

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan proses transisi dari titik asal menuju titik tujuan yang objeknya adalah manusia dan barang. Fungsi utama transportasi adalah sebagai sarana dalam mencapai tujuan untuk mengatasi hambatan ruang dan waktu. Sektor transportasi berperan sebagai salah satu input penting dalam berbagai kegiatan ekonomi, seperti produksi, distribusi, dan konsumsi (Tumewu et al., 2021). Transportasi memiliki peranan penting dalam pembangunan perkotaan. Interaksi yang harmonis antara elemen-elemen transportasi seperti pengguna, barang, dan infrastruktur akan menghasilkan sistem transportasi yang komprehensif, efisien, dan efektif dalam mendukung aktivitas perkotaan (Tumewu et al., 2021).

Minat masyarakat terhadap transportasi umum masih rendah disebabkan oleh beberapa faktor, seperti waktu tempuh yang lama, sarana dan prasarana yang belum memadai, kapasitas penumpang yang berlebih, fasilitas yang tidak memberikan kenyamanan dan kemudahan dalam perpindahan antarmoda, serta terbatasnya jaringan transportasi. Kebutuhan transportasi di Indonesia cukup tinggi sehingga menimbulkan permasalahan besar karena terjadi kemacetan setiap tahunnya disebabkan masyarakat lebih berminat menggunakan transportasi pribadi dibandingkan dengan transportasi umum. Mobilitas masyarakat kota semakin tinggi dengan penggunaan transportasi pribadi sebagai transportasi utama dalam kegiatan sehari-hari.

Kota Semarang merupakan kota metropolitan yang mengalami perkembangan pesat di berbagai sektor, salah satunya yaitu di bidang transportasi, seiring dengan pertumbuhan penduduk dan aktivitas ekonomi (Rakhmatulloh et al., 2022). Kota Semarang memiliki luas wilayah sekitar 373,78 km² dengan jumlah penduduk mencapai 1.694.743 jiwa pada tahun 2023, mengalami peningkatan jumlah penduduk setiap tahunnya (BPS, 2023). Tingginya arus mobilitas penduduk Kota Semarang disebabkan oleh kepadatan penduduk dan pertumbuhan penduduk yang mengalami peningkatan setiap tahunnya. Mobilitas yang tinggi seharusnya didukung oleh infrastruktur yang memadai. Sedangkan kondisi transportasi publik

masih belum optimal dilakukan secara langsung di lapangan, sehingga mayoritas masyarakat cenderung memilih kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi sehari-hari. Pada tahun 2020, jumlah kendaraan pribadi di Kota Semarang tercatat mencapai 17.864.489 unit yaitu sekitar 13,40 persen dari total kendaraan bermotor nasional (BPS, 2020).

Apabila terjadi peningkatan secara terus menerus jumlah transportasi pribadi di Kota Semarang setiap tahunnya tanpa dimbangi dengan pengembangan dan pembangunan infrastruktur yang memadai, maka permasalahan kemacetan tidak dapat dihindari. Permasalahan yang akan muncul selain kemacetan adalah adanya polusi udara yang semakin memburuk, kesehatan masyarakat yang menurun, ekonomi yang mengalami kerugian, hingga kualitas hidup masyarakat yang menurun secara umum. Oleh karena itu, upaya mengurangi dampak yang ditimbulkan dari tingginya penggunaan kendaraan pribadi diperlukan adanya pengembangan infrastruktur untuk transisi mobilitas ke transportasi berkelanjutan seperti kendaraan massal dan kendaraan tidak bermotor.

Pemerintah Kota Semarang berupaya memberikan berbagai jenis transportasi umum untuk meningkatkan ketertarikan masyarakat agar dapat perubahan gaya hidup dari penggunaan transportasi pribadi menjadi penggunaan transportasi umum sebagai kendaraan dalam kegiatan sehari-hari. Pemerintah Kota Semarang telah menyediakan berbagai moda transportasi umum, di antaranya Feeder Trans Semarang, BRT Trans Semarang, dan Trans Jateng.

Dalam mengatasi permasalahan transportasi dan kemacetan yang terjadi, pemerintah Kota Semarang berencana untuk menghadirkan transportasi umum berbasis rel, yang dikenal dengan nama LRT (Light Rail Transit) sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 6 Tahun 2021 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021 – 2026. Salah satu lokasi yang akan dilewati LRT di Kota Semarang adalah Terminal Penggaron yang tercantum dalam peraturan daerah yang berlaku.

Terminal Penggaron berlokasi di ujung timur Kota Semarang yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Demak, tepatnya di Penggaron Kidul, Pedurungan, Semarang. Keberadaan Terminal Penggaron cukup penting sebagai

simpul transportasi bus dan menjadi titik pemberhentian akhir AKDP yang sebelumnya berada di Terminal Terboyo.

Pengembangan Terminal Penggaron yang akan diintegrasikan dengan *Light Rail Transit* (LRT) menjadi upaya yang relevan dalam mengatasi permasalahan kemacetan dan minat masyarakat untuk beralih ke transportasi umum karena lebih efisien dari segi waktu dan jarak. Terminal Penggaron akan dilakukan pengembangan dengan menerapkan basis *Transit Oriented Development* (TOD) sehingga Terminal Penggaron tidak hanya terintegrasi dengan Stasiun LRT namun juga dilengkapi dengan adanya *department store* sebagai bagian komponen dari kawasan TOD dalam menunjang pengembangan transportasi berkelanjutan. Dengan demikian, rancangan pengembangan Terminal Penggaron yang diintegrasikan dengan Stasiun LRT serta *department store* menjadi solusi dalam menjawab permasalahan ini, pengembangan di masa mendatang berupa kawasan TOD dengan transportasi berkelanjutan di Kota Semarang.

1.2 Rumusan Masalah

Perancangan Terminal Bus Penggaron, Kota Semarang 2030 ini akan diintegrasikan dengan Stasiun LRT dan *Department Store* yang berbasis *Transit Oriented Development* (TOD) sebagai penanganan dari masalah transportasi di Kota Semarang melalui pembangunan infrastruktur baru yang dapat berkontribusi dalam mengurangi masalah kemacetan, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, dan kemudahan aksesibilitas ke berbagai fasilitas

1.3 Tujuan

Tujuan dari penyusunan LP3A “Terminal Bus Penggaron, Kota Semarang 2030” di Kota Semarang, yaitu menciptakan kawasan pengembangan dari Terminal Penggaron yang terintegrasi dengan Stasiun LRT dan *department store* dengan basis *Transit Oriented Development* (TOD) sehingga Kota Semarang di masa mendatang dapat menjadi kota yang telah menerapkan transportasi berkelanjutan.

1.4 Manfaat

Adapun manfaat dari perencanaan “Terminal Bus Penggaron, Kota Semarang 2030”, yaitu:

- a. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pembelajaran bagi setiap orang yang membacanya mengenai upaya dalam permasalahan transportasi di Kota Semarang dengan menyediakan infrastruktur yang memadai melalui pengembangan Terminal Penggaron.

b. Manfaat Praktis

Memberikan usulan desain arsitektur bagi perencana kota dalam mengembangkan Terminal Penggaron agar dapat terintegrasi dengan Stasiun LRT dan *Department Store* yang berbasis *Transit Oriented Development* (TOD).

1.5 Ruang Lingkup Pembahasan

a. Ruang Lingkup Substansial

Perencanaan dan perancangan Terminal Bus Penggaron, Kota Semarang 2030 di Kota Semarang ini mempertimbangkan aspek fungsional, kontekstual, arsitektural, teknis, kinerja, serta pendekatan eksploratif dalam desain.

b. Ruang Lingkup Spasial

Perencanaan dan perancangan Terminal Bus Penggaron, Kota Semarang 2030 di Kota Semarang ini menyesuaikan kebutuhan pengguna transportasi umum di area Terminal Penggaron.

1.6 Metode Pembahasan

Pada penulisan Landasan Program Perencanaan dan Perancangan “Terminal Bus Penggaron, Kota Semarang 2030” di Kota Semarang menggunakan beberapa metode, di antaranya:

a. Metode Kepustakaan

Metode kepustakaan dapat didefinisikan sebagai teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui kegiatan membaca dan analisis terhadap berbagai sumber pustaka, seperti buku, literatur, serta dokumen yang relevan dengan topik atau permasalahan yang sedang diteliti.

b. Metode Observasi

Metode observasi dapat didefinisikan sebagai cara dalam mengumpulkan data dengan melakukan pengamatan dan survei secara langsung di lokasi penelitian untuk memahami kondisi secara aktual.

c. Metode Dokumentatif

Metode dokumentatif merupakan cara mengumpulkan data dengan mendokumentasikan informasi sebagai bahan dalam penyusunan proposal ini. Pendokumentasian dilakukan melalui pengambilan gambar visual, baik hasil survei lapangan maupun dari sumber-sumber yang diperoleh melalui internet.

d. Metode Komparatif

Metode komparatif merupakan pendekatan yang dilakukan dengan membandingkan bangunan-bangunan yang memiliki tipologi sejenis dengan objek rancangan, melalui studi banding terhadap karya atau proyek yang telah ada sebelumnya.

Seluruh data yang telah dihimpun kemudian diidentifikasi dan dianalisis untuk memperoleh gambaran yang jelas dan menyeluruh mengenai karakteristik serta kondisi yang ada. Hasil dari proses ini menjadi dasar penyusunan Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur Terminal Bus Penggaron, Kota Semarang 2030 yang berbasis *Transit Oriented Development* (TOD).

1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam LP3A Tugas Akhir ini meliputi beberapa bagian, yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Berisikan uraian dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat, ruang lingkup, metode pembahasan, sistematika pembahasan, dan alur piker dalam merumuskan konsep perencanaan dan perancangan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan berbagai sumber literatur yang mengkaji objek rancangan yaitu tinjauan perihal, Kawasan *Transit Oriented Development*, bangunan Terminal, Stasiun LRT, *Department Store*, Konsep *Transit Oriented Development*, beserta regulasi masing-masing tinjauan bangunan, dan Studi Preseden.

BAB III DATA

Bab ini memaparkan tinjauan pengguna, lokasi, tapak, perilaku dan lanskap beserta regulasi yang berlaku, yang akan diaplikasikan sebagai dasar data dalam perancangan Terminal Bus Penggaron, Kota Semarang tahun 2030.

BAB IV PENDEKATAN PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Bab ini berisi pendekatan aspek fungsional, pendekatan aspek kontekstual, pendekatan aspek arsitektural, pendekatan aspek teknis, dan pendekatan aspek kinerja.

BAB V PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Bab ini menjelaskan uraian terkait program dasar perencanaan dan program dasar perancangan yang akan diimplementasikan sebagai acuan dalam proses eksplorasi desain.

DAFTAR PUSTAKA

Memuat daftar referensi yang meliputi peraturan, jurnal, sumber internet, dan buku yang dijadikan acuan dalam mendukung perancangan Terminal Bus Penggaron, Kota Semarang tahun 2030.

1.8 Alur Pikir

