

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

DKI Jakarta saat ini sedang menata sistem transportasi massalnya. Salah satu buktinya adalah penerapan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang sudah masuk ke dalam Panduan Rancang Kota. Hal tersebut sudah tidak bisa dihindari lagi melihat angka pertumbuhan kendaraan berdasarkan data Dinas Perhubungan DKI Jakarta tahun 2009 mencapai 12,31 persen per tahun dengan jumlah kendaraan mencapai 5,7 juta unit. Dari jumlah tersebut, 5,6 juta merupakan kendaraan pribadi dan 87.9876 angkutan umum. Total perjalanan per hari pun mencapai 20,7 juta perjalanan.¹

Sementara itu, aktifitas ekonomi sebuah kota, salah satunya tergantung dari bagaimana mobilitas warga kota itu sendiri. Hal tersebut berhubungan pula dengan bagaimana sistem transportasi masal sebuah kota direncanakan. Jakarta sebagai ibukota negara Republik Indonesia, saat ini sedang menyiapkan sistem transportasi masal yang nantinya dapat digunakan warga kota untuk lebih mudah mengakses berbagai tujuan dalam kota, yaitu Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta. Tujuan dari MRT sendiri adalah memberikan kesempatan kepada warga kota untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas mobilitasnya dengan lebih andal, terpercaya, aman, nyaman, terjangkau dan lebih ekonomis.²

Dampak dari rencana MRT tersebut adalah adanya rencana pembangunan enam stasiun bawah tanah MRT di Provinsi DKI Jakarta.³ Salah satu stasiun bawah tanah MRT yang sedang dalam proses pembangunan saat ini yaitu Stasiun MRT Bundaran HI. Bertempat di pusat kota Jakarta, Bundaran HI merupakan simpul dari lima jalan protokol di Jakarta. Di samping itu, terdapat pula gedung-gedung pusat perbelanjaan seperti Grand Indonesia dan Plaza Indonesia serta Hotel Indonesia yang menjadikan kawasan ini sebagai *Central Business District* (CBD). Hal ini menyebabkan keberadaan Stasiun MRT Bundaran HI menjadi penting karena berada pada simpul pertemuan area perkantoran, perhotelan maupun perniagaan.

Keberadaan Stasiun MRT Bundaran HI menjadi potensi keramaian baru di area tersebut. Sirkulasi manusia menjadi perhatian khusus ketika terdapat pusat keramaian yang baru disamping juga potensi ekonomi yang merupakan efek samping keberadaan Stasiun MRT Bundaran HI nantinya. Menurut, M. Akbar selaku Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta, keberadaan moda transportasi MRT dapat mengalihkan pengguna transportasi pribadi hingga 20 persen.⁴ Oleh karena itu, hal tersebut perlu direspon dengan penyediaan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang memadai pula. Sehingga masyarakat selaku pengguna MRT di sekitar Bundaran HI dapat beraktifitas dengan baik serta dapat merasakan langsung dampak sistem transportasi masal ini.

¹ Kompas. (2011, Maret 23). Kompas.com.

Diperoleh dari: <http://megapolitan.kompas.com/read/2011/03/23/1319596/Macet.Atasi.dengan.TOD>

² PT. MRT Jakarta. (2016, Februari 27). jakartamrt.

Diperoleh dari: <http://www.jakartamrt.com/informasi-mrt/pertanyaan-umum/>

³ Sutianto, F. D. (2009, September 22). Detik.

Diperoleh dari: <http://finance.detik.com/read/2015/09/22/151849/3025668/4/6-stasiun-mrt-di-bawah-sudirman-thamrin-kedalaman-hingga-25-meter>

⁴ Pusat Data dan Informasi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan. (2014, April 21). <http://www.dephub.go.id/>.

Retrieved from <http://www.dephub.go.id/berita/baca/mrt-mampu-alihkan-lebih-dari-20-persen-pengguna-kendaraan-pribadi-61391/?cat=QmVyaXRhfHNiY3Rpb24tNg==>

Namun, pada kenyataannya kondisi jalur pejalan kaki di sekitar kawasan Bundaran HI masih belum terkoneksi dengan optimal karena keramaian lalu lintas kendaraan bermotor di kawasan tersebut. Oleh karena itu, diperlukan sebuah perencanaan dan perancangan sistem pejalan kaki yang berada di bawah tanah (*underground pedestrian system*), sebagai sarana yang dapat menghubungkan Stasiun MRT Bundaran HI dengan pusat-pusat aktivitas publik, baik perkantoran, komersial dan non-komersial.

Perencanaan dan perancangan sarana penghubung dan pusat kegiatan (*Connection Hub*) ini sendiri diharapkan dapat merespon keberadaan Stasiun MRT Bundaran HI yang berada di bawah tanah. *Connection Hub* yang nantinya dapat mengakomodir laju sirkulasi manusia baik pengguna MRT maupun umum, serta menjadi pusat aktivitas publik yang baru di bawah tanah (*underground*). Selain itu, fungsi komersial dari *Connection Hub* dapat membangkitkan mobilitas yang tinggi sesuai dengan paradigma dari konsep *Transit Oriented Development* (TOD) itu sendiri.

1.2. Tujuan dan Sasaran

1.2.1. Tujuan

Memperoleh landasan konseptual perencanaan dan perancangan Bundaran HI *Underground Connection Hub* sebagai bangunan di bawah tanah yang memiliki fungsi penghubung dan pusat aktivitas bagi pedestrian.

1.2.2. Sasaran

Tersusunnya langkah – langkah dalam menentukan konsep dan penyusunan panduan perencanaan dan perancangan Bundaran HI *Underground Connection Hub* meliputi aspek fungsional, aspek kontekstual, aspek arsitektural, aspek teknis, dan aspek kinerja.

1.3. Manfaat

1.3.1. Subjektif

Untuk memenuhi salah satu persyaratan mengikuti Tugas Akhir di Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang dan sebagai panduan perencanaan dan perancangan Bundaran HI *Underground Connection Hub*.

1.3.2. Objektif

Sebagai pegangan dan acuan selanjutnya dalam perancangan Bundaran HI *Underground Connection Hub*, selain itu diharapkan dapat bermanfaat sebagai tambahan pengetahuan dan wawasan, baik bagi mahasiswa yang akan menempuh Tugas Akhir maupun masyarakat umum.

1.4. Ruang Lingkup

1.4.1. Ruang Lingkup Substansial

Perencanaan dan perancangan Bundaran HI *Underground Connection Hub* termasuk dalam kategori *underground building* yang terdiri dari bangunan tunggal dan fasilitas pendukung lainnya.

1.4.2. Ruang Lingkup Spasial

Perencanaan dan perancangan Bundaran HI *Underground Connection Hub* terletak di Kawasan Bundaran Hotel Indonesia, Jakarta Pusat. Dengan *Hub* yang berada persis di bawah Bundaran HI dan memiliki diameter yang relatif sama.

1.5. Metode Pembahasan

1.5.1. Metode Deskriptif

Dengan melakukan pengumpulan data. Pengumpulan data dilakukan dengan cara: studi pustaka/studi literatur, data dari instansi terkait, wawancara dengan narasumber serta *browsing* internet.

1.5.2. Metode Dokumentatif

Metode ini dilakukan dengan mendokumentasikan data yang menjadi bahan penyusunan penulisan ini. Cara mendokumentasikan data adalah dengan memperoleh gambar visual dari foto-foto yang dihasilkan.

1.5.3. Metode Komparatif

Metode ini dilakukan dengan studi banding pada objek bangunan yang memiliki fungsi sama.

1.6. Sistematika Pembahasan

Kerangka bahasan laporan perencanaan dan perancangan arsitektur dengan judul “Bundaran HI *Undeground Connection Hub*” adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Berisikan latar belakang, tujuan dan sasaran, manfaat, ruang lingkup, metode pembahasan, sistematika pembahasan, dan alur pikir yang mengungkapkan permasalahan secara garis besar serta alur pikir untuk mendapatkan judul Tugas Akhir yang jelas dan layak.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN STUDI BANDING

Membahas mengenai literatur tentang tinjauan umum *underground space*, tinjauan khusus perencanaan dan perancangan *underground space*, tinjauan *TOD* serta studi banding.

BAB III TINJAUAN BUNDARAN HI DAN KOTAMADYA JAKARTA PUSAT

- Membahas tentang situasi dan kondisi eksisting tapak yang akan digunakan.
- Membahas tentang tinjauan kota DKI Jakarta berupa data-data fisik dan non fisik seperti letak geografi, luas wilayah, kondisi topografi, iklim, demografi, serta kebijakan tata ruang wilayah di DKI Jakarta, khususnya Jakarta Pusat.

BAB IV PENDEKATAN PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN BUNDARAN HI UNDERGROUND CONNECTION HUB

Membahas mengenai analisis dan dasar pendekatan yang meliputi pendekatan aspek fungsional, aspek kontekstual, aspek kinerja, aspek teknis, dan aspek arsitektural.

BAB V PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN BUNDARAN HI UNDERGROUND CONNECTION HUB

Membahas konsep, *programming*, dan persyaratan perencanaan dan perancangan arsitektur untuk Bundaran HI *Underground Connection Hub*.

1.7. Alur Pikir

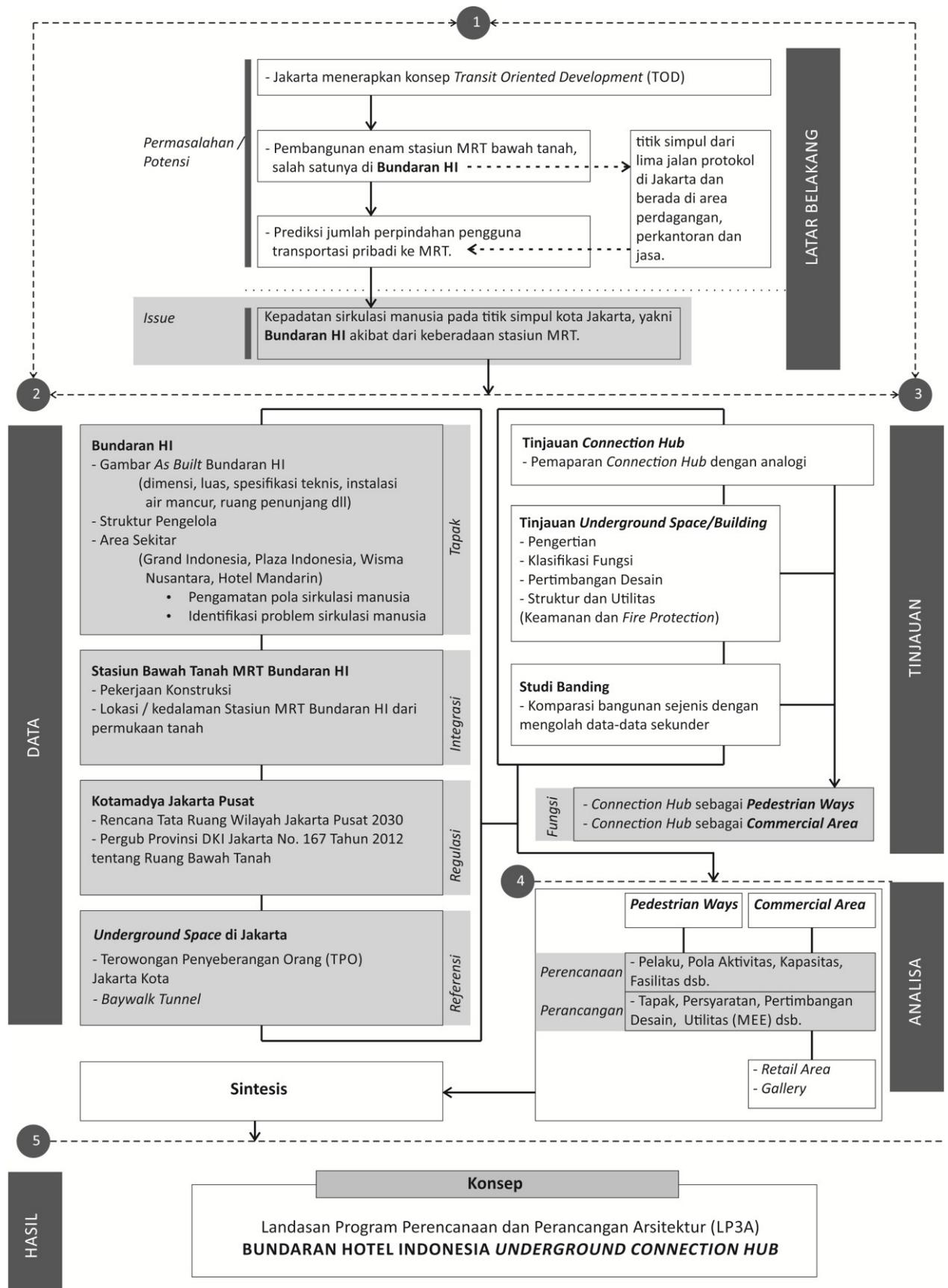


Diagram 1.1. Alur Pikir Penulis

Sumber: Analisa Pribadi