



UNIVERSITAS INDONESIA

**Kajian Potensi Kawasan Sekitar Stasiun Kereta Rel Listrik
(KRL) Untuk Dikembangkan Sebagai Lokasi Rumah Susun
Sederhana**

(Studi Kasus : Kawasan Sekitar Stasiun Pemberhentian Jalur Jakarta –Serpong)

TESIS AKADEMIK

Tesis Akademik ini disusun sebagai kelengkapan persyaratan kurikulum
Program Pasca Sarjana Universitas Indonesia untuk memperoleh gelar
Magister Arsitektur

Pramuditya Soewondo

0706173931

Program Pasca Sarjana
Departemen Arsitektur Fakultas Teknik
Bidang Kekhususan Real Estate
Universitas Indonesia
Depok, Desember 2009

Abstrak

Pengembangan perumahan bagi masyarakat golongan ekonomi menengah ke bawah (termasuk rumah susun sederhana), umumnya tersingkir ke daerah pinggiran (sub-urban), karena lahan pada kawasan dengan aksesibilitas baik dan dekat dengan fasilitas (pusat kota) yang harga tinggi. Orientasi pengembangan di Jabodetabek sampai saat ini masih mengacu kepada keberadaan akses jalan, baik jalan tol (jalan bebas hambatan) maupun jalan biasa. Dan belum seperti di Singapura, dimana pengembangan perumahan telah mempertimbangkan transportasi massal yang cepat dan terjangkau. Hal ini mengakibatkan penghuni rumah susun di Jabodetabek terbebani dengan waktu tempuh perjalanan yang lama dan biaya transportasi yang tinggi.

Penelitian ini mengacu pada penerapan pengembangan yang dilakukan di Singapura dengan mengembangkan rumah susun di kawasan sekitar stasiun pemberhentian KRL. Penelitian ditujukan untuk mengetahui apakah kawasan sekitar stasiun pemberhentian KRL berpotensi dan layak untuk dikembangkan sebagai rusun sederhana. Hal ini untuk mengkaitkan transportasi massal khususnya keberadaan stasiun dengan potensinya sebagai kawasan pertumbuhan atau pengembangan. Dari kelima koridor KRL, yaitu menuju Bekasi, Tangerang, Depok dan Bogor, serta jalur dalam kota, Jalur Jakarta - Serpong dipilih sebagai studi kasus.

Digunakan pendekatan dan analisis dalam lingkup kajian Real Estate yaitu dengan melakukan analisis pasar, analisis lokasi dan analisis investasi. Pendekatan secara kualitatif dan kuantitatif memberikan gambaran kondisi suatu pasar properti dan kondisi lokasi kawasan studi. Selain melakukan kajian-kajian literatur dan data sekunder dari individu dan suatu instansi pemerintah, data primer didapatkan dengan wawancara dan penyebaran kuesioner pada penumpang KRL untuk analisis pasar mikro sebagai karakteristik target pasar.

Analisis pasar menunjukkan adanya peningkatan jumlah penumpang KRL diikuti dengan usaha perbaikan fasilitas dan pelayanan KRL oleh PT. KCJ. Pada tahun 2008, jumlah penumpang mencapai 233.852.501. Berdasarkan hasil survey penumpang KRL didapat beberapa diantara mereka termasuk pada golongan ekonomi menengah ke bawah (53%) dan sebagian termasuk pada golongan ekonomi menengah (47%). Mereka adalah kelompok yang membutuhkan rumah susun sederhana. Dengan demikian kawasan di sekitar stasiun pemberhentian dapat memicu perkembangan menjadi pusat-pusat kegiatan, termasuk rumah susun sederhana.

Berdasarkan hasil analisis lokasi terdapat tiga lokasi stasiun Stasiun Jurang Mangu, Stasiun Ciater dan Stasiun Rawabuntu. Ketiga kawasan tersebut masih masuk ke dalam kawasan dengan waktu tempuh kurang dari 45 menit perjalanan, dimana masih sesuai untuk kawasan perumahan bagi commuter. Selain itu, harga lahan pada kawasan tersebut masih relatif rendah sehingga akan fleksibel untuk mengembangkan rumah susun sederhana. Berdasarkan hasil analisis investasi diketahui bahwa lahan yang layak untuk dikembangkan sebagai rumah susun pada harga lahan maksimal Rp 1.000.000/m², dan didapatkan nilai IRR 22%. Sehingga kesimpulan yang didapat dalam studi ini, mengindikasikan bahwa rumah susun sederhana memiliki potensi dan layak dikembangkan pada kawasan sekitar stasiun Kereta Rel Listrik (KRL).

ABSTRACT

Housing development for low-economy class (including flat), is now done in the sub-urban, because of high price of the land with good access and close to city centre. Development orientation in Jabodetabek, up to this moment, still refers to road access, both toll and normal road. And unlike Singapore, where housing development has considered mass transport which is fast and affordable. As a result, flat occupants in Jabodetabek has to deal with long travelling time and high travelling cost..

This research refers to concept implemented in Singapore where flats are developed nearby the stations of mass transport. The aim is to investigate whether the area nearby the station of electric-driven-train or known as KRL is potential for flat development. It is to relate mass transport, in particular the presence of station for development area. Out of five corridors of KRL, towards Bekasi, Tangerang, Depok and Bogor, as well as inner city corridor, the corridor of Jakarta - Serpong is selected as case study..

Approaches and analysis in the scope of real estate assessment are used: market analysis, location analysis, and investment analysis. Quantitative and qualitative approaches give the picture of a property market and situation of location of studied area. In addition to study literature from secondary data coming from an individ or a governmental agency, primary data is collected through interview and questionnaires towards KRL user for micro-market analysis as characteristic target market.

Market analysis shows increase of KRL user, followed by facility and service improvement of KRL by PT KCJ. In 2008, the user of KRL reaches 233.852.501. The survey to the user of KRL has shown that most of the user belong to low-class economy (53%) and the remaining belongs to middle-class (47%). These people are the groups which need flat for housing. It is concluded that area surrounding the stations could be developed as center of activities, including flats.

Based on result of location analysis, there are three locations: Station Jurangmangu, Station Ciater, and Station Rawabuntu. Al three locations are still within the area which require less than 45 minutes of travelling time from the city centre. Thus, it is still convenient for commuting daily. Furthermore, the land price in those areas are relatively low, so that it will be flexible in flat development. Result of investment analysis has revealed that the appropriate land for flat development is at land which has maximal price of Rp 1.000.000/m² and IRR is given at 22%. The conclusion of this study indicates that flat has great potential and is feasible to be developed near the stations of KRL.

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis dengan judul:

Kajian Potensi Pengembangan Rumah Susun Sederhana di Kawasan Sekitar Stasiun Pemberhentian KRL

Penulisan Tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Magister Jurusan Arsitektur pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

- (1) Ir. Azrar Hadi, Ph.D. dan Ir. Teguh Utomo, MURP selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan tesis ini;
- (2) Ir. Achmad Sadili Somaatmadja, MSi dan Dr. Ir. Emirhadi Suganda M.Sc. selaku dosen penguji yang telah mmberikan saran, nasehat dan masukan kepada saya dalam penyusunan teisis ini;
- (3) Drs. MA Petrus Sumarsono sebagai Kepala Subagian Direktorat Transportasi Darat dan Kereta Api Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS) yang telah menyedikan waktunya untuk berdiskusi dan memberikan informasi yang berguna dalam penyusunan tesis ini, mengenai perkembangan transportasi Jakarta;
- (4) Bapak Iswanto (PT. KAI Commuter Jakarta) yang telah membantu memberikan informasi dan data-data mengenai perkereta-apian yang berguna dalam penyusunan tesis ini;

- (5) Bapak Ir. Bernaldi, CES (Bidang Perumahan formal bertingkat, Kementerian Negara Perumahan Rakyat) yang telah meluangkan waktu untuk berdiskusi dan memberikan informasi yang sangat berguna dalam penyusunan tesis ini mengenai rumah susun sederhana di Jakarta;
- (6) Ayah saya tercinta, beserta kakak saya tersayang Pipit, dan adik saya tercinta Manda yang selalu memberikan dukungan moril dan materiil sehingga masa studi dan tesis ini dapat berjalan dengan baik;
- (7) Semua rekan-rekan S2- Arsitektur Universitas Indonesia angkatan 2007 atas dukungannya selama masa studi;
- (8) Sahabat yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan tesis ini;
- (9) Seluruh staf pengajar program studi Teknik Arsitektur yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Akhir kata, saya berharap Tuhan Yang Maha Esa berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tesis ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, 30 Desember 2009

Pramuditya Soewondo

Universitas Indonesia

DAFTAR ISI

| | |
|---|-------------|
| ABSTRAK | i |
| KATAPENGANTAR | iii |
| DAFTAR ISI | v |
| DAFTAR TABEL | viii |
| DAFTAR GAMBAR | ix |
| | |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| 1.1 Latar Belakang..... | I – 1 |
| 1.2 Perumusan Permasalahan..... | I – 3 |
| 1.3 Pertanyaan Penelitian..... | I – 4 |
| 1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian..... | I – 4 |
| 1.4.1 Tujuan..... | I – 4 |
| 1.4.2 Manfaat..... | I – 5 |
| 1.5 Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian..... | I – 5 |
| 1.5.1 Ruang Lingkup Kajian..... | I – 5 |
| 1.5.2 Batasan Penelitian | I – 6 |
| 1.6 Urutan Penulisan..... | I – 6 |
| 1.7 Kerangka Pemikiran..... | I – 7 |
| | |
| BAB II KAJIAN TEORI PENGEMBANGAN RUMAH SUSUN SEDERHANA | |
| 2.1. Real Estate | II-1 |
| 2.2. Rumah Susun Sederhana | II-3 |
| 2.2.1. Pengertian dan Klasifikasi Rumah Susun Sederhana | II-7 |
| 2.2.2. Sistem Kepemilikan Rumah Susun | II-18 |
| 2.2.3. Perkembangan Rumah Susun Sederhana | II-19 |
| 2.3. Transportasi Massal dan Pengaruhnya Dalam Real Estate | II-21 |
| 2.3.1 Tipe Transportasi , Perbandingan Biaya dan Zona Pelayanan | II-22 |
| 2.3.2 Transportasi mempengaruhi Nilai Lahan dan Perkembangan Kota | II-28 |
| 2.3.3 Pengaruh Transportasi Terhadap Perkembangan Kota | II-31 |
| 2.3.4 Transportasi Massal dan Rumah susun | II-35 |
| 2.4. Pengembangan Rumah Susun Sederhana dan Transportasi Massal | II-44 |
| 2.4.1. Analisis Pasar | II-44 |
| 2.4.2. Analisis Lokasi | II-46 |

| | |
|--|---------|
| 2.4.3. Analisis Investasi | II-51 |
| 2.5. Kerangka Teori | II-54 |
| BAB III METODE PENELITIAN | |
| 3.1. Metode Pendekatan Penelitian..... | III-1 |
| 3.2. Ruang Lingkup Wilayah..... | III-2 |
| 3.3. Metode Pengumpulan Data | III-4 |
| 3.3.1 Pengumpulan Data Primer..... | III-4 |
| 3.3.2 Pengumpulan Data Sekunder..... | III- 6 |
| 3.4. Metode Analisis..... | III-7 |
| 3.5. Kerangka Analisis | III-10 |
| BAB IV ANALISIS POTENSI PENGEMABANG RUMAH SUSUN SEDERHANA DI SEKITAR STASIUN PEMEBRHENTI KERETA REL LISTRIK | |
| 4.1. Analisis Pasar..... | IV- 1 |
| 4.1.1. Peluang Pengembangan Rumah Susun..... | IV- 1 |
| 4.1.1.1. Kebutuhan Rumah dan Perkembangan Rumah Susun di Jabodetabek..... | IV - 2 |
| 4.1.1.2. Peningkatan Kualitas Pelayanan KRL..... | IV - 5 |
| 4.1.2. Bentuk Properti Sesuai dengan Tingkat Kemampuan dan Kebutuhan. | IV- 7 |
| 4.1.2.1 Tingkat Kemampuan membeli (<i>Affordability</i>)..... | IV - 8 |
| 4.1.2.2 Besaran Luas Unit Rumah Susun Yang Mampu Dibeli..... | IV - 10 |
| 4.2. Analisis Lokasi | IV- 13 |
| 4.2.1. Pola Persebaran Kepadatan Bangunan | IV- 14 |
| 4.2.2. Pola Persebaran Nilai Lahan | IV- 16 |
| 4.2.3. Pola Tingkat Aksesibilitas Lokasi Dengan Adanya KRL | IV- 18 |
| 4.2.4. Pola Pergerakan Responden..... | IV - 20 |
| 4.3. Pemilihan Lokasi | IV- 23 |
| 4.3.1. Ketersediaan Lahan Belum Terbangun | IV- 23 |
| 4.3.2. Kesesuaian antara tingkat kemampuan dengan harga lahan | IV- 25 |
| 4.3.3. Aksesibilitas yang baik | IV- 26 |
| 4.3.4. Lokasi dan Potensi | IV- 27 |
| 4.4. Studi Kelayakan | IV- 31 |
| 4.4.1. Gambaran Properti di Sekitar Lokasi Pengembangan..... | IV - 32 |
| 4.4.2. Data Proyek..... | IV - 34 |
| 4.4.3. Analisis Investasi..... | IV - 37 |

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

| | | |
|-----|-----------------------|-------|
| 5.1 | Kesimpulan..... | V – 1 |
| 5.2 | Kelemahan Studi | V – 2 |
| 5.3 | Saran | V – 3 |

Daftar Pustaka

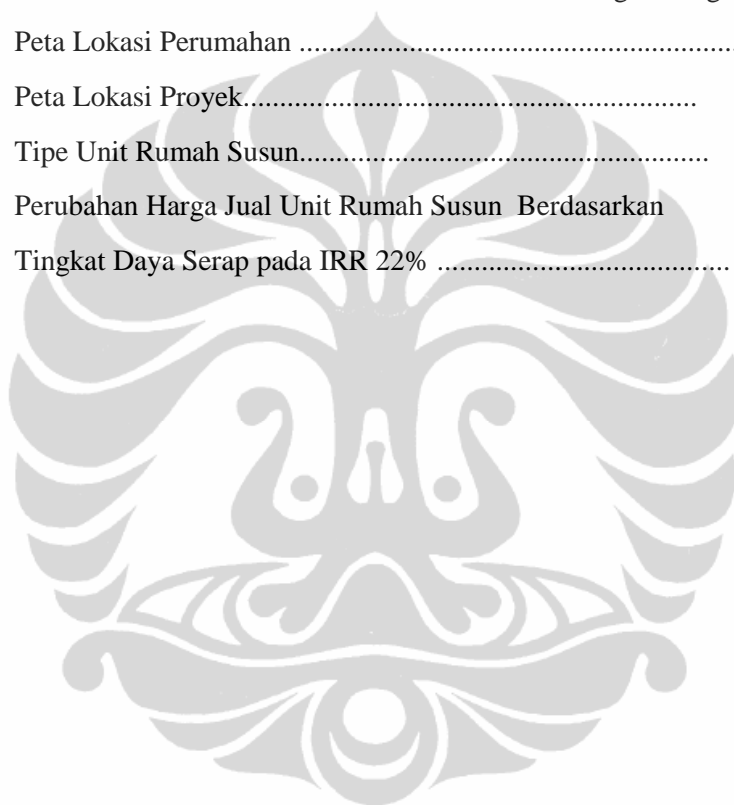
Lampiran



DAFTAR GAMBAR

| | | |
|-------------|---|----------|
| Gambar 1.1 | Kerangka Pemikiran | I -10 |
| Gambar 2.1 | Diagram Pengelompokkan Rumah..... | IV -4 |
| Gambar 2.2 | Grafik Perbandingan Biaya Perjalanan..... | IV – 26 |
| Gambar 2.3 | Hubungan Sewa Lahan dengan Biaya Transportasi | IV - 28 |
| Gambar 2.4 | Hubungan Sewa Lahan Dengan Aksesibilitas Menurut Berry dan Harton | IV - 30 |
| Gambar 2.5 | Pola Distribusi Lahan..... | IV - 31 |
| Gambar 2.6 | Pengembangan TOD di Amerika..... | IV - 35 |
| Gambar 2.7 | Transportasi Massal di Singapura | IV – 37 |
| Gambar 2.8 | Yio Chu Kang di Jaringan MRT Singapura | IV – 38 |
| Gambar 2.9 | Peta Lokasi Rumah Susun..... | IV – 41 |
| Gambar 2.10 | Kerangka Teori | IV- 54 |
| Gambar 3.1 | Jaringan Rel Kereta Listrik Jabodetabek..... | III – 3 |
| Gambar 3.2 | Kerangka Analisis | III – 10 |
| Gambar 4.1 | Jumlah Unit Yang Tersedia Dan Terjual di Jabotabek Hingga Tahun 2008..... | IV – 3 |
| Gambar 4.2 | Presentase Unit Rumah Susun Yang Telah Terjual Hingga Tahun 2008..... | IV – 4 |
| Gambar 4.3 | Kenaikan Jumlah Penumpang KRL | IV – 6 |
| Gambar 4.4 | Grafik Tingkat Kemampuan Membeli Responden (dalam Ribu Rupiah) | IV – 9 |
| Gambar 4.5 | Grafik Perkiraan Biaya Pengembangam | IV – 11 |
| Gambar 4.6 | Grafik Beasaran luas unit rumah susun yang dapat dibeli Pada Harga lahan kurang dari Rp 1.000.000,00 | IV – 12 |
| Gambar 4.7 | Kepadatan Lahan Terbangun..... | IV – 15 |
| Gambar 4.8 | Pola Harga Lahan di Kawasan Sekitar Rel Jalur KRL Jakarta Serpong..... | IV – 17 |
| Gambar 4.9 | Pola Waktu Tempuh dan Cakupan Pelayanan..... | IV – 19 |
| Gambar 4.10 | Jumlah Penumpang Pada Stasiun Pemberhentian Jalur Jakarta-Serpong Tahun 2008..... | IV – 21 |
| Gambar 4.11 | Peta Pola Pergerakan..... | IV – 22 |

| | | |
|--------------|---|----------|
| Gambar 4.12 | Pola Pesebaran Lahan Kosong..... | IV – 24 |
| Gambar 4.13 | Lahan dengan NJOP Rp 100.000,00 – 1.000.000,000 | IV – 26 |
| Gambar 4.14 | Pola Waktu Tempuh dan Cakupan Pelayanan | IV – 26 |
| Gambar 4.15 | Pola Lokasi Berpotensi Dikembangkan pada Lahan Kurang dari Rp 500.000,00..... | IV – 27 |
| Gambar 4.16 | Pola Lokasi Berpotensi Dikembangkan pada Lahan dengan Nilai Rp 100.000 – Rp 1.000.000..... | IV – 30 |
| Gambar 4.17 | Lokasi Perumahan Di Kawasan Sekitar Lokasi Pengembang..... | IV - 32 |
| Gambar 4.18. | Peta Lokasi Perumahan | IV – 33 |
| Gambar 4.19 | Peta Lokasi Proyek..... | IV – 34 |
| Gambar 4.20 | Tipe Unit Rumah Susun..... | .IV – 35 |
| Gambar 4.21 | Perubahan Harga Jual Unit Rumah Susun Berdasarkan Tingkat Daya Serap pada IRR 22% | IV – 38 |



DAFTAR TABEL

| | | |
|-------------|---|---------|
| Tabel 2. 1 | Tipologi Rumah..... | II – 5 |
| Table 2.2 | Rumah Bersusun Berdasarkan Jumlah Lantai Bangunan | II – 9 |
| Table 2.3 | Rumah Bersusun Berdasarkan Bentuk Massa Bangunan | II -10 |
| Tabel 2.4 | Rumah Bersusun Berdasarkan Sistem Pelayanan Koridor | II – 13 |
| Tabel 2.5 | Tipe Unit Rumah Susun Berdasarkan Jumlah Kamar..... | II – 15 |
| Tabel 2.6 | Tipe Unit Berdasarkan Orientasi Ruang | II – 16 |
| Tabel 2.7 | Perbedaan Rusuna dan Apartemen..... | II – 17 |
| Tabel 2.8. | Tingkat Aksesibilitas..... | II – 22 |
| Tabel 2.9. | Perbedaan Transportasi Massal Berdasarkan Dayak Angkut, Jarak Pemberhentian, Kapasitas, Dan Kepadatan Penduduk | II – 23 |
| Tabel 2.10 | Waktu Tempuh..... | II – 25 |
| Tabel 2.11 | Perbandingan Biaya Perjalanan..... | II – 27 |
| Tabel 2.12 | Rumah Susun Yang Dekat Dengan Stasiun Pemberhentian KRL..... | II - 39 |
| Tabel 2.13 | Batasan Maksimum Harga Satuan Rumah Susun (Sarusun) Berdasarkan Pengelompokan Golongan Masyarakatan Berpenghasilan Menengah Ke Bawah..... | II – 44 |
| Tabel 2.14. | Faktor dan Kriteria Dalam Pemilihan Lokasi Perumahan..... | II – 45 |
| Tabel 2.15 | Faktor dan Kriteria dalam Pemilihan Lokasi Rumah sederhana | II - 50 |
| Tabel 3.1 | Kebutuhan Data Sekunder..... | III – 6 |
| Tabel 3.2 | Metode Analisis Pasar..... | III – 8 |
| Tabel 4.1 | Lokasi Pengembangan..... | IV – 29 |
| Tabel 4.2 | Biaya Pengembangan dan Harga Jual Hasil Perhitungan Cashflow | IV – 37 |