

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kota Jakarta sebagai Ibukota dengan beragam aktivitas yang tentunya melibatkan banyak sekali individu dalam sistem yang berlaku di dalamnya. Daerah *hinterland* yang menjadi tujuan untuk bertempat tinggal adalah Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Bodetabek). Penduduk pinggiran dalam melakukan aktivitas kesehariannya termasuk kedalam kelompok penglaju (*commuter*). Kebutuhan perjalanan per hari dengan angkutan umum dari Bodetabek ke Jakarta dan sebaliknya makin meningkat karena pertumbuhan kawasan perumahan baru ke arah Bekasi, Tangerang dan Banten, juga ke arah Depok dan Bogor.

Mobilitas masyarakat yang semakin berkembang sangat menuntut tersedianya pelayanan angkutan umum, disamping prasarana jalan untuk mengakomodasi permintaan perjalanan tersebut. Dalam penyediaan sarana transportasi juga perlu diperhatikan kualitas layanan, terutama keselamatan. Pemerintah dalam hal ini melakukan penyediaan serta perbaikan untuk layanan transportasi umum. KA *Commuter* Jabodetabek melakukan perubahan – perubahan seperti menambah jumlah Stasiun, menambah jumlah gerbong kereta, memperbaiki sistem stasiun, merenovasi stasiun dan lainnya. Transjakarta melakukan penambahan rute untuk mendukung transportasi yang terintegrasi. Banyak pula kebijakan pemerintah yang di buat untuk mendukung mobilitas masyarakat penglaju (*commuter*).

Kota Jakarta Timur secara wilayah administratif, terdiri atas 10 kecamatan, dihuni tidak kurang dari 2.892.783 jiwa pada tahun 2017, sekaligus merupakan jumlah penduduk terbanyak di DKI Jakarta. Jakarta Timur juga berbatasan langsung dengan Kota Bekasi dan Depok. Kota Bekasi memiliki luas wilayah sekitar 210,49 km². Jumlah Penduduk Kota Bekasi saat ini lebih dari 2,2 juta jiwa, dari total luas wilayahnya, lebih dari 50% sudah menjadi kawasan efektif perkotaan dengan 90% kawasan perumahan, 4% kawasan industri, 3% kawasan perdagangan, dan sisanya untuk bangunan lainnya. (BPS, 2019).

Jakarta Timur juga berbatasan langsung dengan Kota Bekasi dan Depok. Dalam penelitian ini akan menitik beratkan pada faktor jumlah penduduk di Jakarta Timur dan Kota Bekasi yang memiliki satu jalur kereta api *Commuter Line* yaitu Bekasi – Jakartakota. Banyaknya penduduk di Jakarta Timur yang disebut sebagai kawasan terpadat di DKI Jakarta serta Kota Bekasi yang disebut sebagai kawasan hunian masyarakat urban membuat aktivitas transportasi di kawasan tersebut menjadi padat. Terpusatnya perekonomian di Jakarta Kota membuat masyarakat Jakarta Timur dan Kota Bekasi menjadi masyarakat penglaju (*commuter*). Hal ini membuat tingginya aktivitas transportasi saat jam sibuk, membuat banyaknya volume lalu lintas yang mengarah ke Jakarta Kota disaat pagi hari dan mengarah ke Jakarta Timur dan Kota Bekasi pada sore hari saat hari kerja.

Keadaan tersebut membuat pemerintah membangun fasilitas penunjang bagi masyarakat penglaju (*commuter*) agar mempermudah dan mempersingkat waktu tempuh perjalanan serta mengurai kemacetan. Salah satu upaya pemerintah dengan adanya PT Kereta *Commuter* Indonesia (KCI) yang menandai transformasi perluasan rentang jangkauan layanan. Perseroan hadir sebagai penyedia layanan komuter, tidak hanya di wilayah Jabodetabek tetapi memproyeksikan rentang jangkauan hingga seluruh wilayah Indonesia. Realisasi perluasan jangkauan pada tahun 2017 meliputi Stasiun Rangkasbitung dan Stasiun Cikarang yang diikuti oleh pembukaan stasiun di beberapa wilayah sekitar Jabodetabek antara lain Stasiun Citeras, Bekasi Timur, Tambun, Cibitung dan Angke, Jakarta Utara (PT. KCI, 2017). Selain perluasan rentang jangkauan PT. KCI juga memperbaiki stasiun yang sudah ada, namun pada kasus Stasiun Buaran PT. KCI memindahkan lokasi aktifitas stasiun tersebut. Bangunan lama Stasiun Buaran tidak akan lagi digunakan dan akan dibongkar untuk mempermudah pembangunan proyek jalur dwiganda Manggarai – Kranji. Sejumlah persiapan akan dilakukan untuk menunjang pemindahan ini.

Stasiun Buaran adalah nama sebuah stasiun kereta api kelas III/kecil yang terletak di Jatinegara, Cakung, Jakarta Timur. Stasiun yang terletak pada ketinggian +11 meter ini termasuk dalam Daerah Operasi I Jakarta dan hanya melayani rute KRL *Commuter Line*. Stasiun ini terletak di lintas KRL *Commuter Line* jalur

Bekasi/Cikarang yang dimulai dari Stasiun Jatinegara hingga Stasiun Bekasi/Stasiun Cikarang. Saat ini stasiun ini memiliki empat jalur kereta api. Sejak 9 November 2018, stasiun ini sudah menggunakan bangunan baru dengan arsitektur modern minimalis futuristik yang terletak cukup jauh di barat bangunan lama. Stasiun baru ini terintegrasi dengan Halte TransJakarta Raden Inten. Pemindahan ini mengubah tata letak jalur kereta apinya yang semula diapit dua peron sisi menjadi satu peron pulau di antara kedua jalurnya.

Sementara bangunan stasiun lama sudah tidak dioperasikan lagi. Bangunan stasiun yang baru berada sekitar 480 meter dari lokasi bangunan yang lama. Jika sebelumnya berada di depan Perumnas Klender, maka letak bangunan baru Stasiun Buaran berada persis dekat dengan persimpangan antara Jalan I Gusti Ngurah Rai dengan Jalan Raden Inten 2.

Bangunan stasiun yang baru terdiri dari dua lantai yang dilengkapi dengan satu unit *lift* di pintu masuk utara, satu unit *lift* dan satu unit eskalator menuju peron. Pada lantai bawah tersedia satu peron yang melayani 2 jalur kereta ke arah Bekasi dan Jatinegara. Untuk kesiapan pelayanan, PT KCI juga telah memenuhi fasilitas transaksi tiket dengan dibukanya 4 loket. Terdiri dari 3 loket untuk pembelian, isi ulang, *refund* dan 1 loket untuk *fare adjustment* serta 9 *gate* elektronik. Untuk mendukung pelayanan sejumlah petugas penjualan, pelayanan, dan pengamanan juga telah disiapkan. Modernisasi ini dikerjakan oleh Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jakarta dan Banten (BTPWJB) Kementerian Perhubungan. Modernisasi yang dilakukan dengan membangun total fisik Stasiun Buaran sehingga bangunan saat ini lebih strategis dan modern dibandingkan sebelumnya.

Perpindahan Stasiun Buaran tidak disertai dengan pembangunan penunjang di jalan sekitar Stasiun Buaran. Posisi letak bangunan Stasiun Buaran yang baru bertepatan dengan lampu merah pertigaan *flyover* Radin Inten yang dimana pada saat ini tahun 2019 belum adanya *layby area* pada Stasiun Buaran yang bertepatan dengan Jalan I Gusti Ngurah Rai. Hal tersebut membuat para calon penumpang yang ingin menuju stasiun berhenti disaat lampu lalu lintas dalam keadaan hijau. Ini membuat para pengemudi terganggu dengan tidak adanya *layby area* untuk penurunan calon

penumpang KRL *Commuter Line*. Keadaan ini diperparah dengan adanya para ojek *online* yang parkir di trotoar Stasiun Buaran yang tentu saja juga memakan badan jalan.

Selain KRL *Commuter Line*, tersedia juga layanan transportasi untuk lainnya yang melewati Jalan I Gusti Ngurah Rai seperti:

Tabel 1. Data Kendaraan Umum di Jalan I Gusti Ngurah Rai

Jenis angkutan umum	Trayek	Tujuan
Koperasi Wahana Kalpika (KWK)	T25	Stasiun Cakung–Rawamangun
Koperasi Angkutan Bekasi (Koasi)	K22A	Pondok Gede–Pangkalan Jati
MetroMini	42	Perumahan Klender–Rawamangun
	44	Pulo Gadung–Stasiun Cakung
	47	Pulo Gebang–Senen
	50	Kampung Melayu–Duren Sawit–Klender
	52	Kampung Melayu–Buaran–Stasiun Cakung
Transjakarta	11	Kampung Melayu–Pulo Gebang

Sumber : Dinas Perhubungan DKI Jakarta

Banyak fasilitas transportasi umum yang melewati Jalan I Gusti Ngurah Rai namun, masih banyak pula masyarakat penglaju (*commuter*) yang lebih memilih menaiki kendaraan pribadi. Ada sebanyak 18 juta kendaraan bermotor yang beredar di jalanan Jakarta. Jumlah sebanyak itu, jika seluruhnya secara bersamaan turun ke jalan maka akan menciptakan kemacetan total. Berdasarkan data yang di kutip dari BPS DKI Jakarta 2016 jumlah kendaraan bermotor rata-rata tumbuh 5% selama 5 tahun. Sementara panjang jalan hanya bertambah kurang dari 0,1%. Komposisi lalu lintas secara umum adalah sepeda motor 73,92%, mobil penumpang 19,58%, mobil beban 3,83%, mobil bus 1,88%, dan kendaraan khusus 0,79%. Jakarta dari data 2015, jumlah mobil 38%, motor 49%, angkutan umum 13%. (Hamdani, 2018).

Berdasarkan data tersebut peneliti mengambil kesimpulan adanya dampak dari perpindahan Stasiun Buaran yang belum memperhatikan keadaan lalu lintas serta

banyaknya masyarakat penglaju (*commuter*) yang menaiki kendaraan pribadi membuat kondisi lalu lintas dapat terganggu.

Topik tersebut pernah dipakai dalam penelitian di kota Tegal pada Pacific Mall Tegal. Zona-zona aktivitas berkedudukan sebagai zona penarik perjalanan. Interaksi yang terjadi akan menghasilkan pergerakan arus lalu lintas di sekitar daerah tersebut akan menimbulkan permasalahan diantaranya terjadinya peningkatan volume lalu lintas pada ruas jalan yang berada di sekitar pusat perbelanjaan Pacific Mall. Prediksi untuk 10 tahun kedepan akan terjadi peningkatan intensitas kegiatan di Pacific Mall, sehingga pada tahun 10 tahun kedepan Pacific Mall akan menarik sebanyak 1.460 mobil per hari dan 3.239 sepeda motor per hari, serta menarik pengunjung sebesar 10.954 orang per hari. Kinerja ruas jalan sudah hampir mencapai batas atas aman ditunjukkan dengan DS yang sudah mencapai 0.78 pada tahun 2006 dan DS akan bertambah menjadi 1.13 pada tahun 2016. Sebagai saran dan rekomendasi perlu adanya pembenahan pada jalan terutama untuk angkutan umum dan becak yang parkir tidak pada tempat yang benar, sehingga hambatan samping menjadi berkurang (Widodo, 2007).

Penelitian tentang analisis dampak lalu lintas pernah di lakukan di Kota Kupang dengan adanya Lippo Plaza. Hasil menunjukkan keberadaan Lippo Plaza mengakibatkan perubahan volume dimana ruas Jalan Veteran pada area Patung Kirab, Taman Nostalgia, Ina Bo'i, Jalan R.W Monginsidi dan Jalan Perintis Kemerdekaan mengalami kenaikan volume yang berpotensi terjadinya kemacetan sehingga disarankan adanya tindakan pencegahan dan penanganan potensi-potensi tersebut seperti pemasangan lampu peringatan di area perempatan Jalan Veteran, Taman Nostalgia dan Ruko Oebobo, serta perlu adanya pemisah/ separator yang bersifat sementara di ruas jalan Veteran, yang berguna pula untuk mencegah kecelakaan lalu lintas pada titik-titik konflik yang ada (Bolla, 2016).

Peneliti tertarik untuk melihat dampak lalu lintas dari perpindahan lokasi Stasiun Buaran yang terletak di Jalan I Gusti Ngurah Rai. Hal tersebut akan diteliti pada skripsi ini dengan judul "Analisis Dampak Perpindahan Lokasi Stasiun Buaran Terhadap Lalu Lintas di Jalan I Gusti Ngurah Rai"

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan diatas, maka dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi lalu lintas di Jalan I Gusti Ngurah Rai tepat di Stasiun Buaran “Lama” setelah tidak beroperasi?
2. Bagaimana kondisi lalu lintas di Jalan I Gusti Ngurah Rai tepat dipersimpangan Stasiun Buaran “Baru”?
3. Bagaimana variasi volume lalu lintas dan tingkat kemacetan di Jalan I Gusti Ngurah Rai?
4. Bagaimana dampak lalu lintas yang diakibatkan setelah berpindahnya Stasiun Buaran di Jl. I Gusti gurah Rai?

C. Pembatasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang dikemukakan di atas, maka peneliti membatasi penelitian ini pada Jalan I Gusti Ngurah Rai yang bertepatan langsung dengan Stasiun Buaran “Lama” dan “Baru” dengan ruas jalan sepanjang 480 meter dibagi menjadi 4 titik, yaitu;

1. Titik 1, pada Stasiun Buaran “Baru” arah Klender
2. Titik 2, pada Stasiun Buaran “Baru” arah Cakung
3. Titik 3, pada Stasiun Buaran “Lama” arah Klender
4. Titik 4, pada Stasiun Buaran “Lama” arah Cakung

Penelitian ini dilakukan pada jam sibuk, pagi hari pada pukul 07.00 – 08.00 WIB dan sore hari pada pukul 17.00 – 18.00 WIB, sesuai dengan jam sibuk pada data Volume Lalu Lintas 2018 di Jalan I Gusti Ngurah Rai oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta.

D. Perumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah di atas, maka perumusan masalah yang akan diteliti adalah “Bagaimana dampak perubahan lokasi Stasiun Buaran terhadap lalu lintas di Jalan I Gusti Ngurah Rai ?

E. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Memperoleh data mengenai volume lalu lintas dan volume hambatan samping di Jalan I Gusti Ngurah Rai yang bertepatan di depan Stasiun Buaran “Lama” dan “Baru”.
2. Untuk mengetahui dampak lalu lintas yang ditimbulkan akibat perpindahan lokasi Stasiun Buaran Baru di Jalan I Gusti Ngurah Rai.
3. Bagi instansi terkait dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam pembangunan stasiun serta prasarana dan sarana untuk lokasi sekitar pembangunan.