yang dapat membantu aktivitas masyarakat ibu kota. Di samping itu, keunggulan lain Transjakarta adalah memiliki lintasan terpanjang di dunia (230,9km) dan memiliki 243 halte yang terbagi menjadi 13 koridor. Transjakarta beroperasi dari pukul 05.00 – 22.00 WIB.

Untuk menggunakan Transjakarta, pengguna diharuskan pergi ke halte terdekat. Letak halte Transjakarta umumnya berada di tengah jalan, sehingga akses masuk ke dalam halte hanya melalui jembatan penyeberangan. Setiap halte memiliki rute dan karakteristik bentuk sendirinya seperti Halte Harmoni Sentral Jakarta. Dijelaskan di dalam [transjakarta.co.id](http://transjakarta.co.id), Halte Harmoni dibangun di atas aliran Sungai Ciliwung, sehingga halte ini memiliki struktur yang sangat kokoh dibandingkan dengan halte lainnya. Halte ini juga merupakan pusat halte transit terbesar di Jakarta yang memiliki 13 koridor utama, yaitu:

1. Koridor 1 : Blok M – Kota
2. Koridor 2 : Pulo Gadung 1 – Harmoni Sentral Busway
3. Koridor 3 : Kalideres – Pasar Baru
4. Koridor 4 : Pulo Gadung 2 – Dukuh Atas 2
5. Koridor 5 : Ancol – Kampung Melayu
6. Koridor 6 : Ragunan – Dukuh Atas 2
7. Koridor 7 : Kampung Rambutan – Kampung Melayu
8. Koridor 8 : Lebak Bulus – Harmoni Sentral Busway
9. Koridor 9 : Pinang Ranti – Pluit
10. Koridor 10 : Tanjung Priok – PGC 2
11. Koridor 11 : Pulo Gebang – Kampung Melayu
12. Koridor 12 : Penjaringan – Sunter Kelapa Gading
13. Koridor 13 : Tendean – CBD Ciledug

Halte ini terletak di Jakarta Pusat sehingga mudah diakses oleh masyarakat sekitar dan terintegrasi dengan transportasi umum lainnya. Nama halte ini diangkat dari nama Gedung Harmoni yang berdiri di daerah tersebut. Halte ini hanya dapat menampung kurang lebih 500 penumpang dan sangat padat dikunjungi oleh penumpang pada saat jam sibuk, sehingga kapasitas penumpang yang terlalu ramai membuat halte tidak nyaman digunakan dan halte ini juga sangat minim dengan fasilitas umum yang disediakan.

## **1.2 Rumusan Masalah**

1. Bagaimana merancang ulang Halte Harmoni Sentral Jakarta sebagai halte transit pusat yang mampu memenuhi kebutuhan pengguna Transjakarta saat ini?
2. Bagaimana meningkatkan efektivitas dan sanitasi lingkungan untuk pengguna transportasi Transjakarta?

## **1.3 Tujuan Perancangan**

1. Dapat merancang Halte Harmoni Sentral Jakarta yang memadai sesuai dengan kebutuhan ruang dan isu kesehatan pada masa kini.
2. Dapat meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi umum dengan menanamkan nilai sosial budaya sebagai bagian dari kebanggaan masyarakat Jakarta terhadap lingkungannya.

## **1.4 Kontribusi Perancangan**

Perancangan ini menggunakan studi terhadap aspek sosial dan budaya masyarakat Jakarta dengan harapan dapat membangkitkan kecintaan terhadap Transjakarta serta lingkungan Kota Jakarta, selain itu pendekatan sosial budaya ini bisa menjadi salah satu pertimbangan dalam pengembangan desain halte Transjakarta pada koridor lainnya.

## 1.5 Batasan Perancangan

### 1.5.1 Batasan Area Perancangan

Perancangan fasilitas umum Halte Harmoni Sentral Jakarta dibatasi dua akses masuk yaitu melalui Jalan Gajah Mada dan Jalan Hayam Wuruk, yang terletak di area Jakarta Pusat. Perancangan dibangun di atas aliran Sungai Ciliwung, perancangan struktur dan arsitektur yang dirancang oleh penulis hanya sebatas usulan yang dapat mendukung pemberdayaan halte tersebut dengan kebutuhan saat ini.

Berikut merupakan ruang dan fasilitas yang dirancang oleh penulis menurut Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Sistem Bus Rapid Transit yang ditetapkan pada tanggal 20 Agustus 2014:

1. Jembatan penyebrangan yang merupakan prasarana sistem BRT yang menghubungkan Jalan Gajah Mada dan Jalan Hayam Wuruk.  
(Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 pasal 1 ayat 11)
2. Halte Harmoni Sentral Jakarta yang dilengkapi dengan fasilitas toilet, *office*, area mesin *top-up*, koridor keberangkatan dan menurunkan penumpang, dan tempat tunggu penumpang.  
(Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 pasal 1 ayat 16)
3. Perencanaan pembangunan prasarana sistem BRT mengacu pada Rencana Induk Transportasi (Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 pasal 4 ayat 1)
4. Semua perencanaan pembangunan prasarana sistem BRT harus dapat dipertanggung jawabkan di bidang perhubungan atau Badan Usaha BRT agar mendapat persetujuan dari Gubernur.  
(Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 10 Tahun 2014 pasal 4 ayat 2)

## **1.6 Teknik Pengumpulan Data**

Dalam merancang fasilitas umum Halte Harmoni Sentral Jakarta, penulis telah mengumpulkan data mengenai Transjakarta yang berkaitan dengan sarana dan prasarana, sejarah dan perkembangannya, lokasi prasarana, kondisi prasarana saat ini, fasilitas umum yang dibutuhkan, dan pengguna prasarana tersebut dengan cara melakukan studi literatur, survei dan observasi lokasi, dan wawancara dengan praktisi pelaksana proyek infrastruktur transportasi, Ibu Rima Iriana, mengenai fasilitas transportasi umum di kota Jakarta.

### **1.6.1 Tinjauan Literatur**

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara membaca dan menganalisis teori-teori yang berhubungan dengan fasilitas transportasi umum dari buku-buku terkait, jurnal institusi maupun pribadi, dan internet atau *electronic books*, sebagai pedoman data yang dapat digunakan dalam merancang halte bus sebagai fasilitas transportasi umum.

### **1.6.2 Survei dan Observasi**

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara melakukan survei ke beberapa lokasi yang memiliki fasilitas transportasi umum seperti Bandar Udara Soekarno Hatta, Halte Transjakarta Plaza Indonesia, Stasiun Gambir, dan Stasiun MRT Asean yang dapat digunakan sebagai studi banding antara fasilitas dan sistem kerja fasilitas yang satu dengan yang lain. Selain itu, observasi secara langsung dengan cara kunjungan ke beberapa lokasi terkait, seperti Stasiun Beos yang memiliki beberapa karakteristik fasilitas transportasi umum yang dapat dijadikan sebagai sumber data *precedent* bagi penulis dalam merancang.

### **1.6.3 Wawancara**

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara melakukan wawancara dengan praktisi pelaksana proyek infrastruktur transportasi, Ibu Rima Iriana yang bekerja di PT. Yasa Patria Perkasa yang merupakan perusahaan general kontraktor



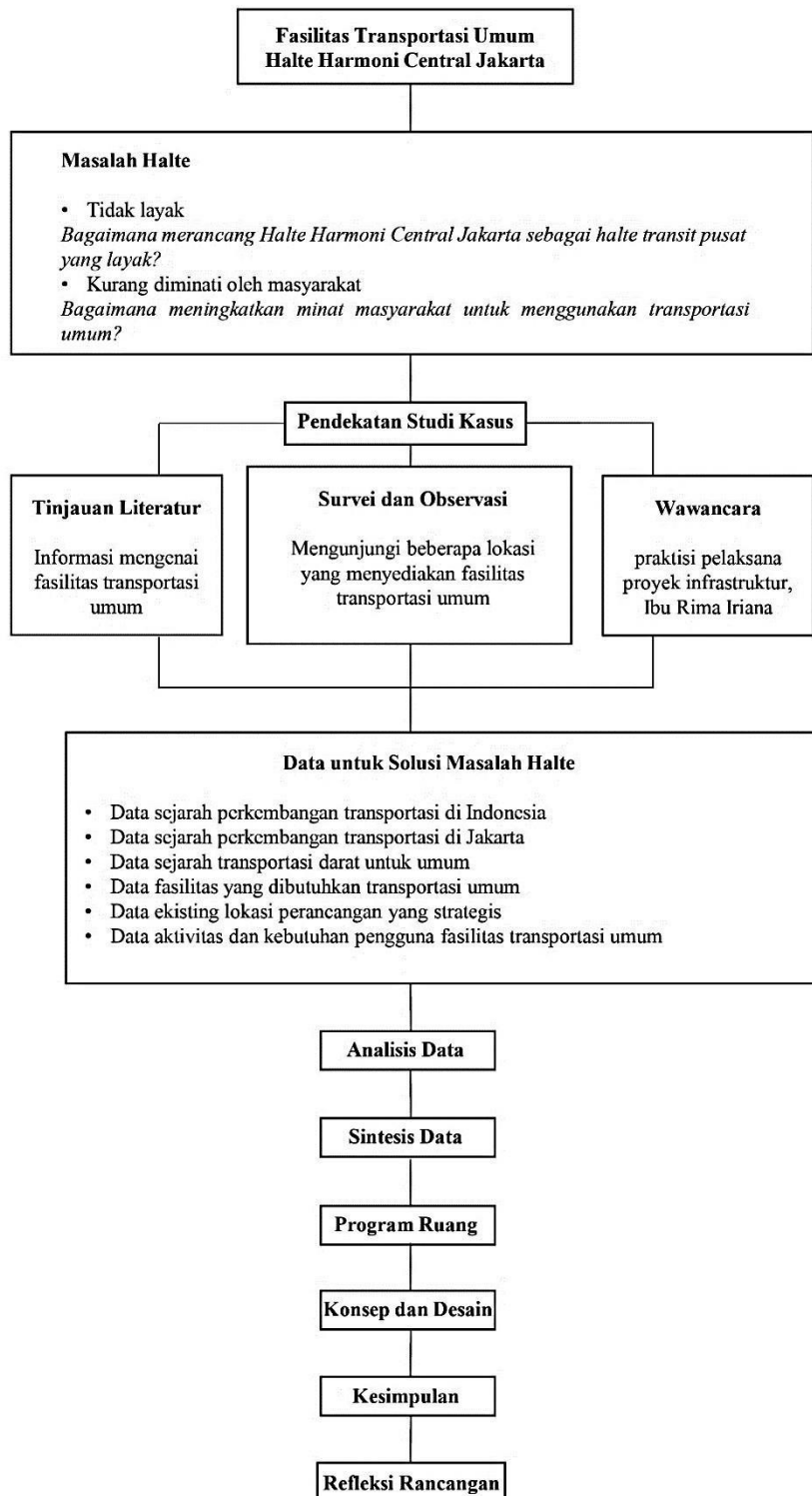
yang banyak memiliki pengalaman pada rancangan pembangunan infrastruktur khususnya daerah ibu kota. Sehingga membantu penulis untuk memperoleh informasi yang mendukung dan data yang objektif untuk merancang fasilitas transportasi umum.

### **1.7 Pendekatan**

Pendekatan riset desain yang penulis gunakan adalah metode studi kasus. Metode studi kasus dapat mendalami secara rinci perancangan yang telah dibuat. Metode tersebut merupakan bentuk penelitian yang mendalam tentang suatu aspek lingkungan sosial dimana manusia termasuk di dalamnya. Pendekatan ini memusatkan diri pada keadaan sosial budaya sekitar Halte Harmoni Sentral Jakarta. Dikarenakan letaknya yang berada pada pusat kota sehingga pengguna fasilitas tersebut pun bermacam-macam. Keberagaman pengguna fasilitas terjadi dikarenakan keberagaman masyarakat Jakarta di dalam fasilitas tersebut, oleh karena itu fasilitas harus dapat menggambarkan nilai sosial budaya yang dapat menjadi kebanggaan masyarakat Jakarta terhadap kekayaan budayanya sendiri.

Nilai sosial budaya yang digambarkan dapat menciptakan sebuah landasan konsep yang memiliki prinsip fungsional dan keamanan di dalamnya. Dikarenakan fasilitas tersebut merupakan fasilitas umum yang harus dapat mencakup seluruh penggunaannya. Prinsip tersebut menciptakan suatu konsep yang harus memiliki keselarasan antara fasilitas dengan lingkungan sekitar. Sehingga kata “Harmoni” digunakan sebagai konsep dasar perancangan Halte Harmoni Sentral Jakarta.

## 1.8 Alur Perancangan



**Gambar 1.1 Skema Alur Perancangan**

Sumber : Dokumentasi Pribadi (2021)

## 1.9 Sistematika Penulisan

Bab 1 mencakup latar belakang, rumusan masalah, tujuan perancangan, kontribusi perancangan, batasan perancangan, teknik pengumpulan data, pendekatan, dan alur perancangan. Cakupan tersebut telah digunakan penulis sebagai dasar alur berpikir dalam proses perancangan.

Bab 2 mencakup tinjauan literatur mengenai informasi fasilitas transportasi umum, lokasi *existing* perancangan, aktivitas dan kebutuhan pengguna transportasi umum yang telah dijadikan sebagai sumber data bagi penulis sebelum melakukan analisis desain.

Bab 3 mencakup hasil desain yang telah diselesaikan oleh penulis berupa desain, yang telah diimplementasikan ke dalam perancangan fasilitas transportasi umum (Halte Harmoni Sentral Jakarta), dalam bentuk gambar kerja dan gambar presentasi sebagai hasil desain yang telah dibuat termasuk penjelasan material dan konstruksinya, ergonomi, furnitur dan teknik presentasi

Bab 4 mencakup pembahasan implementasi dan keberhasilan hasil desain yang penulis telah buat yang akan dihubungkan dengan rumusan masalah.

Bab 5 mencakup penutup yang berupa evaluasi perancangan yang bermanfaat bagi klien, masyarakat Indonesia, dan refleksi bagi penulis sendiri.