

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada tahun 2023, terdapat 273.885 unit mobil penumpang dan 1.553.242 unit motor di Kota Semarang dan jika ditinjau dari tahun-tahun sebelumnya, jumlah kendaraan ini akan terus bertambah dengan cepat (BPS Jawa Tengah, 2024). Kondisi Kota Semarang yang semakin ramai akan kendaraan, terutama kendaraan pribadi mengakibatkan berbagai macam masalah seperti meningkatnya kemacetan dan polusi (Rahmatullah et al., 2022). Kota Semarang memiliki luas sebesar 373,78 km² dengan jumlah penduduk sebanyak 1,6 juta orang pada tahun 2023 (BPS Kota Semarang, 2023) sehingga dengan meningkatnya jumlah kendaraan dan kepadatan penduduk tiap tahunnya, Pemerintah Kota Semarang mendorong perwujudan moda transportasi umum sebagai moda transportasi utama untuk memudahkan mobilitas masyarakat, terutama BRT Trans Semarang dan TransJateng (Rahmatullah et al., 2022).

Strategi pemerintah dalam meningkatkan kualitas transportasi umum merupakan upaya untuk meningkatkan mobilitas masyarakat yang tidak hanya efektif untuk semua pengguna ruas jalan Kota Semarang, namun juga meningkatkan akses untuk memenuhi kebutuhan pokok masyarakat tanpa harus menimbulkan efek yang signifikan bagi lingkungan sekitar (Sutandi, 2015).

Menurut data oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, pada tahun 2022 terdapat 3.087 unit bus di Provinsi Jawa Tengah (2022), diantaranya terdapat 2.875 yang berada di Kota Semarang (BPS Jawa Tengah, 2024). Untuk menampung semua bus yang ada untuk melakukan kegiatan pemberhentian dan pemberangkatan, terdapat beberapa terminal di wilayah Kota Semarang, salah satu diantaranya merupakan Terminal Penggaron yang saat ini merupakan terminal yang termasuk dalam kategori tipe B (Ayu & Pigawati, 2015).

Dalam pengoperasiannya, terminal tipe B berfungsi untuk melayani penumpang kendaraan umum untuk angkutan kota dalam provinsi (AKDP), angkutan kota (AK/angkot), dan angkutan desa (ADES) (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, 1993). Maka dari itu, seharusnya Terminal Penggaron hanya melayani angkutan-angkutan tersebut. Akan tetapi, pada tahun 2018, Terminal Terboyo resmi ditutup oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah karena daerahnya yang rawan akan bencana banjir. Hal ini berimbas pada beberapa trayek bus yang bersinggah di Terminal Terboyo sehingga mereka mengalami relokasi dan berpindah ke Terminal Penggaron (Kurniawati & Saddewisasi, 2023). Otomatis dengan adanya perpindahan tersebut, angka kegiatan Terminal Penggaron karena sekarang, terminal tidak hanya melayani 3 tipe layanan angkutan tersebut, tetapi juga beberapa bus antar kota antar provinsi (AKAP) dimana jika meninjau Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 43 Tahun 1993 (1993), bus AKAP hanya berhenti dan berangkat dari terminal yang termasuk dalam kategori tipe A.

Terminal Penggaron yang seharusnya tidak melayani trayek bus AKAP

menjadikan terminal memiliki fungsi yang berlebihan, karena seharusnya terminal tipe B hanya memiliki batas pada trayek bus antar kota dalam provinsi (AKDP). Fungsi yang berlebih pada Terminal Penggaron karena tidak sesuai dengan tipenya dapat mengakibatkan beberapa masalah lainnya, seperti fasilitasnya yang kurang mendukung untuk kegiatan selayaknya terminal tipe A dan munculnya banyak terminal-terminal bayangan karena penumpang dan sopir bus merasa Terminal Penggaron kurang efisien untuk melakukan kegiatan pemberhentian dan pemberangkatan (Kurniawati & Saddewisasi, 2023).

Data oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah (2024) menyatakan bahwa pada Triwulan I tahun 2024, naik-turun penumpang bus AKDP dalam bulan Januari hingga Maret mencapai 9.000 penumpang dengan arus kendaraan yang masuk ke dalam wilayah Terminal Penggaron rata-rata melebihi 140 unit kendaraan AKDP per bulannya. Jumlah ini belum termasuk angka BRT yang transit di Terminal Penggaron yang tentunya memiliki frekuensi yang lebih besar, yaitu sebanyak 6 bus dalam satu jam (bus akan datang setiap 10 menit untuk mengangkut penumpang) (Mira Lestira Hariani et al., 2023). Ditambah dengan adanya pemberhentian dan pemberangkatan untuk bus AKAP yang datang untuk setiap harinya, maka keadaan Terminal Penggaron yang awalnya dirancang sebagai terminal tipe B harus dikembangkan (Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, 2024).

Pengembangan Terminal Penggaron memperhatikan kondisi fasilitas eksisting terminal, dimana menurut 39 parameter yang diuji sesuai dengan PM No. 40 Tahun 2015, hanya 48% fasilitas Terminal Penggaron tergolong

baik (Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, 2024). Beberapa fasilitas yang perlu diperhatikan merupakan ruang tunggu, kamar mandi penumpang, letak mushalla, halte BRT, dan beberapa loket bus AKAP yang seharusnya ada di terminal (Sedaya & Sulandari, 2019)

Jika dalam pengoperasian Terminal Penggaron yang masih berstatus tipe B saja sudah memiliki kondisi eksisting yang sebagian besar buruk, maka untuk mendukung kegiatan selayaknya tipe A harus dikembangkan dengan maksimal. Hal ini karena menurut Kurniawati dan Saddewisasi (2023), salah satu faktor yang mengakibatkan preferensi penumpang dan sopir bus dalam memilih lokasi untuk naik dan turun kendaraan umum adalah kenyamanan dan efisiensi terminalnya, termasuk fasilitas yang ada pada terminal. Bangunan yang telah mengalami kerusakan, serta tata letak area pemberhentian bus yang kurang optimal, seringkali menyebabkan perpotongan jalur antara kendaraan dan penumpang (Ayu & Pigawati, 2015). Kondisi ini bukan hanya berdampak pada estetika dan kerapian terminal, tetapi juga mengurangi aspek keamanan dan kenyamanan bagi pengguna terminal (Kurniawati & Saddewisasi, 2023).

Demi keselamatan dan kenyamanan penumpang, pengelola, dan awak bus yang melakukan aktivitas di Terminal Penggaron, pengembangan terminal dari tipe B menjadi tipe A diperlukan agar fungsi terminal sesuai dengan keadaan sebenarnya dengan fasilitas yang mampu mendukung kegiatan sehari-hari pada terminal sehingga penumpang dapat menjadikan bus sebagai moda transportasi utama dan awak bus mendapat fasilitas lingkungan pemangkalan yang baik.

1.2.Tujuan

Tujuan program dasar perencanaan dan perancangan pengembangan Terminal Penggaron menjadi terminal tipe A adalah agar fasilitas yang tersedia layak dan nyaman digunakan bagi semua pengguna terminal, khususnya untuk para penumpang serta penyedia jasa transportasi umum, seperti supir, dll sehingga dapat mendukung lebih banyak trayek bus yang singgah di terminal dan dapat mempromosikan penggunaan transportasi umum, khususnya *bus rapid transit* (BRT) sebagai moda transportasi utama penduduk Kota Semarang dan sekitarnya.

1.3. Rumusan Masalah

Bagaimana cara menghidupkan kembali Terminal Penggaron dengan mengembangkannya menjadi terminal tipe A agar dapat mendukung kebutuhan mobilitas dan transportasi umum terintegrasi bagi masyarakat Kota Semarang dan menarik kembali minat PO serta penumpang untuk menggunakan terminal melalui penerapan konsep *transit-oriented development* (TOD)?

1.4.Manfaat

Tersusunnya konsep dasar pembangunan Pengembangan Terminal Penggaron, Semarang sebagai Terminal Tipe A dengan Pendekatan Konsep *Transit-Oriented Development* (TOD) memunculkan manfaat sebagai berikut:

1.4.1. Manfaat Subjektif

Manfaat subjektif dari penyusunan LP3A ini adalah untuk memenuhi salah satu syarat dalam penyelesaian Tugas Akhir di Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro.

1.4.2. Manfaat Objektif

Manfaat objektif dari penyusunan LP3A ini adalah untuk membuat sebuah perancangan pembangunan pengembangan Terminal Penggaron sebagai terminal tipe A dengan pendekatan TOD.

1.5. Ruang Lingkup

1.5.1. Substansial

Pengembangan Terminal Bus Tipe B menjadi tipe A yang memenuhi segala kebutuhan penggunaannya dan pemecahan masalah yang berada di lingkungannya.

1.5.2. Spasial

Pengembangan Terminal Bus Tipe A di Penggaron, Pedurungan, Kota Semarang, 50194 dengan perluasan lahan hingga 5 hektar untuk memenuhi kebutuhan ruang sebagai terminal tipe A.

1.6. Metode

Metode pembahasan yang digunakan dalam penyusunan landasan program perencanaan dan perancangan pengembangan Terminal Penggaron, Semarang ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, dimana penyusunan dilakukan dengan mengumpulkan data dan melakukan dokumentasi dengan langkah-langkah seperti berikut:

1. Studi Literatur

Studi literatur atau studi pustaka merupakan metode studi dimana

data dikumpulkan dengan cara memahami dan mempelajari teori yang sudah ada dari berbagai macam bahan literatur yang sekiranya berhubungan dengan penelitian studi (Nina Adlini et al., 2022). Pengumpulan data dilakukan dengan cara mencari sumber literatur yang kredibel, contohnya buku, artikel jurnal, dan laporan riset yang sudah pernah dilakukan sebelumnya lalu melakukan analisis terhadap teori yang sudah dibaca.

2. Dokumentasi

Dalam arsitektur, preseden adalah cara seseorang menilai sebuah karya, terutama arsitektur, yang dilakukan secara mendalam (Siregar, 2011). Terdapat 3 aspek dalam penilaian terhadap karya arsitektur, yaitu pada aspek konseptual (filosofi dan gagasan), progmatik (fungsi dan hubungan antar fungsi), serta formal (bentuk).

3. Studi Preseden

Studi lapangan merupakan tahapan dalam penelitian untuk mengumpulkan data-data yang diperlukan untuk penelitian dengan cara terjun ke lapangan untuk menjadi partisipan aktif dalam suasana penelitian (Murdiyanto, 2020).

4. Studi Lapangan

Dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data dimana peneliti merekam dan melengkapi semua penemuan dan tahapan dalam penelitian dalam berbagai bentuk media, seperti foto, video, rekaman audio, dan sebagainya yang dicatat dengan rinci sebagai bahan bukti (Murdiyanto, 2020).

1.7. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam Landasan Program Perencanaan dan Perancangan bangunan Redesain Terminal Bus Tipe B Penggaron, Semarang adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang pembahasan, tujuan, sasaran, manfaat, dan ruang lingkup, serta sistematika pembahasan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tentang teori-teori mengenai pasar tradisional beserta pusat transportasi, beserta fungsi dan jenis-jenisnya beserta beberapa kasus studi banding untuk pusat transportasi yang terintegrasi.

BAB III TINJAUAN LOKASI

Berisi mengenai tinjauan lokasi umum lokasi dan kebijakan tata ruang wilayah yang akan dijadikan tapak perencanaan dan perancangan.

BAB IV PENDEKATAN PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang pendekatan dalam program perencanaan dan perancangan meliputi aspek fungsional, kontekstual, dan teknis.

BAB V PROGRAM DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang program dasar perancangan pengembangan Terminal Penggaron sebagai terminal bus Tipe A yang meliputi program ruang dan aspek dasar perancangan.

1.8. Alur Berpikir

